

KRÁMLI MIHÁLY

A CSÁSZÁRI-KIRÁLYI HADITENGERÉSZET 1797-1866

A Habsburg birodalom hadseregéről könyvtárnyi kötetet találhat a hadtörténet iránt érdeklődő, de koránt sincs ilyen kedvező helyzetben, ha a birodalom haditengerészetéről szeretne valamit megtudni. Különösen igaz ez az 1867 előtti korszakra, mivel a császári (és) királyi haditengerészet¹ történetét kutatók érdeklődésének homlokterében a századfordulótól 1918-ig terjedő időszak áll. Az 1867-et megelőző kor (talán csak a lissai csata kivétel ez alól), úgy tűnik, teljesen elkerüli a történészek figyelmét. Szinte egy kézen meg lehet számolni az utóbbi évtizedekben kifejezetten erről a korszakról megjelent műveket, a nagyobb feldolgozások pedig gyorsan átsiklanak az 1867 előtt történtek felett. Magyar nyelven erről az érdekes időszakról szinte semmi sem jelent meg.

Hazánkban különösen szembeszökő az érdeklődés hiánya, pedig a közös haditengerészetben annak idején több tízezer magyar is szolgált és Magyarország ezernyi szállal kötődött a tengerészethez. Ennek okai összetettek, egyrészt az ország az első világháború után elvesztette tengerparti területeit, a második világháborút követően ráadásul a politikai feltételek sem kedveztek a haditengerészet kutatásának. A legutóbbi időkhöz az osztrák-magyar flottáról általában csak becsmélően lehetett beszélni. Szerencsére ez mára megváltozott, és tanúi lehetünk a témával kapcsolatos történelmi tevékenység bizonyos mértékű élénkülésének, melyet néhány tanulmány és könyv megjelenése jelez.

A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 közötti történetével foglalkozó kutató számára a szakirodalom gerincét ma is a cs. kir. Hadügyminisztérium által 1882-ben elkezdett, de csonkán maradt haditengerészet-történelmi sorozat² alkotja, a hivatalos történetírással jellemző minden pozitívummal és negatívummal együtt. Nagy fontosságú mű az amerikai Lawrence Sondhaus 1987-es könyve³, mely jelenleg az egyetlen, kifejezetten a cs. kir. haditengerészet 1797-1866 közti történetével foglalkozó,

¹ A közös intézmények elnevezése 1889-ig császári-királyi, 1889 után császári és királyi volt.

² *Rechberger von Rechkron, Josef*: Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500-1797. Wien, 1882.; *Lehnert, Josef von*: Geschichte der österreichisch-venetianischen Kriegsmarine während der Jahre 1797 bis 1802. Wien, 1891.; *Khuepach, Arthur von*: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1802 bis 1814. Wien, 1942.; *Khuepach, Arthur von – Bayer, Heinrich von*: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847. Graz, 1966.; *Benko von Bojnik, Jerolim*: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1848 und 1849. Wien, 1884.; *Fleischer, Josef*: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während des Krieges im Jahre 1866. Wien, 1906. (A továbbiakban: a szerző neve és a feldolgozott időszak, pl.: *Rechberger 1500-1797*.) A sorozat nagy erénye a hatalmas adatgazdagság és a nagyszámú közölt dokumentum, viszont a szerzők, akik haditengerészek, és nem történészek, kísérletet sem tesznek az események hátterének megrajzolására és mélyebb elemzésére, ráadásul időnként egy-egy kellemetlen tényt el is hallgatnak.

³ *Sondhaus, Lawrence*: The Habsburg Empire and the Sea. Austrian Naval Policy 1797-1866. West Lafayette, 1989. (a továbbiakban: *Sondhaus*.) A szerző nem sorolható azok közé a tipikus angolszász történészek közé, akik csak az angol nyelvű irodalomra támaszkodnak munkájuk során. Könyve megírásához a bécsi levéltári forrásokon kívül német és olasz nyelvű szakirodalmat is használt, ám bizonyos fókú angolszász „nagyvonalúságtól” néhány helyen így sem mentes.

tudományos színvonalú, modern munka. Ezekon kívül, leszámítva néhány népszerűsítő könyvet, csekély számú, részben ezzel a korrall foglalkozó mű és visszaemlékezés, valamint egy tucatnyi, főként az osztrák tengerészettel foglalkozó folyóirat, a „Marine – Gestern, Heute” különböző számaiban megjelent cikk áll a rendelkezésünkre⁴.

A kezdetek

Az osztrák tengerészet történetének kezdetét különböző szerzők más-más időpontra datálják: Anthony Sokol és Renate Basch-Ritter 1382-re, Karl Gogg 1440-re, a hivatalos haditengerészet-történeti sorozat pedig 1500-ra⁵. Mindehhez hozzá kell tenni, hogy a XVIII. század előtti események történetét tárgyalva sokan Ausztria tengeri tevékenységéhez sorolják a spanyol Habsburgok egyes cselekedeteit, így a lepantói csatát is, valamint a török elleni háborúk dunai hadműveleteit.

Ausztria 1382-ben jutott első tengerparti területének birtokába, amikor Trieszt városa a velencei agressziótól való félelmében a Habsburgok védelmét kérte. 1797 előtt nem sokat gyarapodott ez a terület, a campoformiói (valójában Campo Formido) békét megelőzően Trieszten kívül csak Fiume és környéke tartozott a Habsburg birodalomhoz. Trieszt hosszú évszázadokon át Velence árnyékában élt, olyannyira, hogy velencei kereskedők tartották a kezükben a város kereskedelmének nagy részét, és a tengeri úton érkező áruk jelentős hányada Velencén keresztül jutott el Ausztriába⁶.

A XVIII. századig jelentős változás nem következett be az ausztriai tengerészet ügyében. III. (VI.) Károly alatt Trieszt szabadkikötői státuszt kapott, de ez sem sokat lendített a város kereskedelmén, mely csak a Velencei Köztársaság 1797-es megszűnése után indult virágzásnak. Ausztria Károly idejében, aki egyben nápolyi király is volt (1713-1735), jutott először haditengerészet birtokába. Az uralkodó fejleszteni kezdte a nápolyi haditengerészetet, melynek keretében Triesztben 1725-től több hadihajót építettek. A haditengerészet kiépítése azonban hamar megtorpant, miután 1735-ben a spanyol Bourbonok elfoglalták a Nápolyi Királyságot, és a tengerészet ügyének fő támogatója, Savoyai Jenő herceg 1736-ban meghalt. A császár nem költött többet a flottára, amely így megszűnt létezni. Károly haditengerészetének története 1737-ben ért véget, mikor a flotta sorsának mintegy szimbólumaként, a fűrókagylóktól átllyuggatott testű SAN CARLO sorhajó önmagától elsüllyedt a trieszti kikötőben⁷.

III. Károly leánya, Mária Terézia idejében is történt egy kísérlet osztrák haditengerészet felállítására: az 1760-as évek végén Porto Rében két hadihajó épült,

⁴ A téma irodalmáról I.: *Allmayer-Beck, Christoph*: Die Geschichte von Österreichs Seemacht als historiographisches Problem. In: *Schriften des Heeresgeschichtlichen Museums*, 8. Wien, 1980.

⁵ *Sokol, Anthony Eugen*: Die kaiserliche und königliche Kriegsmarine 1382-1918. Wien, 1972.; *Basch-Ritter, Renate*: Österreich auf allen Meeren. Graz, 1987. (a továbbiakban: *Basch-Ritter*); *Gogg, Karl*: Österreichs Kriegsmarine 1440-1848. Salzburg, 1972. (a továbbiakban: *Gogg 1440-1848.*); *Rechberger 1500-1797*. i. m.

⁶ *Braudel, Fernand*: The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. New York, 1972. I. 127-129. o.

⁷ *Rechberger 1500-1797*. 25-33. o. valamint *Basch-Ritter*: i. m. 38. o. A sorhajó emlékét máig őrzi Triesztben a San Carlo móló.

melyek parancsnokául egy francia tengerésztisztet, Jean Charles Meaussé-t, nevezték ki. Az ígéretes terv hamarosan hamvába holt, miután sem a Haditanács (Hofkriegsrat), sem a tengerparti hatóságok nem voltak hajlandók a flotta fenntartási költségeit biztosítani⁸.

Szintén Mária Terézia alatt alapították a kérészéletű „Trieszti Kelet-Indiai Társaságot” (1775-1785.), melynek elnöke a Brit Kelet-Indiai Társaság egykori tisztje, William Bolts kapitány lett. Bolts 1776-1778 között hosszú utat tett a társaság legnagyobb hajójával, a JOSEPH UND THERESIÁval, mely során két osztrák gyarmatot alapított, egyet a Malabar-parton, a Delagoa-öbölben, egyet pedig a Nicobar-szigetek egyikén. II. József a társaság és a gyarmatok ügyeit 1783-ban „zavarosnak” ítélte, ezért az afrikai gyarmatot átengedte a portugáloknak, a nicobar-szigeteket meg az angoloknak, a társaság pedig 1785-ben megszűnt⁹.

Az osztrák haditengerészet végleges felállítására II. József nevéhez fűződik. 1786-ban Trieszt városa hadihajókat kért az Adriára behatoló kalózok ellen, ezért az uralkodó két kuttert vezényelt át Triesztbe az Osztrák Németalföldről. E két hajó, a LE JUSTE és a LE FERME alkotta az úgynevezett „első trieszti haditengerészet” (1786-1797) magját. II. József szemében azonban ez a flottilla nem csupán a helyi hatóságoknak alárendelt, hanem ráadásul még csak nem is katonai intézménynek minősült, inkább amolyan vízi rendőrségnek. A piros-fehér-piros zászló, amely alatt a két kutter hajózott, azt is jelezte, hogy e flottilla nem tekinthető a Német-Római Birodalom szerves intézményének.

A trieszti haditengerészetben már kezdettől fogva tükröződtek azok a problémák, melyek hosszú évtizedeken keresztül meghatározták az ausztriai haditengerészet sorsát: az osztrák-németek alacsony száma és a pénzügyi nehézségek. Az első hat tiszt közül három brit volt, kettő flamand, egy meg dalmát, a legénységet olaszok, dalmaták és horvátok alkották¹⁰, a vezényeleti nyelv az olasz lett. A kicsiny haditengerészet első parancsnokául, őrnagyi rangban, a skót származású George Simpson¹¹ nevezték ki. A költségvetés mindig neuralgikus pontja volt az osztrák haditengerészetnek, mivel a tengerészet ügyeiben teljesen járatlan, és azzal szemben gyakran ellenséges álláspontot képviselő bécsi vezetés nem szívesen áldozott pénzt a flottára. Ekkoriban ez a probléma különösen súlyosan jelentkezett: mivel a flottában a legmagasabb beosztás is csak őrnagyi rangot jelentett, a tengerészek nem tudták hathatósan érvényesíteni érdekeiket. A trieszti haditengerészetre 1786-1797 között igen csekély összeget költöttek, körülbelül 1,2 millió forintot, de semmi esetre sem csak 400 000 Ft-ot, mint ahogyan azt Sondhaus állítja¹².

⁸ Szabó, Franz: Unwanted Navy: Habsburg Naval Armaments Under Maria Theresa. In: Austrian History Yearbook. Wien, 1981-1982. 29-53. o. valamint *Rechberger* 1500-1797. 95-102. o.

⁹ Pollack-Parnau, Franz von: Ein österreichisch-ostindische Handelscompagnie 1775-1785. Stuttgart, 1928.

¹⁰ *Rechberger* 1500-1797. 163-165. o. Az első hat tiszt közül három a haditengerészet parancsnoki posztjáig jutott: a skót George Simpson, az angol James Williams és a flamand August de Conninck.

¹¹ A skót származású George Simpsonról keveset tudunk. 1786-ban ő volt a LE FERME kutter kapitánya, és még abban az esztendőben a haditengerészet parancsnokává nevezték ki, mely tisztet 1797. október 31-ig töltötte be.

¹² Sondhaus 400 000 Ft-ról ír, de ez az adat egyáltalán nem helytálló, mivel a flotta kezdeti 40 000 Ft-os költségvetését egyszerűen megszorozta tízzel, noha 1786 és 1796 között tizenegy évet kellett volna számolnia. *Sondhaus*: i. m. 4. o. A haditengerészet költségvetése a valóságban az évek során tetemesen növekedett, csak a 16 megépített ágyúszázad 96 000 Ft-ba került. *Rechberger* 1500-1797. 160., 218., 284. o.; függ. 35-36. o.

A török háború alatt a Haditanács átvette az ellenőrzést a haditengerészet felett, a hajóállomány pedig a következő évek alatt 16 ágyúaszáddal és néhány más egységgel gyarapodott¹³. II. Lipót csökkentette a flotta egyre növekvő költségvetését, majd I. Ferenc alatt az ismét növekedni kezdett, végül 1797-ben elérte az 1786-os összeg négy és félszeresét, 180 000 Ft-ot, a flotta állománya pedig 24 hajóból, 29 fős tisztkarból és 631 főnyi legénységből állt¹⁴. 1797 novemberében a flotta parancsnoka az angol James Williams¹⁵ lett, immár alezredesi rangban. A haditengerészet egészen 1797 márciusáig nem játszott semmiféle szerepet Ausztriának a forradalmi Franciaországgal vívott háborúiban, a flotta egységei nem vettek részt fegyveres akcióban.

1796-ban Napóleon támadásba lendült Itáliában, csapatai 1797 március elején már Triestet fenyegették. Az osztrákok sebtében kiürítették a várost: 40 kereskedelmi hajó a kincstár tulajdonával, szinte a teljes flotta védelme alatt, március 23-án elindult Zengg és Carlopago felé. Március 25-én a köd és egy francia kötelék elől a semleges Velence birtokában lévő Porto Quietóba futottak be. Március 26-án, a nemzetközi jogot felrúgva, a Sibille korvettkapitány által vezetett, négy hajóból álló francia kötelék megtámadta a semleges kikötőben lévő osztrák hajókat, mire a kikötőben állomásozó velencei sorhajó tüzet nyitott a franciákra, akik a jóval erősebb ellenfél elől megfutottak. Az osztrákok így folytatni tudták útjukat és sikeresen elérték céljukat.

A fenti esemény „porto quietói-affér” néven vonult be a történelembe és óriási kihatással volt Velence és Ausztria, valamint az osztrák hadi és kereskedelmi tengerészet történetére. Napóleon elérkezettnek látta az időt Velence elfoglalására, és az eset miatt áprilisban fenyegető ultimátumot küldött a városnak, majd megtámadta és május 17-én el is foglalta. Ezen a napon szomorú véget ért a „Tengerek Királynőjének”, az ezeréves Velencei Köztársaságnak egykor annyi dicsőséget megért története.

Mialatt a Velencei Köztársaság a végóráit élte, a franciák és az osztrákok előzetes béketárgyalásokba kezdtek Leobenben (április 18.). Ezek eredményeként 1797. október 17-én megkötötték a campoformiói békét, melyben a franciák megkapták a Rajna bal partját, az Osztrák Németalföldet és Lombardiát, cserébe az osztrákok kezébe jutott Velence, a Jón-szigetek kivételével minden dalmáciai birtokával együtt. Ausztria katonai helyzetét tekintve ez a béke Napóleon nagylelkű ajándéka volt, hiszen a gyakorlatilag már addig is francia kézen lévő területekért cserébe megkapta Velencét és Dalmáciát, azokat a területeket, melynek birtokában a következő évszázadban a Habsburg birodalom megindult azon az úton, melyen haladva száz év múlva a Földközi-tenger

¹³ *Rechberger* 1500-1797., függ. 35. o. Ezek az ágyúaszádok egyárbocos evezős csónakok voltak, melyek orrába egy, a menetirányba tüzelő 12-18 fontos ágyút helyeztek. Felfegyverzett hajók elleni harcra alkalmatlanok voltak, mivel legénységüket deréktól felfelé nem védte semmi, így a jól irányzott kartácstűznek teljesen ki voltak szolgáltatva. A két kutteren és az ágyúaszádokon kívül a flotta még különböző kis, egy-két árbocos, főként csak az Adrián használatos hajókkal rendelkezett: marteganákkal, chebekekkel, penichékkal, tartanákkal, trabaccolókkal, ezek egyike sem volt alkalmas nyílt tengeri szolgálatra, fedélzetükön maximum 4-6 db, kis kaliberű ágyút hordozhattak.

¹⁴ *Rechberger* 1500-1797. 283. o.

¹⁵ Az angol származású James Ernest Williamsről szintén keveset tudunk. 1786-ban ő volt a LE JUSTE kutter első tiszteje. 1797. november 1-én alezredessé léptették elő és ő lett a trieszti haditengerészet parancsnoka 1798. február 5-ig. Ezután de facto még közel egy évig a flotta parancsnoka maradt, míg végül áthelyezték a Bodeni-tóra flottillaparancsnoknak.

keleti medencéjének egyik legerősebb tengeri hatalmává vált. Ez az út azonban, a bécsi vezetésnek köszönhetően, rögzös és buktatókkal teli volt.

Campoformio után, 1797-1809

Bár már 1786-ban felállították, a császári-királyi haditengerészet igazi megszületése mégis 1797-re datálható, amikor Ausztria Velence és Dalmácia birtokába jutott. Az új szerzemények között ugyanis ott szerepelt a velencei Arzenál és az egykori velencei flotta.

1798. január 18-án bevonultak Velencébe az osztrák csapatok, akiket a velenceiek felszabadítókként üdvözöltek, a lagunákban pedig horgonyt vetettek a trieszti haditengerészet hajói. A franciák kivonulásuk előtt elvitték az Arzenálból a nagy értékű műszereket és térképeket, valamint azokat a hajókat, melyeket alkalmasnak ítélték arra, hogy a saját flottájukba sorozzák, körülbelül a flotta felét, a többi pedig igyekeztek tönkretenni. Ausztria szemszögéből a zsákmány így is hatalmas volt: 10 sorhajó, 7 fregatt és több tucat kisebb hajó – bár többségük igen rossz állapotban – maradt az Arzenálban a világ ötödik legerősebb flottájából¹⁶. Ez a hajóállomány jóval nagyobb volt annál, mint amennyire Ausztriának az adott körülmények és pénzügyi viszonyok közt szüksége lett volna, de néhány fregatt és korvett szolgálatba állítása nem ütközött volna nehézségbe, és a legszükségesebb feladatokat kitűnően ellátták volna. Az, hogy ez nem történt meg, elsősorban a bécsi vezetés és a Haditanács pénzügyi politikájának köszönhető, így a haditengerészetnek 1797-1809 között is gyakorlatilag a trieszti flotta hajóival kellett megelégednie.

1798-ban Velence és Dalmácia ügyeinek irányításával Thugut bárót, Ferenc császár főminiszterét bízták meg, következképpen a haditengerészet is az ő felügyelete alá került. Thugut szüklátókörü, a flottával szemben különösen ellenséges szemlélete rányomta bélyegét a haditengerészet történetének következő három évére. Első tevékenységeként februárban egy hozzá nem értő velencei arisztokratát nevezett ki a haditengerészet élére, Andrea Querinit¹⁷, miközben Williams továbbra is a flotta főparancsnokának nevezte magát és Velence katonai parancsnoka is őt tekintette annak¹⁸. A zavart tovább fokozta, hogy 1798. május 19-ig két haditengerészet létezett egymás mellett, a régi trieszti, és az új velencei, melybe a triesztit végül beolvasztották. Az összevont haditengerészet központja Velence lett, az elnevezése pedig „osztrák-velencei haditengerészet”, avagy „császári-királyi haditengerészet” (olaszul *Cesarea*-vagy *Imperiale-Regia Marina*). A kettős parancsnoklás 1799-ben szűnt meg véglegesen, amikor Williams-et áthelyezték a Bodeni-tóra flottillaparancsnoknak.

Campoformiónak köszönhetően a Habsburg birodalom, különösen pedig Trieszt tengeri kereskedelme jelentősen fellendült. Ausztria nem adott Velencének

¹⁶ *Lehnert* 1797-1802. 91-95. o.

¹⁷ Andrea Querini 1797 előtt velencei szenátor volt, majd osztrák szolgálatba állt és titkos tanácsos lett. 1798 február és 1802 január között volt a haditengerészet főparancsnoka, de az első egy évben, a kettős parancsnoklás időszakában, jogkörét meg kellett osztania Williams-szel.

¹⁸ *Sondhaus*: i. m. 6. o.

szabadkikötői státuszt, ezért a velencei kereskedők Triesztben jegyeztették be hajóikat, így Trieszt kereskedelmi flottája hirtelen a tízszeresére növekedett¹⁹. Meg kell jegyezni, hogy sem Thugut, sem utódai nem ismerték fel a Velence és Dalmácia birtoklásában rejlő gazdasági lehetőségeket; csak mint pusztán adóforrásokra tekintettek az új tengerparti területekre.

A kereskedelmet és a hajózást fenyegető legsúlyosabb probléma a virágzó kalózkodás volt, az észak-afrikai kalózok gyakran behatoltak az Adriára is. Velence korábban védelmi pénzt fizetett az észak-afrikai uralkodóknak, Thugut azonban, mint felesleges kiadást, beszüntette ezeknek a további fizetését, ezért az osztrák lobogó alatt hajózó trieszti és egykori velencei kereskedelmi flottát súlyos veszteségek és több milliós károk érték²⁰. Mindezt tetézte, hogy a francia kézen lévő Anconában felszerelt francia korzárok is fosztogatták az ausztriai kereskedelmi hajókat. A cs. kir. haditengerészet legfontosabb feladata a következő évtizedekben a kalózok elleni harc volt, 1797-1809-ben azonban csak lett volna, mivel nem volt elegendő számú, megfelelő hajója.

A kettős parancsnoklás időszakának zavarai ellenére mind Querini, mind Williams a haditengerészet méretének növeléséért szállt síkra. Querini 1798 májusában kérte Thuguttól, hogy a leggyorsabban helyreállítható velencei hajókat szolgálatba állíthassa²¹. Williams is májusban nyújtotta be tervezetét, amely 6 fregatt és 6 briggs felszerelését javasolta. Ezek a hajók már eredményesen tudták volna védelmezni a tengeri kereskedelmet, ám fenntartásuk költsége a bécsi vezetés számára döbbenetes összeg, havi 82 600 Ft lett volna²². A flotta későbbi parancsnoka, Joseph de L'Espine, egy francia emigráns tengerésztiszt is felterjesztett egy, a haditengerészetet növelni szándékozó tervezetet²³. Mindezek Thugutnál – de a későbbi pénzügyi vezetésnél is – süket fülekre találtak, pedig Williams évi egymilliója jóval kevesebb volt, mint a kereskedelmet néhány hónap alatt ért több milliós kár.

Minden szűk látókörűség és pénzügyi korlátozás ellenére a flotta személyi és hajóállománya lassan gyarapodásnak indult, a tisztikarba egyre több volt velencei tiszt került be, s hamarosan ők alkották a tisztikar nagyobb részét. 1802 előtről nincs pontos adatunk, de akkor már a tisztek 54 %-a olasz (53 %-a egykori velencei), 23 %-a délszláv, 14 %-a pedig francia emigráns volt. A németek aránya mindössze 8 %-ot tett ki. A tisztikar létszáma ugyanekkor 29 főről 126-ra duzzadt²⁴. A legénység továbbra is kizárólag olaszokból és délszlávokból állt. A hajóállomány is növekedett, ám 1802-ig mindössze néhány kisebb egységet sikerült felszerelni²⁵.

¹⁹ Babudieri, Fulvio: *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia*. Milano, 1982. 125. o.

²⁰ Sondhaus: i. m. 7-8. o.

²¹ Querini Thuguthoz 1798. május 12-én. In: *Lehnert 1797-1802*. 132. o.

²² Williams flottaterve 1798. május 14-én. In: *Lehnert 1797-1802*. 131-137. o., 138-141. o.

²³ L'Espine flottaterve 1798. nyarán. In: *Lehnert 1797-1802*. 148-150. o.

²⁴ *Khuepach 1802-1814*. 292-309. o. A tisztek nemzetiségére csak nevük alapján lehet következtetni, mivel a cs. kir. haditengerészetben az 1880-as évekig nem vezettek nemzetiségi statisztikákat, ezért a közölt adatok csak közelítőleg pontosak.

²⁵ A cs. kir. haditengerészet 1802 elején 25 vitorlás-evezős ágyúnaszáddal, a két 1786-os kutterrel és néhány kisebb vitorlás, illetve evezős hajóval rendelkezett (tartane, galetta, peniche), bár elvileg 1 fregatt és 2

1799 márciusában Ausztria számára véget ért a béke, és a Második Koalíció tagjaként belépett a franciák elleni háborúba. Mivel szövetségeseinek, a briteknek és az oroszoknak is voltak hadihajóik a Földközi-tengeren, Thugut nem látta szükségét erősebb osztrák flotta felszerelésének. A haditengerészet ezért nem is vett részt fegyveres akcióban a háború alatt, de még a francia korzároktól sem volt képes megvédeni kereskedelmi hajóit²⁶.

Fegyveres akcióban a flotta ugyan nem vett részt, de történt egy esemény, amely „zászló-affér” néven vált ismertté, s mely az utolsó lépésnek bizonyult a Pál cár és szövetségesei közti szakításhoz vezető úton. 1799-ben az osztrákok a szárazföld, az oroszok pedig a tenger felől ostromolták Anconát, melyet fél év után, november 14-én el is foglaltak. Hogy biztosíthassák a maguk számára a kikötőben található mintegy harminc hajót, köztük három egykori velencei sorhajót, az osztrákok cselhez folyamodtak. L'Espine vezetésével az éj leple alatt megszállták a hajókat és felhúzták rájuk az osztrák zászlót. Reggelre kelve az oroszok dühödten tapasztalták, hogy az osztrákok elfoglalták előlük a hajókat. Az eset Pál cár számára az utolsó csepp volt a pohárban, hamarosan visszarendelte csapatait, és különbékét kötött a franciákkal.

Az osztrákok nagy ünneplés közepette vitték az elfoglalt hajókat Velencébe, abban a hiszemben, hogy a haditengerészetre ezután jobb napok fognak virradni. Ebben a várakozásukban csalódnuk kellett, Thugut egyet sem engedett szolgálatba állítani az új hajók közül, melyek a következő évek során, horgonyon állva, szó szerint elrothadtak.

A szárazföldi háború az oroszok kiválása és Napóleon visszatérése következtében kedvezőtlen fordulatot vett. Az 1800. június 14-i marengói csatavesztés után Ausztria Luneville-ben 1801. február 9-én békét kötött Franciaországgal, amely főbb rendelkezéseiben a campoformiói békét ismételte meg. Márciusban a nápolyi szerződésben a franciák Ancona mellett megszerezték maguknak Otrantót és Brindisit, ami lehetővé tette számukra az Adria nyugati partjának teljes ellenőrzését. Az Adria bejáratánál az oroszok is szert tettek egy flottatámaszpontonra, az orosz protektorátus alatt a Jón-szigeteken létrejött Hétsziget Köztársaság jóvoltából. Bár Luneville után Ausztria megtartotta minden tengerparti területét, az erősebb francia és orosz jelenlét következtében mégis romlott a helyzete az Adrián.

Luneville-nek volt még egy, a haditengerészet szempontjából szerencsés következménye: Thugut menesztése. Thugut működésének három éve alatt Ausztria egy lépést sem tett annak érdekében, hogy éljen a campoformiói béke nyújtotta lehetőségekkel, és az új szükségeinek megfelelő méretű flotta kiépítésébe kezdjen.

I. Ferenc az 1800-as év katonai kudarcai után öccsét, Károly főherceget bízta meg a hadsereg megreformálásával. 1801 szeptemberében felállítottak egy minisztériumot (Staat und Konferenzministerium), melyben Károly lett a „hadügyi és haditengerészeti miniszter”. Károly kinevezésével a flotta joggal érezhette, hogy jobb napok következnek, mivel a főherceg eltökélt szándéka volt, hogy megerősíti a Habsburg birodalom hadseregét és haditengerészetét. Károly, hogy hatásosabban igazgathassa a

brigg is tartozott a flotta állományába, de csak kikötőrségi szolgálatot láttak el, és az is kérdéses, hogy egyáltalán el voltak látva ágyúkkal. *Lehnert* 1797-1802. 436-439. o.

²⁶ *Sondhaus*: i. m. 9. o.

flotta ügyeit, kinevezett maga mellé egy haditengerészeti adjutánst, a francia emigráns Louis de Crenneville grófot.

Károly első ténykedése a haditengerészet ügyében Querini leváltása volt a főparancsnoki posztról. Miután első jelöltje nem vállalta el a megbízatást, az anconai „zászló-affér” hősét, az ugyancsak francia emigráns Joseph L’Espine²⁷ ezredest nevezte ki; Crenneville-nek ebben minden bizonnyal nem kis szerepe volt.

Szembetűnő a francia emigránsok jelentős szerepe a haditengerészet történetének korai időszakában. Számuk az évek során 15-17 között változott, ők alkották 1802-1806-ban a tisztikar 14-15 %-át²⁸ és a legfontosabb pozíciókat is ők töltötték be, elég csak Crenneville-re és L’Espine-re gondolni. Annak, hogy Károly főherceg őket részesítette előnyben, több oka volt: az ex-velencei tiszteknél megbízhatóbbnak és hűségesebbnek tartotta őket, az egykori trieszti haditengerészet tisztjeinél pedig jóval képzetettebbeknek és tapasztaltabbaknak bizonyultak. Mindezek mellett akadt még egy előnyük: az átélt tapasztalatok birtokában simulékonyabbak voltak, egyformán jól beszéltek németül és olaszul, így kommunikálni tudtak mind az osztrák tisztekkel, mind az olasz tengerészekkel, míg a velencei tisztek többsége egy szót sem értett németül²⁹.

Bár voltak bizonyos „olasztalanítási” tendenciák Károly főherceg minisztersége alatt, a haditengerészet vezényleti nyelve (egészen 1850-ig) az olasz maradt, és ez lett az oktatási nyelve az 1802-ben Velencében megnyílt haditengerészeti akadémiának (Scuola dei Cadetti di Marina) is³⁰. Ezt főleg az olaszok egyre növekvő aránya indokolta, 1805-ben már a tisztikar több mint 62%-a közülük került ki³¹. 1802-ben ugyan a német lett a haditengerészet hivatalos írásbeli nyelve, ennek azonban nem sok foganatja volt, mivel az olaszok továbbra sem tudtak németül, így mindent le kellett fordítani olaszra. 1805-ben kiadtak egy rendelkezést, amely szerint minden tisztnek három éven belül meg kellett tanulnia németül, de ez Velence 1806-os elvesztése után érvényét veszítette, és a német nyelvet, mint tantárgyat is csak 1844-ben sikerült bevezetni a haditengerészeti akadémián³².

A flotta legfontosabb feladata L’Espine alatt is a kereskedelmi hajózás megvédelmezése volt a kalózoaktól – illetve lett volna. Bár Ausztria békét kötött Franciaországgal, az Anconában gyorsan újra felszerelt francia korzárók minden diplomáciai tiltakozás ellenére tovább fosztogatták az osztrák kereskedelmi hajókat. Tevékenységük 1802-re ugyan alábbhagyott, de 1803-ban új ellenség jelent meg. Áprilisban a marokkói szultán felrúgta az 1783-ban kötött, az osztrák kereskedelmi

²⁷ Joseph Chevalier de L’Espine (1761-1826) 1775-ben lépett a francia haditengerészet szolgálatába ahol 1790-ben kapitányi rangot ért el. 1795-ben állt osztrák szolgálatba, a rajnai flottillához került. 1802 januárjában ezredessé léptették elő, és kinevezték a haditengerészet parancsnokának. 1808-ban vezérőrnaggyá léptették elő, 1810 januárjáig, a flotta elvesztéséig ő volt a parancsnok. 1813 augusztusától 1814 júliusáig a flotta ideiglenes parancsnoka, akkor angol tiltakozásra leváltották, ezután Galiciában, Csehországban és Lombardiában töltött be különböző parancsnoki posztokat a hadseregben, egészen haláláig.

²⁸ *Khuepach* 1802-1814. 292-309. o., 406-425. o.

²⁹ Az olasz tisztek kérvénye Ferenc császárhoz 1809. november 17. In: *Khuepach* 1802-1814. 403. o. A tisztek kérték a császárt, hogy ne kerüljenek szárazföldi szolgálatba, mert nem tudnak németül.

³⁰ *Salcher, Peter*: Geschichte der k. k. Marinekollegium. Pola, 1902. (a továbbiakban: *Salcher*) 8. o.

³¹ *Khuepach* 1802-1814. 292-309. o.

³² *Salcher*: i. m. 38. o., *Basch-Ritter*: i. m. 45. o. valamint *Khuepach* 1802-1814. 88. o.

hajózást védő szerződést és a marokkói kalózok fosztogatni kezdték az osztrák hajókat. Súlyosbította a helyzetet a kereskedelmi hajózás irányainak szerteágazósága, ami a hajók kevés számával párosulva lehetetlenné tette a konvojszervezést, hiába próbáltak néhány kereskedelmi hajót felfegyverezni, a magányos hajók könnyen a kalózok áldozatául estek³³.

A probléma megoldására Ausztria egy addig példa nélküli lépésre szánta el magát: két hadihajót, két brigget küldött Marokkóba. Ekkor hagyták el először osztrák hadihajók az Adriát, és ekkor használta először Ausztria tengeri erejét külpolitikai céljainak elérésére. Az expedíció parancsnoka – természetesen – egy francia emigráns, Charles Mogniat de Pouilly lett. A hajók fedélzetén utazott egy követség is a marokkói szultánhoz, hogy a szerződés megújításáról tárgyaljanak. Természetesen két brigg ereje kevés volt a kereskedelmi hajózás megvédelmezésére, vagy a marokkóiak megfélemlítésére, csak arra volt alkalmas, hogy megmutassa az osztrák zászlót a marokkói vizeken. A hajók két évig, 1805 novemberéig, az új szerződés aláírásáig cirkáltak az afrikai partok előtt.

Az 1802-től kezdődő rövid békésebb időszak alatt egy pillanatig úgy tűnt, hogy a haditengerészet növekedésnek indulhat, L'Espine 1802-es terve szerint a flotta magját 8 fregatt alkotta volna³⁴. Ám a béke beálltával, 1803-ban a kormányzat jelentősen megnyirbálta a haditengerészet költségvetését és ez ellen Károly főherceg sem tudott semmit tenni. A pénzügyi vezetés úgy gondolta, a flotta egyetlen feladata a partvédelem (ez még sokszor visszaköszön majd a következő évtizedekben); a kereskedelem védelme, főként pedig a más hadiflottákkal való megütközés képessége és az ahhoz szükséges méretű haditengerészet már fölösleges luxus Ausztria számára. 1803 őszén az aktív tisztikar létszámát a felére kellett csökkenteni és két hajót le kellett szerelni³⁵.

Bár a pénzügyi kormányzat elgáncsolta a haditengerészet nagyobb mérvű fejlesztését, mégis egyre több hajót állítottak szolgálatba, 1805 végén már egy korvett és négy briggg³⁶ alkotta a flotta gerincét. Papíron ugyan rendelkezett a flotta még három fregattal is, bár csak kettő volt használható állapotban, de az újra kitört háború ellenére sem fegyverezték fel egyiket sem.

Károly főherceg ugyan nem tudta megakadályozni a pénzügyi elvonásokat, minisztersége alatt mégis jelentős változások történtek a haditengerészetben. Ő szervezte meg a flotta adminisztrációját és nagy érdeme, hogy a vezető posztokra hozzáértő szakembereket állított. Legmaradandóbb alkotása a flotta 1803-ban bevezetett szolgálati szabályzata volt, mely közel fél évszázadig maradt érvényben. A haditengerészetnek Károly főherceg távozása után hosszú ideig nem akadt még egy ilyen befolyásos támogatója.

³³ *Khuepach* 1802-1814. 44-48. o.

³⁴ *Sondhaus*: i. m. 13. o.

³⁵ Gróf Zichy Károly pénzügyminiszter Károly főhercegnek 1803. szeptember 28-án In: *Khuepach* 1802-1814. 64-70. o.

³⁶ *Khuepach* 1802-1814. 343. o. Ezek a briggek jóval gyengébb fegyverzetűek voltak, mint a haditengerészet 1815 után felszerelt hadibriggei, általában 6-8 db 6 fontos ágyúval rendelkeztek, szemben a későbbi hajók 12-16 db 12-18 fontos karronádjaival.

1805 szeptemberében Ausztria, Károly főherceg tiltakozása ellenére, belépett a harmadik koalíciós háborúba. A háború a haditengerészetet teljesen felkészületlenül érte, ráadásul L'Espine-t Bécsbe rendelték a távozó Crenneville helyére, a parancsnokságot ideiglenesen egy velencei arisztokratára, Silvestro Dandolo³⁷ bízta. Károly főherceg minisztersége is véget ért, az itáliai seregek főparancsnoka lett, a miniszteri poszt pedig megszűnt.

Mack ulmi veresége után Ausztria kiűrtette Velencét, a flotta új központja Zengg lett, Marokkóból pedig visszarendelték a két brigget. Mindezek már csak az utolsó pillanatban tett kétségbeesett lépések voltak, Napóleon austerlitz győzelme (1805. december 12.) eldöntötte a háború kimenetelét. A pozsonyi békében (1805. december 26.) Ausztria elvesztette Velencét, Dalmáciát és Isztriát, vissza kellett adnia minden velencei származású hadihajóját és a velencei tiszteknek az Itáliai Királyság szolgálatába kellett állniuk.

1806-ban alakult meg L'Espine parancsnoksága alatt a „második trieszti haditengerészet”, 29 hajóval és 29 fős tiszttal³⁸. Trieszt is elvesztette kereskedelmi flottájának zömét, mivel a velencei kereskedők ismét Velencében regisztráltatták hajóikat; 1806-ra az 537 hajóból 62 maradt³⁹. Az új külügyminiszter, Stadion gróf úgy vélte, az adott körülmények között semmi szükség sincsen a flotta méretének növelésére. A tiszttakar létszáma azonban így is hamarosan ötven fölé nőtt, hogy el tudja látni a legszükségesebb szolgálatokat. A hiányzó embereket a szárazföldi hadseregből átirányított tisztekkel, főként hidászokkal pótolták⁴⁰.

Rövid, hároméves története alatt a „második trieszti haditengerészet” egyszer vett részt akcióban, a franciák oldalán, de harcot akkor sem látott. Az angolokkal szövetséges oroszok megszállták Cattarót, ami a béke értelmében a franciákat illette, ezért Napóleon kötelezte az osztrákokat, hogy foglalják el a számára. L'Espine felvonult néhány hajóval és 2300 katonával, de az orosz túlerő láttán nem bocsátkozott harcba. Végül Cattaro a tilsíti francia-orosz békekötés után, 1807-ben került francia kézre.

A franciákkal kötött béke véget vetett az oroszok földközi-tengeri hatalmi vágyainak; az angolok nem engedték haza az orosz hadihajókat sem a Dardanellákon, sem a Balti-tengeren keresztül, hanem internálták azokat. Hat orosz hadihajó⁴¹ a zárlat előtt Triesztbe futott be, s ott nyomasztó erőfölénnyel megbénították az osztrák haditengerészetet.

Az első spanyolországi francia fiaskók után Ausztria 1809 áprilisában hadat üzent Franciaországnak. Károly főherceg németországi kudarcai után, május 17-én, még az

³⁷ Silvestro Dandolo gróf (1766-1847) velencei arisztokrata családból származott, 900 évre vezette vissza családfáját. A Dandolo család négy dózsét adott Velencének, valamint a lepantói csata egyik tengernagyát, emiatt a flotta leggőgösebb tisztjeként ismerték. 1782-ben lépett a velencei haditengerészet szolgálatába, 21 évesen már egy fregatt parancsnoka volt. 1800-1806 között osztrák szolgálatban állt, 1805 augusztus-decemberben a flotta ideiglenes parancsnoka. 1806-1814-ben az Itáliai Királyság szolgálatában állt, 1814 után ismét a cs. kir. flottához került. 1823-ban a nápolyi hajóraj, 1826-1829-ben a Levante-flottilla parancsnoka. 1829-ben ellentengernaggyá, 1836-ban altengernaggyá léptették elő. 1847 október-novemberében, haláláig, ismét a flotta ideiglenes főparancsnoka.

³⁸ *Khuepach* 1802-1814. 176. o., 396. o.

³⁹ *Khuepach* 1802-1814. 181-182. o.

⁴⁰ *Khuepach* 1802-1814. 197-198. o.

⁴¹ Négy sorhajó, egy fregatt, egy korvett.

angol flotta megérkezése előtt, ki kellett üríteni a tengerparti területeket. Júniusban ugyan megérkeztek Hargood commodore hajói az Adriára és fel-alá cirkáltak Velence meg Trieszt között, hogy a tenger felől támogassanak egy osztrák támadást. A támadás végül elmaradt, amiért Hargood a francia L'Espine-t okolta.

A háború Wagramnál (1809. július 5-6.) Ausztria számára véget ért, a schönbrunni békében (1809. október 14.) elvesztette összes tengerparti területét. A tengerészgyalogság és a tüzérség minden mozdítható felszerelésével Zágrábba vonult, a hajóépítő munkások és mérnökök pedig Pestre települtek. A flotta hajóit különböző kereskedőknek adták el, a legénységet pedig kétheti zsolddal szélnek eresztették. A tisztikar 90 %-át, 45 embert, némi huzavona után a hadsereg december folyamán átvette⁴². Ezek az emberek alkották az új flotta tisztikarának magvát, mikor Ausztria 1814-ben visszatért a tengerre.

1797-1809 között a császári-királyi haditengerészet túlságosan gyenge volt ahhoz, hogy fő feladatát, a kereskedelem védelmét ellásthassa, és ez elsősorban nem objektív nehézségeknek, hanem a bécsi vezetés elhibázott politikájának volt köszönhető. Károly főherceg és L'Espine alatt ugyan a haditengerészet fejlődésnek indult, de túl kevés idő adatott a számukra, és túl erős volt Bécsben a flotta ellenzéke, ezért a flotta megerősítésére irányuló kísérletek rendre elbuktak.

A velencei örökség, 1814

Napoleon 1812-es oroszországi kudarca után gyorsan megszületett az újabb franciaellenes szövetség (a 6. koalíció), melynek 1813. október 16-19-én Lipcse mellett sikerült döntő vereséget mérnie a franciákra, és ez a Francia Császárság szatellitállamai, így az Itáliai Királyság számára is a véget jelentette.

Ausztria az angol flotta segítségével még október végén visszafoglalta Triesztet, 1814. április 22-én pedig az osztrákok, a lakosság éljenzése közepette, bevonultak Velencébe is. A kezdeti félelmek, hogy az angolok ráteszik a kezüket az egész velencei flottára⁴³, nem igazolódtak be, a flotta Ausztria tulajdonába került. Ezek a hajók, valamint az Arzenál, ahol 1850-ig minden osztrák hadihajó épült, alkották az 1848-1849-ig meghatározó velencei örökség egyik részét. Az örökség másik része az egykori velencei tisztikar volt, mely 1848-ig a tisztek több mint 60%-át adta.

1797-tel ellentétben, a hajók minősége semmi kívánnivalót sem hagyott maga után, a franciák által korszerűsített flotta csupa új, vagy építés alatt álló egységből állt, gerincét 10 sorhajó, 8 fregatt és 14 brigg⁴⁴ alkotta. Természetesen ez a flotta túlságosan nagy volt Ausztria igényeihez és pénzügyi lehetőségeihez képest, különösen, hogy a hajók jelentős hányada még sólyán állt, ezért, amikor a Bécsi Kongresszus formálisan is Ausztriának ítélte Velencét és Dalmáciát, azonnal megkezdődtek a viták a flotta jövődjéről, legfőképpen leendő méretéről.

⁴² *Sondhaus*: 22. o.

⁴³ *Sondhaus*: 41. o.

⁴⁴ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 116-153. o.

A flotta szükségességét senki sem vitatta, mert immár mindenki belátta, hogy szükség van hadihajókra a különböző tengerparti területek közötti kapcsolat fenntartására és a kereskedelem megvédelmezésére. Annál inkább vita tárgyát képezte a flotta mérete, vagyis inkább ami ezzel szorosan összefügg, a flottára költendő összegek nagysága. A minél kisebb – és olcsóbb – flotta két fő szószólója Stadion pénzügyminiszter és Metternich külügyminiszter volt. Metternich úgy gondolta, Anglia a Jón-szigetek feletti protektorátussal stratégiaileg uralja az Adriát és mint szövetséges, megvédelmezi Ausztria érdekeit és kereskedelmét a tengeren. Úgy vélte, fölösleges nagyobb flottát fenntartani, mert egy újabb európai háborúban Anglia nem maradna semleges, és abban az esetben, ha Ausztria Angliával szövetségben lépne hadba, elegendő lenne az angol flotta ereje, ha pedig Anglia ellen, akkor úgy sincs semmi esélye a tengeren⁴⁵. A metternichi elgondolás gyorsan győzedelmeskedett és a fő probléma hamarosan a nagyobb hajók eladásának a kérdése lett.

1815-ben a Haditanács kirendelt bizottsága egy 3 fregattból és 3 briggből álló flotta felállítását javasolta, az Arzenált pedig, melynek kapacitására a továbbiakban nem lett volna szükség, mert a flottafejlesztés feleslegesnek ítéltetett, kereskedelmi hajókat építő műhellyé tanácsolta átalakítani, egyes épületeiből pedig hivatalokat kívánt kialakítani⁴⁶. 1816 elején az uralkodó, aki pedig 1815-ben és 1817-ben is meglátogatta a flottát, de lelkesedése csak szalmalángnak bizonyult, a hajóállományt 5 briggre akarta csökkenteni⁴⁷. A Haditanács új elnökének, Schwarzenberg hercegnek a közbenjárására 1817-ben új keretszám született: 2 fregatt és 8 briggg⁴⁸. Schwarzenberg, mint Károly főherceg annak idején, a flotta és a hadsereg megerősítéséért szállt síkra, de korai, 1820-as halála megakadályozta tervei véghezvitelében. Utódai nem osztották nézeteit az erős haditengerészetről és a flottának 1848-ig szinte minden évben meg kellett küzdenie a szolgálatban tartható nagyobb egységek számát csökkenteni kívánó kezdeményezések ellen.

1815 után Metternich azon fáradozott, hogy a fölöslegessé vált nagyobb hajókat, főként a sorhajókat, eladja. A kisebb hajókat hamar megvették a helyi kereskedők, de a nagy egységeknek már nem volt egyszerű gazdát találni. Még 1814-ben Dániának próbáltak készpénz és 3 000 ló fejében négy hajót⁴⁹ eladni, sikertelenül. Később politikai problémák merültek fel: felajánlottak hajókat Spanyolországnak, Portugáliának, Toszkánának, Egyiptomnak, de üzlet sohasem jött létre, főként, mert az adott országokban forradalmi mozgalmak bontakoztak ki, és Metternich rettegett attól, hogy az Ausztria által eladott hajók esetleg forradalmárok kezébe kerülnek⁵⁰. Végül az eladatlan hajókat a 20-as – 30-as évek folyamán mind lebontották.

A császári-királyi haditengerészet legfontosabb feladata 1814-1848 között továbbra is a part és a kereskedelem védelme maradt. Az ellenfél flottájával való megütközést egy

⁴⁵ *Sondhaus*: i. m. 42. o.

⁴⁶ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 47-50. o.

⁴⁷ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 66-67. o.

⁴⁸ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 68-70. o.

⁴⁹ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 61. o.

⁵⁰ *Sondhaus*: i. m. 46. o.

esetleges háború folyamán – amely végső soron egy hadiflotta fő hivatása – már nem tartották feladatának, de ehhez nem is volt megfelelő ereje, hiszen a potenciális ellenfélnek számító nápolyi és szárd flotta külön-külön is erősebb volt nála ebben az időszakban⁵¹.

A velencei örökség másik, markánsan meghatározó része a velenceiek dominanciája volt a tisztkarban. A haditengerészet vezényleti nyelve az olasz volt, és ez volt a haditengerészeti akadémia tanítási nyelve is. A tisztek 60-70 %-a velencei⁵² volt és ezt az arányukat meg is tartották mindvégig, miközben a tisztkar létszáma tendenciaszerű növekedést mutatott⁵³. Néhány tucat velencei tisztí dinasztia tartotta szilárdan a kezében ezeket a helyeket, a foglalkozásuk apáról-fióra szállt, amit jelentősen megkönnyített az, hogy gyermekeik felvételi nélkül kerültek be az akadémiára. A tisztkar így meg tudta tartani zárt, kasztszerű jellegét, mert az akadémia kb. 20 fős évfolyamait ezek a gyerekek nagyobbrészt be is töltötték⁵⁴. A második legnagyobb csoportot ebben az időszakban a délszlávok alkották, 18-20 %-os arányukkal, a harmadikat az osztrák-németek 5-15 %-kal; számarányuk az időszak alatt folyamatosan emelkedett. A haditengerészet szárazföldi alakulatainál (tengerészgyalogság, tüzérség, az Arzenál személyzete és hivatalnokai) az olaszok aránya még magasabb volt, akár 80-90 % is⁵⁵. Sok jel arra mutat, hogy a 30-as évektől egyre jelentősebb nemzeti kötődést vizsgálva a mérleg még inkább olaszok felé billent: sok horvát nevű emberről kiderült, hogy az olasz ügyvel szimpatizál, illetve 1848-ban nyíltan a velencei forradalom mellé állt⁵⁶.

Az olasz és délszláv tisztek lojalitása tekintetében az osztrák vezetésnek nem voltak illúziói, de arroganciájával maga is sokat tett az olaszok Habsburg hűségéről való letéridéséért. 1817-ben a tisztkar kevesebb mint egynegyedét alkották a „második trieszti haditengerészet” volt tisztjei⁵⁷, a többiek legalább egy – nem osztrák – haditengerészetben szolgálták már, volt, aki az 1797 előtti velencei flottánál kezdte, majd 1806-ig az osztrákban szolgált, azután az Itáliai Királyságéban, végül 1814-ben visszatért osztrák haditengerészetbe. Az egykori „trieszti” tisztek, kisebbségben voltak, és képzettségben alulmaradtak a velenceiekkel szemben, mégis ők kaptak meg minden fontosabb pozíciót, rangidősnek számítottak és könnyebben léptették előre őket, ráadásul arrogánsan viselkedtek az „áruló” velenceiekkel szemben, akik pedig igazán nem tehettek arról, hogy 1806-ban belépni kényszerültek Napóleon itáliai haditengerészetébe. Ennek az ellenségeskedésnek köszönhetően az első időkben a

⁵¹ *Randaccio, Carlo*: Le marine militari italiane nei tempi moderni. Torino, 1864. (a továbbiakban: *Randaccio*) 80-157. o.

⁵² Schematismus für das k. k. Heer und für die k. k. Kriegsmarine für 1817 (a továbbiakban: Schematismus a megfelelő évszámmal) 497-505. o.

⁵³ 1817-ben a tisztkar létszáma 96 fő volt, 1848 februárjában pedig 153. Schematismus 1817. 497-505. o.; Schematismus 1848. 408-411. o.

⁵⁴ *Salcher*: i. m. 34. o.

⁵⁵ Schematismus 1817. 497-505. o.; Schematismus 1848. 411-417. o.

⁵⁶ Az 1844-ben dezertáló mazzinista Emilio Bandierát egy Gelčić nevű kereskedelmi kapitány segítette a szökésben. A szláv tisztek több mint 70 %-a 1848-ban velencei szolgálatba állt. *Benko* 1848-1849. függ. 7-67. o.; Schematismus 1848. 408-417. o.

⁵⁷ *Khuepach* 1802-1814. 397-398. o. és *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 281-282. o.

tisztikaron belüli választóvonalak nem a nemzetiségek, hanem az ex-trieszti és az ex-velencei csoportok között húzódtak⁵⁸.

Bár a velenceiek közül sokan nem egy haditengerészetet kiszolgáltak, mégsem lehet őket köpönyegforgatóknak nevezni, sokkal inkább a hivatásuknak élő embereknek, akik csak tengerésztisztként tudták elképzelni az életüket, és ez ott és akkor csak az osztrák haditengerészet kötelékében volt lehetséges. Tették ezt olyan szégyenletesen alacsony fizetés mellett is, hogy sokan közülük csempészni kényszerültek; igaz, efelett a hatóságok gyakran szemet hunytak⁵⁹.

Akár mennyire is kételkedtek az osztrákok a velenceiek hűségében, azok első generációja végig tisztességgel szolgálta Ausztriát. Ez a korosztály még immunis volt a nacionalizmussal szemben. Az olasz nacionalista eszmék a 30-as években kezdtek terjedni a fiatal tisztek között. A legsúlyosabb válság 1848 előtt a Bandiera fivérek 1844-es dezertálása volt, mely már előrevetette az 1848-as katasztrófa árnyékát, amikor a tisztikar legnagyobb része a velencei forradalom mellé állt.

Az első magyar tisztek 1824-től kerültek a haditengerészethez, számuk azonban mindvégig csekély maradt. A tengerésztisztek között 1848-ban 4-5 fő, a flotta szárazföldi alakulataiban szolgálókkal együtt is legfeljebb egy tucat akadt, akik 1848-ban mind kitartottak Ausztria mellett⁶⁰. Közülük a legismertebb Gyűjtő Károly, a flotta történetében az egyik legnagyobb karriert befutott magyar volt⁶¹. Magyar legénység 1867-ig nem szolgált a flottában.

Ebben a korszakban Ausztria hallgatólagosan elismerte, hogy az olasz a birodalom fő, hajózással foglalkozó népe, ám az olasz nacionalizmus terjedése veszélyessé tette számára az „olasz” haditengerészetet. Mégsem erősítették meg kellően a nem-olasz elemet a haditengerészetben, amiért aztán Ausztria, 1848-ban, súlyos árat fizetett.

Fejlődés és stagnálás, 1814-1847

1815 után harminchárom többé-kevésbé békés esztendő köszöntött a Habsburg birodalomra és a császári-királyi haditengerészetre. Ezen időszak alatt a flotta nagy lépést lépett előre az 1809 előtti helyzethez képest: már nem csak partvédelemre volt alkalmas, hanem megnövelt méretének és nagyobb hajóinak köszönhetően az 1820-as évek elejétől eredményesen meg tudta védeni a kereskedelmi hajózást is. Minden erősödése ellenére azonban továbbra is képtelen volt eredményesen felvenni a harcot egy másik hadiflottával, így ekkor sem érte el egy gyenge másodrendű haditengerészet színvonalát.

⁵⁸ *Sondhaus*: i. m. 38. o.

⁵⁹ *Sondhaus*: i. m. 69-70. o.

⁶⁰ *Benko* 1848-1849. függ. 9-32. o.

⁶¹ Sepsimartonosi Gyűjtő Károly (1803-1885) az erdélyi Parajdon született, 1818-ban került a hidászakadémiára. 1824-ben átjelentkezett a haditengerészethez, ahol 1843-ban érte el a sorhajóhadnagyi rangot. Gyűjtő 1848-ban az ELISABETTA goelette parancsnoka volt, majd 1849 elején, már korvettkapitányként, Alexandriában tárgyalta török hadihajók esetleges megvételéről. 1849 végén sorhajókapitány és a velencei kikötő parancsnoka lett. 1856-ban ellentengernagynak nevezték ki, 1857-ben ő volt az aktív hajóraj parancsnoka.

A velencei haditengerészet osztrákká alakítását még L'Espine kezdte el 1814 tavaszán, amikor a velencei tiszteket fizetés és nyugdíj ígéretével megnyerte Ausztriának. Hamarosan távoznia kellett azonban, mert a briteknek fenntartásaik voltak személyével kapcsolatban⁶². Helyére 1814 nyarán a brit diplomácia által favorizált August de Conninck⁶³ vezérőrnagy, a trieszti tengerészet veteránja került, aki 1824-ig maradt e poszton.

A kalózkodás elleni harc 1815 után ismét a legfontosabb feladata lett a flottának, de a bécsi vezetés úgy vélte, ezt a terhet az angol flotta leveszi a válláról. Erről azonban a barbareszk kalózkodók nem vettek tudomást és eredményesen fosztogatták az osztrák hajókat. A veszteségek ellenére Ausztria 1816-ban, a túl magas költségek miatt, visszautasította a részvételt Tripoli blokádjában.⁶⁴ Ebben az esztendőben a flotta jövője is kétséges volt és csak Schwarzenberg herceg közbelépése mentette meg a jövő számára. A kereskedelem szerencséjére a britek tripoli akciója eredményes volt és átmenetileg csökkent a kalózkodók száma, de az is megmutatkozott, hogy hiú ábránd az Adrián a brit flotta segítségével reménykedni. Erélyesebb osztrák fellépésre azonban csak a görög szabadságharc alatt került sor.

1817-re a flotta sorsa rendeződött, ekkor szerelték fel a cs. kir. haditengerészet első fregattjait, a 44 ágyús AUSTRIÁT és az AUGUSTÁT⁶⁵. Az első tengerentúli útra is ebben az évben került sor, amikor ez a két fregatt vitte Brazíliába Ferenc császár leányát, Leopoldine-t, Dom Pedro, a későbbi brazil császár menyasszonyát⁶⁶. A vállalkozás parancsnokává a legtehetségesebbnek tartott velencei tisztet, Pasquaglio sorhajókapitányt nevezték ki. A haditengerészet korabeli viszonyait jól jellemzi, hogy az óceáni átkeléshez szükséges műszereket úgy kellett összekoldulni: Conninck a saját sextánsát adta kölcsön, s mivel a flotta egyetlen kronométerét nem vihették magukkal, Gibraltárban kellett vásárolni egyet az angoloktól⁶⁷.

1820-ban a haditengerészet kereskedelmi expedíciót indított Kínába a lefegyverzett CAROLINA fregattal. Parancsnoka az első német nemzetiségű kapitány, Seraphin von Pöhl lett. Az út kereskedelmi szempontból sikeres volt, bár Kantonban akadt egy kis

⁶² Úgy tűnik, a brit flotta admirálisai mind osztrákokat Nelson nézeteit a franciákról, aki a következő elvet vallotta: „Gyűlölöd a franciákat mint az ördögöket!”

⁶³ August de Conninck (1761-1844) flamand származású volt, 1786-ban állt az osztrák haditengerészet szolgálatába a LE JUSTE kutter másodtiszteként. 1798-ban őrnaggyá, 1810-ben ezredessé léptették elő. 1814 júliusa és 1824 márciusa között a haditengerészet parancsnoka volt. 1824-ben vezérőrnaggyá léptették elő, majd nyugalomba vonult és haláláig Padovában élt.

⁶⁴ Ferenc Metternichnek 1816. március 25. In: *Helfert, Joseph Alexander: Kaiser Franz I. von Österreich und die Stiftung des lombardo-venetianischen Königreichs.* Innsbruck, 1901. 411. o. A részvétel többé került volna, mint a flotta egy évi költségvetése.

⁶⁵ E hajók voltak a cs. kir. haditengerészet következő két évtizede alapvető fregatt-típusának első példányai. Tonnatartalmuk 1070 t volt, főfedélzetükön 26 db 18 fontos ágyút, felső fedélzetükön 18 db 36 fontos karronádot hordoztak, legénységük 300 fő volt. Egy 44 ágyús fregatt 350 000 Ft-ba került.

⁶⁶ A fregattok valójában csak Portugáliáig vitték a főhercegnőt, aki ott átszállt egy kényelmesebb portugál sorhajóra, a két osztrák hajó ezután csak diszkisértelet adott Brazíliáig. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy az elég rossz állapotú fregattokat az osztrák vezetés már nem akarta hazahozni, hanem el akarták adni a portugáloknak, akik viszont nem voltak hajlandók azokat megvenni. Miközben a huzavona zajlott, az osztrák tengerészeknek elfogyott a pénzük, és szabályosan éheztek. Végül Bécsből pénzt utaltak át az osztrák konzulátusra, amiből fel tudták szerelni a hajókat a hazaútra, és végül a két fregatt visszatért.

⁶⁷ *Mayer, Horst-Winkler, Dieter: Als Österreich die Welt entdeckte.* Wien, 1995. 14. o.

nehézségük a kínai hatóságokkal⁶⁸. Annál borzalmasabb volt a visszatérés: a legénység fele, köztük a kapitány, meghalt kolerában. E két út alkalmával jelent meg az ausztriai haditengerészet lobogója először távoli vizeken. Ezek a főleg zászlófelmutató vállalkozások az 1830-as évektől megszorodtak és a flotta életének mindennapos részeivé váltak.

1820-ban a haditengerészet átvette a rendszeres postajáratot Trieszt és Korfu között. A döntésnek elég prózai oka volt: kevesebbe került így, mintha a fegyvertelen postahajó számára biztonságossá tették volna az Adria déli részét.

1820-1821-ben jelentős próbatétel elé nézett a cs. kir. haditengerészet: Nápolyban, majd Piemontban forradalom tört ki, melyek leverésében a flottának is részt kellett vennie. A troppai, majd a laibachi kongresszuson Ausztria elhatározta, hogy fegyveres erővel állítja vissza a régi rendet.

A haditengerészet számára rosszul kezdődött az 1821-es év: Pasquaglio hajórajparancsnoki kinevezése után nem sokkal meghalt. Utóda – és a Nápoly ellen vezetett flotta parancsnoka – Amilcaro Paulucci vezérőrnagy lett. Miután februárban megindult az osztrák támadás a szárazföldön Nápoly ellen, Paulucci is elindult 2 fregattjával, 4 briggyével és néhány sónerével, reménykedve, hogy nem ütközik a jóval erősebb nápolyi flottába⁶⁹.

Időközben a nápolyiaknak le kellett verniük a Szicíliában lábra kapott függetlenségi mozgalmat, s a csapatokat a flotta szállította át a szigetre, de amint elfojtották a felkelést, egy sorhajót és egy fregattot az Adriára küldtek. Paulucci ennek hallatán kénytelen volt horgonyt vetni Lissa szigeténél, ahol a nápolyiak blokád alá vették. Paulucci tárgyalásokba bocsátkozott a nápolyi parancsnokkal, Correale báróval. Hamarosan kiderült, a nápolyiaknak nem áll szándékukban támadni, mivel a tengernagynak két ellentétes parancsa volt, egyik a nápolyi kormánytól, a másik az elmenekült királytól, ezért inkább várakozó álláspontra helyezkedett.

Amint megérkeztek az első hírek Lissából, Bécsben újabb flotta felszerelése mellett döntöttek, és elhatározták néhány sorhajó felfegyverzését is. A szárazföldön azonban március elején sikerült döntő vereséget mérni a nápolyi Pepe tábornokra, két hét múlva pedig elesett maga Nápoly is, melynek hallatán Correale feloldotta a blokádot. A forradalom leverése után 1826-ig egy osztrák hajóraj a nápolyi vizeken maradt.

Még le sem verték teljesen a nápolyi forradalmat, amikor március 10-én újabb forradalom, a piemonti ejtette pánikba Bécset. A piemonti flotta gyengébb volt ugyan, mint a nápolyi⁷⁰, de így is erősebb mint az osztrák, ezért a sorhajók felszerelése továbbra is napirenden maradt. A piemonti forradalom gyors leverése után azonban a Haditanács arra a következtetésre jutott, hogy szükségtelen a flotta fejlesztése⁷¹.

⁶⁸ Körner, Karl Klaus: Die KAROLINA 1808-1832: Schicksal und Rekonstruktion. In: *Marine – Gestern, Heute* (a továbbiakban: MGH) 1986./1-4. 58-60. o. Kantonban a kínai hatóságok nem engedélyezték a hajó kikötését, mert nem ismerték el a piros-fehér-piros zászlót, csak a sárga kétfejú sasost. Pörtl végül fekete kétfejú sást varratott a zászlóra, és ezután a hajó már kiköthetett.

⁶⁹ A nápolyi flotta gerincét ekkor egy 74 ágyús sorhajó és két fregatt alkotta.

⁷⁰ A piemonti flotta két 60 ágyús fregattból, két korvetből és négy briggből állt.

⁷¹ *Sondhaus*: i. m. 68. o.

A nápolyi és a piemonti forradalom több fontos tanulsággal is szolgált. Elsősorban megbukott Metternich elmélete az európai háborúról, ugyanis Nagy-Britannia az egész konfliktus során semleges maradt. Világossá vált, hogy a gyöngye osztrák flotta nem képes garantálni a Habsburg birodalom tengerpartjának biztonságát egy nápolyi, még kevésbé egy egyesült nápolyi-piemonti támadás esetén, és hasonló összeütközés esetén jóval erősebb flottára lenne szükség. Bécsben mégsem vonták le a szükséges következtetéseket, mert a baráti rezsimek gyors restaurálása elaltatott minden félelmet.

Éppen csak sikerült Itáliában helyreállítani a rendet, és alig kezdett kikászálódni a tengeri kereskedelem a napóleoni háborúk utáni válságból, amikor kitört a görög szabadságharc. Metternich rettegett ugyan attól, hogy a Balkánon összeomlik a török uralom, de Ausztria egyedül túl gyenge volt ahhoz, hogy – az erős európai filhellénizmus légkörében – bármit is tehesen a görögök ellen. A szárazföldön nem volt lehetőség a beavatkozásra, de a tengeren cselekedni kellett, mert a görögök kalózkodásból finanszírozták a harcukat, és a különböző kalózkok a Levante minden szegletéből áramlottak a görög zászló alá, ahol azután „szabadsághősként” fosztogatták a kereskedelmi hajókat.

Metternich hadihajók küldését határozta el a levantei vizekre, hogy megvédjék az osztrák hajózást. 1821 júliusában alakult meg a Levante-hajóraj a LIPSIA fregattból, 2 briggből és 1 sónerből, 1822-ben csatlakozott hozzájuk az AUSTRIA fregatt, még 2 brig és 1 sóner. 1825-ben felvette a Levante-flottilla nevet, és 1826-27-ben érte el legnagyobb méretét, amikor 22 hajóból állt. A törökök az osztrákok rendelkezésére bocsátották Szmirna kikötőjét, hogy megkönnyítsék a görög kalózkok elleni működésüket. A Levante-hajóraj, majd flottilla hajói számos eredményes ütközetet vívtak görög kalózhajókkal, és így sikerült viszonylag elfogadható szintre visszaszorítani az osztrák hajókat ért támadások számát⁷².

1822-ben, a görög felkelés nyomán megszorodtak a flotta feladatai, ezért az év végén a Haditanács inspekciós útra küldte az időközben altábornaggyá kinevezett Crenneville-t. A hajók állapotát tekintve a flotta ekkor krízishelyzetben volt, a briggek száma 5-re csökkent, a fregattok pedig a szétesés határán állottak. Crenneville jelentésében 8 fregattból álló flotta felállítását javasolta, melyek közül 4 sorhajókból átalakított 56 ágyús nehézfregatt lett volna. Indoklásában az osztrák kereskedelmi tengerészetet 1798-1805 között ért több milliós károkra, és egy jövőbeli francia-osztrák háború veszélyére hivatkozott. Ferenc császár és Bellegarde – a Haditanács elnöke – elvetette a javaslatot, mivel úgy vélték, egy esetleges francia háború esetén Anglia ismét hadba szállna a franciák ellen⁷³. Bár a 8 fregatt felszerelése kudarcba fullt, mégis történtek lépések az elöregedett hajók felváltására. Szolgálatba állítottak egy új 44 ágyús fregattot, az EBE-t, és a régi fregattok selejtezésével egyidőben, az 1820-as évek közepén, nehézfregattá alakítottak két sorhajót, a BELLONÁT és az ITALIANÓT⁷⁴.

⁷² 1822 novemberében a LIPSIA fregatt visszaszerzett egy elfogott kereskedelmi hajót. 1824 novemberében az ARETUSA goelette elsüllyesztett egy görög kalózhajót. A CAROLINA korvett 1826 szeptemberében, az ELISABETTA goelette 1827 augusztusában süllyesztett el egy-egy kalózhajót. 1827 novemberében a SOFIA goelette két kalózhajóval ütközött meg, az egyiket elsüllyesztette, a másik elmenekült.

⁷³ *Sondhaus*: i. m. 64-66. o.

⁷⁴ 74 ágyús sorhajók nehézfregattá alakítását az angolok kezdték meg az 1810-es években, ellensúlyozandó a nagy amerikai fregattokat, de az átalakított hajók nem váltak be. *Howard, Frank*: *Segel-Kriegsschiffe 1400-*

1824-ben az új parancsnoknak, Pauluccinak köszönhetően a haditengerészet szervezetében jelentős változások következtek be.⁷⁵ Paulucci 1823-ban tért vissza két év hajóraj-parancsnokság után a Haditanács mellé. Remek diplomáciai érzékét kihasználva kettős kampányba kezdett: le akarta váltani a tehetetlennek bizonyuló Conninckot, és függetleníteni akarta a haditengerészetet, amely addig formailag a velencei hadsereg padovai parancsnoksága alá tartozott. 1824-re mindkét célját sikerült elérnie, ő lett Conninck utódja, és létrejött a közvetlenül a Haditanács alá tartozó haditengerészet, melynek parancsnoksága (Marinekommando) főparancsnokká (Marine-Ober-Kommando) változott. A flotta költségvetése viszont továbbra is az 1817-es szinten (1,2 millió Ft) maradt⁷⁶. A birodalom tengerpartját három kerületre osztották, az első központja, egyben a főparancsnokság székhelye Velence, az isztriai kerületé Trieszt, a dalmáciai pedig Zára lett.

Amilcaro Paulucci márki a cs. (és) kir. haditengerészet történetében rekord ideig, húsz évig volt főparancsnok. Modenai születése miatt a velenceiek szemében szinte ugyanolyan idegennek számított mint a flamand Conninck, de mivel nem tartozott a trieszti haditengerészet tisztjei közé, jótékony hatással volt a velencei-trieszti ellenségeskedésre, mely az 1820-as évek végére szűnt meg, főként azért, mert a legtöbb érintett nyugalomba vonult. Helyette a harmincas évek közepétől az olasz nacionalizmus – Ausztria szemszögéből sokkal súlyosabb – problémája kezdett körvonalazódni.

A flotta méretének kereteit kezdetben Paulucci sem tudta kitágítani, az 5 fregattból álló flottára vonatkozó terveit elvetették, de 1825-ben sikerült engedélyeztetnie 2 brigg építését, mert ezekből az engedélyezett 8 helyett csak 5-tel rendelkezett a haditengerészet. Sikerebb volt a tisztikar létszámának a növelésében, 1826-27-ben a kereskedelmi tengerészetből toboroztak újabb tiszteket⁷⁷.

1827. október 20. után, mikor az egyesült angol-francia-orosz flotta Navarinónál tönkrevverte a törököket, a görög kérdés rendezése már nem váratott sokat magára. Ausztria közvetlenül egyik fél oldalán sem avatkozott be a háborúba, csak azon hajókkal szemben lépett fel, amelyek görög zászló alatt fosztogattak. A legsúlyosabb osztrák-görög összecsapásra három hónappal Navarino előtt került sor, amikor görög hajók zsákmányul ejtettek négy osztrák kereskedelmi hajót és Spezzia kikötőjébe vitték azokat. Dandolo, a Levante-flottilla parancsnoka 7 hadihajóval jelent meg a kikötő előtt és visszakövetelte az osztrák hajókat, majd a nemleges válasz után behatolt a kikötőbe, és szétlőtte a várost.

Miután Oroszország 1828-ban megtámadta Törökországot, 1829-ben megalakult az autonóm, majd 1830-ban a független Görögország. A háború után a Levante-flottilla

1860. München, 1989. 250. o. A BELLONÁt 56 ágyúval látták el, ez volt a haditengerészet első, 30 fontos ágyúkkal ellátott hajója. Az ITALIANO felfegyverzése sosem történt meg, pályafutását célhajóként végezte.

⁷⁵ Amilcaro Paulucci delle Roncole márki (1773-1845) Modenában született, 1787-1799 között a nápolyi haditengerészetben szolgált, ahol fregattkapitányi rangot ért el. 1800-1808 között az olasz hadseregben szolgált ezredesként, majd 1812-ig angol hadifogságban volt. 1814 júliusában, vezérőrnagyként, osztrák szolgálatba lépett. 1815-1818 között Csehországban szolgált, 1818-1821 között a Haditanács mellett működött, 1821-1823 között a nápolyi-hajóraj parancsnoka volt. 1824 márciusától 1844 augusztusáig a haditengerészet főparancsnoka. 1844-ben a Bandiera-ügy miatt nyugdíjazták.

⁷⁶ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 77-79., 300. o.

⁷⁷ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 82. o.

mérete jóval kisebb lett, de nem szűnt meg. Az orosz-török háborút 1829 őszén lezáró adrianopoli béke viszont katasztrófális gazdasági következményekkel járt Magyarországra és az adriai kikötőkre nézve, mivel megnyitotta a Boszporuszt és a Dardanellákat a kereskedelmi hajózás előtt, és az olcsóbb orosz búza elárasztotta Európát.

Már lecsengőben volt a görög háború, amikor a marokkói szultán 1828 nyarán ismét felrúgta az osztrák kereskedelmi hajókat védő szerződést, és elfogott egy osztrák brigget. Metternich ekkor haditengerészeti erődemonstrációt rendelt el, hogy ismét megköthessék a szerződést. Az akció parancsnoka Francesco Bandiera korvettkapitány lett, aki már az 1803-1805-ös marokkói expedíciónak is tagja volt. Az 1829-30-as vállalkozás során vettek részt először osztrák hadihajók harci cselekményekben a Földközi-tengeren kívül⁷⁸. 1830-ban megkötötték a szerződést, és az elfogott brigget is sikerült visszaszerezni. Ez a vállalkozás felhívta a figyelmet a flotta hasznosságára, és valamelyest megnövelte a haditengerészet amúgy alacsony tekintélyét.

A cs. kir. flotta még mindig gyengébb volt ugyan mint a nápolyi, vagy a szárd-piemonti, de a húszas évek végén, Paulucci eredményes „lobbizásának” köszönhetően, amit támogatott a marokkói expedíció sikere, lassú növekedésnek indult. 1832-ben a flotta 4 aktív fregattból, 5 korvettből, 4 briggből és több tucat kisebb egységből állt⁷⁹. 1829-ben jelentős változás történt, ami nem került pénzbe, de összefüggött a haditengerészet presztizsének növekedésével: bevezették a tengernagyi rangokat. A legmagasabb rang addig a sorhajókapitányi volt, az ennél magasabb rangúak a hadsereg rangjait viselték (vezérőrnagy, altábornagy). 1829-ben Pauluccit és Dandolót ellentengernaggyá nevezték ki, majd néhány hónap múlva Paulucci altengernagy lett⁸⁰.

A flotta növekedési időszaka igen rövidnek bizonyult, amint megkezdődött, már szinte azonnal véget is ért. 1831-32-ben újabb forradalmak söpörtek végig Itálián. Az osztrák hadsereg átkelt a Pón, és az új parancsnok, Radetzky 1832 januárjában elfoglalta Bolognát. Lajos Fülöp Franciaországa nem nézte tétlenül Ausztria itáliai térhódítását, és válaszul márciusban megszállta Anconát. A cs. kir. haditengerészet a siker leghalványabb reményében sem vehette fel a küzdelmet a nyomasztó túlerőben lévő francia flottával, és még a birodalom tengerpartjának megvédhetősége is kérdésessé vált. Ebben a helyzetben a flotta bécsi ellenzékének megerősödött a hangja. Arra hivatkoztak, hogy Ausztria nem tud akkora flottát létrehozni, amely dacolhatna a franciákéval, viszont Görögország függetlenné válása, és Algír 1830-as francia elfoglalása után a kalózkodás már korántsem olyan súlyos probléma, ezért a flotta méretét csökkenteni lehet. Sikerült is elérniük, hogy a költségvetési kiadások lefaragásakor ezentúl először a haditengerészet költségeit nyirbálják meg. Ausztria ugyanis nem bírta már elviselni Metternich nagyszabású külpolitikájának költségeit, pénzügyileg beleroppant az 1831-32-es esztendő terheibe, és 1833-ban Kollowrat belügyminiszter szigorúan gátat szabott a további költségeknek, ami reménytelené tett minden egyes, a flotta

⁷⁸ Az osztrák kötelék a CAROLINA és az ADRIA korvettből, a VENETO briggből és az ENRICHETTA goelette-ből állt. 1829. június 2-án megtámadták El-Arais kikötőjét és röppentyűkkel felgyújtottak két kalózhajót, az elfogott VELOCE kereskedelmi brigget pedig visszaszerezték.

⁷⁹ Gogg 1440-1848. 35-150. o.

⁸⁰ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 165. o.

növelését célzó kísérletet. Egyes vélemények szerint az 1833. év nemcsak a Habsburg diplomácia egy korszakát zárta le, hanem valóságos vízváltó volt a hanyatló nagyhatalom történetében⁸¹.

Az 1833. esztendő változásokat hozott a haditengerészet történetében, még ha nem is látványosan. Paulucci belefáradt a flotta növeléséért folytatott hosszú harcába, aminek további folytatását reménytelenül tették a pénzügyi szigorítások. Főparancsnokságának hátralévő egy évtizedében minden erejével a flotta méretének csökkentése ellen és saját pozíciójának megerősítésért küzdött. Jó taktikai és politikai érzékét latba vetve sikerült is mindvégig elkerülnie a haditengerészet nagyobb szabású leépítését, bár a flotta aktivitása lényegesen csökkent, és évente kevesebb hajót állítottak tényleges szolgálatba.

A harmincas években jelentősen csökkent az aktív szolgálatba állított hajók száma, különösen azt követően, hogy Kollowrat hatalma Ferenc halála után megerősödött, és visszafogta a hadsereg meg a haditengerészet költségvetését. A flottánál ezt valamennyire ellensúlyozta, hogy Metternich – bár Kollowrattal szemben a befolyása meggyengült – másfél évtized után revideálta nézeteit a haditengerészetről, és immár az osztrák külpolitika hasznos eszközének tekintette azt. Neki köszönhetően a flotta némi extra pénzhez jutott: 1833-1836 között a levert lengyel forradalom több száz emigránsát, valamint olasz politikai foglyokat szállítottak osztrák hadihajók az Egyesült Államokba⁸², amire külön keretet biztosítottak.

Amíg a haditengerészet számára kedvezőtlenül alakultak a körülmények, addig az 1836-os esztendő mérőöldkövet jelentett az osztrák kereskedelmi hajózás történetében: triesti érdekeltségű német és olasz kereskedők augusztusban megalapították az első osztrák tengeri gőzhajózási társaságot, az Osztrák Lloydot. A pénzügyeiben hamarosan a Rotschildokhoz kötődő társaság 1837-ben kezdte meg működését 6 gőzhajóval. A bécsi vezetés támogatását a háta mögött tudva a társaság dinamikus fejlődésnek indult és az 1840-es években már uralta a fekete-tengeri és levantei kereskedelmi útvonalak jelentős részét, éppen azokat, melyeket Velence tartott a kezében 1797 előtt⁸³. Negyven év kellett tehát, hogy Ausztria a tengeri kereskedelemben Velence örökébe lépjen. A Lloyd alapításával Ausztria megindult a jelentős kereskedelmi hatalommá válás útján, ám a haditengerészet még húsz évig sem méretében, sem technikai színvonalában nem követte ezt a fejlődést.

A gőzhajó feltalálása nagy változásokat hozott a hajózásban, és ezek elől egy idő után még a haditengerészetek konzervatív admirálisai sem tudtak elzárkózni. Az 1820-as években a lapátkerekes gőzhajók mint segédhajók jelentek meg a flottákban, majd az 1830-as években megépültek az első gőzüzemű hadihajók. A hajócsavar feltalálása kiküszöbölte a sérülékeny és nagy helyet foglaló lapátkereket, a negyvenes évek közepétől megjelentek a csavarhajtású hadihajók és ezt a meghajtást már a sorhajóknál is elkezdték alkalmazni. A hadihajók tűzérése is fejlődésnek indult az 1820-as évektől kezdve, újfajta lövegtalpak és egyre nagyobb kaliberű lövegek kerültek használatba, bár

⁸¹ Brandt, Harm-Hinrich: Der österreichische Neoabsolutismus: Staatsfinanzen und Politik 1848-1860. Göttingen, 1978. I. 102. o.

⁸² 1833-34-ben a GUERRIERA és az EBE fregatt, 1834-ben a LIPSIA, 1835-ben az ADRIA korvett, 1836-ban az USSARO brigg járt New Yorkban.

⁸³ Fünfundsiebzig Jahre österreichischer Lloyd. Trieste, 1911. 5-17. o.

a nagy áttörést az ötvenes években a csőhuzagolás hozta. A cs. kir. haditengerészet e változásokat csak a partvonalon túlról nézte⁸⁴. Ebben nem kis szerepe volt Paulucci konzervatívizmusának is, de ezért nem lehet megróni, hiszen az ő generációja más flottáknál is hasonló bizalmatlansággal szemlélte az újdonságokat. Ám éppen ezzel a szemlélettel sikerült a haditengerészet olyan potenciális támogatóit elidegeníteni, mint Nugent vagy Radetzky, akik egy megfelelő számú gőzhajóval rendelkező flottát szerettek volna látni, amely alkalmas lehet arra, hogy közreműködjen több tízezer katona gyors átdobásában az Adria egyik partjáról a másikra⁸⁵.

1835-ben kezdődött Károly főherceg harmadik fiának, Frigyes főhercegnek üstökösszerű karrierje⁸⁶. A tengerészethez vonzó Frigyes 1837-ben, 16 évesen a haditengerészet történetének legfiatalabb kapitánya lett, 1844-ben pedig, altengernagyként, a parancsnoka. Ő volt a flotta első osztrák-német, és egyben első Habsburg főherceg parancsnoka. Azzal, hogy egy főherceg került a haditengerészethez, a flotta presztízse megnövekedett és vonzóbbá tette a tengerésztszti pályát az osztrák-németek szemében, bár ennek gyümölcse jórészt csak később, 1848-49 után ért be.

Az 1840. év jelentős állomása volt a cs. kir. haditengerészet történetének. A közel-keleti válság során Ausztria először használta flottáját a külpolitika eszközeként, más európai hatalmakkal együttműködésben. A török birodalom megmentése érdekében az egyiptomi Mohamed Alival szemben a londoni egyezményben (1840. július 15.) Nagy-Britannia, Oroszország, Ausztria és Poroszország a fegyveres beavatkozás mellett döntött, míg Franciaország potenciálisan Alit támogatta. Augusztusban a Bandiera ellentengernagy által vezetett, 2 fregattból és 1 korvetből álló osztrák hajóraj csatlakozott a Stopford tengernagy vezette angol flottához. A GUERRIERA fregatt parancsnoka Frigyes főherceg volt.

A Beirut előtt álló hajóhad parancsnokai ultimátumot intéztek Mohamed Alihoz, hogy ürítse ki az elfoglalt libanoni és szíriai erődöket. Annak elutasítása után megkezdték Beirut lövését, szeptember 15-én pedig megtörtént az angol-török partraszállás, melyhez egy névleges, 40 fős osztrák különítmény is csatlakozott. Szeptember 26-án Frigyes személyesen vezette a Szidónnál partra szálló 70 osztrák katonát. Beirut október 10-én elesett és a flotta Akkonhoz hajózott. A várost éjszaka kiürítették az egyiptomiak, amire a török szolgálatban álló angol Walker kapitány hívta fel Frigyes figyelmét és éjszakai partraszállást javasolt. Reggelre már a szövetségesek zászlói lobogtak a citadella felett.

⁸⁴ A cs. kir. haditengerészet első két lapátkerekes gőzhajóját 1842-ben állították szolgálatba. A sors furcsa fintora, hogy a hajócsavar egyik feltalálója az osztrák Josef Ressel volt. A flotta hosszú ideig a Velencében zsákmányolt, vegyes, francia-orosz eredetű löveganyaggal gazdálkodott, később pedig a Mariazellben öntött hagyományos előlőtőket használta. A tüzérség korszerűsítésére tett egyetlen lépés a sima csövű, előlőtöltő, de robbanó lövedéket tüzelő 60 fontos ágyúk rendszeresítése volt (fregattonként 2 db). Az 1840-es években újfajta lövegtalpakokkal is kísérleteztek, de azok nem kerültek rendszeresítésre. Érdekességképpen megemlítendő, hogy a 20-as – 30-as években kétféle röppentyűvel is rendelkezett a haditengerészet, egyetlen eredményes alkalmazásukra 1829-ben, Marokkóban került sor.

⁸⁵ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 91-95. o.

⁸⁶ Frigyes főherceg (1821-1847), Károly főherceg fia, már gyerekkorában vonzódt a haditengerészethez. 16 évesen lépett be a haditengerészet kötelékébe, ahol szakmai neveltetését Marinović sorhajókapitányra bízták, aki a flotta egyik legnépszerűtlenebb embere volt. 1840-ben a főherceg a GUERRIERA fregattot vezényelte a Mohamed Ali elleni hadművelet során. 1842-1843-ban önállóan vezetett egy hajórajt Angliába. 1844 augusztusa és 1847 októbere között, altengernagyként, a flotta főparancsnoka volt.

Stopford az akcióért erősen megróttá Frigyes⁸⁷, de a sikert nem lehetett elvitatni. Mohamed Ali visszavonult, 1841 nyarán aláírták a szorosokról szóló konvenciót, és végül októberben Párizs is csatlakozott a londoni egyezményhez.

Metternich, főleg Stopford dicsérő levele után, elégedett volt a haditengerészet teljesítményével.⁸⁸ Frigyes februárban tért vissza, otthon valóságos kitüntetéseső fogadta, míg Bandiera a levantei vizeken maradt. A siker, úgy tűnt, megerősíti a haditengerészet helyzetét.

Az akkori dicsőség után 1841-ben Károly főherceg kampányt indított Bécsben, hogy fia váltsa fel a főparancsnoki poszton az idős Pauluccit, ám erre még három évet kellett várniuk. A Haditanács úgy határozott, Frigyesnek hosszabb utazást kell tennie önálló parancsnokként, hogy vezetési tapasztalatokat szerezzen. 1842-1843-ban Frigyes a flotta vadonatúj 50 ágyús fregattján, a BELLONÁN látogatást tett Angliában, ahol Viktória királynő a Bath-rendet adományozta neki. Hazatérése után még egy évet kellett várnia a főparancsnoki címre, melyet csak a Bandiera-fivérek dezertálása okozta válság kitörése után kapott meg.

Bandiera ellentengernagy fiai, Attilio és Emilio, 1839-ben Mazzini eszméitől lelkesülve osztrákellenes szervezkedésbe kezdtek, és 1840-ben több tengerésztiszt társukkal, főként volt évfolyamtársukkal, megalakították a carbonarikkal szoros kapcsolatban álló titkos szervezetüket, az Esperiát. Apjuk tudtával mazzinista propagandát terjesztettek a többi tiszt között, miközben levelezésben álltak Mazzinival. 1843-ra kidolgozták egy lázadás terveit, de mivel végrehajtani nem tudták, a két testvér és egy Domenico Moro nevű tiszt 1844 februárjának végén dezertált, Emilio Velencéből, Attilio és Moro a Szmirnában állomásozó BELLONÁRól. A két testvér Korfun találkozott, majd Máltára ment. Június elején harmincadmagukkal Calabriába hajóztak, hogy forradalmat robbantsanak ki a Nápolyi királyságban, de elfogták és kivégezték őket⁸⁹.

A Bandiera-testvérek dezertálása alapjaiban rázta meg a haditengerészetet, az olasz tisztek lojalitásába vetett hit egyik napról a másikra szertefoszlott. A történetek ellenére semmilyen komolyabb intézkedést nem tettek azért, hogy az eset ne ismétlődhessen meg, a flottánál gyakorlatilag minden maradt a régiben. Bandierát és Pauluccit ugyan nyugállományba helyezték, és vizsgálatot is indítottak, de végül csak egy embert fogtak perbe⁹⁰.

A Bandiera-ügy miatt távozni kényszerülő Paulucci húsz éves főparancsnokságának a mérlegét nem könnyű megvonni. A márki mindig igyekezett elkerülni az összeütközéseket a felsőbb hatóságokkal, és minden eszközzel igyekezett biztosítani a flotta különállását a hadseregtől. A németesítési kísérleteket sikerrel hártotta el, a német nyelvű adminisztrációt előíró rendelkezést is negligálta. A különböző problémák

⁸⁷ Stopford Bandierának 1840. november 11. In: *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 259. o.

⁸⁸ Stopford Metternichnek 1841. április 5. In: *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 263. o.

⁸⁹ Metternich nem kérte a Bandiera-fivérek és Moro kiadatását, hagyta, hogy a nápolyiak végezzék ki őket, nem szándékozott belőlük még nagyobb mártírt csinálni. A bőséges olasz Bandiera-irodalom nagy része egyébként nem említi, hogy a fivérek cs. kir. tisztek voltak.

⁹⁰ Csak egy Baldiserotto nevű tisztet fogtak perbe, de őt is homoszexualitása miatt, végül hosszú és kellően gusztustalan eljárás után felmentették.

jelentkezésekor, mint amilyen például a tisztikar csempésztevékenysége, vagy a terjedő olasz nacionalizmus volt, legkedveltebb stratégiáját, a szőnyeg alá söprést alkalmazta⁹¹, ezért nem kis felelősség terhelte amiatt, hogy a válság ilyen váratlanul tört ki. Ugyanakkor vitathatatlan, hogy igen sokat tett a flotta erősítéséért, és a haditengerészet presztizsének növeléséért.

Frigyes főherceg 1844 augusztusában vette át a főparancsnokságot, miután Bécsben úgy döntöttek, hogy a kialakult helyzetben a Habsburg főherceg kinevezése a legcélszerűbb, és jelentősen erősíti a tisztikar lojalitását. Az egyik legfontosabb reformot – bár az nem az ő nevéhez fűződik, hanem a Haditanács rendelte el –, a haditengerészeti akadémia átalakítását ő kezdte el. A német hallgatók arányát sikerült jelentősen megnövelni, arányuk az 1844-es 14 %-ról 1848-ra 38 %-ra nőtt, míg az olaszoké 68 %-ról 38 %-ra csökkent⁹². Az olasz légénység ellensúlyozására erőszakos toborzásba kezdett a dalmát partvidéken, ám hiába ért el így eredményeket, az aktív flotta létszámának későbbi csökkentésekor ezeket az embereket hazaküldték, és a hajókat továbbra is a megkérdőjelezhető hűségű olaszok irányították.

1845-ben Frigyes nagyszabású tervet készített a flotta modernizálására. A cs. kir. haditengerészet 1842 óta rendelkezett ugyan két gőzhajóval, ám messze elmaradt a nápolyi, de főleg a szárd-piemonti flotta mögött, amely utóbbiban több mint egy tucat gőzhajó szolgált.⁹³ Frigyes Angliából akart egy hadigőzöst rendelni, amelyet aztán egy hazai hajógyárban lemásoltak volna, és elkészítették volna a testvérhajóit. Mindez azonban csak terv maradt, mert a pénzügyi fedezetét nem biztosította Bécs, noha az elképzelést a Haditanács is támogatta.⁹⁴

Az 1845-ös év nem volt a legszerencsésebb a haditengerészet számára. Bár sikerült elérni, hogy a tisztikar létszámát 142-ről 162 főre emelhessék,⁹⁵ sokkal több negatív esemény történt. Ebben az évben megszűnt a Levante-flottilla és a haditengerészet tevékenysége huszonnégy év után ismét csak az Adriára korlátozódott. A gőzhajókra vonatkozó tervek elvetése mellett még a hajóállomány is csökkent: az EBE fregattot lebontották, viszont a pótlására hivatott MINERVA (később NOVARA) még 1848-ban sem jutott el a vízrebocsátásig. A haditengerészet pangása és a Lloyd dinamikus fejlődése egyre inkább éles ellentmondásba került egymással.

Frigyes főherceg minden bizonnyal legmaradandóbb tette Pola flottabázissá fejlesztésének megindítása volt 1845-ben, bár a kis isztriai halászfalut a maláriaveszély miatt sokan nem tartották erre alkalmasnak.⁹⁶ Pola stratégiai helyen feküdt, ahonnan egyforma gyorsan el lehetett érni mind Velencét, mind Anconát és ugyanakkor távol is tartotta a flottát az egyre bizonytalanabb Velencétől. Szárazdokkot és nagy kikötőműveket kezdett építtetni, végül 1847 őszén, nem sokkal a halála előtt, megparancsolta, hogy a flotta nagyobb egységei ne Velencében, hanem Polában és

⁹¹ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 99-100. o.

⁹² Schematismus 1844. 420-427. o.; *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 106. o.; *Benko* 1848-1849. 13. o.

⁹³ *Randaccio* i. m. 143. o.

⁹⁴ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 106. o.

⁹⁵ *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 105. o.

⁹⁶ Jelentés Poláról In: *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 309. o., valamint *Dahlerup, Hans Birch von*: Im österreichischen Diensten, Berlin 1911. (a továbbiakban: *Dahlerup*) II. 65. o.

Triesztben állomásozzanak. Ezzel az intézkedésével 1848 márciusában a flotta legütőképesebb egységeit megmentette Ausztriának.

Frigyes mindvégig a Bécs által megszabott pénzügyi keretek között működött, nem protestált az elvonások és az aktív szolgálatba állítható hajók számának csökkentése ellen. Tette ezt abban a nem is alaptalan reményben, hogy hamarosan ismét magasabb támogatásban részesül a haditengerészet e politika jutalmaként.⁹⁷ Azt azonban nem tudhatta, hogy oly kevés ideje van már hátra az életből, de a régi „osztrák-velencei” haditengerészetnek is. 1847. október 6-án, valószínűleg tifuszban, elhunyt. Emlékére Velencében táblát helyeztek el.⁹⁸

Nem könnyű Frigyes főherceg tevékenységéről objektív képet rajzolni, hiszen a hagyományos osztrák történetírás csak kritikátlan dicséretét zengte, és úgy gondolta, ha megéri 1848-at, sok minden másként alakult volna a flottánál.⁹⁹ Ezzel szemben áll Sondhaus véleménye, aki a bécsi vezetés „engedelmes szolgájaként” jellemzi, bár hozzáteszi, hogy az idő rövideje miatt nem tudtak kibontakozni a képességei.¹⁰⁰ Frigyes bátor és tehetséges katona volt, a flottára vonatkozó tervei a helyes fejlesztési irányt jelölték ki, s hogy ezeket nem tudta kellő érvényre juttatni, részben fiatal kora, részben tapasztalatlansága, részben pedig az örökölt helyzet magyarázhatja. Három év elég rövid idő ahhoz, hogy tevékenységét megítélhessük, ráadásul nem állt a háta mögött olyan komoly támogató erő, mint később a másik főherceg-főparancsnoknál, Miksánál, a császári báty.

Az új főparancsnok ideiglenesen az agg Dandolo lett, aki ekkor már haldoklott, és novemberben követte a sírba Frigyest. Ekkor új, külső parancsnokot kellett keresni, mert a leginkább esélyes Marinović, Frigyes egykori oktatója és jobbkeze, a flotta és Velence leggyűlöltebb embere volt. Végül Anton von Martini¹⁰¹ altábornagyra esett a választás, aki igazi szárazföldi katona volt. Szerencsétlenségére alig három hónap múlva neki kellett szembenéznie a cs. kir. haditengerészet történetének legnagyobb katasztrófájával.

A katasztrófa, 1848-49

1848 február-márciusban újabb forradalmi hullám söpört végig Európán. Velencében éppen Manin és Tommaseo, a forradalmi Velence jövődj vezetőinek pere folyt, mikor március 17-én megérkezett a bécsi forradalom híre. Ekkor Velencében is kitört a forradalom, 18-án Maninékat kiengedték, és elkezdődött a nemzetőrség szervezése. 21-én fellázdattak az Arzenál munkásai, 22-én Martini és Marinović le akarták csendesíteni

⁹⁷ *Sondhaus*: i. m. 135. o.

⁹⁸ *Schatz, Erwin*: Gedenkstätten an Vize-Admiral Erzherzog Friedrich in Venedig In: MGH 1983/1. 46. o. Az eset pikantériája, hogy azon tiszteknek nagy része, akik 1847-ben a tábla elhelyezését kérelmezték, 1848 márciusában a velencei forradalom mellé állt.

⁹⁹ *Benko* 1848-1849. 44. o.; *Salcher*: i. m. 15-17. o.; *Khuepach-Bayer* 1814-1847. 114 o.

¹⁰⁰ *Sondhaus*: i. m. 136. o.

¹⁰¹ Anton von Martini (1792-1865) szárazföldi katona volt, 1843-tól altábornagyként a wiener-neustadti katonai akadémia igazgatójaként működött. 1847 novembere és 1848 márciusa között a flotta főparancsnoka volt, majd velencei fogságba került, ahonnan júliusban szabadult. Még egy alkalommal volt főparancsnok, 1848 szeptember és 1849 február között, majd leváltották, és nápolyi követté nevezték ki.

őket, de a munkások a gyűlölt Marinovićot¹⁰² meglincselték, a helyszínre érkező Manin pedig Martinit a foglyának nyilvánította. Még aznap este kikiáltották a Velencei Köztársaságot, melynek elnöke Manin lett. A velencei haditengerészet parancsnokává Graziani sorhajókapitányt nevezte ki az új kormány.

Az forradalmi velencei kormány és a város volt katonai parancsnoka, Zichy Ferdinánd, valamint civil kormányzója, Pálffy Lajos, megegyeztek, hogy az osztrák csapatok és az Ausztriához hű tisztek elhagyják a várost, Martini és néhány tiszt viszont túszként Velencében marad. A lojális tisztek és Pálffy még 22-én éjjel egy Lloyd gőzös fedélzetén távoztak. Graziani titokban megbízta a gőzös parancsnokát, hogy először Polába menjen, és szólítsa fel az olaszokat az összes hadihajó Velencébe vitelére. A kapitány azonban megmutatta ezt a parancsot Pálffynak, aki azonnal Triesztbe irányította a hajót és értesítette Gyulay Ferenc altábornagyot, a tengerpart katonai kormányzóját, aki azonnal csapatokat küldött Polába a hajók biztosítására.¹⁰³

Gyulay¹⁰⁴ egyoldalúan kinevezte magát a flotta parancsnokának, és letartóztatta a velencei tiszteket. A letartóztatott tisztek hamarosan három havi fizetéssel eltávozhattak Velencébe, és az olasz matrózok is velük mehettek, azért, hogy ne tudják birtokba venni a hajókat. Március végéig több mint 600 ember, köztük a tisztikar kétharmada távozott ily módon.¹⁰⁵ A magyar nemzetiségű tisztek mindegyike hűségese maradt Ausztriához, a később, augusztus elején szervezni kezdett fiumei önálló magyar haditengerészet, nem úgy mint a velencei, ismeretlen okból már eleve lemondott a magyar tisztek szolgálatáról.¹⁰⁶ A magyar haditengerészet ügye hamarosan, 1849 februárjában, elbukott.

A velencei forradalom következtében a cs. kir. haditengerészet 162 hajójából 113-at elvesztett, de Ausztria kezén maradt mindhárom fregatt, a 6 korvettből 2, a 10 briggből 6, valamint az egyik gőzhajó.¹⁰⁷ A tisztikar kétharmada Velence mellé állt, a kapitányi rangú tisztek esetében még szomorúbb volt a helyzet, 16-ból mindössze hárman maradtak osztrák szolgálatban.¹⁰⁸ A hiányzó legénységet a 22. gyalogezred állományából tudták részben pótolni.¹⁰⁹

A nápolyi forradalom miatt a dél-olasz vizeken hajózó GUERRIERA fregatt és VULCANO gőzös csak a fregatt parancsnoka és a gőzősön tartózkodó volt nápolyi követ, Schwarzenberg herceg erélyes fellépésének eredményeként nem került a fellázadt

¹⁰² Marinović, Frigyes egykori haditengerészeti instruktora ekkor az Arzenál parancsnoka volt, és a munkásokat a munkaidőn túl a saját zsebére dolgoztatta.

¹⁰³ Benko 1848-1849. 118-121. o.

¹⁰⁴ Gróf Gyulay Ferenc (1798-1868) 1847-ben altábornagyként az osztrák tengerpart ideiglenes kormányzója lett, 1848-1849 folyamán két alkalommal volt a flotta ideiglenes főparancsnoka, 1848 április-szeptemberében és 1849 február-áprilisában. Később az itáliai hadsereg főparancsnoka lett, az 1859-es vesztes magentai ütközet után leváltották és nyugállományba helyezték.

¹⁰⁵ Benko 1848-1849. 134-138. o., valamint Höbelt, Lothar: Die Marine. In: Die Habsburgermonarchie. 5: Die Bewaffnete Macht. Wien, 1987. (a továbbiakban: Höbelt) 637. o.

¹⁰⁶ Krámlí Mihály: Az IMPLACABILE. Kísérlet az önálló magyar haditengerészet felállítására 1848-ban. In: *Hadtörténelmi Közlemények*, 1997/1. 101-102. o.

¹⁰⁷ Gogg 1440-1848. 48. o.

¹⁰⁸ Benko 1848-1849. 136-138. o.

¹⁰⁹ Höbelt: i. m. 639. o.

olasz legénység kezébe.¹¹⁰ A két hajó példája megmutatta, hogy még a legreménytelenebbnek tűnő helyzet is kezelhetővé válik, ha a tisztek kellő határozottsággal lépnek fel.

A legfőbb gond ekkor – a hajók és a személyzet nagy részének elvesztése mellett – a teljes fejtelenség és határozatlanság volt, főképp amiatt, hogy Bécsnek a leghalványabb elképzelése sem volt a teendőkről a kialakult helyzetben. Mindezt csak tetézte, hogy a Szárd Királyság március 25-én hadat üzent Ausztriának, melyhez csatlakozott Toscana, Róma és Nápoly, s várható volt egy Trieszt elleni támadás.

Áprilisban megerősítették Gyulay főparancsnokságát, aki reaktiválta Kudriaffsky fregattkapitányt, az 1829-es marokkói expedíció résztvevőjét. Kudriaffsky úgy vélte, a legjobb védekezés a támadás, ezért április 29-én a rendelkezésére álló hajókkal blokád alá vette Velencét. Májusban azonban megjelent a jókora túlerőben lévő szárd-nápolyi flotta¹¹¹ a velencei vizeken, és május 22-én az osztrák hajóknak vissza kellett vonulniuk Triesztbe. Június 6-án a velencei hajókkal megerősített egyesült flotta blokád alá vette Triesztet.

Ausztria szerencséjére a flotta vezetői, különböző ellentéteik miatt, nem döntöttek azonnali támadás mellett, mely a cs. kir. haditengerészet maradékának a végét jelentette volna. A nápolyi tengernagy zsebében, mint annak idején Correalénak, ismét két parancs volt, egyik a forradalmi kormánytól, másik az elűzött királytól¹¹². A flottában uralkodó zavart tetézte, hogy a frankfurti parlament diplomáciai nyomást gyakorolt Itália államaira¹¹³, mert Triesztet Ausztrián keresztül a Német Szövetség részének tekintette, és a város elleni esetleges támadást a Német Szövetség ellen irányuló támadásnak minősítette. Június közepén, miután Nápolyban restaurálták a régi rendet, a nápolyi flotta hazatért, ezzel a támadás veszélye végleg elhárult Trieszt felől. A szárd flotta azonban fenntartotta a blokádot, egészen addig, míg Radetzky július 25-i custozzai győzelme után Ausztria és a Szárd Királyság fegyverszünetet nem kötött. A blokádot augusztus 12-én oldották fel, három nappal a fegyverszünet után.

Szeptember elején, miután Radetzky csapatai a szárazföld felől körülvették Velencét, a júliusban fogolycserével kiszabadult Martini ismét elfoglalta hivatalát. Szeptember 15-én, alighogy a szárd flotta elhagyta a velencei vizeket, Kudriaffsky újra blokád alá vette a várost, és hajóraját néhány, a Lloydtól bérelt gőzhajóval erősítette meg. Novemberben Kudriaffskyt betegsége miatt Sordeau altengernagy váltotta fel a blokád élén.

1848 őszén a flotta, bár márciushoz képest sokkal jobb képet mutatott, még igen zilált állapotban volt. A magasabb rangú tisztek mind fiatal nem-olaszok voltak, akik egy-két rangfokozatot ugrottak előre március óta, az alacsonyabb rangúak pedig sebtében kinevezett kadétek és tisztiiskolások voltak. A dalmát és az isztriai tengerpartról sorozott

¹¹⁰ Benko 1848-1849. 171-189. o.

¹¹¹ Az egyesített flotta 5 fregattból, 5 gőzsből, 2 briggből és 1 sónerből állt, ehhez a velenceiek 1 korvettel és 2 briggel csatlakoztak.

¹¹² Sondhaus: i. m. 154. o.

¹¹³ A frankfurti parlament 63. ülésének jegyzőkönyve, 615. §. 1848. június 16. In: Benko 1848-1849. 317-318. o. és Sondhaus: *Lawrence: Mitteleuropa zur See? Austria and the German Navy Question, 1848-1852.* In: *Central European History.* 1987. 126-128. o.

legénység miatt a vezényleti nyelv továbbra is az olasz maradt.¹¹⁴ A megmaradt hajók állapota is sok kívánnivalót hagyott maga után és nagy szükség lett volna új hadihajók beszerzésére.

A bizonytalan helyzetnek Schwarzenberg herceg vetett véget, aki 1848. november 21-én lett Ausztria miniszterelnöke, és többek közt a flotta megerősítését is célul tűzte ki.

A flottát erősítésére elsősorban külföldről akartak 5-7 hadihajót, 3-4 gőzöst és 2-3 fregattot vásárolni. Bár 1848 tavaszán-nyarán több terv is született helyi kereskedelmi hajók felfegyverzésére, e terveket rendre elvetették¹¹⁵. Schwarzenberg Angliából, illetve Törökországból és Egyiptomból akart új hadihajókat beszerezni. Érdekes módon a diplomáciai küldetést mindkét régióban egy-egy magyar vezette: északon a Bandiera-ügy óta Angliában élő gróf Károlyi László, aki a miniszterelnök kérésére vállalta e feladatot¹¹⁶, délen pedig Gyűjtő Károly korvettkapitány¹¹⁷. Végül egyik országtól sem sikerült hadihajókat vásárolni, csak 1849 végén Angliától egy kis, polgári csavargőzöst, kísérleti célokra¹¹⁸.

Károlynak volt egy másik küldetése is, amit viszont sikerrel teljesített: új parancsnokot kellett keresnie a haditengerészet számára. A langyos angliai és hollandiai fogadtatás után Dániában sikerült a célját elérnie. Dánia belefáradt a poroszokkal való háborúba Schleswigért és Holsteinért, ezért jó kapcsolatokat keresett Ausztriával, hogy visszaállíthassa a status quo-t. Februárban a dánok felajánlották az egyik legjobb tengerészüket, Hans Birch von Dahlerup¹¹⁹ commodorét, akit hamarosan kineveztek a cs. kir. haditengerészet altengernagyává. Dahlerup egyáltalán nem örült ennek a megbízatásnak, és csak a dán haditengerészeti miniszter rábeszélésére vállalta.

Martinit februárban leváltották és megtették nápolyi követnek, Dahlerup megérkezéséig ideiglenes parancsnokká ismét Gyulayt nevezték ki. A Szárd Királyság 1849. március 20-án, két nappal az új főparancsnok Polába érkezése előtt szegte meg az Ausztriával kötött tűzszünetet, de a háború roppant hamar véget ért, 23-án Radetzky Novaránál tönkverte a szárd csapatokat. A győzelmet követően április közepén Dahlerup újjászervezte Velence blokádját. Július 2-án sor került a történelem első légitámadására, a hajók fedélzetéről ballonokkal engedték föl az Uchatius tüzértiszt által feltalált időzített bombákat, de a támadás nem sok kárt okozott.

¹¹⁴ Benko 1848-1849. 143-144. o.

¹¹⁵ Benko 1848-1849. 334-349. o.

¹¹⁶ Károlyi László érintve volt a Baldiserotto-ügyben, ezért 1844-ben Angliába ment, ahol a Royal Navy szolgálatába állt és 1845-1847 között megkerülte a Földet. 1849 után ismét osztrák szolgálatba állt, igéretes pályafutásának 1852-ben, 27 éves korában vetett véget a halál.. Benko 1848-1849. 480-494. o.

¹¹⁷ Benko 1848-1849. 500-502. o. Gyűjtő, aki ekkor már korvettkapitány volt, 1849 februárjában Alexandriában tárgyalta 3-4 gőzös és 2-3 fregatt megvételéről, de március 2-án Abbász pasa, az alexandriai helytartó megtiltotta a hajók eladását.

¹¹⁸ Benko 1848-1849. 635. o.

¹¹⁹ Hans Birch von Dahlerup (1790-1872) 1801-ben került a dán haditengerészethez, ahol 1847-ben commodore (a nyugati haditengerészetekben a sorhajókapitány és az ellentengernagy közti rang, kisebb hajórajok parancsnoka) rangot ért el. 1851 áprilisa és 1851 augusztusa között ellentengernagyként a cs. kir. haditengerészet főparancsnoka volt. 1864-ben, a dán-osztrák háború miatt, végleg nyugalomba vonult.

A velencei vezetés április-májusban tárgyalásokat folytatott az osztrákokkal, majd ezek eredménytelensége után, mint egyetlen természetes szövetségesehez, Magyarországhoz fordult. Júniusban velencei-magyar szerződés született a magyar hadsereg és a velencei flotta együttműködéséről, ez azonban papíron maradt¹²⁰. Velence helyzete a nyár folyamán egyre rosszabbodott, júliustól már a szárazföld felől is nehéz ostromlővegekkel lőtték, ráadásul felütötte a fejét a kolera. A lakosság egyre fokozódó nyomására és a magyar szabadságharc bukásának a hírére augusztus 22-én Velence végül kapitulált, a forradalom vezetői egy francia hadihajó fedélzetén távoztak a városból. A flotta 28-án feloldotta a város blokádját.

1848-49 eseményei teljes mértékben feltárták a cs. kir. haditengerészet gyöngeségét: a lojalitás hiányát és a rendelkezésre álló hadihajók elégtelenségét, melynek következtében nem tudták megakadályozni Trieszt blokádját és a tengerpart gyakorlatilag teljesen védtelen maradt. Nem lehetett többé elodázni a haditengerészet radikális reformját, Ausztriának gyökeresen szakítania kellett a múlt szegénységi flottapolitikájával és le kellett zárnia az „osztrák-velencei” flotta fél évszázados korszakát. A jövődől fejlesztés két fő alapelve szinte magától adódott: germanizálás és korszerű, ütőképés hadihajók beszerzése. Az, hogy a flotta reformját végre is hajtották, és Ausztria a valódi tengeri hatalmak sorába emelkedett, két embernek volt köszönhető, Dahlerupnak és mindenekelőtt Miksa főhercegnek, Ferenc József ambiciózus öccsének, a későbbi főparancsnoknak.

Az újjászületés, 1850-1859

Miután sem az osztrák, sem a velencei fél nem vesztett egyetlen hajót sem, a teljes flotta ismét Ausztria birtokába került. Dahlerup véleménye azonban lesújtó volt a hajókról, legnagyobb részüket nem tartotta alkalmasnak további szolgálatra¹²¹. A haditengerészet rossz anyagi-technikai helyzetét orvoslandó Dahlerup kérte, hogy hozzanak létre egy bizottságot, amely elkészíti a flotta fejlesztésének hosszú távú programját. Ez a bizottság 1850 márciusában össze is ült Bécsben; Bruck kereskedelmi miniszter és három altábornagy mellett egy haditengerész tagja volt, Dahlerup. Ki is dolgoztak egy tervet, mely az elkövetkező 12-16 évre 6 sorhajó, 10 fregatt, 6 korvett, 24 gőzös, 6 brigg, 6 sóner és 36 ágyúnaszád építését írta elő. A tervet április 12-én Ferenc József jóváhagyta és szentesítése folytán flottatörvény lett belőle. A hajóépítés finanszírozására az évi 1,5 milliós rendes költségvetés mellé összesen 18 millió Ft rendkívüli juttatást biztosítottak. A terv célja az volt, hogy a cs. kir. flotta ereje megegyezzen az itáliai flották egyesített erejével.¹²² Természetesen ekkor még vitorlás sorhajókról és fregattokról volt szó, de hát a 60 éves Dahlerup semmivel sem volt konzervatívabb, mint más hasonló korú haditengerész. A technika fejlődése miatt a törvényt később módosítani kellett.

¹²⁰ *Waldapfel Eszter*: A független magyar külpolitika 1848-1849. Budapest, 1962. 236-239. o.

¹²¹ *Dahlerup*: i. m. II. 3-6. o.

¹²² *Bilzer, Franz Ferdinand*: KAISER. Linienschiff und Kasemattschiff der k. (u.) k. Kriegsmarine In: MGH 1985/4 (a továbbiakban *Bilzer*) 113. o.

A flottaterv megszületése mellett más fontos események is történtek a flotta életében 1850-ben. Ferenc József bevezette a német vezényleti nyelvet és a haditengerészet főparancsnoksága Polába költözött. A hadihajógyártást a megbízhatatlan Velence helyett Triesztben szervezték meg¹²³ és még 1849-ben ide került a már német tannyelvűvé váló haditengerészeti akadémia is. A flotta germanizálása nem ment egyik napról a másikra, sok szláv tiszt nem beszélt németül, a dalmát hegyekben sorozott legénység pedig sem németül, sem olaszul nem tudott. Hatalmas problémák voltak a fegyelemmel is, nem csak a legénységével, hanem a Skandináviából jött tisztekével is¹²⁴. A németesítés egyik látványos része az olasz nevű hajók átkeresztelése volt, de a tisztikar és a legénység esetében nem lehetett ilyen gyorsan látványos eredményeket produkálni. Ráadásul az osztrák haditengerészetnek 1848-52 között a német haditengerészet is konkurrenciát jelentett, mert az osztrák-német tisztek egy részét elcsábította, és ez tovább nehezítette a németesítés folyamatát¹²⁵.

Dahlerup sohasem lelkesedett különösebben az osztrák szolgálatért, de miután 1851-ben Ferdinánd Miksa főherceg, Ferenc József 19 éves öccse a haditengerészethez került, főparancsnoki tisztét is veszélyben érezte, és ezért úgy döntött, inkább megváltik tőle, mintsem megvárja, míg Miksa átveszi a helyét¹²⁶. A főparancsnok ismét egy altábornagy, Franz von Wimpffen gróf¹²⁷ lett. Mindenki, így Wimpffen is tudta, hogy megbízatása ideiglenes jellegű, csak addig tart, amíg Miksa főherceg elég gyakorlatot szerez a főparancsnoki tiszt betöltéséhez.

Wimpffennek a haditengerészet szempontjából két szerencsés tulajdonsága volt: ki tudta választani a legmegfelelőbb munkatársakat, és a haditengerészet németesítésére vonatkozó utasításokat betű szerint, lelkiismeret-furdalás nélkül végrehajtotta. Adjutánsának az egyik legtehetségesebb tengerészt, Bernhardt von Wüllerstorff-Urbair-t választotta ki, aki egyben tudós matematikus és geográfus is volt. Wimpffen, kívülállóként, sokkal könnyebben el tudta távolítani azokat a lojális olaszokat és szlávokat a tisztikarból és a flotta adminisztrációjából, akik nem tudtak megfelelően németül. Sikeres tevékenysége nyomán 1854-re a haditengerészet nemzetiségi karaktere gyökeresen megváltozott. 1848 előtt olasz többségű tisztikar irányított olaszul olasz többségű legénységet, ekkor viszont már, akárcsak a hadseregben, német többségű tisztikar irányított németül egy döntő többségében nem német legénységet.

Az első években úgy tűnt, nem sok minden valósul meg az 1850-es flottatörvényből, vagy legalábbis semmiképp sem az előírt határidőre és nem az előírt összegből. A Dahlerup által inspirált terv már keletkezésekor elavultnak számított, a korszerű csavargőzösök ára pedig jóval meghaladta a vitorlásokét. A flotta gyarapodott, de nem a

¹²³ A következő két évtizedben a Tonello fivérek trieszti hajógyára, a Navale Adriatico volt a legfontosabb hadihajóépítő üzem.

¹²⁴ *Sondhaus*: i. m. 164-165. o.

¹²⁵ *Sondhaus*., *Lawrence*: Mitteleuropa zur See? Austria and the German Navy Question, 1848-1852. In: *Central European History*. 1987. 131-144. o.

¹²⁶ *Dahlerup*: i. m. II. 206-212., 264. o.

¹²⁷ Gróf Franz von Wimpffen (1797-1870) altábornagy 1850-1851-ben a tengerpart kormányzója, 1851 augusztus és 1854 szeptember között altengernagyként a flotta ideiglenes főparancsnoka volt. 1859-ben a solferinói csatában a balszárnyat vezette, 1861-ben vonult nyugalomba.

megfelelő ütemben; 1848-hoz képest megnőtt ugyan az ereje, de a többi flottához viszonyítva, a technikai lemaradás miatt, valójában tovább csökkent. 1850-ben szolgálatba állították a NOVARA, 1853-ban SCHWARZENBERG vitorlás fregattokat, 1850-ben pedig két lapátkerekes gőzhajó épült. 1851-ben Wimpffen leállította a további lapátkerekes gőzhajók építését, mivel azokat már korszerűtlennek ítélte¹²⁸. A cs. kir. haditengerészet 1854-ben kapta meg első csavarhajtású hadihajóját, az Angliában épült RADETZKY fregattot. Ezt a hajót, a később jól bevált módszer szerint, prototípusként használták, és két testvérhajója épült Triesztben, már Miksa főparancsnoksága alatt. A haditengerészet nagy hiányossága volt ugyanakkor, hogy továbbra sem rendelkezett sorhajókkal, pedig a törvény X. pontja előírta egy sorhajó építésének a megkezdését még 1850-ben¹²⁹. A KAISER sorhajót csak 1856-ban kezdték el építeni, és mire 1859-61-ben véglegesen szolgálatba állt, a páncélos hajók megjelenése miatt már korszerűtlenné is vált. Több hagyományos sorhajó nem is épült többé a Habsburg birodalomban.¹³⁰

Wimpffen három főparancsnoki éve békében és nyugalomban telt el, amit az elődei nem mondhattak el magukról. Néhány hajó különféle küldetésén kívül¹³¹ a flotta aktivitása 1853-ig az Adriára korlátozódott. 1853-ban egy hajóraj déladriai demonstrációjával fejezte ki Ausztria a nemtetszését Montenegró török megszállása miatt. Az 1853 nyarán kezdődött orosz-török ellenségeskedés miatt, egy évtized óta először, ismét osztrák hajóraj jelent meg a Földközi-tenger keleti medencéjében. Ez év nyarán esett meg a flotta történetének egyik, magyar vonatkozásból érdekes epizódja, a „Koszta-affér”, amikor a magyar emigráns, Koszta Márton miatt egy osztrák hadihajó összeütközésbe került az Egyesült Államok egy hadihajójával¹³². Ausztria még a dunai fejedelemségek megszállása előtt, 1854 májusában egy hajórajt küldött a háborús zónába, 1855-ben már 4 fregatt, 4 korvett és 2 gőzös őrzőrajt küldött a Földközi-tenger keleti részén, egészen a krími háború végéig.

Ferenc József 1854 szeptemberében ellentengernaggyá léptette elő 22 éves öccsét, Miksát¹³³ és kinevezte a haditengerészet főparancsnokává. Miksa, aki tehetségesebb volt bátyjánál, ambícióit immár a haditengerészet főparancsnokaként élhette ki. Miksa sosem

¹²⁸ *Sondhaus*: i. m. 175. o.

¹²⁹ *Bilzer*: i. m. 113. o.

¹³⁰ *Bilzer*: i. m. 140. o. ÖSTERREICH néven tervezték egy 100 ágyús sorhajó építését, de a tervet végül 1861-ben elvetették.

¹³¹ 1849-1850-ben a MARIANNA gőzhajó Tuniszban járt gróf Hadik Béla korvettkapitány parancsnoksága alatt, a VENUS fregatt ugyanekkor a Földközi-tengeren Ludwig von Fautz korvettkapitány parancsnoksága alatt. 1850-ben előbb a CAROLINA korvett az Északi-tengeren, majd a MONTECUCCOLI briggt Máltán járt, mindkét hajó Károlyi László fregattkapitány parancsnoksága alatt. 1851-ben a VENUS fregatt a Nyugat-Indiákon, 1853-ban a NOVARA fregatt Angliában járt, Fautz parancsnoksága alatt.

¹³² *Sondhaus*., *Lawrence*: Die Koszta-Affaire: Eine österreichisch-amerikanische Konfrontation in Smyrna 1853. In: MGH 1986/4. 153-157. o. A Szmírnában állomásozó osztrák HUSSAR briggt tisztjei közül egyet kocsmái verekezésben megöltek. Az osztrákok az eset miatt elfogták Koszta Márton volt honvédtisztet és a briggre vitték. Koszta ekkor már több éve az Egyesült Államokban élt és nem sokkal az eset előtt érkezett Szmírnába. A kikötőben álló amerikai ST. LOUIS korvett parancsnoka Koszta elengedését követelte. Az osztrákok ezt visszaautasították, mire Ingraham kapitány szétlövéllyel fenyegette meg őket. Végül az osztrák konzul közbelépésére Kosztát elengedték.

¹³³ Ferdinánd Miksa főherceg (1832-1867), Ferenc József öccse, 1851-ben került a haditengerészethez, melynek 1854 szeptembere és 1864 januárja között főparancsnoka volt. 1864-1867-ben Mexikó császára. 1867-ben megfosztották trónjától és kivégezték.

engedelmeskedett a felső hatóságoknak – a haditengerészet 1856 végéig formailag a hadsereg főparancsnokság (Armeoberkommando) alá volt rendelve¹³⁴ – hanem azokat megkerülve, mindig egyenesen a császárhoz ment. Ferenc József pedig, amíg egyedural-

kodóként tehetett, szabad kezet adott öccsének, főleg amikor a flottaépítési program pénzügyeiről volt szó.

Miksa még 1854-ben utasítást adott egy sorhajó építésére Polában és a RADEZKY mintájára két csavargőzös fregattéra Triesztben, valamint, minden félelmet félretéve, a velencei Arzenálban két gőzkorvetre. Miksa nem csak hajóépítésre költött nagy összegeket, hanem a flotta parti létesítményeire is. Polában újabb szárazdokkot építtetett, majd 1856-ban lerakták az alapkövét a polai arzenálnak. 1857-ben a trieszti vasútépítés miatt a haditengerészeti akadémia új helyre, Fiuméba költözött.

A flotta nagy kiadásait nem fedezte a flottatörvényben megállapított összeg, különösen a 1,5 milliós működési költség volt kevés, mert azt még vitorlásokra szabták, viszont a gőzhajók üzeme a magas szénköltség miatt jóval többbe került. Miután Ferenc József szabad kezet adott öccsének, a haditengerészet költségvetése évi 5 millió forint fölé emelkedett¹³⁵.

Mindezek mellett 1856-ban az altengernaggyá előlépett Miksának sikerült keresztülvinnie a haditengerészet adminisztrációjának reformját. Az 1857. pénzügyi évtől a haditengerészet önállóvá vált és pénzügyileg függetlenedett a hadseregtől¹³⁶. Miután a flottának külön költségvetése lett, a hadsereg vezetői nem mondhatták többé, hogy a haditengerészet tőlük veszi el a pénzt.

1856-ban Miksát a haditengerészet önállósításán kívül még egy ambiciózus terv foglalkoztatta. A cs. kir. haditengerészet fennállása óta még egyetlen osztrák hajó sem került meg a Földet. Erre a nagy vállalkozásra kedvenc hajóját, a NOVARA fregattot szemelte ki, az expedíció parancsnokául pedig Wüllerstorf-Urbair-t, a tudós tengerészt. Az út előkészületeként a külügyminisztérium biztosította a hajó semlegességének nemzetközi elfogadottságát, amire később szükség is lett, mert a NOVARA útjába beleesett az 1859-es háború. A fregatt keleti irányban került meg a Földet, 1857. április 30-a és 1859. augusztus 30-a között¹³⁷.

A NOVARA indulása előtt egy hónappal, Radetzky nyugalomba vonulása után, Ferenc József Miksát Veneto és Lombardia kormányzójává nevezte ki. Miksa nem adta fel a haditengerészet főparancsnoki tisztét, fel-alá utazott Milánó és Trieszt között. Helyetteseként Triesztben Anton von Bourguignon ellentengernagyot hagyta.¹³⁸

¹³⁴ *Wagner, Walter*: Die obersten Behörden der k.u.k. Kriegsmarine 1856-1918. Wien, 1961. (a továbbiakban: *Wagner*) 3-4. o.

¹³⁵ *Schmidt-Brentano, Antonio*: Die Armee in Österreich: Militär, Staat und Gesellschaft 1848-1867. Boppard am Rhein, 1975. (a továbbiakban: *Schmidt-Brentano*) 127. o.

¹³⁶ *Wagner*: i. m. 4-5. o.

¹³⁷ A NOVARA útjának főbb állomásai a következők voltak: Madeira, Brazília, Dél-Afrika, Ceylon, a Nikobar-szigetek (egykori osztrák gyarmat), Szingapur, a Fülöp-szigetek, Dél-Kína, a Mariana-, a Karolina- és a Salamon-szigetek, Ausztrália, Új-Zéland, Chile, végül a Horn-fok. *Scherzer, Karl*: Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859. Wien, 1864-1866.

¹³⁸ *Wagner*: i. m. 10-15. o.

Milánóban Miksát hidegen fogadták. Hamarosan liberális reformokat javasolt a helyzet javítására, ám Bécsben szinte mindenki az abszolutizmus és a bürokratikus centralizmus mindenhatóságában hitt, ezért a reformokból nem lett semmi. Gyulayval, az itáliai hadsereg főparancsnokával is sikerült összetűznie, végül, nagy öröme, 1859 tavaszán visszatérhetett a haditengerészethez.

1858-ban, több év halogatás után, Ferenc József végül felülvizsgálta és módosította a flottatörvényt. Az új rendelkezés szerint a 6 sorhajónak, a fregattoknak és a korvetteknek már csavargőzőként kellett megépülniük. A korvettek tervezett száma 6 maradt, a fregattok számát 10-ről 12-re emelték. A briggeket, sónerokat és ágyúnaszádokat törölték a tervekől. Helyettük partvédelmi célokra 12 csavarhajítású ágyúnaszádot kellett építeni¹³⁹. 1858 végén Ausztria 3 gőzfregattal (RADETZKY, DONAU, ADRIA) 2 gőzkorvettel (ERZHERZOG FRIEDRICH, DANDOLO), és 3 csavargőzős ágyúnaszáddal rendelkezett. A KAISER sorhajó teste hiába készült el, a gépe nem érkezett meg Angliából. Az osztrák ipar ekkor még nem tudott nagy hajógépeket előállítani, ezért a haditengerészet nagyban függött idegen országoktól, főként Angliától¹⁴⁰.

1857-ben indult az Északi és a Balti-tengerre az első, csak csavaros hajókból, két fregattból és egy korvetből álló osztrák hajóraj. Az utazás fő célja a gyakorlatozás mellett a krími háború utáni diplomáciai elszigeteltségből való kitörés volt. A hajók kiköttek Dániában, Svédországban és Hamburgban, de egyetlen orosz, angol vagy francia kikötő sem nyílt meg előttük. 1858 nyarán kiújult a török-montenegrói háború, aminek következtében erős török flottakötélék jelent meg a déli Adrián. A török flotta mellett az angolok, a franciák és az oroszok is megfigyelő hajókat küldtek a térségbe, válaszul Ausztria szintén felvonult egy erős köteléssel. Időközben, amíg a francia és az osztrák hajók farkasszemet néztek egymással, 1858 májusában III. Napóleon aláírta Cavourral a titkos plombieres-i szerződést, melyben – Nizza és Savoya átadásáért cserében – katonai segítséget ígért Ausztria ellen.

A háború előestéjén a flottára fontos feladat hárult, katonák ezreit kellett Triesztből Velencébe szállítani, amihez a Lloyd több gőzöt is kénytelen volt igénybe venni. Februártól a flotta hajóit Pólában koncentrálták, Miksa pedig kétféle haditervet dolgozott ki. Az egyiket arra az esetre, ha a Szárd Királyság egyedül szállna hadba, ekkor mindenáron csatát akart vállalni, bízva a győzelemben, míg a francia hadbalépés esetén kizárólag a partvédelemre kívánt összpontosítani¹⁴¹.

Tavasszal Ausztria, erejében bízva és Piemont provokálására, megindította a háborút. Április 28-án, két nappal azután, hogy a piemontiak visszautasították az osztrák ultimátumot, Miksa átvette a flotta parancsnokságát. Május 3-án Franciaország is belépett a háborúba és két hét múlva erős francia flotta jelent meg az Adrián. A franciák hadba lépése értelmetlenné tette a döntő ütközetre vonatkozó tervet és a partvédelem került előtérbe. A legjobb hajókat Pólában gyűjtötték össze, a többi pedig a dalmát partvidék különböző pontjain foglalt el védelmi pozíciót. Június 2-án az egyesült

¹³⁹ *Sondhaus*: i. m. 188. o.

¹⁴⁰ *Bilzer*: i. m. 118. o.

¹⁴¹ *Sondhaus*: i. m. 190. o.

francia-piemonti flotta blokád alá vette Velencét, július elején pedig elfoglalták Lussin szigetét, amely egy későbbi partraszállás bázisa lett volna. Időközben a háború eldőlt a szárazföldön, Ausztria vereséget szenvedett Magentánál (június 4.) és Solferinónál (június 24.), a porosz mozgósítás hírére pedig III. Napóleon gyorsan fegyverszünetet kötött Ferenc Józseffel Villafrancában (július 11.). Szövetséges nélkül Cavour nem folytathatta tovább a háborút; kompromisszumos béke született, Piemont megkapta Lombardiát, míg Veneto osztrák kézen maradt. Itáliában azonban a háború nyomán visszafordíthatatlan folyamatok indultak el, amelyek eredményként új hatalom jelent meg 1861-ben az Adria nyugati partján, az Olasz Királyság.

A cs. kir. haditengerészet egyetlen sikeres akciót könyvelhetett el a háború folyamán, amikor elfogtak egy francia kereskedelmi hajót és Zára kikötőjébe vitték. Egy francia gőzfregatt megjelent ugyan a kikötő előtt és visszakövetelte a hajót, de a parti ütegek és két lapátkerékes gőzhajó együttes tüze visszavonulásra készítette. Ezen az apró eseményen kívül azonban az osztrák hadihajók nem láttak küzdelmet, a flotta drága, újonnan épült csavargőzösei Póla kikötőjében horgonyoztak. Póla megtámadásától tartva Miksa már a gépek nélkül álló KAISER sorhajó elsüllyesztését tervezte¹⁴², amikor véget ért a háború.

A haditengerészet és Miksa szerencséjére, mintegy gyógyírként a flotta igen gyenge háborús teljesítményére, épp egy hónappal a békekötés után, hazaérkezett föld körüli útjáról a NOVARA. Triesztben hatalmas pompával és demonstratív flottafelvonulással fogadták a fregattot. Az ünnepség feledtetni kívánta a háborús kudarcot és a flotta meggyengült morálját volt hivatva erősíteni. A NOVARA legendássá váló útja valóban jó hatással volt a haditengerészetre, amely nagyobb publicitást kapott, nőtt a népszerűsége és a tengertől távol eső területek fiataljai is kedvet kaptak a tengeri szolgálatra.

Az 1850-1859 között eltelt időszak több fontos változást hozott a cs. kir. haditengerészet történetében. Megszűnt a tisztkarban az olaszok dominanciája, helyüket túlnyomó részt osztrák-német tisztek vették át. A flotta, most már legfelsőbb akaratból, a flottatörvény segítségével, megindult a növekedés és a korszerűsödés útján és a hadseregtől is sikerült függetlenné válnia. Miksa személyében a haditengerészethez olyan parancsnok lett, akinek ambíciói, képességei, és főleg lehetőségei minden addigi parancsnokéit messze meghaladták. Ugyanakkor a pénzügyi korlátok miatt a flottaprogramnak csak a töredékét sikerült végrehajtani és súlyos teherként nehezedett a tisztkarra a flotta dicstelen szereplése az elmúlt háborúban. A következő évek kihívásaival azonban Miksa sikeresen nézett szembe és főparancsnokságának következő öt esztendeje a haditengerészet történetének egyik legragyogóbb, legdinamikusabban fejlődő korszaka volt. Ám mindezek ellenére a tisztkar frusztrációja véglegesen csak a lissai győzelmet követően oldódott fel.

¹⁴² *Bilzer*: i. m. 118. o.

*Kettős kihívás:
az olasz egység és a haditengerészet technikai forradalma, 1859-1864.*

Az 1859-es itáliai háború kudarca után Miksa rájött, hogy a haditengerészetet úgy védelmezheti meg legjobban a belső ellenfeleitől, ha offenzívát indít a flotta növeléséért. Meg sem várva kritikusaiknak első támadását, nagy és erős, Ausztria hatalmi állásához méltó flotta felállítását javasolta Ferenc Józsefnek. Ám küzdelmét megnehezítették az abszolutizmus végetértével bekövetkezett politikai változások és a páncélos hajók megjelenésével ugrásszerűen megnövekvő hajóépítési költségek. Ebben a harcban legnagyobb „szövetségese” éppen Ausztria ádáz ellensége, az egyesült Olaszország fenyegető tengeri hatalma lett.

Az 1859-es vereség után politikai reformok kezdődtek Ausztriában. Kezdetben csak az abszolutizmus rendszerét jelképező személyek egy részét menesztették, majd 1860 márciusában a birodalmi tanácsot kiegészítették a tartományok néhány tucat képviselőjével. Az 1860. október 20-án kiadott Októberi Diploma helyreállította az országgyűléseket és a tartományi gyűléseket, a pénzügyeket pedig a birodalmi tanács hatáskörébe utalta. Az igazán nagy csapást a Februári Pátens (1861. február 26.) jelentette Miksa törekvéseire, ugyanis ezután a törvényhozó testületté formált birodalmi tanács döntött a haditengerészet költségvetéséről (is). Miksa ezidáig mentesült a parlamentáris kontroll alól, de ezentúl a birodalmi tanács nem éppen haditengerészeti párti többségének restriktív szándékaival is meg kellett küzdenie.

Az 1859-60-as esztendő nem volt túl szerencsés a haditengerészet számára. Ferenc József elutasította öccse javaslatát a flotta növeléséről és törölte a tervezett második sorhajó építését¹⁴³. 1860-ban a flotta támogatójának számító Karl von Bruck pénzügyminiszter a kirobbant pénzügyi botrány miatt öngyilkos lett; utóda, Ignaz von Plenert, a haditengerészet egyik legádázabb ellenségének bizonyult. Az 1861-es évre mindössze 5 millió forintot javasolt a flottának, ami az előző évi költségvetésnek csak a felét tette ki¹⁴⁴. Miksa a miniszter javaslatára egy pamflettel válaszolt, amelyben a birodalmi tanács hazafias érzéseire apellált a flotta költségvetésének megállapításakor¹⁴⁵. Hamarosan előhozakodott a saját, 14,8 millió forintos előterjesztésével, de végül a haditengerészet 1861-es költségvetése 7,4 millió forint lett¹⁴⁶.

1861. március 17-én Viktor Emánuel felvette az Olaszország királya címet, és ezzel véget ért az Itália egyesítéséért folytatott küzdelem első, s egyben legfontosabb felvonása, már csak Veneto és Róma nem tartozott az új állam fennhatósága alá. Április elején hivatalosan is megalakult a királyi olasz haditengerészet és Cavour kérésére a torinói parlament 20 millió lírát (8 millió Ft) szavazott meg új hajók építésére és Ancona

¹⁴³ *Bilzer*: i. m. 140. o. ÖSTERREICH néven egy 100 ágyús sorhajó megrendelését tervezték az Egyesült Államok egyik hajógyárában.

¹⁴⁴ *Sondhaus*: i. m. 207. o.

¹⁴⁵ *Ferdinand Max*: Erlautende Bemerkungen zum Budget der kais. Kriegs-Marine. Trieste, 1860.

¹⁴⁶ *Schmidt-Brentano*: i. m. 127. o.

hadikikötővé való kiépítésére¹⁴⁷. Olaszország nem csak Ausztriától tartott, hanem a Bourbon Spanyolországtól is, ezért kezdett feszített ütemű flottafejlesztésbe Cavour, és akkora flottát igyekezett létrehozni, amely egy időben tud szembeszállni a spanyol és az osztrák flottával. Hamarosan világossá vált, Ausztria és Spanyolország nem készül egyesült akcióval Olaszország ellen, de az olaszok továbbra is fokozottan fejlesztették a haditengerészetüket, ugyanis egyre erősödött az irredentizmus, mely nem csak Venetót és Rómát, hanem Isztriát és Dalmáciát is a királysághoz akarta csatolni. Olaszország, mely Európa negyedik legerősebb hadiflottájával rendelkezett, egyre komolyabb fenyegetést jelentett Ausztria számára, mert a Habsburg birodalmat az olasz politika teljesen el akarta zárni a tengertől.

Az olasz egység kivívásával pontosan egybeesett a haditengerészeti technika forradalmi átalakulása, a páncélos hadihajók megjelenése. 1859-ben bocsátották vízre a világ első, igazán használható páncélos hadihajóját, a francia GLOIRE-t. Az angolok nem késlekedtek a válasszal, és hamarosan ők is megépítették első páncélosukat, a WARRIOR-t. Megjelenésük egy csapásra korszerűtlenné tette a fahajókat és egy-két éven belül már tucatszámra épültek a páncélos hadihajók a világ különböző hajógyáraiban. Minden, magát valamire tartó flotta megszakította fahajóépítési programját és páncélosokat kezdett építeni, vagy ha erre technikailag nem volt képes, akkor külföldről rendelt. Ám mindez drasztikus költségnövekedéssel járt együtt, egy páncélos hajó ára kétszerese-háromszorosa volt egy hasonló méretű fahajóénak.

1860 késő őszen, a Nápolyi Királyság összeomlása után megjelent egy névtelen pamflet, amelyet az irodalom Miksának tulajdonít¹⁴⁸. A szerző az olasz veszélyre hívta fel a figyelmet, és Dalmáciát Ausztria „Achilles-sarkának” nevezte. Az olasz flotta fenyegetésének elhárítására erős osztrák haditengerészetet javasolt, melynek költségeire 30 millió forint megszavazását tartotta szükségesnek. Ha esetleg nem is maga Miksa volt a szerző, az írást minden bizonnyal ő sugallta, mert annyira egybevágott törekvéseivel. Miksa ebben az időben dolgozta ki véglegesen flottaprogramját, és november végén pályafutásának egyik legkockázatosabb lépésére szánta el magát: még mielőtt a birodalmi tanács jóváhagyta volna a flottaprogramot, válaszként az olaszok Franciaországtól rendelt két páncélosára, személyesen két páncélos fregatt építését rendelte el a cs. kir. flotta számára.

Ferenc József 1861. február 5-én hagyta jóvá öccse lépését, de a páncélos hajók építése számos problémát vetett fel, melyek a terv kivitelezhetőségét komolyan veszélyeztették. A forint mélyrepülése miatt Ausztria nem fordulhatott külföldi hajógyárhoz, mint az olaszok, a hajókat hazai bázison kellett megépíteni. A hajók megtervezése a zseniális, de még tapasztalatlan Josef von Romako feladata lett, a fa hajótestek megépítését a trieszti Navale Adriatico hajógyára bízták. Ausztria, szerencséjére, ekkor már rendelkezett két olyan gépgyárral, amelyek alkalmasak voltak nagy hajógépek előállítására. A legnagyobb gondot a páncéllemezek beszerzése jelentette, végül erre is találtak hazai vállalkozót, de kis kapacitása miatt a páncélzat egy

¹⁴⁷ La Marina Militare Nel Suo Primo Secolo Di Vita, 1861-1961. Roma, 1961. (a továbbiakban: La Marina) 12. o.

¹⁴⁸ Die österreichische Marine. Pola, 1860. 14., 34. o.

részét, kalandos úton, Franciaországból kellett átcsempészni¹⁴⁹. Végül a tervet sikerült végrehajtani: 1862-ben szolgálatba állt a flotta első két páncélosa, a SALAMANDER és a DRACHE, építési költségük egyenként 2,3 millió forintra rúgott.

Miksa tudta, ha folytatni akarja a páncélosok építését, a jövőben még nagyobb költségvetést kell biztosítania a flottának. 1861 áprilisában összeült a csonka birodalmi tanács, amelyből hiányoztak Magyarország, Horvátország és Velence követei. Miksa személyesen nem képviselhette a flottát a tanács előtt, ezért Wüllerstorffot bízta meg, hogy próbáljon minél több pénzt megszavaztatni, de a tanács Plenert pénzügyminiszter 6 milliós javaslatát fogadta el¹⁵⁰. Nem sokkal ezután érkezett meg a hír, hogy Olaszország két újabb páncélost rendelt, ezúttal az Egyesült Államokból. Miksa ekkor 3 újabb páncélos fregatt építését, továbbá a NOVARA és a SCHWARZENBERG gőzfregattá alakítását javasolta, 9,1 millió forintért, de a tervet Schmerling miniszterelnök és a pénzügyminiszter elutasította. A császár azonban közbelépett, és október 20-án megparancsolta a terv végrehajtását¹⁵¹.

A császári közbelépés visszaütött a haditengerészetre: a flotta és a haditengerészeti adminisztráció élén egyaránt álló főherceg nem illett már az új rendszerbe, melyben a hadsereg immár a felelős hadügyminiszter alá volt rendelve, ezért sokan távozását követelték. Miksa fontolgatta, hogy lemond, de attól tartott, hogy ez esetben a flotta fejlesztése félbeszakad. Végül a helyzetet úgy oldották meg, hogy 1862 januárjában létrehoztak egy új minisztériumot, a flottáért és a kereskedelmi tengerészetért felelős Tengerészeti Minisztériumot (Marineministerium), amely 1865-ig állt fenn¹⁵², Miksa ezután formálisan csak a flotta tevékenységét irányította.

A flotta fejlesztésének kérdése az új minisztériummal nem oldódott meg, ezért Degenfeld hadügyminiszter 1862 februárjában speciális bizottság létrehozását javasolta, hogy az döntsön a flotta jövőbeli szerepéről és fejlesztési irányáról. A 11 tagú bizottságban Wickenburg tengerészeti miniszteren kívül két ember képviselte a haditengerészetet¹⁵³. A következő hetekben Ausztriában parázs vita robbant ki a partvédelmi és a nyílt tengeri hadiflotta hívei között. A partvédelmi tábor vezére, Karl Möring, pamfletet adott ki Miksa tengerészeti elképzelései ellen¹⁵⁴. Ebben az erősen flottaellenes légkörben ült össze a bizottság március 15-16-án és végül 6:5 arányban a flotta további fejlesztése mellett döntött¹⁵⁵. Nem sokkal ezután érkezett meg a hampton

¹⁴⁹ A gépeket a trieszti Stabilimento Tecnico Triestinótól rendelték, de a fiumei Whitehead-féle gyár is képes volt már nagy hajógépek előállítására. A páncéllemezek egy részét a stájerországi Zeltwegben lévő hengerműben készítették, a lemezek másik részét Franciaországból csempészték, amerikai hajókon.

¹⁵⁰ *Schmidt-Brentano, Antonio*: Österreichs Weg zur Seemacht. In: Mitteilungen des österreichischen Staatsarchives. Wien, 1977. 135-136. o.

¹⁵¹ 1862-1864 között megépült a KAISER MAX, a DON JUAN D'AUSTRIA és a PRINZ EUGEN páncélos fregatt.

¹⁵² *Wagner*: i. m. 29-32. o.

¹⁵³ A bizottság tagja volt a Dániából visszahívott Dahlerup altengernagy, és Alphons Wissak ellentengernagy.

¹⁵⁴ *Möring, Karl*: Zur Marine-Frage. Wien, 1862. Möring – aki a parti erődítések híve volt – vezette a páncélos-program ellenzékét és a nagyobb számú fahajók páncélosokkal szembeni fölényét hangsúlyozta.

¹⁵⁵ *Sondhaus*: i. m. 216-217. o.

roads-i ütközet híre¹⁵⁶, és ezután már senki sem kételkedhetett a páncélos hajók szükségességében. Nem kis részben ennek köszönhetően a haditengerészet 1862. évi költségvetése rekordnagyságot, 17,2 millió forintot¹⁵⁷ ért el. Ám a VIRGINIA és a MONITOR harcának híre Olaszországban is hasonló hatást váltott ki és a torinói kormány még feszítettebb ütemű flottaépítési programba kezdett.

Olaszország 1863-ban már egy 14 páncélosból – közöttük egy toronyhajóból – álló flottát tervezett, melyek közül csak 4 épült volna hazai üzemben, a többi Franciaországban és Angliában. A hatalmas pénzügyi terheket azonban az olaszok sem bírták, és 1864-ben gátat szabtak a haditengerészet túlköltekezésének. Végül Olaszország 1866-ig 12 páncélos hajót állított szolgálatba, Ausztria 7-et¹⁵⁸.

Az 1862-es költségvetés hatalmas győzelem volt Miksa számára, de egyben az utolsó győzelem is. 1863-ban a tervezett újabb három páncélos fregatt helyett csak kettőre adott pénzt a költségvetés, és a KAISER sorhajó páncélozásának tervét is elvetették¹⁵⁹. Miksa, hogy javítsa a haditengerészet viszonyát Béccsel, a hajóépítésen kívül minden területen visszafogta a költekezést. Kevés hajót állított szolgálatba, és az 1862-63-as görög válság idején Tegetthoff által vezetett kis hajórajon¹⁶⁰ kívül nem küldött hadihajókat az Adrián kívülre.

Miksa új forrásokat igyekezett szerezni a páncélosprogram finanszírozására, ezért 1862 novemberében tárgyalásokat kezdtek egy angol fegyverkereskedővel néhány páncéloszatlan osztrák hadihajó eladásáról a Konföderáció részére. A hajók árából egy újabb páncélos fregattot lehetett volna építeni, de végül az üzlet nem jött létre¹⁶¹. 1863-64 telén Anglia három, a Konföderáció részére épülő, ám annak közlő veresége miatt eladatlaná vált páncélost ajánlott fel Ausztriának, de a túl magas vételár miatt, hiába lelkesedett Miksa a tervért, végül egyet sem vásároltak meg.

A parlamentáris intézmények behozatala megnehezítette a főhercegek életét. A hatvanas évek elején Ferenc József kénytelen volt az uralkodóház tagjait sorra elmozdítani a valódi hatalmat jelentő pozíciókból és belátható időn belül ez a sors várt volna Miksára is. A császár öccse, mint nagy költekező, nem volt túlságosan népszerű a birodalmi tanács szemében, ezért nem számíthatott újabb, felelős pozícióra. A Habsburg birodalmon belül minden lehetőség megszűnt Miksa számára, hogy ambícióinak és rangjának megfelelő hivatalt kapjon, ezért egy külföldi trón elfoglalása jelentette

¹⁵⁶ 1862. március 8-án a Konföderáció VIRGINIA nevű páncélosa megtámadta az északiak hajóit, egy fregattot elsüllyesztett, egyet pedig ronccsá lőtt. Másnap az északiak MONITOR nevű páncélosával ütközött meg, mely elől kénytelen volt visszavonulni. A VIRGINIA és a MONITOR párharca volt az első páncélos csata a tengeren.

¹⁵⁷ *Sondhaus*: i. m. 219. o.

¹⁵⁸ *Gabriele, Mariano*: La politica navale italiana dall'unità alla vigilia di Lissa. Milano, 1958. 268-269. o. Az olaszok hivatalosan kb. 63,5 millió forintnyi összeget költöttek a haditengerészetre 1861-1865-ben, míg Ausztria kb. 52,7 millió forintot. Az olaszok azonban ezt a keretet valószínűleg még 30 millióval túllépték, míg az osztrákok csak néhány százezerrel.

¹⁵⁹ *Bilzer*: i. m. 120. o.

¹⁶⁰ *Tegetthoff, Wilhelm von*: Aus Wilhelm von Tegetthoff's Nachlass. Wien, 1882. A könyv Tegetthoff ekkor íródott leveleit közli.

¹⁶¹ *Sondhaus*., *Lawrence*: Die österreichische Kriegsmarine und der amerikanische Sezessionskrieg 1861-1865. In: MGH 1987/3. 82-83. o.

számára az egyetlen esélyt a vágyaihoz és méltóságához illő élethez. Már 1861 októberében elkezdődtek a tárgyalások a mexikói trón elfoglalásáról, közben egy ideig a görög királysággal kacérkodott, végül 1863-ban egy mexikói küldöttség formálisan is felajánlotta a koronát. Miksa úgy érezte, addigi tevékenysége biztosította a flotta jövőjét, ezért 1864 januárjában lemondott a haditengerészet főparancsnoki tisztéről, és április 10-én aláírta a miramari szerződést, melyben a mexikói császári címért cserében lemondott esetleges ausztriai trónigényéről. Április 14-én a NOVARA fedélzetén elindult Mexikó felé, ahol három év múlva császársága a kivégzésével véget ért.¹⁶²

Ferdinánd Miksa a cs. kir. haditengerészet egyik legnagyobb formátumú parancsnoka volt, aki modernizálta és ütőképessé tette a flottát. Tehetségét és személyiségének dinamizmusát latba vetve egy évtizeden át küzdött azért, hogy Ausztria erős másodrendű tengeri hatalommá váljon, amely hathatósan meg tudja védeni érdekeit az Adrián és a Földközi-tenger keleti medencéjében. 1866-ig neki köszönhetően 7 páncélos fregatt, 1 sorhajó, 5 gőzfregatt és 2 gőzkorvett épült, tehát a flottaterv közel került a teljes megvalósuláshoz. Munkájának gyümölcseit, a lissai győzelmet és a haditengerészet nemzetközi elismerését, amire nagyon vágyott, nem érthette meg főparancsnokként, de ha nem vitte volna keresztül páncélosprogramját, Ausztria történelme másként alakult volna.

Tűzkeresztség és dicsőség: Helgoland és Lissa

Miksa távozása után a főparancsnoki poszt négy évig üresen maradt, mivel nem találtak alkalmas embert a betöltésére. A haditengerészet nagy szerencséjére Miksának hamarosan méltó utódja akadt, aki, ha nem is hivatalosan, de mindenki által elismerten a birodalom első számú tengerésze lett: Wilhelm von Tegetthoff¹⁶³.

A flotta tűzkeresztségének ideje hamarabb eljött, mint sokan gondolták. Schleswig és Holstein miatt 1864. január 16-án kitört a porosz-osztrák-dán háború. A dánok blokád alá vették a német kikötőket, ami ellen a poroszok nem tudtak semmit tenni, mivel nagyságrendekkel gyengébb flottával rendelkeztek. Ausztria februárban szárazföldi csapatokat küldött a dánok ellen, és mint a Német Szövetség egyetlen, jelentős flottával rendelkező tagjának, Bécsnek kellett a tengeri hadszíntéren helytállnia.

Az Északi-tengerre küldendő flottával kapcsolatban több probléma is felmerült. A tisztikar morálja az 1859-es háború frusztráló hatása óta mélyponton volt, a legénység képzettsége, a gyakorlást szolgáló utak számának csökkenése miatt, alacsony színvonalon állt. A vállalkozásra alkalmas parancsnok megtalálása sem volt könnyű, végül Wüllerstorff ellentengernagyot nevezték ki, aki inkább volt tudós, mint gyakorlati

¹⁶² Miksa uralma csak addig volt úgy-ahogy szilárdnak tekinthető, amíg francia csapatok tartózkodtak Mexikóban. A franciák kivonulása után a Benito Juárez volt elnök által vezetett felkelők Queretaróban elfogták Miksát, majd bíróság elé állították, és két tábornokával együtt kivégezték.

¹⁶³ Wilhelm von Tegetthoff (1827-1871) a stájerországi Marburgban született, 1841-ben lett a haditengerészeti akadémia tanulója. 1845-től kadét, 1852-ben sorhajóhadnagy, 1857-ben korvettkapitány, ekkor expedíciót vezetett a Vörös-tengerre. 1859-1860-ban részt vett Miksa braziliai útján, 1861-ben sorhajókapitánnyá nevezték ki. 1862-63-ban a görög vizekre vezényelt hajóraj parancsnoka volt. 1864-ben, a helgolandi ütközet után ellentengernaggyá nevezték ki, 1866-ban pedig, a győztes lissai csata után altengernaggyá. 1868 márciustól 1871 ápriliséig a haditengerészet főparancsnoka volt.

katona.¹⁶⁴ A helyzetet bonyolította, hogy olasz támadástól ugyan nem kellett ekkor tartani, de Nagy-Britannia a dánok oldalán állt, még ha semleges is maradt, és megfenyegette Ausztriát, hogy flottát küld az Adriára, ha Ausztria flottát küld Dánia ellen. Noha mindenki tudta, hogy ez csak blöff, Anglia komoly akadályokat gördíthetett a flotta északi útja elé.

Wüllerstorff Tegetthoff sorhajókapitányt előreküldte a SCHWARZENBERG és a RADEZKY gőzfregattokkal, meg a SEEHUND ágyúnaszáddal. Tegetthoff áprilisban ért Anglia partjaihoz, ahol engedélyezték, hogy szemet vegyen fel, de a SEEHUND egy angol révkalauz „hibájából” zátonyra futott és súlyosan megrongálódott. Tegetthoff ezután csak a két fregattal folytatta útját Cuxhaven felé, ahová május elején érkezett meg. Mind a dánok, mind a poroszok a Balti-tengeren gyűjtötték össze flottájuk zömét, így mindössze két dán fregatt és egy korvett tartotta fenn Hamburg blokádját, viszont a poroszok is csak három apró ágyúnaszáddal csatlakoztak a két osztrák fregatthoz.

1864. május 9-én Tegetthoff megtámadta a Helgoland mellett álló dán hajókat, a JYLLAND, a NILS JUEL fregattokat és a HEIMDAL korvettet. Több órás tűzpárbaj alakult ki, és a korszerűbb dán tüzérség találataitól mindkét osztrák fregatt erősen megrongálódott, Tegetthoff vezérhajója, a SCHWARZENBERG ki is gyulladt, de mindvégig viszonzta a tüzet. A jórészt olaszokból álló legénység nagy bátorságot tanúsított az ütközet folyamán. A csata késő délután ért véget, miután egyik fél sem vesztett egy hajót sem. Az ütközet végeztével a dánok észak felé vonultak vissza, Tegetthoff visszatért Cuxhavenbe. A győzelmet mindkét fél magának tulajdonította¹⁶⁵.

Wüllerstorff időközben sokáig húzta Polában a hajók felszerelését és indulását. Végül áprilisban hagyta el az Adriát, a KAISER sorhajóval, az ERZHERZOG FRIEDRICH korvettel és a DON JUAN D'AUSTRIA páncélos fregattal. Különböző problémák miatt a flotta csak igen lassan haladt, még Cherburg kikötőjében érte őket a helgolandi ütközet híre, s mire csatlakoztak Tegetthoff két fregattjához, a háború gyakorlatilag véget ért.

Bécsben a késlekedésért Wüllerstorffot tették felelőssé és 1864 végén nyugállományba helyezték. Tegetthoff karrierje ellenben hatalmas lökést kapott, a császár a helgolandi csatát követő napon ellentengernaggyá léptette elő és 1865-ben ő lett az aktív hajóraj parancsnoka. Jóllehet a helgolandi ütközet nem volt sem döntő, sem dicsőséges, Tegetthoff lett a flotta hőse, egy olyan időszakban, amikor nagy szükség volt hősökre. Helgoland megmutatta, hogy az új osztrák haditengerészet, az osztrák tisztek által irányított olasz és dalmát legénység, képes megállni a helyét a harcban.

Az 1864. október 30-i bécsi békekötés lezárta a dán háborút, 1865 augusztusában Gasteinben Ausztria és Poroszország megosztozott a két hercegségen, Ausztriának jutott Holstein, Poroszországnak Schleswig, a két ország viszonya azonban megromlott, és hamarosan a német kérdés bismarcki megoldása került előtérbe. A dán háború után Ausztria 1866 tavaszáig állomásoztatott egy hajót a német vizeken, és még a porosz-

¹⁶⁴ Fautz és Wissak, a flotta másik két ellentengernagya gyakorlatilag alig szolgált tengeren, életük során mindig adminisztratív pozíciókat töltöttek be.

¹⁶⁵ Paschen, D.: Der blutige Tag von Helgoland. In: *Marine Rundschau*, 1939./4. 472-476. o. Az osztrákok 37, a dánok 14 halottat vesztek, az angolok is dán győzelemnek ítélték a csatát.

osztrák együttműködésből fakadóan, két legújabb páncélosa számára Krupp ágyúkat rendelt, de azokat a poroszok már nem szállították le¹⁶⁶.

A haditengerészet adminisztrációjában 1864-65-ben jelentős változások következtek be. Három nappal Miksa főherceg elindulása után maga Burger tengerészeti miniszter kérte a minisztérium megszüntetését. A minisztérium de facto 1865 januárjában, hivatalosan júliusban szűnt meg. A kereskedelmi tengerészetet a kereskedelmi minisztérium alá rendelték, a haditengerészetet pedig a hadügyminisztérium alá, ahol létrehozta egy haditengerészeti osztályt (Marinesektion). A haditengerészet teljes különállása a hadseregtől, három év után, ezzel a lépéssel megszűnt¹⁶⁷. A főparancsnoki poszt továbbra is betöltetlen maradt, de Ferenc József egy új tisztséget, a flottainspektorit (Marine-Truppen- und Flotteninspektor) kreált unokatestvérének, Lipót főhercegnek. Az abszolút hozzá nem értő Lipót több kárt okozott, mint hasznot, tevékenysége csak feszültséget keltett a tisztek különböző csoportjai között. Nagy súly fektetett Tegetthoff háttérbe szorítására és saját kegyeltjeit léptette sorban elő¹⁶⁸.

Ausztria, miután 1859-ben megkezdődtek a Szuezi-csatorna munkálatai, expedíciót szándékozott küldeni a Távols-Keletre, hogy utat törjön az Osztrák Lloyd majdani kereskedelmi tevékenysége számára. Az expedíciót 1866 tavaszára tervezték, parancsnokául Tegetthoffot szemelték ki. Végül a porosz és az olasz háború egyre fenyegetőbb közelsége miatt az expedíciót törölték, mert Ausztriának az Adrián volt szüksége a hajókra és legjobb tengerészeire¹⁶⁹.

1866. április 8-án Berlinben aláírták a porosz-olasz szövetséget és többé nem volt kétséges, hogy a háború hamarosan ki fog törni. Az év első hónapjaiban Tegetthoff idegesen várta a döntést Bécsből, hogy a flottát állítsa-e hadilábra, vagy a távol-keleti expedícióra készüljön. Végül április 30-án megjött a parancs a flotta harckészültségbe helyezésére¹⁷⁰. Tegetthoff minden hajót Polában gyűjtött össze; két legújabb páncélosát az elmaradt porosz szállítás miatt kénytelen volt korszerűtlen ágyúkkal ellátni. Legnagyobb gondja az olasz flotta nyomasztó, több mint kétszeres túlereje volt¹⁷¹. A készülődés során a nagyobb fahajók orrát és oldalát horgonyláncokból és vasúti sínekből álló páncélzattal erősítette meg, ám igazából nem ebben, hanem a legénység és a tisztikar helytállásában bízott, mint ahogyan azt egy levelében írta: „a fa palánkok mögött vasszívek dobognak”¹⁷².

1866. június 14-én Poroszország hadat üzent Ausztriának, június 20-án pedig Olaszország is, miután a megegyezésre hajló La Marmorát a szélsőségesen irredenta

¹⁶⁶Először a KAISER MAX páncélost, majd az ERZHERZOG FRIEDRICH korvetet. A porosz szállítások elmaradása miatt a flotta két legújabb páncélosát csak korszerűtlen ágyúkkal tudták felszerelni.

¹⁶⁷Wagner: i. m. 49-51., 54-55. o.

¹⁶⁸Höbel: i. m. 732. o.

¹⁶⁹Schöndorfer, Ulrich: Wilhelm von Tegetthoff. Wien, 1958. 38-39. o.

¹⁷⁰Tegetthoff Sternecknek, 1866. március 24. In: Sterneck, Maximilian Daublebsky von: Erinnerungen aus den Jahren 1847 bis 1897. Wien, 1901. (a továbbiakban: Sterneck) 140-141. o. E könyv Tegetthoff sok érdekes és fontos levelét tartalmazza.

¹⁷¹Az olasz flotta 12 páncélosból, 1 sorhajóból, 7 fregattból, 3 korvetből és 3 ágyúnaszádból állt, fedélzetükön 292 vontcsövű és 423 simacsövű löveggel. Ezzel szemben az osztrák flottában 7 páncélos, 1 sorhajó, 5 fregatt, egy korvet és 9 ágyúnaszád volt, fedélzetükön 120 vontcsövű és 410 simacsövű löveggel.

¹⁷²Tegetthoff Lutteroth bárónőnek, 1866. június In: Sterneck: i. m. 143. o.

Ricasoli követte a miniszterelnöki székben. Albrecht főherceg június 24-én Custozzánál megverte a szedett-vedett olasz hadsereget, de mindezt feledtette a porosz háborút eldöntő katasztrofális königgrätzi vereség július 3-án. Ugyanekkor Olaszország a tengeren akarta kiköszörülni a Custozzánál elszenvedett csorbát.

Az olasz hadüzenet után Tegetthoff azt a parancsot kapta, hogy maradjon Pola közelében egy esetleges Velence, vagy Trieszt elleni támadás elhárítására. Custozza után immár szabad kezet kapott az olasz flotta előcsalogatására. Június 27-én, miután hírért vette Persano tengernagy és az olasz flotta Anconába érkezésének, felvonult a kikötő előtt, az olaszok azonban nem futottak ki. Ám ez az akció mégsem volt eredménytelen, a fiatal olasz tiszteket frusztrálta Persano határozatlansága, hiszen a sajtó már hetek óta azt sulykolta beléjük, hogy lesöprik az osztrák flottát a tenger színéről, és mégis, amikor megjelent a gyengébb osztrák flotta, ők gyáván a kikötőben maradtak¹⁷³.

Königgrätz után világossá vált, a háború hamarosan véget fog érni, ezért Olaszország sürgősen területeket akart foglalni Venetón kívül Tirolban, Isztriában és Dalmáciában, hogy minél előnyösebb pozícióból tudjon a háború után hozzá csatolandó területekről tárgyalni.¹⁷⁴ Az Isztria és Dalmácia felé irányuló akciókban a flottának döntő szerepe volt, ezért Depretis tengerészeti miniszter folyamatosan sürgette Persanót a flotta kifutására. Persano öt napra elhagyta ugyan Anconát, de vissza is tért oda. Késlekedésének oka az volt, hogy meg akarta várni a flotta Angliából érkező új toronyhajóját, az AFFONDATOREt. Végül Depretis személyesen utazott Anconába és azonnali indulást parancsolt Persanónak. Miután az új hajó megérkezett, július 16-án a 34 hajóból álló olasz flotta, köztük 12 páncélos, kifutott Anconából. Persano vezérhajójának a RÈ D'ITALIA páncélos fregattot választotta. Az olasz flotta célja Lissa szigete volt, az Adria egyik kulcsfontosságú stratégiai pontja¹⁷⁵. Július 18-án ért Persano a sziget alá és lövetni kezdte a rajta lévő erődítményt, majd a lövetést másnap is folytatta. Embereket azonban nem akart partra tenni, mert tartott az osztrák flotta megjelenésétől.

Július 19-én érkezett meg Polába Lissa lövetésének híre, ugyanekkor Bécsből is érkezett táviratilag egy parancs, amely a flotta Polában tartására szólított fel. Tegetthoff a bécsi táviratra ügyet sem vetett, 19-én dél-

után mind a 27 hajójával, köztük 7 páncélossal, kifutott Lissa felé.¹⁷⁶ Út közben hajóit három ék alakú rajba állította fel¹⁷⁷, az első ék a hét páncélosból állt, élén a

¹⁷³ *Lumbroso, Alberto*: La battaglia di Lissa. Roma, 1910. 87-94. o. A legénység és a fiatalabb tisztek örömmujongásban törtek ki, mikor meglátták az osztrák flottát, mert revansot akartak venni Custozzáért. Amikor megtudták, hogy nem támadnak, sokan sírni kezdtek, mások meg a földhöz csapott sapkájukon tapostak dühükben.

¹⁷⁴ Kidolgozták Trieszt és Isztria tenger felőli inváziójának a tervét, amelynek egyik feltétele az osztrák flotta megsemmisítése volt, ugyanakkor Garibaldi szabadcsapatai megszállták volna Dél-Tirolt. Ausztria egyébként, a semlegességért cserében, már a háború előtt felajánlotta Olaszországnak Velencét és Venetót.

¹⁷⁵ Lissa (ma Lastovo) egyenlő távolságra, 200-250 km-re helyezkedik el Polától és Anconától. A szigeten az angolok építették az első erődöket, a napóleoni háborúk idején, majd az osztrákok tovább erősítették azokat. 1866-ban 100 ágyú és 2000 katona állomásozott Lissán.

¹⁷⁶ *Fleischer*: i. m. 186-190. o.

zászlóshajóval, a FERDINAND MAX-al, a második ék öt fregattból és egy korvetből, élén a KAISER sorhajóval, a harmadik ék hét ágyúaszázból, mellettük négy avizóhajó és két sóner egészítette ki a flottát. Július 20-án reggel ködös, szeles, rossz időben érte el az osztrák flotta Lissát. Persano, amikor meglátta az osztrák hajókat, állítólag azt mondta: „Íme, a halászok!”¹⁷⁸ Az olasz tengernagy két vonalban állította fel hajóit a sziget és az osztrák flotta között, az egyik vonalat a páncélosok, a másikat a fahajók alkották. Persano ekkor hatalmas hibát követett el, ugyanis átszállt az AFFONDATORÉra, miközben a tengernagy lobogója a RÈ D'ITALIÁN maradt; következésképpen a csata idején az egész flotta azt hitte, hogy a tengernagy az utóbbi hajón tartózkodik.

Tegetthoff, amint elérték az olasz flottát, azonnal támadást parancsolt¹⁷⁹. Az olaszok páncéloshajókban mutatkozó fölényét ellensúlyozandó, fahajóit is bevetette az ütközetben, míg az olasz fahajók biztos távolságból figyelték a csatát. Az olasz páncélosok vonalát áttörte Tegetthoff páncélosokból álló éke, majd hamarosan a KAISER által vezetett fahajóké is és az ütközet kaotikus kavargássá vált. A hajók tüzésége nem túl sok kárt tett egymásban, pedig kölcsönösen legalább 4000–4000 lövést adtak le. Az olaszoknak jobb ágyúik voltak, de sokkal rosszabbul lőttek, míg az osztrák lövedékek nem sokat ártottak a páncélos hajóknak. A legtöbb kárt osztrák részről a KAISER sorhajó szenvedte el, amely az olasz tüzerek fő célpontjává vált.

Tegetthoff tüzéségének gyengeségét kosolósos taktikával akarta kompenzálni. A KAISER megrohanta a RÈ DI PORTOGALLO páncélos fregattot, de ferdén ütközött neki, és nem tett semmilyen kárt benne. Az osztrák sorhajót az AFFONDATORE akarta meglékelni, de egy osztrák sortűz után, ami a hajó egyik ágyútornyát megbénította, Persano, a tisztek legnagyobb megdöbbenésére a sikeresnek induló roham abbahagyását parancsolta¹⁸⁰. A sikertelen kosolási kísérletek után, a nagy kavarodásban Tegetthoff tengernagy hajójának végül sikerült oldalról megrohanni és meglékelni a kormányozhatatlanná vált RÈ D'ITALIÁT és az olasz hajó percekben belül elsüllyedt.

A tengernagy hajó elvesztése, és az a tény, hogy több órában nem sikerült egy osztrák hajót, még egy fahajót sem elsüllyeszteni, nagyban demoralizálta az olaszokat, és visszavonultak Ancona felé. Az olasz flotta még egy páncélost vesztett, a

¹⁷⁷ Max von Rottauscher sorhajózászlós így emlékszik vissza: „Hirtelen egymás után kezdtek kibomlani a három ékalakzat felvételét elrendelő jelzőzászlók, és utunkat ebben a formációban folytattuk. Az első ék a hét páncélosból állt, élén a FERDINAND MAX-szal, a második a KAISER sorhajó által vezetett fregattokból, a harmadik a hét ágyúaszázból, egyik a másikban, olyan mint egy egy vassal bevont falövedék. Pontos és tömör, néhány pillanat alatt képes végrehajtani a szükséges mozdulatokat, majd átvágni magát az ellenséges flottán teljes sebességgel.” Idézi: *Basch-Ritter*: i. m. 70. o.

¹⁷⁸ *Basch-Ritter*: i. m. 70. o. „Ecco i pescatori!”

¹⁷⁹ Ismét Rottauschert idézzük: „A tengernagy hajó jelezte: »A hajó harcra kész!«. Minden hajó visszajelzett: »A hajó harcra kész!«, ezután a páncélosoknak jelzett: »Az ellenséget lerohanni és elsüllyeszteni!«... A riadókürtök harsogtak. Először innen-onnan hallottunk egyet, azután egyre többet, mind hangosabban, ahogy a FERDINAND MAX-ról elterjedt és végighullámszórt az egész flottán, végül már minden hajón fűjták. ... Még egyszer jelzett a FERDINAND MAX, a »kell« szót. Ez a »Lissánál győzni kell« első szava volt. (a német eredetiben) De ugyanekkor a szél elfordult jobbra, és a párafüggöny felemelkedett. Lissa és az ellenséges flotta előttünk volt. A tengernagy hajó jelzőmatrózainak nem maradt több idejük befejezni a mondatot.” Idézi: *Basch-Ritter*: i. m. 70. o.

¹⁸⁰ Az AFFONDATORE tisztjeinek kihallgatási jegyzőkönyvei. In: *Fleischer*: i. m. 390–404. o.

PALESTRÓt, amely a találatok következtében kigyulladt és felrobbant. Néhány nap múlva az olasz flotta újabb veszteséget könyvelhetett el: az „elsüllyeszthetetlen” AFFONDATORE egy vihar következtében Ancona kikötőjében elsüllyedt. Az olasz embervesztések egy nagyságrenddel múlták felül az osztrákokét, 38 ellenében 612 halottat vesztek¹⁸¹.

A hazatérő Persano hatalmas győzelmet jelentett, az olasz és a nyugat-európai sajtó napokig az olaszok diadaláról és az óriási osztrák veszteségekről cikkezett¹⁸², ám hamarosan kiderült, hogy ezekből egy szó sem igaz. Tegetthoff, amikor értesült a KAISER sorhajó állítólagos elsüllyesztéséről, fogadást rendezett a Triesztben tartózkodó külföldi megfigyelőknek és újságíróknak a hajó fedélzetén, a hír csattanós cáfolataként. Jellemző azonban Tegetthoff és Bécs viszonyára, hogy másnap távirat érkezett a fővárosból, melyben a fogadás teljes költségét Tegetthoffra hárították, és csak hosszas huzavona után fizette ki azt a kincstár¹⁸³.

A csata másnapján Ferenc József Tegetthoffot altengernaggyá léptette elő, és a Mária Terézia rendet adományozta neki. Lissa után 243 tiszt, valamint 432 altiszt és matróz kapott valamilyen kitüntetést¹⁸⁴. A kitüntetések ellenére Tegetthoff tudta, hogy a győzelmet leginkább a szerencsének köszönhethe¹⁸⁵. Az olaszok a kudarc ellenére tovább akarták folytatni a háborút, de hamarosan rá kellett döbbeniük, hogy az északi hadszíntérről átvezényelt katonákkal megerősített osztrák hadsereggel nem tudnak szembeszállni, ezért augusztus 12-én Cormonsban fegyverszünetet, október 3-án pedig Bécsben békét kötöttek. Olaszország megkapta Velencét és Veneto tartományt, de semmi többet.

1867-ben Persano tengernagyot, aki egyben szenátor is volt, egy szenátorokból álló bíróság elé állították. A bíróság nagy többséggel bűnösnek mondta ki a tengernagyot, ezért megfosztották rangjától és nyugdíjától, de a király később a nyugdíját visszaadta neki. Az ütközetben résztvevő Albini altengernagyot és Vacca ellentengernagyot kényszernyugdíjazták.

A lissai győzelem édes ízébe Tegetthoff és a flotta számára hamarosan egyre több keserűség vegyült. Augusztus 13-án Tegetthoff nagy flottaparádét rendezett Triesztben, melyen azonban Ferenc József visszautasította a részvételt. Ugyanekkor mindenki azt várta, hogy Tegetthoffot kinevezik a flotta főparancsnokává, de a poszt továbbra is betöltetlen maradt. Tegetthoff egyre szkeptikusabb lett a haditengerészet jövőjét illetően, nem is alaptalanul. A lissai csata paradox módon nem elősegítőjévé, hanem kerékkötőjévé vált a flotta további fejlesztésének: Bécsben úgy vélték a flotta már elég erős, ezért szükségtelen tovább erősíteni. Jellemző módon Tegetthoff 1868 márciusában nem a lissai győzelem, hanem az 1867-ben kivégzett Miksa hamvainak sikeres

¹⁸¹ *Fleischer*: i. m. 228. o. Az osztrák halottak nagy része a KAISER legénységének volt a tagja.

¹⁸² *Fleischer*: i. m. 340. o. Az olaszok szerint az osztrákok 1 sorhajót, 1 fregattot, 1 korvetet, 2 ágyúnaszádót és 2100 halottat veszítettek. Az újságok szerint a KAISER fedélzetén 1200 tiroli mesterlövész volt, akik mind a vízbe vesztek, sapkáik pedig a tenger színén úszkáltak a csata után.

¹⁸³ *Basch-Ritter*: i. m. 72. o.

¹⁸⁴ *Fleischer*: i. m. 332-336. o.

¹⁸⁵ Tegetthoff Lutteroth bárónőnek 1866. július 22. In: *Sterneck*: i. m. 149-150. o. „Az egész egy káosz volt, *mélée* a szó legteljesebb értelmében. ... csoda, hogy egyetlen hajót sem veszítettünk.”

hazahozatala után lett végül a haditengerészet főparancsnoka. 1871-ben bekövetkezett halála után a haditengerészet közel két évtizedig a tespedés állóvizébe merült, és korszerűség tekintetében ismét alaposan lemaradt riválisai, így Olaszország flottája mögött.

A történészek általában hajlamosak alulértékelni a lissai csata jelentőségét, mindössze egy már eldöntött háború jelentéktelen ütközeteként tartják számon. Ám figyelmen kívül hagyják, hogy az olasz politika célja nem Velence megszerzése, hanem a teljes osztrák tengerpart elfoglalása volt. Bismarck és III. Napóleon nem nézte jó szemmel az olaszok terjeszkedését, de ez messze nem jelenti azt, hogy egy esetleges olasz tengeri győzelem, mely a tengerparti területek kulcsát jelenti, és az azt követő területfoglalás esetén ténylegesen be is avatkoztak volna, mint ahogyan 1859-1861-ben sem tették. Egy olasz tengeri győzelem esetében Ausztria könnyen elveszthette volna tengerpartjának jó részét, vagy akár az egészet is, és ennek beláthatatlan következményei lettek volna a Habsburg birodalom további történetére. Ausztria elsősorban Miksa főherceg tűzön-vízen keresztül vitt flottaprogramjának köszönhetően, hogy Olaszország nem tudta hatalmát megkérdőjelezni az Adrián. 1866 júliusában a haditengerészet legádázabb ellenségei sem cserélték volna el a költséges páncélos hajókat egy olcsó partvédelmi flottára.

Lissa a tengeri csaták történetében előkelő helyet foglal el, általánosan elfogadott vélemény szerint a Trafalgar és Csuzima közé eső száz éves időszak legjelentősebb tengeri ütközete, ráadásul ez volt a világon az első, amely páncélos flották között zajlott. Lissa a haditengerészeti taktika fejlődésére is nagy hatással volt, ugyanis a tűzérés hatástalansága miatt alkalmazott kosolós módszer szakmai körökben több évtizedes vitát váltott ki a tűzérés és a kosolás hívei közt, az utóbbi módszer hirdetői minduntalan Tegetthoff sikeres műveletére hivatkoztak. A lissai csata mind a mai napig ott szerepel a világ összes haditengerészeti akadémiájának tananyagában.

*

A cs. kir. haditengerészet történetének első hét évtizede, különösen az 1850. előtti időszak, nem volt felhőtlen a flotta számára. Ausztria tradicionálisan szárazföldi állam volt, és a flotta szinte történelmi gyökerek nélkül alakult meg 1786-ban. Létének első időszakát az alulfinanszírozottság, sőt időnként a teljes megszüntetés veszélye jellemezte, miközben a felső politikai vezetés a legjobb esetben is közömbös volt irányában. E nemtörődömség következtében 1848-ig a flotta gyakorlatilag velencei irányítás alatt állt, ráadásul elégtelen anyagi eszközeivel többé-kevésbé alkalmatlan volt feladatainak ellátására. A politikusok helyett, sőt gyakran ellenükben, a haditengerészet fejlesztéséért a legtöbbet az uralkodóház tagjai, Károly, Frigyes és Miksa főherceg, valamint egyes katonák, mint Schwarzenberg, Nugent vagy Degenfeld tették. A flotta igazi fejlődésnek csak Miksa főparancsnoksága alatt indult, aki egy évtized alatt harmadrendűből erős másodrendű tengeri hatalommá tette Ausztriát. Művét Tegetthoff lissai győzelme koronázta meg, mely fél évszázadra elhárította az olasz veszélyt a birodalom tengerparti területei felől, és biztosította Ausztria hatalmát az Adria felett.

FÜGGELÉK

I.

A cs. kir. haditengerészet parancsnokai és főparancsnokai, 1786-1871.

George Simpson (1786 nyara – 1797 október)
James Ernest Williams (1797 november – 1798 február)
Andrea Querini gróf (1798 február – 1802 január)
Joseph L'Espine gróf (1802 január – 1805 augusztus)
Silvestro Dandolo gróf (ideiglenes, 1805 augusztus – december)
Joseph L'Espine gróf (ideiglenes, 1806 január – 1807 április; kinevezett, 1807 április – 1810 január; ideiglenes, 1813 augusztus – 1814 július)
August de Conninck (1814 július – 1824 március)
Amilcaro Paulucci márki (1824 március – 1844 augusztus)
Frigyes főherceg (1844 augusztus – 1847 október)
Silvestro Dandolo gróf (ideiglenes, 1847 október – november)
Anton von Martini (1847 november – 1848 március)
Gyulay Ferenc gróf (ideiglenes, 1848 március – szeptember)
Anton von Martini (1848 szeptember – 1849 február)
Gyulay Ferenc gróf (ideiglenes, 1849 február – március)
Hans Birch von Dahlerup (1849 március – 1851 augusztus)
Franz von Wimpffen gróf (1851 augusztus – 1854 szeptember)
Ferdinánd Miksa főherceg (1854 szeptember – 1864 január)
 betöltetlen (1864 január – 1868 március)
Wilhelm von Tegetthoff (1868 március – 1871 április)

II.

A cs. kir. haditengerészet vitorlás hadihajói, 1814-1853

<i>Sorhajók¹⁸⁶</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Tonnatartalom</i>	<i>Ágyúk száma</i>
BELLONA	1823	1831	1700 t	56
ITALIANO	1825	1835	1700 t	56

¹⁸⁶ Eredetileg 74 ágyús sorhajók voltak, amelyeket nehézfregattá alakítottak. Az ITALIANÓt nem szerelték fel teljesen, pályafutását célhajóként végezte.

<i>Fregattok</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Tonnatartalom</i>	<i>Ágyúk száma</i>
LIPSIA	1814	1826	1070 t	44
AUSTRIA	1815	1825	1070 t	44
AUGUSTA	1815	1825	1070 t	44
EBE	1821	1845	1070 t	44
MEDEA	1828	1841	1070 t	44
GUERRIERA ¹⁸⁷	1830	1851	1070 t	44
VENERE ¹⁸⁸	1832	1872	1070 t	44
BELLONA II	1842	1868	1260 t	50
NOVARA ¹⁸⁹	1850	1861	1520 t	54
SCHWARZENBERG ¹⁹⁰	1853	1861	1878 t	60

<i>Korvettek¹⁹¹</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Tonnatartalom</i>	<i>Ágyúk száma</i>
CAROLINA	1819	1832	810 t	24
ADRIA	1827	1852	450 t	25
VELOCE ¹⁹²	1827	1836	450 t	20
LIPSIA II ¹⁹³	1827	1859	450 t	20
ABBONDANZA ¹⁹⁴	1831	1833	430 t	18
CESAREA ¹⁹⁵	1833	1859	247 t	16
CAROLINA II	1833	1864	718 t	24
VELOCE II ¹⁹⁶	1834	1869	718 t	24
CLEMENZA ¹⁹⁷	1839	1893	594 t	20

¹⁸⁷ 1849-ben JUNÓra keresztelték át.

¹⁸⁸ 1849-ben VENUSra keresztelik át, 1857-től iskolahajó.

¹⁸⁹ Eredetileg MINERVA, 1861-1862-ben átalakították gőzfregattá.

¹⁹⁰ 1861-1862-ben átalakították gőzfregattá.

¹⁹¹ A cs. kir. haditengerészet korvettjei gyakran nem voltak nagyobbak egy briggnél, korvettnek csak három árbocuk miatt minősültek.

¹⁹² Az ugyanilyen nevű briggből alakították át.

¹⁹³ 1848-1849-ben velencei kézen volt, 1849-ben átkeresztelték LEIPZIG-ra.

¹⁹⁴ Elsüllyedt egy viharban.

¹⁹⁵ 1849-ben TITANIÁra keresztelték át.

¹⁹⁶ 1849-ben DIANÁra keresztelték át.

¹⁹⁷ 1849-ben MINERVÁra keresztelték át.

III.

A cs. kir. haditengerészet páncélozott és csavargözös hadihajói, 1853-1866

<i>Páncélosok</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Vízkeszorítás</i>	<i>Ágyúk száma</i>
DRACHE	1862	1875	2824 t	28
SALAMANDER	1862	1883	3027 t	28
KAISER MAX	1863	1873	3588 t	14
DON JUAN D'AUSTRIA	1863	1874	3588 t	32
PRINZ EUGEN	1863	1873	3588 t	14
FERDINAND MAX	1866	1886	5140 t	18
HABSBURG	1866	1886	5140 t	18

<i>Sorhajók</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Vízkeszorítás</i>	<i>Ágyúk száma</i>
KAISER ¹⁹⁸	1859	1893	5194 t	91

<i>Fregattok</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Vízkeszorítás</i>	<i>Ágyúk száma</i>
RADEZKY ¹⁹⁹	1854	1869	2198 t	31
ADRIA	1857	1868	2198 t	41
DONAU	1857	1871	2198 t	51
NOVARA	1862	1876	2497 t	53
SCHWARZENBERG	1862	1869	2656 t	48

<i>Korvettek</i>	<i>Szolgálatba állítva</i>	<i>Szolgálatból kivonva</i>	<i>Vízkeszorítás</i>	<i>Ágyúk száma</i>
ERZHERZOG FRIEDRICH	1857	1897	1570 t	22
DANDOLO	1859	1879	1594 t	22

¹⁹⁸ 1869-1874 között páncélozott kazamatahajóvá alakították át.

¹⁹⁹ Felrobbant a löszerraktára és elsüllyedt.