

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

sorban a szélesebb olvasóközönség számára íródott, forgatása a komolyabb kutatók számára sem haszontalan, már csak azért sem, mert igen alapos jegyzetapparátussal rendelkezik, s imponzans, 272 tétele bibliográfia zárja.

A könyv, címével és alcímével ellentétben valójában nem csak az osztrák, illetve osztrák–magyar haditengerészet utazóiról szól. A második és a harmadik fejezet az egykori magyar, illetve osztrák tengerpart világával, a tudományos Adria-expedíciókkal, valamint a „civil” magyar utazókkal, köztük Herczeg Ferencsel foglalkozik. Ez a rész körülbelül a teljes terjedelem egynegyedét teszi ki. Az első fejezet a tengeri földrajzi felfedezések történetét tekinti át vázlatosan az ókortól a XVIII. század végéig, valamint az olvasó itt kap rövid történeti ismertetést az osztrák–magyar haditengerészetről, illetve Magyarország és a haditengerészet kapcsolatáról.

A kötet előszavában Nagy Miklós Mihály kifejti, hogy könyve megírásakor a szorosan vett ismeretterjesztésen kívül a magyar földrajzi és utazástörténeti szakirodalom több évtizedes tévedései korrigálásának célja vezette. E szándék, melyet e könyvvel a Szerző, véleményünk szerint, sikeresen teljesített, több mint üdvözlendő. Sajnos az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete 1945 után a politika áldozatául esett, vélhetően nagyrészt Horthy Miklós személyének köszönhetően. Ennek következtében az egykori közös haditengerészetről egészen az 1980-as évekig nem lehetett tárgyilagosan, horroribile dictu, pozitívan beszélni/írni. Az már messzebbre vezető kérdés, hogy a két világháború között miért nem tettek még kísérletet sem hazánkban a flotta történetének tudományos igényű feldolgozására. A császári (és) királyi haditengerészet története Magyarországon feledésbe merült, s ami a köztudatban egyáltalán megmaradt belőle, jórészt nem több a „Horthy Miklós Cattaróban tizedeltetett”-típusú hamis legendánál. Mindezt tetézi a mind a mai napig több helyütt tapasztalható „Minek ez nekünk, kit érdekel ez?” hozzáállás. Az emlékek elhalványulása persze nem csak Magyarországra jellemző, hanem a haditengerészet ügye iránt mindig fogékonyabb Ausztriára is, ahol pedig, több okra visszavezethetően, a flotta jóval nagyobb népszerűségnek és ismertségnek örvend, mint nálunk – a szakirodalom mennyiségéről már nem is beszélve. Tudomásom szerint a flotta expedícióiról az elmúlt öt esztendőben három doktori disszertáció született

Ausztriában. Ám a helyzet ennek ellenére a köztudatot illetően ott sem annyira rózsás: bécsi egyetemistákkal beszélgetve kiderült, hogy döntő többségük még sohasem hallott arról, hogy egyáltalán létezett osztrák–magyar haditengerészet. Magyarországon a helyzet még rosszabb, ez magyarázhatja azt a jelenséget, melyre Nagy Miklós Mihály felhívja a figyelmet: az utóbbi két évtizedben a haditengerészetről itthon megjelent szakmunkákban igen kevés szó esik az utazástörténetről. Ezzel kapcsolatban annyit el kell mondani, hogy a haditengerészet történetét tekintve hazánkban oly sok még a fehér folt, hogy ezek „besatirozása” hosszú időt igényel, s nem lehet egyszerre minden részterülettel foglalkozni, miközben még a történeti alapvonalak bemutatása is hiányzik. Ennek illusztrálására elég csak annyit mondani, hogy mindmáig hiánycikknek számít egy olyan könyv, mely népszerű formában, de viszonylag alaposan és megbízható adatokkal mutatná be átfogóan az osztrák–magyar haditengerészet egész történetét a magyar közönségnek.

A valódi haditengerészeti utazások ismeretése a negyedik fejezetben kezdődik, mely az „Óceáni térségekben” címet viseli. Bár a könyv koncepciója szerint a cs. (és) kir. haditengerészet utazástörténetét csak a kiegészítést követő időszakra vonatkozóan dolgozza föl, a Szerző egy kivételt mégiscsak tesz. Az osztrák–magyar haditengerészet expedícióinak története ugyanis megírhatatlan a méltán legendás 1857–1859. évi NOVARA-expedíció megemlézése nélkül. A NOVARA fregatt volt az első osztrák hajó, amely megkerülte a Földet. A circumnavigatio fő kezdeményezője Miksa főherceg, Ferenc József öccse volt, aki 1854–1864. között állt a haditengerészet élén. Az út egyszerre szolgált hatalmi-diplomáciai és tudományos célokat is. A Földet keleti irányban megkerülő expedíciónak öt magyar résztvevője volt, köztük a hajó első tisztje, Gaál Béla. Érdemes megemlíteni, hogy a fregatt, mint tudományos célból utazó kutatóhajó (fegyverzetét is csökkentették) diplomáciai védettséget élvezett. Ez hasznosnak is bizonyult, mivel az út utolsó szakaszával párhuzamosan vívták az 1859-es itáliai háborút. III. Napóleon ugyanakkor utasításba adta, hogy a NOVARÁ-t nem szabad akadályozni küldetése teljesítésében. Végül mire a fregatt Gibaltárhoz ért, a háború befejeződött.

Ugyancsak a negyedik fejezetben kerül bemutatásra az 1868–1871. évi Osztrák–Magyar

Kelet-ázsiai Expedíció. A főként diplomáciai-kereskedelmi célú expedíció apropóját a Szezei-csatorna építése adta, mivel így Kelet-Ázsia több ezer kilométerrel közelebb került Európához, mely a térség felértékelődéséhez vezetett. A kelet-ázsiai expedíció terve eredetileg még 1865-ben merült fel, s a vállalkozás élére Wilhelm von Tegetthoff ellentengernagyot szemelték ki – azzal a nem titkolt céllal, hogy több évre megszabaduljanak tőle, de 1866-ban közbeszólt a porosz-osztrák háború. Az expedíció végül csak a kiegyezés megkötése, illetve az 1867-ben kivégzett Miksa mexikói császár földi maradványainak hazahozatala körüli diplomáciai bonyodalmak elsimitása után, 1868-ban indulhatott el. Tegetthoff az ellene folyó intrikák ellenére ekkor már a haditengerészet parancsnoka volt, a két hajóból álló expedíció vezetője Anton von Petz ellentengernagy lett. Az újonnan létrejött dualista Monarchia szellemében, mint neve is mutatja, a vállalkozás közös expedíció lett. A hajókon utazó küldöttségnek négy magyar tagja volt, közülük Xántus János a legismertebb.

Az ötödik fejezet „Az Északi-sarkvidék hősei” címet kapta. E fejezetben ismerkedhet meg az olvasó a Monarchia haditengerészetének leghíresebb expedíciójával, az 1872–1874. évi Osztrák-Magyar Északi-sarki Expedícióval. A Karl Weyprecht és Julius Payer vezette vállalkozásnak egy magyar résztvevője volt dr. Kepes Gyula orvos személyében. A közadakozásból finanszírozott expedíció megszervezésében nagy szerepe volt Johann Wilczek grófnak. A vállalkozásnak a TEGETTHOFF nevű hajó fedélzetén vágtak neki. Miután a TEGETTHOFF befagyott a jégbe, két zord sarkvidéki telet vészelték át. Mint előttük és utánuk is annyian, ők sem érték el az Északi-sarkot, de felfedezték az eurázsiai kontinens legészakibb pontját, mely mind a napig a Ferenc József-föld nevet viseli. Végül kénytelenek voltak elhagyni a jégbe fagyott hajót, és jégmezőn keresztül tértek vissza Novaja Zemljához, ahol végül egy orosz hajó vette őket a fedélzetére. Az expedíció résztvevői végül is szerencsésnek mondhatták magukat, hiszen a zord körülmények ellenére egy társuk kivételével épen és egészségesen térhettek haza Európába.

Szintén ebben a fejezetben esik szó az Első Nemzetközi Poláris Év keretében a Jan Mayen-szigeten felállított osztrák-magyar megfigyelőállomásról. A Nemzetközi Poláris Év megszervezésében nagy szerepe volt Karl

Weyprechtnek, aki azonban már nem érthette meg fáradozásainak gyümölcsét. A nemzetközi tudományos összefogással végrehajtott megfigyelés-sorozat 1882–1883-ban került sor. Az osztrák-magyar megfigyelőállomást a Jan Mayen-szigetre telepítették, s parancsnoka Emil von Wohl gemuth sorhajóhadnagy lett. Az Első Nemzetközi Poláris Év megfigyelés-sorozatai komoly tudományos eredményeket hoztak, s ebben nem kis szerepe volt az osztrák-magyar megfigyelőállomásnak is.

A hatodik fejezet a „Flottával utazó feliségek” címet viseli. E fejezetben három utazásról esik szó. Ferenc József 1869-es szezei útjáról, Rudolf trónörökös szentföldi utazásáról, végül Ferenc Ferdinánd földközi útjáról, melynek első szakaszát egy hadihajó fedélzetén tette meg. A tengert közismerten utáló Ferenc József legnagyobb tengeri útját 1869-ben tette meg a GREIF nevű uralkodói jachton, amikor a Szezei-csatorna ünnepélyes megnyitására utazott. A tengeri útról nem túl kellemes élményeket őrzött meg, mivel csaknem folyamatosan tengeribeteg volt.

A három utazás közül a haditengerészet számára messze a legnagyobb jelentőségű Ferenc Ferdinánd 1892–1893-as utazása volt. A világtúra valójában Ferenc Ferdinánd egészségi, ezen belül elsősorban idegi állapotának javítását célozta. Az út első, Japánig tartó szakaszát a flotta vadonatúj, KAISERIN ELISABETH nevű cirkálóján tette meg. A hadihajón megtett út pozitív élményeinek nagy szerepe volt abban, hogy a trónörökös a hadiflotta rajongójává vált, s élete végéig a flotta legbefolyásosabb támogatója lett. A földközi útról való hazatérése után az általa és kísérete által gyűjtött gazdag állattani és néprajzi anyagból kiállítást rendeztek a bécsi Belvedere palotában.

A hetedik fejezet a „Legendás utak, legendás utazók” címet kapta. Ebben a fejezetben a haditengerészet egyik leghíresebb utazójával, Ludwig Ritter von Höhnellel, a Guadalcanal-szigeten tragikusan végződött geológiai expedícióval, illetve a flotta távol-keleti tevékenységével, ezen belül is elsősorban a boxerlázadás leverésében játszott szerepével ismerkedhetünk meg.

Ludwig Höhnel részt vett Teleki Sámuel gróf 1887–1888. évi híres Afrika-expedíciójában. Ezt követően 1892-ben ismét Afrikába indult, ezúttal az amerikai William Chanler oldalán. Ez alkalommal hajszálon múltott, hogy visszatérhetett Európába: egy orrszarvú megsebesítette, s majdnem behalt az így

szerzett sebekbe. 1905-ben a PANTHER cirkáló parancsnokaként Ausztráliába és Kelet-Ázsiába utazott, miközben diplomáciai látogatást tett az abesszíniai Menelik császárnál. Megromlott egészségi állapota miatt 1909-ben nyugállományba vonult. Első afrikai útja után megírta a Teleki-expedíció történetét, mely magyarul is megjelent, memoárjai pedig 1926-ban láttak napvilágot.

A Monarchia haditengerészetének expedíciói közül az egyik legismertebb az ALBATROS ágyúnaszád 1895–1898. évi csendes-óceáni útja, mely során 1896-ban Guadalcanal szigetén életét veszttette Heinrich Foullon von Norbeec báró, geológus. Norbeec kutatásainak célja, melyeket már évek óta folytatott a térségben, a hadiiparban nélkülözhetetlen ritka ötvözőfémek lelőhelyeinek felderítése volt. A tragédia 1896 nyarán, Guadalcanal-szigetén, a Lion's Head nevű hegycsúcs megmászása közben történt. A bennszülöttek megtámadták a különítményt, és a geológus mellett három tengerész is életét veszttette a harcban. 1900-ban a haditengerészet emlékművet állított fel a szigeten. Az emlékmű a második

világháború harcaiban elpusztult, de később újra felállították.

A nyolcadik, s egyben utolsó fejezet a „Magyar haditengerész utazók” címet viseli. E fejezetben Horthy Miklós, Tausch Jenő, Gáspár Ferenc, Ferenczy Béla, és az életútjukat tekintve ismeretlen, hétköznapi utazók, mint Greguss György és Tordy Nándor utazásait ismerhetjük meg, saját kezű leírásaik alapján. A könyvet a haditengerészet fontosabb távoli útjait tartalmazó melléklet, illetve terjedelmes bibliográfia zárja.

A szép kiállítású kötetet számos fénykép és térképvázlat teszi még szemléletesebbé. A könyv kitűnő, élvezetes és olvasmányos stílusban íródott, s az utazástörténeti irodalom hagyományai szerint számos, eredeti leírásokból és levelekből vett idézet hozza még közelebb a több mint egy évszázados eseményeket az olvasóhoz. Nagy Miklós Mihály könyvét nem csak a szélesebb közönség, de az Osztrák-Magyar Monarchiával, illetve annak haditengerészetével foglalkozó kutatók is haszonnal forgathatják.

*Kramli Mihály*

IVÁS ISTVÁN

## AZ UTOLSÓ SZÉKELY HATÁRÓRÓK

*(Timp Kiadó, Militaria, Budapest, 2004. 224 o.)*

Örvendetes, hogy Magyarországon manapság már nem egy könyvkiadó van, amely nem csak hogy magyar hadtörténeti témájú könyveket jelent meg, de ilyen sorozatokat indít. Ezek közé tartozik a Militaria-sorozat, melynek 2004-ben már a második kötete jelent meg. A Szabó József János által jegyzett első kötetről, a 2002-ben napvilágot látott „Az Árpád-vonal” címűről e lap hasábjain már tájékozódhatott az Olvasó. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem hadtörténelem-tanára, úgy látszik, folytatja a sort, mivel nélküle nem születhetett volna meg a jelenleg Csíkszeredán élő, de a Maros menti Magyarón született Ivás István írása a székely határőrökről.

A második világháború magyar fehér foltjai után kutakodó örömmel veszi kézbe a szép kiállítású könyvet, s ha már a cím felkeltette érdeklődését, az „étvágját” mindenképpen

növeli az igényes kivitel. Az első pillanatban kialakult kedvező összbeművészen kicsit ront, hogy a szerző neve pontatlanul, s kissé komikusan, Ívásként szerepel a borítón Ivás helyett. A címlapon már helyesen olvasható, de annak hátoldalán, a nyomdai impresszum fölött már komolyabb furcsaságba botlott a recenzens. A hadtörténész szaklektorként szerepeltetett dr. Bús János nem hogy a kéziratot nem látta, de még a könyv létezéséről sem tudott, míg e sorok papírra vetése előtt érdeklődni nem kezdünk lektori ténykedése felől. Remélem, hogy Sylvester Lajos kollégánk azért valóban átlapozta a művet!

A könyvet a szerző és a sajtó alá rendező történész előszavai vezetik be, majd az utóbbi 43 oldalas tanulmánya következik. Ezután kezdődik Ivás István egykori székely határőr visszaemlékezése 1943/44-ben töltött katonai idejére és az erdélyi harcokra. A 224 oldalas