

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

A császári-királyi haditengerészet 1786–1867 között**Az állandó császári-királyi haditengerészet létrehozása**

1780-ban Kaunitz herceg, kancellár felterjesztéssel fordult az uralkodóhoz, amelyben a következőképpen indokolta a felállítandó hadiflotta rendeltetését: „Az osztrák tengeri kereskedelmi hajózás léte örökké ingadozó, bizonytalan. A külföld minden barátságtalan politikai megmozdulása halálos csapást mérhet az osztrák kereskedelemre. A kínosan, küzdelmesen megszerzett új piacokat minden pillanatban az a veszély fenyegeti, hogy elvesznek. Csak egy erős hadiflotta képes arra, hogy ezt a fenyegető csapást megelőzze, vagy legalább mérsékelje. Ismét és ismét neki kell rugaszkodni a haditengerészet megalapításának annak ellenére, hogy az eddigi próbálkozásaink balul végződtek. Mert miért is hordták az eddigi kísérletezések magukban a sikertelenség csírát? Azért, mert sem a hadiflotta célját, sem alapját képező rendeltetését nem értették meg...” Kaunitz egyúttal javasolta 19 hadihajó szolgálatba állítását.

II. József megszívlelte Kaunitz tanácsát, és első lépésként 1786-ban Triesztbe irányította a Habsburg Németalföldön épített Le Juste és Le Ferne nevű, 20-20 ágyús kuttereket, azzal az utasítással, hogy a hajók legénységét a magyar-horvát tengeremellen állomásozó századokból, a tiszteket pedig Zenggből és Fiuméből kellett toborozni. 1786. március 20-án az uralkodó kiadta „lobogóparancsát” is. Ebben elrendelte, hogy minden II. József birodalmának fennhatósága alatt futó hadihajó, valamint minden hadikikötő a lobogóparancsban leírt új, piros-fehér-piros lobogót köteles viselni. Az 1786. október 4-én Triesztbe

érkező, s ott horgonyt vető kutterek voltak az elsők, amelyek ezt az 1787-ben bevezetett új lobogót felvonták. Ezzel megszületett az a császári királyi – 1889-től császári és királyi – haditengerészet, amelynek lobogója 1918 őszéig ott lengett hajóinak árbocain. (Csak zárójelben: 1804. július 31-től 1869-ig a kereskedelmi hajók is ugyanezt a lobogót viselték.) A lobogó középső, fehér sávján piros-fehér-piros csíkozású, arannyal szegett, gyöngyökkel keretezett hercegi koronával fedett pajzs foglalt helyet. A gyöngyök számát az eredeti 34-ről – az örökös tartományok számához igazítva – idővel 18-ra csökkentették. A piros-fehér-piros színű eredete Ausztria hercegének, Babenberg V. Lipótnak a nevéhez fűződik.

A szakirodalom 1786-ot tekinti az állandó cs. kir. Haditengerészet megalakulási évének, amelyet – miután a felállítandó flotta központjául II. József Triesztet jelölt ki – 1. trieszti tengerészetnek nevez, s amelynek időszaka 1786-tól 1798-ig terjedt.

A flotta fejlesztésére azonban már nem került sor az ún. napóleoni háborúk miatt, amikor a forgandó háborús szerencse következtében a cs. kir. Hajóhad sorsa is a birodaloméhoz kötődött.

Az történt, hogy amikor az első koalíciós háborúnak véget vetett az 1797. október 17-én megkötött campoformioi béke, az Belgiumért és Lombardiáért Velencét adta cserébe I. Ferencnek. A békeszerződés értelmében kivonuló franciák helyébe tehát 1798. január 18-án a császári királyi csapatok vonultak be Velencébe, s így az 1. trieszti tengerészetnek szinte az ölébe hullott az ősi ellenfél, Velence teljes hajóállománya, hajóépítő és javító műhelyei, a hajóhad egész személyi állománya egy tengernagy-

2000/XII. 7–8.

gyal, akit a cs. kir. haditengerészet át is vett. Egycsapásra megoldódott a Habsburg Birodalom haditengerészetének kérdése, mely így adriai nagyhatalommá vált. A haditengerészet központját Triesztból Velencébe tették át, s ezért az 1798–1806 közötti időszakot nevezi a szakirodalom 1. velencei tengerészetnek.

A harmadik koalíciós háborút lezáró pozsonyi békében, amelyet 1805. december 26-án kötöttek, I. Ferencnek át kellett adnia Velencét, az Isztriai-félszigetet és Dalmáciát az akkor létesített Olaszországnak. Velencéből 1806. január 19-én vonult ki a cs. kir. haditengerészet. Ezután a központ ismét Trieszt lett, s a következő, 1806–1809 közötti időszakot nevezzük a 2. trieszti tengerészet idejének. Hajóállománya ekkor mindössze huszonhét kis vitorlásból állt.

A negyedik koalíciós háborút lezáró, 1809. október 14-ei bécsi (schönbrunni) béke a maradék tengerparttól is megfosztotta I. Ferencet. A 2. trieszti tengerészet hajóit elárverezték. A birodalom 1813. augusztusáig el volt zárva az Adriától, amelynek mindkét partját franciák szállták meg.

1813. augusztus 12-én Franciaország elleni hadüzenettel újabb háború indult. Nugent cs. kir. tábornok a Szávánál támadott, s augusztus 26-án Porto-Rénél elérte a tengert, ahol brit hadihajók támogatásával visszafoglalta Fiumét s a többi várost, október 29-én pedig Trieszt is kapitulált. 1814. április 25-én du Perés francia ellentengernagy átadta a velencei–olasz hajóhadat mindenestől, de l'Espine cs. kir. sorhajókapitánynak. Az 1815 júniusáig tanácskozó Bécsi Kongresszus visszaadta I. Ferencnek elvesztett területeit, többek között Velencét is, ahova visszahelyezték a haditengerészet központi támaszpontját, s így jött létre a hajók és anyagok 1814. április 25-ei átvételétől számítva a 2. velencei tengerészetnek nevezett időszak, amely gyakorlatilag az

1848–1849-es szabadságharcokig, hivatalosan 1850-ig tartott.

Az 1814. évi átvételkor négy sorhajó, két fregatt, két korvett és több kisebb hajó került a cs. kir. haditengerészet állományába. 1817 januárjában a hajóállomány három fregattból, nyolc briggből, valamint 33 ágyúnaszádból és ágyús dereglyéből állt, a tengerészet összlétszáma pedig 3013 fő volt, akik közül hajószolgálatot 1370-en láttak el.

1820-ban Nápolyban forradalom tört ki. A leverésére Itáliában előrenyomuló cs. kir. hadsereget a haditengerészet is támogatta, s horgonyt vetett Nápoly kikötőjében két fregatt, három brigg és két golett. A cs. kir. flottának ez volt az első jelentősebb szereplése. Még ugyanebben az esztendőben görög vizekre vitorlázott egy cs. kir. hajóraj, hogy biztosítsa a kereskedelmi hajózást. 1822-ben a forradalmi helyzet következtében elszaporodó kalózkodás ellen újabb egységeket vezényeltek a levantei vizekre, ahol számtalan összecsapásra került sor. 1820-tól a Velence és Korfu közötti postaszolgálatot is a cs. kir. haditengerészet látta el.

A cs. kir. haditengerészet gyakran vett részt a Földközi-tengeren nemzetközi kötelezettségek teljesítésében, másrészt a Habsburg Birodalom és az Estei-ház uralmának biztosításában, hiszen a birodalom lobogóját a XIX. század első felében közel 600 nagy és 5000 kicsi kereskedelmi hajó viselte. A haditengerészetnek 1835-ben 52 különböző hadihajója volt.

A cs. kir. haditengerészet 1840-ben vett részt az első nemzetközi flottatüntetésen. Az Alexandria előtt egyesült hajórajokban a cs. kir. divíziót két fregatt, két korvett, két brigg, egy golett és egy lapátkerekes gőzhajó képviselte. Az volt a cél, hogy Egyiptom kormányzóját, aki fellázadt a török szultán ellen, elvágják a tengertől. Szeptemberben Bejrútot vették blokád alá, de a békésnek

induló flottatüntetés tüzérségi párbajjára, majd véres háborúvá fejlődött. Szeptember 26-án a cs. kir. hajóraj Frigyes főherceg, hajókapitány parancsnoksága alatt Saida (Szidon) kikötőjébe nyomult. Az egyiptomiakat tüzérségi tűzzel visszaszorították a partról, majd cs. kir. és brit tengerészgyalogság szállt partra. Elkeseredett utcai harcokban – a főherceg vezetésével – bevették Saida erődjét. Stopford brit admirális szerint – aki a nemzetközi flottatüntetés parancsnoka volt – Frigyes főherceg ugyanolyan kitűnő tiszt, mint amilyen képzett tengerész; magatartása lelkesítőleg hatott saját embereinkre is. Néhány hét alatt a tengerészek bevették Bejrútot, Tripolit, majd St. Jean d'Acres erődjét, amelynek citadelláját Frigyes főherceg 114 tengerésze élén rohammal vett be. Az egyiptomi kormányzó (alkirály) ezután elismerte a török szultán fennhatóságát, és Szíriát visszaadta Törökországnak.

Frigyes főherceg hősiességéért megkapta a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit ezzel kitüntettek. 1844-ben kinevezte az uralkodó a haditengerészet főparancsnokává. A flotta a hadsereggel egyenrangúvá vált.

A haditengerészet a velencei forradalom alatt. A blokád

A bécsi forradalom hírére 1848. március 17-én Velencében is megkezdődött az olaszok harca a Habsburg uralom ellen. Március 22-én a fegyverraktár zendülést szervezett. Vakmerő csellel elfoglalták az Arzenált, megölték annak parancsnokát, von Marinovich hajókapitányt, megsebesítették a tengerészgyalogság parancsnokát, Buday őrnagyot, és elfogták a haditengerészet parancsnokát – ez a 2. velencei tengerészet időszaka, amikor Velencében volt a parancsnokság –, von Martini altengernagyot, és kikiáltották a független Velencei Köztársaságot. A velencei erődtől cs. kir. parancsnoka, gróf Zichy

Ferenc tábornagy tárgyalni kezdett a felkelőkkel. Ennek eredményeként a Habsburg-házhoz hű tengerészek elhagyták a várost. Viszont ottmaradt egy fregatt, négy korvett, hat brigg, három golett, egy gőzös, több tucat ágyús dereglye és vitorlás, valamint a 71 hajóból álló „Laguna-flottilla”, vagyis az összesen 159 egységből álló cs. kir. hajóhadból 113. később még három hajó vitorlázott át a dalmát partról Velencébe.

A Habsburgok hűségén maradt három fregatt, 2 korvett, 4 brigg – hogy csak a nagyobbakat említsük –, ezeket gróf Gyulay Ferenc tábornagy, Trieszt katonai parancsnoka saját rendelkezése alá vonta. Ezután a hajóraj Kudriaffsky hajókapitány parancsnoksága alatt kifutott, és körülvárta Velencét. A blokád azonban az egyesült szárd-nápolyi hajóhad megjelenésekor föl kellett adni, s majd csak gróf Radetzky tábornagy custozzai győzelme után (július 25.) folytathatták Velence blokádját (szeptember 15.), amely kisebb megszakításokkal 1849. augusztus 28-ig, Velence kapitulációjáig (aug. 22.) tartott.

1849. április 4-én a dán Birch von Dahlerup ellentengernagy vette át a flotta fölötti parancsnokságot Gyulay tábornagytól. Rövid időn belül belátta, hogy nincs értelme visszahelyezni a haditengerészet központját Velencébe, ahol állandó veszedelemnek van kitéve az olasz nacionalizmus miatt. Ezért Triesztet kikötőadmiralitätsi rangra emelte, s oda helyezte vissza a flottaparancsnokságot, amely Velence visszaszerzése után is Triesztben maradt. Ugyanekkor még Velencében maradtak a hajóépítő és -javító műhelyek, az Arzenál és egy támaszpont. Ezzel 1849-ben véget ért a 2. velencei tengerészet időszaka.

A haditengerészet eddigi két központja, Velence és Trieszt olasz volt. Márpedig a tengerészek zöme és a tisztikar csaknem teljes egészében ugyancsak olasz volt. Találónan jegyezte meg gróf Zichy Ferenc tábor-



A VITORLÁVAL ÉS GŐZGÉPPEL EGYRÁNT FELSZERELT CSAVAROS ÁGYÚNASZÁD JELLEGZETES PÉLDÁJA AZ ALBATROSZ. 1872-74 KÖZÖTT ÉPÜLT PÓLÁBAN. TÖBBSZÖR JÁRT MISSZIÓ ÚTON KELET-ÁZSIÁBAN, DÉL-AMERIKÁBAN, AFRIKÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1902-BEN ISKOLAHAJÓ. A VILÁGHÁBORÚBAN LAKÓHAJÓ VOLT. OLASZORSZÁGNAK ÍTÉLTÉK, AHOL LŐSZERTÁROLÓ HAJÓKÉNT SZOLGÁLT

szernagy, a velencei erőd parancsnoka: „késégtelen, hogy van haditengerészetünk, csak-hogy van egy bökkenő, mégpedig az, hogy ez a haditengerészet olasz.”

Ám a negyvenes évekig ebből semmiféle baj nem származott. Ennek ellenére ezt a visszas helyzetet, ti. hogy a flotta személyi állománya és szolgálati nyelve olasz, időnként értékelték, s igyekeztek ezen változtatni. Például az olasz túlsúly kiegyenlítésére a dalmát és a magyar-horvát tengerpartról igyekeztek legénységet toborozni, sovány eredménnyel. 1824-ben pedig felhívták a hadsereg tisztikarát, hogy jelentkezzenek a tengerészethez. Az eredmény itt sem volt kielégítő. Osztrákok legfeljebb a tisztviselők, mérnökök között lehetett találni, a hajószolgálatban alig. A legmagasabb parancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, s a húszas

években megjelentek a magyarok, akik közül sokan nyertek magasabb beosztást.

A cs. kir. haditengerészet újjászervezése, új központ: Póla

A szabadságharcok alaposan megtépázták a Habsburg Birodalmat. Bár Radetzky győzött Itáliában, a következtetést le kellett vonni: korszerűsíteni kellett a birodalom fegyveres erejét. És mivel a politikailag ingoványos talajú Velence nem látszott már az Udvar szempontjából megbízhatónak, a cs. kir. Hadügyminisztérium a haditengerészet főparancsnokságát Pólába helyezte át. A központ új helye azzal kecsegtetett, hogy a még megmaradt velencei legénységet kivonhatják az olasz nemzeti befolyás alól. Ahogyan Cordon hadügyminiszter megfo-

galmazta: „a hadsereg mellett a haditengerészetnek a véderő másik karját kell képeznie”, hogy a partokat és a kereskedelmi hajózást megvéddesse és biztosítsa az Adria feletti uralmat. Akkorára kell kiépíteni, hogy erősebb legyen, mint az itáliai államok hajóhadai együttvéve. Ezt a törekvést a következő hadügyminiszter, gróf Gyulay Ferenc is támogatta,

Az uralkodó az elképzelés megvalósítására jóváhagyott egy 16 évre szóló flottaépítési tervet, amelyet közben a rohamos technikai fejlődés hamar túlhaladta, és a program másként valósult meg.

1850-ben arra is határozat született, hogy Pólát kell kiépíteni a legnagyobb hadikikötővé. Ennek elkészültéig azonban még szükség volt a velencei arzenálra, a hajóépítő és -javító műhelyekre. Ezek rendbchozatalával sepsimartonosi Gyújtó Károly ellentengernagyot bízták meg, s kinevezték a velencei hadikikötő parancsnokává.

Hogy a haditengerészet a hadsereggel azonos súlyt kapjon, kellő vonzerőt jelentsen a katonai pályára készülő ifjak szemében, a flottához irányították az uralkodó öccsét, Ferdinánd Miksa főherceget.

A XIX. század a műszaki fejlődés nagy időszaka volt. Az új találmányok gyökeres változást hoztak a hajózásban is. A legjelentősebbek egyike, hogy az evezőt és a vitorlát felváltotta a gőzgép, amely kezdetben a hajók oldalára vagy farára épített lapátkerékpárt hajtott. Ezt váltotta fel a hajócsavar, amelyet 1829-ben mutatott be Triesztben Josef Rössell, cs. kir. haditengerészeti műszaki tisztviselő. Itthon azonban nem foglalkoztak a találmányával, s neve feledésbe merült. A világ a hajócsavar feltalálójaként az angol Francis P. Smithet tartja nyilván, aki 1839-ben mutatta be Archimedes nevű csavargőzösét.

1852-ben a franciák megjelentek az első vaslemezzel borított hajójukkal, majd 1858-ban az első páncélhajóval, az első forgatható

lővegtornyot pedig egy svéd mérnök készítette 1861-ben az amerikai polgárháború alatt az északiak részére. Megkezdődött a páncél és a hajóágyú hosszú versenye...

A cs. kir. hajóhad első csavargőzös hadihajóját 1850-ben állította szolgálatba, első csavargőzös fregattját két évvel később, s a sikeres tábornok tiszteletére Radetzkyra keresztelték. Vitorlás hajókat azonban még továbbra is építettek Velencében, Triesztben, sőt már Pólában is. Nem volt ritka az átmeneti típus sem, amikor vitorlásba építettek gőzgépet. A fejlesztés eredményeként 1862-ben egy csavaros sorhajó, három fregatt, három csavaros fregatt, három korvett, két csavaros korvett, 11 brigg és sóner, 13 csavaros ágyúnaszád, 13 lapátkerekes gőzös és hét trabakel állt szolgálatban (a kisebb egységeket nem számítva): összesen 56 nagyobb hajó.

Az első páncélhajókat 1861–1862-ben bocsátották vízre, szám szerint ötöt. Ezekkel indult el a cs. kir. flotta páncélhajós időszaka. A fejlődéshez tartozik, hogy 1854-ben építették az első úszó dokkot, ebben az évben jelölték ki a Cattarói-öblöt hadikikötőnek, s 1856-ban tették le Pólában az új tengerészeti szertár, az Arzenál alapkövét.

A műszaki fejlesztéssel együtt kezdődött a haditengerészetnél a fokozatos áttérés a német szolgálati nyelvre. Ez a hivatalos levelezéssel vette kezdetét, majd a hajóneveket változtatták olaszról németre: Ebe helyett Hebe, Lipsia helyett Leipzig stb. lett a hajók neve.

Miksa főherceg 1854. szeptember 10-én vette át a haditengerészet fölötti parancsnokságot, s első intézkedéseinek egyikeként bevezette a német vezényleti nyelvet. 1858. november 1-jén kelt rendelkezésével pedig kihirdette, hogy aki a tisztek és tisztviselők közül nem teszi le a német nyelvvizsgát, az távozhat. 1857 végén Miksa elégedetten jelenthette bátyjának, I. Ferenc Józsefnek: „a Velencébe befutó német vezénylésű nyel-

2000/XII. 7–8.

vű és német nevű hajók a lakosságra mély és játékony hatást gyakoroltak”. 1853-ban állították szolgálatba az első olyan hajót, a Hussar brigget, amelynek teljes személyzete osztrák volt.

A tisztikar utánpótlásának kérdése mindig fontos tényező. A cs. kir. haditengerészet részére 1814–1848 között a velencei Tengerészeti Kollégium adta öt tanulmányi esztendőben a tiszti utánpótlást. 1849-ben Triesztben létesítettek új Tengerészeti Kollégiumot, amely három év alatt képezte ki a növendékeket. 1852-ben nevét Tengerészeti Akadémiára módosították, s a növendékek számát ötvenről százra emelték. Az Akadémiát 1857-ben Fiuméba, a következő évben Barcolába, néhány hónap múlva pedig megint Triesztbe helyezték, s a növendékek számát ötvenre csökkentették. 1860-ban az intézményt Tengerészkadett Tanfolyammá változtatták, majd 1866-ban feloszlatták. Ugyanekkor megalapították a Cs. kir. Fiumei Tengerészeti Akadémiát (K. k. Marine-Akademie zu Fiume), amely már kifejezetten katonai jellegű intézmény lett. (Korábban a polgári hajózás részére is képeztek itt ki tiszteket.) Ez az akadémia ezután már megszakítás nélkül működött 1918-ig (a világháború utolsó két esztendejében néhány évfolyamát az Inn folyó mellett fekvő Braunauba vitték a bombázások miatt). Hároméves tanulmányi idő sikeres befejezése a növendékeket tengerészkadett rendfokozatban vette át a haditengerészet. Az Akadémiát végzett kadettek a gyakorlati kiképzést és továbbképzést hajókon kapták.

Az 1853-ban kiadott német nyelvű Szolgálati Szabályzat és Utasítás – kisebb módosításokkal – 1918-ig volt érvényben. Három fő részre tagolódott: Fedélzeti Szolgálati Utasítás, Lóutasítás és Tengeri Tiszteletadás Szabályzata.

1854. október 11-én lépett hatályba a Haditengerészeti Főparancsnokságot, Kikötőtengernagy és Tengerészkerületi Pa-

rancsnokságot és a Tengerészgyalogságot szabályozó rendelet. 1862. december 17-én pedig felállították a Tengerészeti Minisztériumot Bécs székhellyel és (katonai) hadi részleggel, ugyanekkor a haditengerészeti főparancsnokság elnevezése december 21-étől Haditengerészeti Parancsnokság lett.

1865. július 27-én a Tengerészeti Minisztériumot megszüntették, és a Hadügyminisztérium alá helyezték, mint Haditengerész Részleget (Kriegs-Marine Section), amely 1918-ig maradt ebben a konstrukcióban.

Helgoland és Lissa

A cs. kir. haditengerészet hajóhada 1864-ben esett át az első nagy próbatételen. Poroszország és a Habsburg Birodalom 1864 februárjában háborút kezdett Dánia ellen Schweslig-Holstein birtokáért. Az akkor még meglehetősen gyenge porosz haditengerészet segítségért fordult I. Ferenc Józsefhez, aki engedélyezte, hogy a cs. kir. hajóhad egy hajórajt indítson az Északi-tengerre. Az előre küldött Schwarzenberg és Radetzky fregattok május 9-én Helgolandnál ráakadtak a Niels Juel és Jylland dán fregattokra, valamint a Heimdall korvettre, és megütköztek velük. A cs. kir. köteléket Wilhelm von Tegetthoff sorhajókapitány vezette, első tisztje gyulai Gaal Béla sorhajóhadnagy volt. Az elkeseredett, nagyon jól vezetett tengeri csatában a cs. kir. kötelék győzött, a dánok feladták a blokádot. Az ütközet hevességére jellemző, hogy a cs. kir. hajókon 130-an, a dán hajókon 68-an estek el.

A hajóhad másik nagy erőpróbája 1866. július 20-án volt, amikor – ugyancsak Tegetthoff, akkor már ellentengernagy parancsnoksága alatt – Lissa szigete mellett fényes győzelmet arattak az olasz királyi hajóhadon, amely több és korszerűbb egységet vitt az ütközetbe. A kiváló tengeri

győzelem értékét csökkenti, hogy ez volt a Habsburg Birodalom 1866. évi háborújának – amelyet Poroszország, majd Olaszország ellen vívott – egyetlen győztes ütközetete...

Magyar tengerésztisztek a kiegyezés előtt

A császári királyi haditengerészetnél az ötvenes évekig csaknem csupa olasz szolgált, legyen szó akár legénységről, akár tisztekről. A legmagasabb parancsnokok és hajóparancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, elvéve egy-egy francia, dán vagy holland tisztt.

A magyarok a múlt század húszas éveiben jelentek meg először a flottánál.

Elsőként sepsimartonosi Gyujtó Károlyt kell megemlíteni (1803–1885). Gyujtó egy hidász alakulat tiszthelyetteseként a bécsi politechnikumban folytatta tanulmányait, amikor az Udvai Haditanács 1824-ben felszólította, hogy kérje áthelyezését a haditengerészethez. A hidász számára nem tűnt teljesen idegennek a vízi élet, s előképzettsége alapján azonnal hajóra, a 16 ágyús Montecuccoli briggre osztották be. A briggekora tagja volt az ún. Levante-hajórajnak, s Gyujtó behajózása után elvitorlázott a Földközi-tengerre. Ő volt a hajó egyetlen „idegen” tisztjelöltje, vagyis nem volt olasz. Nem túlzás azt állítani, hogy a velenceiek végső soron sajátjuknak tekintették a hajóhadat, ahol a parancsnoki beosztások a dózsék, a tiszt helyek pedig a velencei patrícusok leszármazottait illették. Gyujtó Károly magányosan, az olaszok ellenszenvének kitéve kezdte meg a hajós szolgálatot, akik mindent elkövettek, hogy kedvét szegjék, és elriasszák az idegent a pályától. De Gyujtónak szerencsés természete volt, s már gyermekkorától vágyódott a tengerre. Összebarátkozott Milonopulo hajóhadnaggyal, aki pártfogásába vette. A magyar ifjú

gyorsan tanult. A nagyenyedi kollégiumban elsajátított latin tudása megkönnyítette az olasz nyelv elsajátítását. A hajós szolgálat nehézségeit pedig akaraterője gyúrta le. A kalózokkal pedig a „katona” Gyujtó szállt szembe. Hogy nem kevés sikerrel, bátorsággal, azt kitüntetései bizonyítják. A tengerészeti vizsga letétele után, soron kívül fregatthadnaggyá léptették elő 1826-ban.

1830-ban az 56 ágyús Bellona fregatt fedélzetén, a hajóraj zászlóshajóján tért vissza Velencébe. Ezután több hajón szolgált, de mindig a Levante-hajórajban, tehát végig „fronthelyzetben”. A hajóraj parancsnoka, gróf Dandolo ellentengernagy nagyon megkedvelte a magyar tiszttet, s maga mellé vette hadsegédnek.

Gyujtó többször áthajózott Amerikába. Ezekre az Észak-Amerikai utakra azért került sor, mert a császári királyi hadihajók szállították oda a menekült lengyeleket. (1833-ban a Guerriera és az Ebe fregattok, 1834-ben a Lipsia korvett, 1835-ben az Adria korvett, 1836-ban az Ussaro brig.)

Az olasz legénység is hamar megkedvelte a magyar tiszttet, a tisztikar azonban csak akkor fogadta be, amikor Szmirnában egy francia sorhajó parancsnoka megsértette az olasz (császári királyi) tiszteket, s Gyujtó volt az, aki a franciát hajóján felkeresve elégtételt követelt. A francia tiszt azonban nem állt ki a párbajra, inkább saját tisztikara előtt ünnepélyesen visszavonta becsmérő kifejezéseit, és bocsánatot kért.

Időközben Gyujtó korvettkapitány, majd fregattkapitány több hajónak lett a parancsnoka. A negyvenes években Athénben és Konstantinápolyban diplomáciai szolgálatban állt, mint az ottani állomáshajók parancsnoka.

1848-ban a 12 ágyús Elisabetta parancsnoka volt, s Konstantinápolyban állomásozott. Olasz legénysége ekkor az első tiszt vezetésével elhagyta a hajót, s ezután Gyujtó is hazaindult. De mire a Balkánon átvergőd-

2000/XII. 7–8.

ve Erdélybe ért, levették a szabadságharcot. Ezután Triesztben jelentkezett szolgálattételre.

Időnként hazalátogatott – egy ilyen alkalommal, 1845-ben Széchenyi Istvánnal ebédelte.

Velence visszavétele után, 1850-ben Gyujtót nevezték ki az Arzenál parancsnokává. Neki kellett rendbe hoznia mindazt, amit a hosszú ostrom tönkretett. A világhírű hajóépítő műhelyek feldúlva, a csatornák, lagúnák tele elsüllyedt hajókkal, emberhiány, sorozatos szabotázsok.

Gyújtónak mégis sikerült rövid időn belül elindítani a munkát, s rendet teremteni a kikötő és az Arzenál környékén. Hajókapitánnyá léptették elő (az ezredesnek megfelelő akkori rendfokozat), megbízták a velencei kikötő parancsnokságával.

1857-ben ellentengernaggyá léptették elő, s evvel egyidejűleg kinevezték a haditengerészet helyettes parancsnokává. Innen ment nyugdíjba 1858-ban, s Fiumében telepedett le.

Nem kevésbé érdekes gróf Károlyi László pályafutása sem (1824–1852). A velencei tengerészeti akadémia elvégzése után, 1842-ben furcsa módon a Nassau 15. gyalogezredhez helyezték a fiatal hadnagyot. Innen – Frigyes közbenjárására – mint létszámfölöszt szabadságolták, majd áthelyezték a haditengerészethez. Innen – ugyancsak Frigyes főherceg közbenjárására, aki abban az időben a haditengerészet felkarolásán fáradozott maga is fiatal tengerésztisztként – átkerült Nagy-Britannia haditengerészetéhez, hogy tapasztalatokat szerezzen. 1845–1848 között a *Quenn* és *Collingwood* sorhajókon és a *Carysfort* fregatton teljesített szolgálatot, s fedélzetükön behajózta a világot Ausztráliától Chiléig. 1848 őszén tért haza, 1849 januárjában kinevezték a császári királyi haditengerészet korvettkapitányává. Hamarosan azután Angliába és Dániába küldték hivatalos megbízatással: keressen

egy alkalmas tengerésztisztet, aki átvenné a szétzilált cs. kir. tengerészet parancsnokságát. Károlyi br. Dahleruppal tért haza, majd áprilisban átvette az új, 44 ágyús Bellona fregatt parancsnokságát, amely az új parancsnok, Dahlerup zászlóshajója, egyúttal a Velence körüli blokád-flotta vezérhajója volt. Velence kapitulációja után előléptették, s már mint fregattkapitány vette át új hajójának, a Carolina korvettnak a parancsnokságát.

A *Carolina* korvett 1850. július 11-én fontos Északi-tengeri útra indult. Károlynak ki kellett kísérleteznie a brit haditengerészet módszereit, s tapasztalatokat kellett gyűjtenie arra vonatkozóan, hogy azt miképpen vezessék be a cs. kir. hajókon, tekintettel az angol és az olasz vérmérséklet közötti különbségekre. Fel kellett mérnie a tisztek és a legénység teljesítőképességét, azt, hogyan viselik el a megszorított szabályzatokat, az angol élelmezési szisztémát. Útközben a brit haditengerészetnél szokásos kiképzést kellett adnia tiszteknek, legénységnek egyaránt. Végeredményben a flotta főparancsnokságának az volt a célja, hogy Károlyi fregattkapitány kísérletezze ki, hogyan lehet megszüntetni a „slendrián velencei tempót”, azaz tapasztalatai nyomán hogyan lehet majd a forradalmi idők alatt szétzilált cs. kir. haditengerészetnél ismét helyreállítani a rendet és fegyelmet.

Károlyi László részletes naplót vezetett az útján. Ebből úgy tűnik, hogy elégedett volt a személyzettel, s lehetők tartotta a brit haditengerészeti módszerek meghonosítását. (Később ez valóban meg is történt: a cs. kir., illetőleg a későbbi cs. és kir. haditengerészetet angol szellemben, brit mintára szervezték s képezték ki, aminek gyümölcse majd a világháború alatt jelentkezett, ahol igazi ellenfelei csak a brit hadihajók voltak.)

A Carolina 1851. január 16-án érkezett vissza Triesztbe. (Szentpétervárott a cár is

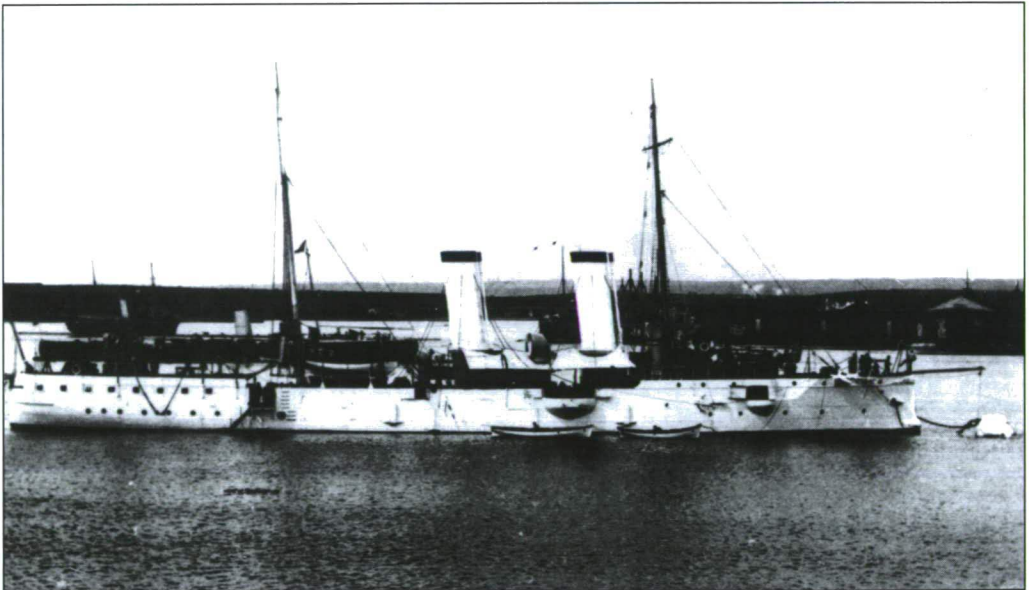
meglátogatta a hajót.) Visszaérkezésük után Károlyit (sor)hajókapitánnyá léptették elő, s májusban kinevezték az akkor szolgálatba helyezett új Novara fregatt parancsnokává. Ugyanekkor megkapta a Lipót-rend lovagkeresztjét.

A fényes karrier előtt álló magyar tengerésztiszt azonban egészen fiatalon, 28 éves korában váratlanul elhunyt.

Gróf Hadik Béla (1821–1880) azok közé tartozott, akiket Frigyes főherceg haditengerészeti pályafutása vonzott a flottához. (Frigyes főherceg elvégezte a tengerészeti akadémiát, majd különböző hajókon teljesített tényleges szolgálatot. Az udvar a főherceg személyén keresztül akart vonzó hatást gyakorolni a fiatal tisztjelöltekre, hogy – az olaszok ellensúlyozására – minél többen jelentkezzenek a tengerésztishti pályára. A harmincas években valóban sok arisztokrata ment Velencébe, de nagy volt körükben a lemorzsolódás. Frigyes, mint a

Guerriera fregatt parancsnoka részt vett az 1840. évi alexandriai nemzetközi flottatüntetésben, majd az ezt követő harcokban Szidon – akkori nevén Saida – környékén. (E sikeres harcok emlékére jelent meg a cs. kir. haditengerészetben a *Saida* hajónév.) Ugyancsak ekkor, 1840 őszén foglalták vissza a brit, török és cs. kir. haditengerészeti egységek Bejrútot, Tripolit, és St. Jean d’Acre (Akkon) kikötővárosokat Ali Mehmed egyiptomi alkirálytól. Frigyes főherceg e harcokban tanúsított magatartásáért megkapta a birodalom második legnagyobb kitüntetését, a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit evvel a magas kitüntetéssel dekoráltak. (A főherceg azonban 1847-ben meghalt.)

Hadik Béla 1840-ben, 19 éves korában lépett a haditengerészet szolgálatába. 1848-ban hajózáslós, és részt vett a Velence körüli blokádban, de egy összecsapás alkalmával a velenceiek elfogták, s csak a követ-



A PANTHER KISCIRKÁLÓ 1883–85 KÖZÖTT ÉPÜLT NEWCASTLE-BEN, ELŐSZÖR A TORPEDÓ-FLOTTILLÁHOZ KERÜLT, KÉSŐBB TÖBBSZÖR ÁLLOMÁSHAJÓ VOLT KELET-ÁZSIÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1914–1918 KÖZÖTT RÉSZT VETT A HARCOKBAN. 1918-BAN ÓRHAJÓ ÉS LAKÓHAJÓ CATTARÓBAN

kező évben szabadult ki. 1852-ben már mint korvettkapitány a flottához helyezett, tengerész kiképzést kapott másik főherceg, Ferdinánd Miksa (a későbbi mexikói császár) ellentengernagy szárnysegédje. Vele volt a *Novara* fregatt különböző távoli útjain. 1854-ben Miksa főherceg, ellentengernagy vette át a haditengerészet főparancsnokságát, s Hadik Bélát, akkor már sorhajókapitányt, megtartotta törzsében. 1860-ban ellentengernaggyá léptették elő s kinevezték Hadikot a haditengerészeti főparancsnok-ság tanácsulésének elnökévé.

1861-ben Hadik – családi okokból – lemondott rangjáról, és visszavonult Kassa környéki birtokaira gazdálkodni.

A magyar tengerésztisztek feltűnően alacsony arányszámán már a korabeliek is eltöprengtek. Okát Gonda Béla, a Magyar Adria Testület alapítója (és mindvégig elnöke) a következőkben látja: „hogy kevés a magyar tengerésztiszt, ez igazán a magyar társadalom s a magyar nevelés és a magyar szellem – gondolkodásmód – hibája, mert nem érdeklődik eléggé a haditengerészeti pálya iránt, nem fogta fel és nem honorálja annak kiváló nemzeti jelentőségét...”

Mindezeket tudva és a körülményeket ismerve mérhető fel kellő súllyal az, hogy bár kevés magas rangú magyar tengerésztiszt szolgált a flottánál 1918-ban, az uralkodó választása mégis egy magyarra, nagybányai Horthy Miklósrá esett, amikor a hajóhad parancsnoki tisztét vele töltötte be.

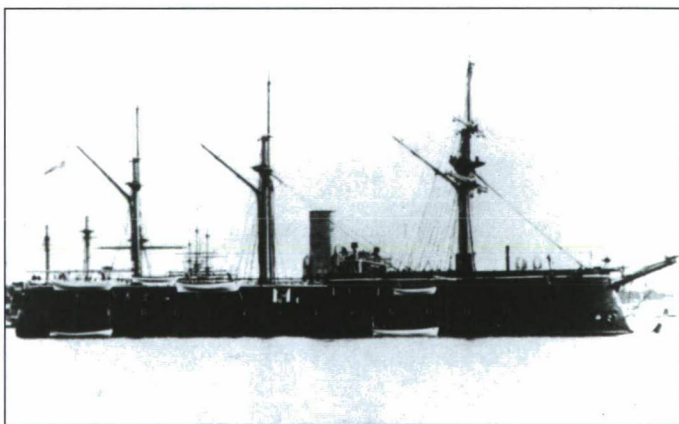
Misszióutak

A békeévek haditengerészetének fontos részét képezték az évenkénti nagy tengeri utazások, amelyek

során a piros-fehér-piros hadilobogó megmutatásával („Flagge zu zeigen”) és megismertetésével tudatosították a világtengereken, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia nem csupán szárazföldi nagyhatalom, hanem kereskedelmi hajóit és állampolgárait a legtávolabbi óceánokon megvédelmezni képes tengeri hatalom is. (Csak zárójelben: a Monarchia kereskedelmi flottája tekintélyes volt. 395 gőzhajóval a világ 15-ik, a hajóteret tekintve [903 067 tonna] a világ tizenegyedik helyén állt!)

A föld körülhajózásával egybekötött misszióutak ötlete tulajdonképpen Miksa főhercegtől, a későbbi mexikói császártól ered, akinek elgondolását Tegetthoff altengernagy célratörő erélye valósította meg. A lobogómutatáson kívüli rendeltetése volt ezeknek a leginkább vitorla alatt végrehajtott utaknak a tengerésztisztek, a negyedik tanulmányi évüket a fumei cs. (és) kir. Tengerészeti Akadémián befejező kadétnak és a legénységnek a gyakorlati képzése.

Idegen kontinensek felkeresésére vagy más óceáni utakra Tegetthoff előtt is volt példa, mint a *Novara* fregatt – a flottából elsőként megtett – világkörüli útja 1857–1859 között, de rendszeressé valóban csak



A LISSA KAZAMATAHAJÓ 1869–74 KÖZÖTT ÉPÜLT TRIESTBEN. TÖBBSZÖR KORSZERŰSÍTETTÉK. 1920-BAN OLASZORSZÁG KAPTA, AHOL 1946-BAN BONTOTTÁK LE

1868-tól váltak, amikor a *Donau* fregatt és az *Erzherzog Friedrich* korvett 1868 őszén elindult Kelet-Ázsiába, ahonnan a *Donau* 1871. március 1-jén ért haza, a korvett pedig néhány héttel korábban horgonyt vetett Pólában. 1869–1870-ben a *Dandolo* korvett Dél-Amerikában, 1871–1872-ben a *Novara* Nyugat-Indiában és Észak-Amerikában, 1872-ben a *Fasana* korvett Kelet-Ázsiában, 1872–1873-ban a *Helgoland* korvett Brazíliában, az Antillákon és Észak-Amerikában járt. 1872–1874 között volt a híres Északi-sarki expedíció az *Admiral Tegetthoff* speciális hajón, amikor felfedezték a Ferenc József-földet.

1873-ban a *Dandolo* Angliában volt misszióúton. 1873–1875 között Afrika körül járt a *Helgoland*, 1874–1875-ben Nyugat-Indiában volt a *Dandolo*, 1874–1876-ban az *Erzherzog Friedrich* vitorlázta körül a világot. 1875–1876-ban ismét a *Dandolo* hajózott az Atlanti-óceánon, a következő két évben Dél- és Észak-Amerikát látogatta. 1879–1880-ban a *Saida* korvett járt ugyanerre, továbbá Dél-Afrikában és Nyugat-Indiában. Ugyanekkor a *Helgoland* Ausztráliába látogatott. A *Fasana* 1880–1881-ben látogatta meg Észak-, Közép- és Dél-Amerika kikötőit, míg 1881–1882 között az *Erzherzog Friedrich* látogatott Dél-Amerikába, Dél-Afrikába és Nyugat-Indiába. 1884-ben a *Helgoland* Nyugat-Afrikát, 1884–1885-ben a *Frunberg* korvett a Vörös-tengeren át Kelet-Afrika partjait látogatta. Ugyanebben az időben az *Aurora* korvett Brazíliát ismertette meg a cs. kir. hadilobogóval.

1884–1885–1886–1887-ben, általában két évet töltve távol a honi kikötőtől, a következő helyekre vezettek a cs. kir. hajóhadból misszióutak: Dél-Amerika, Dél-Afrika, Ausztrália, Kelet-Ázsia, Nyugat-India, Észak-Amerika, Nyugat- és Kelet-Afrika. A hajók: *Saida*, *Nautilus*, *Frunberg*, *Donau*, *Zrinyi*, *Albatros*, *Aurora*.

1888–1894 között nagyjából ugyancsak a helyeket keresték fel a *Saida*, az *Aurora*, a *Fasana*, a *Zrinyi*, a *Kaiser Franz Joseph I.*, a *Kaiserin Elisabeth* (ezen utazott Ferenc Ferdinánd trónörökös), a *Miramar*, *Donau*, hogy valóban csak az egészen távoli misszióutakat említsük. És ez így folytatódott, egyre korszerűbb hajókkal 1914-ig.

A haditengerészetnek nem csupán misszióúttjai, hanem tudományos célokra szolgáló kutatóúttjai is voltak, mint pl. a már említett Északi-sarki expedíció, 1859–1870 között felmérték az Adriának a Monarchia uralma alá tartozó partvidékét és vizeit. 1882-ben megfigyelőállomást létesítettek az Arktiszon, Jan Mayen szigetén, felméréseket végeztek 1893–1894 között a Földközi- és a Vörös-tengeren, az Azori-szigeteken 1893–1894-ben. Fizikai, biológiai és hidrográfiai kutatást folytattak a tudományos kutatás céljaira épített speciális hajón, a Polán 1895–1896-ban a Földközi-tengeren. A *Pola* volt a kutatóhajó 1890–1894-ben a Vörös-tengeren is, ahova 1897–1898-ban ismét ellátogatott a kutatások folytatására.

A misszióutak a vázolt célokon felül arra is szolgáltak, hogy a távoli kikötőkben hosszabb-rövidebb ideig tartózkodó hajókkal létrehozzák az „állomáshajók” rendszerét vagy inkább hálózatát. Állomáshajókat ott tartottak fenn, ahol a Monarchia kapcsolatai vagy politikai érdekei ezt megkívánták. Általában államközi kapcsolatok fenntartására, elmélyítésére, diplomáciai megbízatásokra szolgáltak, de gyakran a Monarchia diplomáciai, külképviseleti szervezeteinek és szerveinek, valamint állampolgárainak védelmét látták el a hajókról a partra vezényelt tengerészek. Az első állomáshajó 1869-ben a kelet-ázsiai vizeken az *Erzherzog Friedrich*, az utolsó 1914-ben a *Kaiserin Elisabeth* cirkáló, amelyet Csingtauban ért a háború kitörése. Személyzete hősi csatában részt vett a német szövetségesek oldalán a város-erődde kiépített bérelt kikötő védelmében.

2000/XII. 7–8.

Életben maradt tagjai japán hadifogságba kerültek.

A hajóhad a béke évtizedeiben különböző nemzetközi kötelezettségeinek is eleget tett. Ezek lehetek ünnepi megmozdulások vagy a háború kitörését megakadályozó nemzetközi flottatüntetések vagy blokádok.

Az elsőre jó alkalom volt a Szezi-csatorna megnyitásának ünnepségsorozata 1869-ben, amelyen I. Ferenc József is részt vett. Tulajdonképpen ez volt az 1867-ben Osztrák–Magyar Monarchiává, tehát dualista unióvá alakított új Habsburg Birodalom császári királyi haditengerészetének első nagy nemzetközi bemutatkozása, hiszen az uralkodó magánjachtját, a *Greif* kerekesszösz hadihajók kísérték: a *Habsburg* és az *Erzherzog Ferdinand Max* páncélosfregattok, a *Helgoland* gőzkorvet, a *Hum* ágyúnaszád és két kerekesszösz.

1895-ben az Északi-Keleti-tengert összekötő Kiel- vagy Vilmos császár-csatorna ünnepélyes megnyitását (május 17.) a cs. és kir. cirkálódívizió (osztály) reprezentálta a Monarchiát: a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* páncélos cirkáló, a *Kaiserin Elisabeth*,

a *Kaiser Franz Joseph I.* nagycirkálók és a *Trabant* torpedóhajó. Az ünnepély után meghívást kapott a cirkálóosztály Londonba Viktória angol királynő trónralépésének évfordulójára rendezett tisztelgésre.

A cs. (és) kir. haditengerészet 1867–1914 között

Az 1867/XII. törvénycikk az uralkodó személyének azonosságán túl Magyarország és Ausztria közös ügyének nyilvánította a külügyet, a hadügyet és a kettő költségeinek fedezésére a pénzügyet, mint a közös és együttes védelem eszközeit. A közös költségek viselésének arányát, a kvótát a két parlament közösen tanácskozó kvótabizottságai állapították meg. 1867-ben Magyarország a költségek 30%-át viselte. 1918-is a magyar kvóta aránya fokozatosan 36,3%-ra nőtt.

Közismert, hogy a hadsereg helyzete a kiegyezés után államjogilag bonyolult és rendezetlen maradt. Elnevezésében törvényeink két évtizeden át hol magyar hadsereget, hol hadsereget említenek, amely az öszbirodalmi hadsereg kiegészítő része.

A változást és az állandóságot az elnevezésben az 1889: VI. tc., azaz az új véderőtörvény hozta meg, amennyiben a 2.§-a már „közös hadsereget” említ, ám a haditengerészet megnevezése előtt a törvény nem használja a „közös” jelzót, amely azonban mégis ugyanilyen közösen fenntartott intézménye Ausztriának és Magyarországnak, mint a hadsereg.

A hadseregre és a haditengerészetre a „császári királyi” jelölést alkalmazták, ami



A VIRIBUS UNITIS CSATAHAJÓ 1910–12-BEN ÉPÜLT TRIESTBEN.
A HÁBORÚBAN A HAJÓHAD VEZÉRHAJÓJA VOLT.
1918. NOVEMBER 1-JÉN A PÓLAI KIKÖTŐBEN OLASZ
BÉKAEMBEREK ELSÜLLYESZTETTÉK

a kiegyezés után sem módosult azonnal. Csak az 1889. október 17-én kelt Legfelsőbb Kézi-irat rendelte el, hogy azután a császári királyi hadsereg és haditengerészet, valamint intézményei a „császári és királyi” elnevezést kötelesek használni. Az „és” kötőszónak alkotmányjogi szempontból volt nagy jelentősége. Világosan utalt mind a közösségre, arra, hogy – bár az uralkodó legfelsőbb parancsnoksága alatt állt – a fegyveres erőnek ez a két ága mégis a két állam tulajdona.

Bár a haditengerészet ugyanolyan jogi státusszal bírt, mint a hadsereg, hadászatiilag mégis különálló, a hadseregtől független, melléje rendelt haderőnem volt.

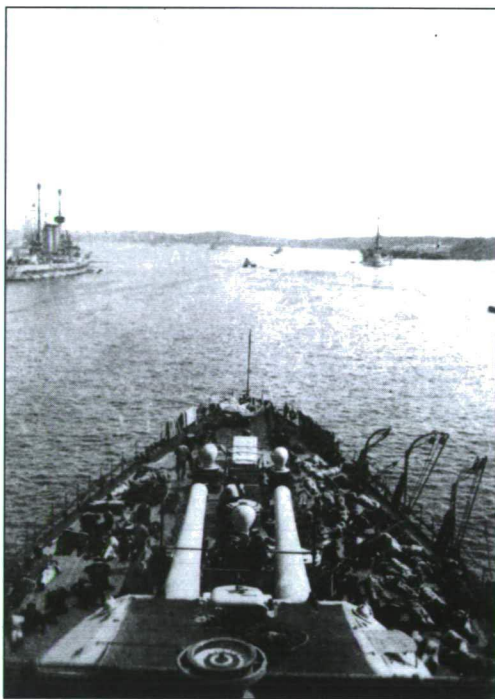
A fegyveres erő e két alkotórészének azonos közjogi helyzete ellenére a kiegyezéskor bevezetett általános védkötelezettség után sem sorozott magyarokat nagyobb számban a flottához. A magyar törvényhozás ugyanis évtizedekig ragaszkodott ahhoz, hogy a sorozott magyar állampolgárokat magyar csapattestekhez osszák be, illetőleg olyan közös seregtestekbe kerüljenek, ahol egy tömbben maradhatnak. A véderőről szóló 1868: XL. tc. 32.§-a ez alól csak az egészségügyi csapatoknál tesz kivételt. Ugyanez a törvényhely a haditengerészethez való sorozásnál csak annyit ír elő, hogy lehetőleg tekintetbe kell venni a besorozottak kívánságát. Ettől az új, ún. „második véderőtörvény” (1889: VI. tc.) 15.§-a annyiban tér el, amennyiben úgy rendelkezik, hogy bár a közös hadsereg részére a magyar korona országaiból állított újoncokat és póttartalékosokat magyar ezredekbe kell osztani, attól mégis, kivételesen el kell térni az olyan különleges fegyvernemek, szolgálati ágak stb. vonatkozásában, amelyek rendeltetésüknél fogva nem szervezhetők úgy, hogy azokban magyar állampolgárságú legénységből, önálló osztályokat, ezredek stb. lehessen felállítani. Ezután már egyre több újoncot soroztak a haditengerészethez is.

A jogi lehetőség azonban nem hozott

azonnal tényleges változást. A haditengerészet létszámát ugyanis az 1866. évi lissai csata után 5000 főre csökkentették, és ez a lélekszám 1882-ig gyakorlatilag nem változott.

1883-ban új parancsnokot kapott a haditengerészet Max von Sterneck báró altengernagy személyében, akinek 1897-ben bekövetkezett haláláig kifejtett működése alatt a flotta kilendült mozdulatlanságából, és fejlődésnek indult. A hajók számának szerény gyarapításával sikerült a létszámot is emelnie kb. 9000 főre (az 1897. évi létszám: 9247 fő volt).

Sternbeck altengernagy érdeme, hogy felismerte: az új műszaki vívmányok miatt meg kell változtatni a hagyományos szervezési elveket. Új flottafejlesztési tervében a korszerűbb tájékozódást tartotta szem előtt. A torpedó és az akna tökéletesedése a



PIHENŐ LEGÉNYSÉG A KIKÖTŐBEN HORGONYZÓ ZRÍNYI CSATAHAJÓ FEDÉLZETÉN

gyengébb hajóhadak számára is lehetővé tette, hogy az erőviszonyokat a saját javukra billentsék, hiszen a torpedók és aknák, valamint a kis torpedónaszádok sokkal olcsóbbak voltak, mint ellenfeleik, a hatalmas csatahajók. Ez az az időszak, amelyben egyre szaporodnak a torpedónaszád flottilák, majd feltűnnek a torpedónaszádokhoz hasonlóan fürge, torpedóval felszerelt ellenfeleik, a torpedónaszád-rombolók – később torpedórombolók, majd röviden rombolók.

Ez a két új hajófajta új hadrendi beosztást követelt, és megváltoztatta a hajóhadak keresztmetszetét is. 1884. évi flottaépítési tervében Sterneck előadta, hogy először létre kell hozni a hajóhad 15 csatahajóból (toronyhajóból) álló magját. Másodsorban gyors de a toronyhajóknál könnyebb fegyverzetű cirkálókra van szükség a felderítés, valamint a torpedóhajók védelmére, továbbá ún. misszióutakra. Végezetül torpedóhajókból, torpedónaszádokból és torpedórombolókból álló gyors flottilákat kell teremteni. Előterjesztésében a kiszolgáló- és segédhajókról sem feledkezett meg. Ilyen hajóállománnyal – fejtegette – képes csak a flotta eleget tenni partvédelmi és missziós kötelezettségeinek. Hogy tervzetét mindkét parlamenttel elfogadtassa, a nagyobb hajókat „partvédőknek” és „missziócircálóknak” jelölte.

A „partvédők” voltak a Monarchia első csatahajói. „Missziófeladaton” új kereskedelmi kapcsolatok kiépítését értették. Ennek megfelelően a missziócircálók védik a tengeren túl tartózkodó magyar és osztrák állampolgárokat, ügyelnek a nemzetközi szerződések betartására, tekintélyt szereznek a Monarchiának azzal, hogy idegen világokkal is megismertetik Ausztria–Magyarország hajóhadának hadilobogóját (ún. lobogómutatás), és tudományos kutatásokra, expedíciókra is alkalmasak. Ezeket a kereskedelempolitikai célt szolgáló hajókat Sterneck nem számította az operatív flottához.

Bár a tervet az uralkodó jóváhagyta, Sternecknek mégis nagy erőfeszítésébe került, hogy a parlamentek megszavazzák a flotta első, a maga idejében korszerű páncélos cirkálója, a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* építési költségét, mely 3 928 075 forintra rúgott. Az ő meggyőző munkájának köszönhető a *Monarch, Wien* és *Budapest* partvédő csatahajók megépítése, elkezdődött a *Zenta, Aspern* és *Szigetvár* cirkálók építése, valamint a hajóhad második páncélos cirkálójának, a *Kaiser Karl VI*-nak a gerincfektetése 1895-ben. Ezek a hajók már szerepet játszottak a világháborúban is.

Az 1898–1904 közötti költségvetési időszakra esik a *Habsburg, Babenberg* és az *Árpád* csatahajók megépítése. Ugyancsak ekkoriban épült Budapesten a cs. és kir. Duna-flottilla ötödik hatodik monitorja, a *Temes* és a *Bodrog* – a korábbiak: *Leitha, Maros, Szamos, Körös*.

Ekkor azonban már – Sterneck halála után – báró Hermann von Spaun altábornagy állt a haditengerészet élén, aki mindennekelőtt azokat a szervezeti és technikai újításokat tette életképpé, amelyeket elődje vezetett be: továbbfejlesztette a tiszti és legénységi iskolát, oktatást, rendszeressé tette a misszióutakat, stb. Ezután a nagyarányú külföldi flottaépítések miatt szükségesnek látta új flottafejlesztési terv kidolgozását, amely azonban a kedvezőtlen pénzügyi helyzet miatt elakadt. Noha később Spaunak sikerült fejtegetéseivel meggyőznie a parlamenti delegációkat, a szükséges pénzt csak fokozatosan és csökkentett összegben szavazták meg. Még így is sikerült a haditengerészet évi költségvetését az 1898. évi 29 millió koronáról 1904-re 50 300 000 koronára feltornásznia. Ez az összeg azonban, a nagyobb európai haditengerészetekre fordított kiadások mellett még így is eltörpült. 1904-ben pl. a különböző európai nagyhatalmak a következő összegeket fordították haditengerészeikre koronára átszámítva:

Nagy-Britannia	850,1 millió korona,
Franciaország	300,0 millió korona,
Németország	265,0 millió korona,
Oroszország	441,0 millió korona,
Olaszország	121,0 millió korona,
Ausztria–Magyarország	50,3 millió korona.

1904-ben Spaun altengernagynak sikerült elérnie, hogy a haditengerészet rendkívüli hitelt kapjon a flottaprogram befejezéséhez. E 121,5 millió koronás hitel birtokában nagyobb lendületet vett három új csatahajó már korábban elkezdett, a 10 600 tonna vízkiszorításúra tervezett *Erzherzog*-osztály építése. De a hadügyminiszter kieszközölte, hogy a haditengerészet a hitel kötelese évenként 25 millió koronás részle-

tekben visszafizetni az évi 50,3 milliós évi költségvetéséből. Ez annyit jelentett, hogy bár kapott a haditengerészet egy nagyobb összeget, amely éppen a három csatahajó és az építés alatt álló harmadik páncélos cirkáló, a Sankt Georg építési költségét fedezte, ugyanakkor azonban az évi rendes költségvetését a felére csökkentette. Spaun erre 1904 októberében benyújtotta lemondását, amelytől az uralkodó személyes kérésére sem volt hajlandó elállni.

Utódjául helyettesét, gróf Rudolf Montecuccoli altengernagyot nevezték ki a haditengerészet (együttel a Tengerészeti Szekció vagy Haditengerész Részleg) élére. Hivatali ideje alatt – 1913-ig – a haditengerészet hatalmas fejlődésnek indult.

* * *

Az 1900–1914 között munkába vett és vízre bocsátott úszóegységek lajstroma

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás	Építés összes és együttes költsége (korona)
Csatahajók			448 754 813
ERZHERZOG KARL	1902/05	10 600	26 718 201
ERZHERZOG FRIEDRICH	1902/07	10 600	26 622 261
ERZHERZOG FERDINAND MAX	1904/07	10 600	26 394 708
ERZHERZOG FRANZ FERDINAND	1907/10	14 500	42 219 583
RADETZKY	1907/10	14 500	42 200 000
ZRÍNYI	1907/11	14 500	42 200 000
VIRIBUS UNITIS	1911/12	20 000	60 600 000
TEGETTHOFF	1911/13	20 000	60 600 000
PRINZ EUGEN	1911/14	20 000	60 600 000
SZENT ISTVÁN	1911/15	20 000	60 600 000
Páncélos cirkáló			18 077 945
SANKT GEORG	1900/05	4 300	18 077 945
Gyorscirkálók			41 600 000
ADMIRAL SPAUN	1907/10	3 500	10 400 000
SAIDA	1911/13	3 500	10 400 000
HELGOLAND	1911/13	3 500	10 400 000
NOVARA	1911/14	3 500	10 400 000
Torpedórombolók			18 457 627
HUSZÁR	1904/05	400	1 558 136
ULAN	1905/06	400	1 568 987
STREITER	1905/06	400	1 568 521
WILDFANG	1905/06	400	1 528 879

SCHARFSCHÜTZE	1905/07	400	1 528 840
USKOKE	1905/07	400	1 529 102
TURUL	1907/08	400	1 555 594
PANDÚR	1907/08	400	1 555 594
CSIKÓS	1907/09	400	1 515 994
RÉKA	1907/09	400	1 515 994
VELEBIT	1907/09	400	1 515 993
DINARA	1907/09	400	1 515 993
TÁTRA	1911/13	850	3 000 000
BALATON	1911/13	850	3 000 000

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás		
		Építés összes és együttes költsége (korona)		
CSEPEL	1911/13	850	3 000 000	
LIKA	1911/14	850	3 000 000	
ORJEN	1911/14	850	3 000 000	19 500 000
TRIGLAV	1911/14	850	3 000 000	
WARASDINER	1912/14	380	1 500 000	
Torpedónaszádok				44 041 184
50 E	1904/05	200	722 108	
51 T-63 T	1905/07	200	9 369 758	
64 F-73 F	1907/09	200	7 049 320	
74 T-81 T	1912/14	250	8 000 000	
82 F-97 F	1913/14	250	15 900 000	
98 M-100 M	1913/15	250	3 000 000	
Tengeralattjárók				12 960 000
I-II.	1907/09	230/270	2 430 000	
III-IV.	1907/09	240/300	2 830 000	
V-VI.	1908/10	236/273	2 700 000	
VII.	1909/14	240/273	5 000 000	
Monitorok				5 200 000
INN, ENNS	1913/14	520	5 200 000	
Önjáró naszádok				1 386 375
„b”	1905	36	1 386 375	
„c”, „d”	1908/09	39		
„e”, „f”, „g”, „h”	1907/10	15		
10 darab szerhajó	1908/09	47	1 000 000	1 000 000
HERKULES mentőhajó	1909/10	1 500	1 234 462	10 694 462
CHAMALEON aknahajó	1912/13	1 000	2 560 000	
POLA, TEODO szeneshajó	1913/14	12 000	7 000 000	

* * *

A hajóállomány növekedésével emelkedett a haditengerészet létszáma is. 1905-ben 7669, 1913-ban 15736 főnyi legénységi állományú tengerész szolgált a hajókon, a haditengerészet összlétszáma pedig 1913-

ban 19437 fő volt. Ez a létszám 1914-ben 33976 főre emelkedett.

A tengeri hadihajók építésébe 1906-tól kapcsolódtak be a magyar hajógyárak, miután a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt.

megvásárolta a fiumei (bargudi-i) Howaldt és Társa modern gépekkel felszerelt hajógyárát, valamint hajóépítő telepet létesített Portorában. Ekkor rendelt először a Danubiustól tíz torpedónaszádot és hat torpedórombolót a haditengerészet. A torpedórombolók osztályt alkottak, a torpedónaszádok számot kaptak. 1908-ban újabb hat torpedónaszád építésére kapott megbízást a gyár. Ezek voltak a flotta első olyan naszádjai, amelyek kizárólag olajfűtésre voltak berendezve.

1911-ben, amikor a hajógyár egyesült a Ganz és Társa Gépgyárral, új neve Ganz és Tsa Danubius Gép-, Vagon- és Hajógyár lett. Újabb hat rombolót rendelt náluk a flotta, amelyek a *Tátra*-osztályt képezték.

Ugyancsak ebben az esztendőben állapodtak meg abban, hogy elkezdik egy 20000 tonnás csatahajó, valamint két gyorscirkáló építését is. 1914-ben pedig 16 tagból álló torpedónaszád-sorozatot kezdett építeni. Ezekhez a hajókhoz a gépi berendezést a Danubius budapesti gyáregysége szállította.

Az operatív flottához tartozó egységeken kívül különböző kiszolgáló- és szerhajókat, kompokat, darukat és a *Herkules* mentőhajót építette a gyár. 1916-ban újabb rombolókat kezdtek építeni, amelyek közül a háború végéig négyet fejeztek be.

Összegezve: Magyarországon, magyar gyárakban a cs. és kir. haditengerészet megrendelésére 1918. november 1-ig a következő hajók (hadihajók) épültek:

- 210 tonna vízkiszorítású torpedó naszád;	(1907)	64F-73F-ig jelölve	10 db
- 250 tonnás vízkiszorítású torpedó naszád;	(1913-1916)	82F-97F-ig jelölve	16 db
- 130 tonna vízkiszorítású torpedónaszád;	(1909-1911)	Tb7-Tb12-ig jelölve	6 db
- 400 tonna vízkiszorítású torpedóromboló	(1907-1909)		
TURUL, PANDUR, CSIKÓS, RÉKA, VELEBIT, DINARA nevűek			6 db
- 850 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1911-1914)		
TÁTRA, BALATON, CSEPEL, LIKA, TRIGLAV, ORIEN nevűek			6 db
- 880 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1916-1917)		
TRIGLAV II, LIKA II, DUKLA, UZSOK nevűek			4 db
- 3 500 tonna vízkiszorítású cirkáló;	(1911-1914)		
HELGOLAND, NOVARA nevűek			2 db
- 20 000 tonna vízkiszorítású csatahajó;	(1911-1915)	SZENT ISTVÁN	1 db
- Tengeralttjáró:	(1909-1917)		
5, 6, 12, 21, 22, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 40, 41 számúak			13 db
- Öt tender és HERKULES nevű vontató	(1909-1917)		6 db

Tengeri és hadihajók összesen:

70 db

- Folyami monitor:	(1871-1915)		
LEITHA, MAROS, SZAMOS, KÖRÖS, INN, TEMES, BODROG nevűek			7 db
- Folyami őrnaszád:	(1908-1918)		
„b,g,h” FOGAS, CSUKA, WELS, BARSCH, STÖR, LACHS, COMPÓ, VIZA nevűek			11 db

Folyami hajók összesen:

18 db

Mindösszesen:

88 db

* * *

BABOS LÁSZLÓ – ANDORKA GÁBOR

A jemeni polgárháború

Miközben a világ a kelet európai kommunista rendszerek és a szovjethatalom itteni befolyási övezetének gyors összeomlását figyelte – amely események hatására, illetve velük párhuzamosan megtörtént a két német állam egyesítése –, a világ egy tőlünk távoli pontján a német egyesítéshez látszólag hasonló események játszódtak le. A „szocialista” berendezkedésű Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság és a „kapitalista” Jemeni Arab Köztársaság egyesülésével létrejött az egységes Jemeni Köztársaság. Ennek az új államnak az egységét veszélyeztette az 1994. májusban kirobbant polgárháború.

Történelmi előzmények

Mivel sem a hírekben, sem a történelmi könyvekben nem találkozunk túl gyakran Jemennel, ezért kissé korábról kell kezdenünk a történetet. Jemen területén a történelem során több állam létezett, amíg a török csapatok 1538-ban el nem foglalták Áden kikötővárost. Ezzel Jemen területe a XVI. századtól kezdve török uralom alatt egyesült. A független jemeni állam csak 1638-ban jött létre, de már a XVIII. század elején több kis dél-jemeni sejkiség kivált az Imamátusból, majd a rövid függetlenség után 1839-ben immár az angolok szállták meg Ádent, és innen kiindulva a fennhatóságukat fokozatosan kiterjesztették a legtöbb déli sejkiségre. Az angol hódítás következtében az ország két részre szakadt. Az első világháború után Jemen északi területe függetlenné vált, míg az ország déli része továbbra is angol uralom alatt maradt.

Jemen északi részén megalakult állam 1962-ig teokratikus monarchia volt (uralkodója az Imám), de ekkor egy katonai állam-

csíny megdöntötte a monarchiát, és kikiáltották a Jemeni Arab Köztársaságot. Hamarosan polgárháború robbant ki, amelyben Szaúd-Arábia a monarchistákat támogatta. A felek között megegyezés csak 1970-ben jött létre. Ennek értelmében a monarchisták Szaúd-Arábiából visszatérhettek hazájukba, s rendezték Szaúd-Arábia és a Jemeni Arab Köztársaság kapcsolatait is. 1974-ben egy újabb katonai puccsra került sor, s a hatalmat ekkor a parancsnoki tanács ragadta magához, melynek elnöke Ibrahim Mohamed el-Hamidi lett. E puccsban már résztvett Ali Abdullah Szaleh mint a hadsereg egyik tisztje, aki később, 1978-ban átvette a Jemeni Arab Köztársaság államfői és a fegyveres erők főparancsnoki tisztségét. A Jemeni Arab Köztársaság lakosságának fele szunnita, fele síita arab volt. Az országban törzsi-nemzetségi viszonyok uralkodtak. A törzsek száma körül-belül százhetven volt (a törzsfőket sejknek nevezték). A parlament 1970-es feloszlásáig a törzsfők adták a parlamenti képviselők többségét, és saját törzsükben szinte korlátlan hatalommal rendelkeztek.

1959-ben jött létre Jemen angolok által megszállt részén a Dél-arábiai Emirátusok Szövetsége, később a bábállamot Dél-Arábiai Szövetségnek nevezték el. 1963-ban fegyveres harc kezdődött az angolok ellen, melynek eredményeként 1967-ben megalakult az önálló Dél Jemeni Népköztársaság. Rövidesen a Nemzeti Felszabadítási Front balszárnya került hatalomra. Az ország 1970-ben a Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság nevet vette fel, s az új állam szoros kapcsolatot alakított ki a szocialista táborral. A gazdaságpolitikájukat széleskörű államosítások jellemezték (bankok, kereskedelmi

társaságok, az ország természeti kincsei stb.), 1971-ben elindítottak egy hároméves tervet, majd ennek végeztével, 1974 után egy öt éves terv megvalósításának láttak neki. Az állam külpolitikájára a szovjetbarátság és az „imperializmus-ellenesség” volt jellemző. Az országban egyetlen párt működhetett, amely – nem meglepően – a Jemeni Szocialista Párt nevet viselte. A törvényhozást a 101 tagú Legfelsőbb Népi Tanács volt hivatva elvégezni. Ülései között pedig a háromtagú Elnöki Tanács irányította az államot. Azonban a szocializmus építése itt sem ment zökkenőmentesen: előbb 1980-ban voltak viszályok a JSZP-n (Jemeni Szocialista Párt) belül, majd 1986-ban egy államcsínyt követően polgárháború robbant ki, amelyben kb. 4000-en meghaltak, és 12000-en menekültek külföldre. A szocialista termelési viszonyok mellett a belső viszályok is kedvezőtlenül hatottak a gazdaságra, majd 1990-ben a szovjet segély elapadása tovább súlyosbította az ország gazdasági helyzetét.

A szocializmusnak itt azonban érdekes módon pozitív hatásai is voltak, ugyanis minden diktatórikus jellege ellenére liberalizálta a társadalmat.

Egy sosem volt egység megvalósítása: az egyesítés

A két ország története tehát elége különbözően alakult, s tulajdonképpen egység csak a XVI-XVII. században létezett. Ilyen előzmények után jutottak el mégis az egységes jemeni állam gondolatáig. Az 1970-es évek több sikertelen próbálkozása után az első komolyabb kísérletre 1981-ben került sor. Ekkor létrehozták a Jemeni Tanácsot, de ez a próbálkozás sem vezetett még eredményre. 1990-ben végül mind kül-, mind belpolitikailag kedvezően alakult a helyzet, és sor került az egyesítés megvalósítására: ez év tavaszán a két jemeni parla-

ment, a Legfelső Népi Tanács (Dél) és a Konzultatív Tanács (Észak) közös ülésén megválasztotta az öttagú Köztársasági Ideiglenes Tanácsot, mely az egyesített ország irányító szerve lett. Élére a korábbi észak-jemeni államfő, Ali Abdullah Szaleh került, helyettese a déli JSZP főtitkára Szalem al-Beid, az egységes állam kormányfője a déli állam addigi elnöke, Haidar Abu Bakr Attasz lett.

Az új állam 1990. május 22-én jött létre, majd május 24-én megválasztották Jemen első elnökének Ali Abdullah Szalehet. Az egyesülési megállapodás leglényegesebb pontja, hogy az egyesített államban politikailag semleges intézményeket kell létrehozni, és a vezető posztokat fele-fele arányban osztják el. Azonban az új országban az északiak gyorsan fölénybe kerültek. Ez külsőre elsősorban abban mutatkozott meg, hogy Szanaa (a korábbi észak-jemeni főváros) lett az új állam fővárosa, de ami ennél sokkal fontosabb volt, hogy az északi politikai erők vezetése alá került a Központi Bank, és ők irányították a nagyhatalmú titkosszolgálatokat is.

A polgárháború kitörésének az okai

A polgárháború kitörésének elsősorban személyes ellentét volt az oka. Az 1993-as parlamenti választásokat a Szaleh elnök vezette Általános Népi Kongresszus nyerte, majd a párt szövetségre lépett az Iszlám-al (Iszlám Fundamentalista Szövetség), így a JSZP elszigetelődött. Hamarosan Szaleh elnök és helyettese, Szalem al-Beid között hatalmi harc robbant ki. Al-Beid azzal vádolta Szalehet, hogy nem tartja be az egyesítési megállapodást, majd a családja ellen elkövetett merénylet után lemondott, visszatért Ádenbe, és elkezdte újjászervezni volt államát. Apránként visszatértek Ádenbe az egyesítés után Szanaaban hivatalt vállalt

déli politikusok is. Ebben valószínűleg az is közrejátszott, hogy nem egyedül al-Beid élete forgott veszélyben. Az egyesítéstől a polgárháború kezdetéig a JSZP 154 tagja vált politikai gyilkosság áldozatává (a jelentések szerint ezen gyilkosságok többsége csak egyszerű vérbosszú volt, minden politikai szándék nélkül). A politikai helyzet gyorsan romlott, és 1993 novemberében a dél-jemeni csapatok már hadgyakorlatot tartottak a két állam egykori határán, hogy elriasszák Saleh elnök csapatait Aden megátadásától.

Természetesen a személyes ellentét mellett számos más ok is szerepet játszott a háború kirobbanásában és elsősorban abban, hogy a lázadók gyorsan meg tudták szervezni védelmüket. Emellett rendelkezésükre állt a hosszabb ellenálláshoz szükséges társadalmi támogatás is.

Ezen okok között szerepelt, hogy az egyesítés ellenére továbbra is szinte két állam létezett, külön pénzzel, rendőrséggel, légitársasággal, televízióval, rádióval, és ami a legfontosabb: külön hadsereggel (lásd később).

A gazdasági problémák szintén nagy szerepet játszottak. Jemen az Öböl-háború alatt balga módon Irakot támogatta, és ennek katasztrofális következményei lettek.

1991-ig ugyanis mintegy egymillió jemeni dolgozott vendégmunkásként az öbölmenti államokban, és hazautazásaik 1990-ig Jemen devizabevételének 20%-át adták (az államnak az olajból származó jövedelem után ez volt a legfőbb bevételi forrása). Irak támogatása miatt viszont a vendégmunkásokat kiutasították az öböl menti államokból, ez pedig 1993-ra külföldi eladósodást és 36%-os munkanélküliséget eredményezett.

Szólni kell még az északi és a déli társadalom konfliktusáról is. Az egyesítést követően az északi politikusok túlsúlyával együtt a konzervatív-törzsi hagyományok kezdtek a hivatalosan elfogadott kulturális irányvonallá válni. Ezt pedig nehezen viselték délen, ahol eddig egy szabadabb, liberálisabb társadalom felfogás uralkodott.

A hadsereg

A fegyveres erők felépítése, szervezése volt az egyik fő oka a helyzet elfajulásának és annak, hogy a konfliktus két hónapig tartó polgárháborúba torkollott. Az egyesítés után az eddigi két hadseregből megpróbáltak egyet formálni. Néhány volt déli egység parancsnokával együtt északi állomáshelyre, néhány északi egység pedig déli állomáshelyre került. A legjelentősebb katonai tábornok Amranban hozták létre. Az itt állomásozó északi 1. páncélos dandár mellé idevezényelték a déliek elit 3. páncélos dandárját.

Az egyesített Jemen tekintélyes mennyiségű fegyverrel rendelkezett, melyek azonban nem voltak korszerűek annak ellenére, hogy a hadsereg a GDP 20 %-át költöttek. A katonai szolgálat kötelező volt, és két évig tartott, így tehát elméletileg a férfiak többsége rendelkezett bizonyos fokú katonai ismeretekkel.

A hadsereg 1050 darab T-62-es, T-54-es, T-55-ös és 140 darab M 60A1 típusú



harcokcsival, valamint 1180 darab páncélozott harcjárművel rendelkezett (zömében orosz: BMP-1, BTR-40, -60, -152, BRDM-2, illetve néhány nyugati típusú: Saladin, Ferrett, AML-90, M-113). A lövegek zöme 76 és 130 mm-es űrméret tartomány közti volt (550 darab), de rendelkeztek még 12 darab 155 mm-es M-114-es vontatott löveggel, továbbá 30 darab SZU-100-as önjáró löveggel is. Az aknavetőik 81, 120, és 160 mm-esek voltak. Jelentős mennyiségű sorozatvetőjük volt: 205 darab BM-21 és 15 darab BM-14. A légvédelmi tüzéséget ZU-23-2, 37 mm, 57 mm és 85 mm űrméretű vontatott, és ZSZU-23-4 és Vulcan 20 mm űrméretű önjáró lövegek alkották. Légvédelmi rakétáik SA-2, SA-6, SA-7, a tüzéségi rakéták Frog-7, Scud B, és SS-21 típusúak voltak.

A légierőnek volt 48 darab Szu-22-cse 2 csatarepülő-vadászbombázó században, 10 darab F-5E, 82 darab MiG-21 és 25 darab MiG-23-as, 8 vadász-vadászbombázó században és 25 darab MiG-23BN harcirepülő 1 vadászbombázó században. Ezeket felül számos szállító és oktató-gyakorló repülőgép. Sok típus volt megtalálható a helikopterek között is: Mi-8, Mi-4, AB-204, AB-205, AB-206 stb. A helikopterek közül a legértékesebb 15 darab Mi-24-es harcihelikopter volt.

A haditengerészet zömében szovjet és néhány amerikai hadihajóval volt felszerelve, köztük rakétás gyorsnaszádok, őrhajók, aknaszedő és partraszállító hajók. Haditengerészeti támaszpontok: Áden, Perim, Island, Al-Mukalla délen, és Hodeida északon.

* * *

A hadsereg egységét azonban néhány alakulat kicserélésével nem sikerült megteremteniük, és más intézkedést nem hoztak a különállás megszüntetésére, így gyakorlatilag továbbra is két hadsereg létezett. A volt

észak-jemeni hadsereg 36 500 főt számlált, és a reguláris csapatokon kívül a belbiztonsági erők (kb. 5000 fő), továbbá nagyszámú törzsi harcos állt még a kormány rendelkezésére. Északon a hadsereg maga is törzsi alapokon szerveződött. A déli hadsereg 27 500 fős volt, s a reguláris erőket itt a párt milíciája egészítette ki. A volt dél-jemeni hadsereg katonái jobban voltak kiképezve, és a konfliktus kezdetén a harci moráljuk is magas szinten állt. A harckocsik száma a két félnél nagyjából azonos volt, de a déli erők jóval több harcirepülővel rendelkeztek. Bonyolította a helyzetet, hogy minden embernek volt saját fegyvere, a törzsek pedig saját tüzéséggel is el voltak látva.

Egy elhúzódozó háború esetén az észak-jemeni kormányerők győzelmi esélyeit növelte egyrészt, hogy jóval nagyobb ember-tartalékokkal rendelkeztek (az egyesítés előtt Északnak 12 milliós, Délnek 2,5 milliós lakossága volt), másrészt a stratégiai helyzet is nekik kedvezett azáltal, hogy Áden igen közel feküdt a két állam egykori határához.

A háború kezdete és a kormányerők első kísérlete Áden elfoglalására

A politikai feszültség időszakában fegyveres összecsapások és a politikai enyhülés szakaszai váltogatták egymást. A különböző politikai manőverek után végül Szaleh elnök 1994. április végén a katonai megoldás mellett döntött. Legjobb egységeit az északon állomásozó déli egységek ellen vetette be, a délen lévő északi egységekkel pedig Ádent kívánta elfoglalni. Május 4-én az északi Amránban heves harcok kezdődtek a délről ide vezényelt 3. páncélos dandár és az itt állomásozó északi 1. páncélos dandár katonái között. A harcok kis megszakításokkal három napon át folytak, és a déli páncélos dandár vereségével végződtek. Hi-

vatalos adatok szerint 80, más források szerint 400 halottat vesztett a két fél, továbbá kiégett 85 harckocsi, és 200 ház romba dőlt.

Május 5-én déli harcigépek Szanaa nemzetközi repülőterét, a kormány, a televízió, és a rádió épületeit támadták, az északi erők pedig megkezdték Áden bombázását. Közben az összecsapások átterjedtek Szanaa térségére is, majd a harcok a következő napokban kiterjedtek az ország jelentős területeire, és a helyzet rendkívül zavarossá vált. Az események hatására harminc napra rendkívüli állapotot vezettek be, és május 6-án megkezdődött a külföldiek evakuálása. Az északi egységek egy része megpróbált átkelni a határon fekvő hegyeken, míg a Zinjibar város közelében állomásozó kormánycsapatok a városon keresztül Áden felé kíséreltek meg támadni. Május 8-án az északi erők egyes hírek szerint elfoglalták Al-Anad légitámaszpontot (a támaszpontot később a déliek visszafoglalták), a légierjük pedig folyamatosan támadta Ádent. Délen a helyzetre való tekintettel általános mozgósítást rendeltek el.

Május 9-én a kormányerők azt jelentik, hogy csupán néhány kilométerre állnak Áden-

től, de a déli csapatok e napon visszafoglalták a kulcsfontosságú Zinjibar városát (a város az ország keleti területeit Ádennel összekötő úton fekszik), majd a szakadár erők azt jelentik, hogy csapataik felőrölték az Áden ellen támadó északi egységeket. A *Yemen Times* szerint az eddigi harcokban 12 000 halottat és sebesültet vesztek a felek. Ez a szám túlzónak tűnik, hiszen még csak hat napja tartott a háború, s a feleknek idő kellett, amíg belejöttek az öldöklésbe, de azt mindenképpen jelzi, hogy rendkívül heves harcok folytak. Május 10-én a kormányerők még mindig Áden közelében vannak, ugyanakkor a legsúlyosabb harcokat a déliek már a régi határról jelentik. Másnap a szakadár erők Scud-rakétákkal lőtték Szanaát, majd Taiz városát. Az ádeni rádió szerint a leghévesebb harcok továbbra is a határon dúlnak, az Ádentől 100 km-re Északra fekvő Dhala-nál, keletebbre Kurusnál és a Vörös-tengernél a Báb el-Mandeb térségében.

A jelentések továbbra is egymásnak ellentmondóak, és a teljes káoszt erősítik, mindkét fél katonai sikerekről számol be. Észak azt jelenti, hogy csapatai még mindig harcban állnak Ádentől 60 km-re. Ugyanakkor május 12-re nyilvánvalóvá válik, hogy a kormányerők első támadása Áden ellen összeomlott. Ezt mutatja, hogy Szaleh elnök késznek nyilvánította magát a tűzszünetre, és hogy az északi csapatok újabb frontot próbálnak nyitni Áden nyugati térségében. E napon a déliek a kormányerők három repülőgépét lőtték le, és elsüllyesztették egy hadihajójukat is. Bár az első támadást a szakadár erők elhárították, a harcok az ő egységeiket is kimerítették, és hamarosan felhívást intéztek egy nyolcnapos tűzszünet létrehozására. A kormány azonban nem nyugodott bele a kudarcba, így a tűzszünet nem jött létre, és a háború tovább folytatódott.



A TÉRKÉPEKET MÁROK ATTILA RAJZOLTA

A háború elhúzódása

A harcok súlypontja az Áden elleni első támadás összeomlása után a határvidék hegyeire helyeződött. A kormány újabb terve az volt, hogy Ádent május 22-ére, Jemen 1990-es egyesülésének negyedik évfordulójára kell elfoglalni. A kormányerők módszeres támadások segítségével próbáltak előrenyomulni. Ebben az időben különösen az Al-Anadi légitámaszpontért folytak kemény harcok. E támaszpontnak hadászati fontossága volt, mivel ez volt az egyetlen déli katonai repülőtér a térségben, továbbá ez a támaszpont ellenőrizte az északról Ádenbe vezető utat (Áden innen mindössze 60 km-re fekszik). Az északiak rakétákkal, aknavetőkkel támadták a bázist, és egyes jelentések szerint május 18-a körül a harcok már a támaszpont területén folytak. Ádenben a súlyos helyzetre való tekintettel meggyorsították a mozgósítást, és fiatalok ezreit szállították a frontra, azonban a támaszpont elfoglalását így sem tudták megakadályozni.

Május 23-ig a kormány csapatoknak sikerült átkelniük a határhegyeken, és bevették Al-Anadot is, Áden május 22-ére kitérített bevételé viszont nem sikerült. Sőt, május 22-én a szakadárok megalakították az önálló Jemeni Demokratikus Köztársaságot. Függetlenségük deklarálása azonban nem javított nehéz helyzetükön, a régi-új államot gyakorlatilag egy ország sem ismerte el. Szorongatott helyzetüket mutatta, hogy május 22-én már sem al-Beid, sem Abu Bakr Al-Attasz nem tartózkodott Ádenben. A határmenti harcok után az északi egységek újból egy Áden elleni támadással próbálkoztak, de az ádeni rádió jelentése szerint a déli erők a várostól 50 km-re visszaverték az északi páncélos oszlopot. Sikeresebb volt a kormányerők keleti irányban kibontakozott támadása. Az itt előrenyomuló csapataik elfoglalták a hatalmas olajkészletekkel rendelkező Shabwa tartományt.

A frontokon folyó harcokkal egyidőben mindkét fél rakétatámadásokat intézett a másik háterszága ellen. A rakétatámadásokkal az északiak törekvése elsősorban az volt, hogy megbénítsák Áden repülőterét, és így semlegesítsék a déli légierőt. A rakéták közül azonban több tévesztett célt, mint amennyi talált (mindkét fél orosz rakétákat használt).

Május 31-én ismét felerősödtek az összecsapások, az északi erőknek sikerült újabb frontot nyitni Ádentől Észak-nyugatra, előrenyomuló csapataik 40 kilométerre közelítették meg a déli fővárost, de a szakadárok ellentámadása megint megállította őket. Június 1-jén a harcok hevessége tovább fokozódott, ezalatt a hajnali órákban Áden repülőterét ismét rakétákkal lőtték, amire válaszul a déli légierő is több támadást hajtott végre. A kormányerők támadásai a következő napokban is folytatódtak, és csapataik egyre jobban megközelítették a déli fővárost. Június 5-én a reggeli órákban északi repülőgépek először bombázták az ádeni olajfinomítót (a támadás során két tartály kigyulladt), majd még aznap késő este újabb légicsapást hajtottak végre (a kőolajfinomító stratégiai jelentősége volt, mivel ez volt Dél egyetlen ilyen létesítménye, és a háborúhoz szükséges fegyverekért, lőszerért csak olajjal tudott fizetni). Június 6-án a déli védelmi miniszter szerint sikerült feltartóztatni a kormány csapatok újabb támadását, de elismerte, hogy továbbra is súlyos harcok zajlanak minden fronton. Fülthanúk szerint heves bombázás, tüzéségi- és rakétatűz hallatszott a déli fővárosban, ami nyilvánvaló jele volt a front közelségének.

Június 9-én az északi légierő két hullámban támadta az ádeni repülőteret, de az első hullámban támadó négy gép közül a légvédelem kettőt rakétákkal lelőtt. A déli légierő e napon az északi maribi olajmezőket bombázta, azonban komolyabb károkat nem

2000/XII. 7–8.

okoztak. Az összecsapások a frontokon is tovább folytak.

Az eddigi harcokat mindkét főváros megsínylette, az eredetileg 350 000 lakosú Ádenbe az elmúlt hetekben a lassan előrenyomuló északi csapatok elől a környező helységekből mintegy 150 000 menekült érkezett, míg Szanaát kb. 100 000 ember hagyta el a rakétatámadások miatt.

A déli erők felőrlése és a háború vége

A június 9-ét követő napokban a kormányerők lassú előretörése folytatódott, és a déli erők képtelenek voltak tartósan feltartóztatni az északi csapatokat. A kormányerők mind jobban megközelítették Ádent, és egy egyre szorosabb gyűrű alakult ki a város körül. Június 17-én az északi erők nehéztüzérsége Áden több lakónegyedét lőtte, miközben a város körül heves harcok zajlottak. Több lövedék a kikötőre hullott, és találat érte a villamosenergia központot is. A lakosság egy része a bombázások elől a tengeren keresztül Dzsibutiba kezdett menekülni.

Június 19-én a lázadók légiereje Al-Mukha (Mokha) vörös-tengeri kikötőt bombázta, de a déli légierő akciói már nem tudták érdemben befolyásolni a háború menetét. Június 21-ére az északi előőrsök már csak 8 km-re voltak Ádentől, fő erők pedig 10 km-rel hátrébb helyezkedtek el. A déli fővárosban ekkora már igen súlyossá vált a helyzet, az északi erők kisebb-nagyobb megszakításokkal szinte folyamatosan lőtték, bombázták a várost. Nem volt ivóvíz, gyógyszer, friss élelem és az áramszolgáltatás is akadozott, ráadásul a 40 °C körüli hőmérsékleten járványok kitörésétől is tartani lehetett.

Június 23-án is minden szokás szerint zajlott: hajnalban Ádent rakétákkal és aknákkal lőtték, a frontokon szintén fellángolt

a küzdelem. Mindezekkel egyidőben az északi vezetés csapatösszevonásokat hajtott végre a város térségében (harckocsik, lövészpáncélosok, nehéztüzérség), és arra készült, hogy az Ádentől 25 kilométerre északra fekvő al-Vaht településnél áttörje a déli csapatok frontvonalát. A kormányerők vezetése felhívást intézett csapataihoz, hogy legyenek készen a döntő támadásra. Közben a lázadók légiereje csapásokat mért a kormányerők állásaira, és 24 óra alatt három támadást hajtottak végre északi támaszpontok ellen (ismét bombázták Marib tartományt is).

Június 26-án az északi egységek elérték a déli főváros külvárosát, és elfoglalták a várostól 10 kilométerre lévő rádióadót. Megpróbálták továbbnyomulni az ádeni kőolajfinomító felé is. Másnap Ali Szalem al-Beid elnök visszatért Ádenbe, hogy jelenlétével lelkesítse katonáit. Azonban al-Beid ide vagy oda, az északi egységeknek sikerült behatolniuk a külvárosba, a város nagy részében pedig megszűnt a vízszolgáltatás. Még szintén e napon heves páncélos és tüzérségi csata bontakozott ki Áden körül. Ezekben a napokban az északiak nagyarányú erősítéseket küldtek a déli fővároshoz közeli frontokra, támadásaik egyik fő célja most az Ádent Kis-Ádennel összekötő út elfoglalása volt (ennek birtoklásával szabaddá válik az út a déli olajfinomító felé).

Június 27–28-án az északi hadsereg sorozatvetőkkel lőtte Áden keleti részét, és továbbra is heves harcok dúltak a város körül minden fronton, köztük Áden központjától 10 kilométerre keletre is, ahol az északi csapatoknak sikerült elfoglalniuk a part menti utat. Június 31-ére a kormány katonáinak sikerült tartósan megszállniuk a város egyik területét, majd július 4-én hajnalban minden eddiginél pusztítóbb tüzérségi támadás érte Ádent.

Július 6-án, kedden a kormányerők bevették Al-Mukallat (a második legna-

gyobb dél-jemeni város), és a rádióban bejelentették az ádeni reptér elfoglalását is. Ez utóbbi állítás hamis volt, mert bár a déli erők a reptérnél is teret vesztek, lényegében visszaverték a repülőtér és környéke ellen intézett északi páncélos támadást. Al-Mukalla eleste pánikot eredményezett a várostól 30 kilométerre keletre fekvő As-Shihr (Shihr) olajterminálnál, mivel a harcok hamarosan az innen néhány kilométerre fekvő Rayan (Riyan) repülőtérénél folytak.

Az északi bejelentések komoly zűrzavart okoztak Ádenben is, és másnap hajnalban a legfontosabb vezetők elmenekültek a városból. A délelőtt folyamán még elkeseredett harcok dúltak Áden belső kerületeiben, de délutánra mindennek vége lett. A lázadók ellenállása a kormánycsapatok csapásainak sorozata következtében összeomlott. Az északi erők kb. 3000 foglyot ejtettek, és mintegy 8-10 000 déli katona menekült a szomszédos államokba, elsősorban Ománba. Áden elestével a jemeni polgárháború véget ért, és helyreállt az ország egysége. Al-Beid Omán felé menekült.

Veszteségek és a háború néhány jellegzetessége

A győzelem öröme néhány napig hatalmas fosztogatás folyt az elfoglalt területeken (még az iskolatáblákat is elvitték), amelynek során az északi konzervatív harcosok bántalmazták a lengébben öltözött nőket, és felrobbantották Áden egyetlen sörfőzdéjét is. A kormányzat viszont híveivel ellentétben mértékletességet tanúsított, és első lépésként általános amnesztiát hirdetett. A fogságba ejtett déli katonákat szabadságra küldték, majd északiakkal elegyítve új egységekbe szervezték őket. A szomszédos országokba menekült déli katonákra szintén kiterjesztették az amnesztiát, ha augusztus 15-ig hazatérnek (a katonák jelentős része élt ezzel a lehetőséggel). A háború kezdete

óta érvényben lévő rendkívüli állapotot feloldották, és megszűnt a kijárási tilalom is. Természetesen a Dél-Jemeni Köztársaság 16 volt vezetőjét háborús bűnösnek nyilvánították, de ők időben elmenekültek.

Szaleh elnök szerint a veszteség csupán 900 halott és 5000 sebesült, de a Szanaában állomásozó diplomaták szerint a halottak száma 6-7000, a sebesültek száma pedig ennek többszöröse volt. Az elnök az anyagi kárt 3 milliárd dollárra becsülte, ennek legnagyobb hányadát a fegyverek, járművek, katonai raktárak és építmények pusztulása tette ki.

A leghévesebb harcok a sivatagi katonai támaszpontok és az olajmezők környékén folytak, az olajvezetékek és a kutak közül mégis alig egy-kettő szenvedett komolyabb sérüléseket. Áden infrastruktúrájában ugyan jelentős károk keletkeztek, de a lakóépületeknek csak 1-2%-a rongálódott meg. A háborúról a katonai szakértők utólag úgy nyilatkoztak, hogy annak döntő pontja az al-ana-i katonai bázis elfoglalása volt.

A háború alatt a kormány katonái Largacil nevű depresszióellenes gyógyszert kaptak teljesítményük fokozására, míg délen helyenként heroinnal növelték a katonák harci kedvét (Jemenben egyébként megengedett a lágy drogok használata).

Természetesen a háború alatt az ENSZ és a környező országok számos kísérletet tettek arra, hogy a felek közt tartós tűzszünet jöjjön létre, és békésen rendezzék a konfliktust. E kísérletek azonban rendre kudarcot vallottak (egy Moszkvában megkötött tűzszünet például csak 20 percig tartott). Érdekes módon a háború vége felé több tűzszünet született, mint a konfliktus kezdetén. Ennek valószínű oka, hogy a győzelemre álló kormányerők a tűzszünetek alatt zavartalanul elvégezheték erőik átcsoportosítását, készleteik feltöltését, a szorongatott déli csapatok pedig örültek minden nyugalmasabb időszaknak.

Felhasznált irodalom

AMACZI VIKTOR – BOMBAY LÁSZLÓ – HÉJJA ISTVÁN: *A világ hadseregei*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

Földünk országai. Budapest, 1976, Kossuth Könyvkiadó.

Katonai Almanach. Budapest, 1987, Zrínyi.

NAGY LÁSZLÓ: *Az arab országok története a XIX-XX. században*. Budapest, 1997, Eötös Kiadó.

Officina Világévkönyv 94/95. Budapest, Officina Nova.

SZEGEDI NÁNDOR: *A világ országai*. Budapest, 1990, Kossuth könyvkiadó.

Források

A BT tűzszünetre szólította fel a jemeni erőket. *Magyar Nemzet*, [a továbbiakban MN.] 94/127. 1.

A jemeni elnök hajlik a fegyverszünetre. MN, 94/111. 2.

A jemeni háború. *Magyarország*, 94/23. 22.

A magyarokat is menekítik Jemenből. MN, 94/107. 7.

Aden Bombarded. *Time*, 94/26. 8.

Áden cáfolja a repülőtérről csejtét. MN, 94/157. 2.

Áden előtt a jemeni front. MN, 94/144. 3.

Áden külvárosában az északiak. MN, 94/148. 2.

Ali szép, Ali jó. *HVG*, 94/21. 27.

Az ENSZ beavatkozását kéri Dél-Jemen. MN, 94/141. 2.

Budapest nem szállított fegyvereket. MN, 94/140. 2.

FISHER, DEAN – SIMMONS, ANN: Splitting at the Seam. *Time*, 94/21. 29.

Dél-Jemen elismerése? *HVG*, 94/23. 22.

Dél-Jemenben cáfolják a feltétel nélküli tűzszünet hírért. MN, 94/124. 7.

Dél-Jemeni kérelem a vérontás megszüntetéseért. MN, 94/113. 2.

Egyoldalú tűzszünet. MN, 94/134. 2.

Elmenekültek a dél-jemeni vezetők. MN, 94/158. 3.

Erőben az egység. *HVG*, 94/32. 27.

Észak és Dél harca folytatódik. MN, 94/108. 8.

Észak-Jemen Rijádot vádolja. *Magyar Nemzet*, 94/137. 2.

Észak-jemeni előrenyomulás. MN, 94/156. 3.

Folytatódó harcok Jemenben. MN, 94/128. 2.

Harcok az Áden körül. MN, 94/150. 2.

Járványok fenyegetik Ádent. MN, 94/155. 3.

Jemen ismét kettészakadhat. MN, 94/106. 2.

Jemen ügyében összeült a BT. MN, 94/126. 2.

Jemenben egyik fél sem képes gyors győzelemre. MN, 94/116. 3.

Menesztették a kormányfőt. MN, 94/109. 2.

No Cease-Fire in Yemen. *Time*, 94/24. 11.

Ománban az ádeni vezető. MN, 94/159. 2.

Polgárháború Jemenben. *HVG*, 94/19. 15.

Rakétákkal lőtték Ádent. MN, 94/146. 2.

Rakétatámadás Áden ellen. MN, 94/123. 2.

Rendkívüli állapot Jemenben. MN, 94/105. 2.

Scudokkal lőtték Szanaát. MN, 94/110. 3.

Szakadatlan harcok Áden körül. MN, 94/149. 3.

Tizenhét halott a dél-jemeni bombázásban. MN, 94/142. 3.

Törzsfeljövés. *HVG*, 94/18. 27.

Tűzszünet Észak és Dél között. MN, 94/152. 2.

Újabb bombatámadás az ádeni olajfinomító ellen. MN, 94/131. 2.

Yemen Peace Effort Rejected. *Time*, 94/23. 10.

