

KÖZLEMÉNYEK

KRÁMLI MIHÁLY

AZ „IMPLACABLE” KÍSÉRLET AZ ÖNÁLLÓ MAGYAR HADITENGERÉSZET FELÁLLÍTÁSÁRA 1848-BAN

Történelme során Magyarország neve – szárazföldi ország lévén – nem fonódott össze a tengerhajózással, s a magyart sem a világ tengerésznemzetei közt szokták emlegetni. Ez nem jelenti azt azonban, hogy az országnak semmiféle kapcsolata sem lett volna a tengerrel. A magyar uralkodók igen hamar, már a XI. század második felében felismerték a tenger jelentőségét, melyet jól példáznak László és Kálmán horvátországi és dalmáciai hódításai. Magyarország és a tenger között a kapcsot, ezeknek a hódításoknak az eredményeként, évszázadokon át Horvátország és Dalmácia jelentette. A két terület közül gazdag kereskedővárosainak köszönhetően Dalmáciának volt nagyobb súlya és jelentősége a tengeri kereskedelemben. A Velencével rivalizáló dalmát városok hajózásának védelmében – amikor a városok éppen magyar, és nem velencei kézen voltak – szükség volt tengeri hajóhadra. Tengeri flottával Magyarország az 1358-as zárai béke óta rendelkezett, miután a béke következményeként a magyar király elnyerte a fennhatóságot Dalmácia felett, egészen Raguzáig. Ez a flotta részt vett a genovaiakkal szövetségben a velenceiek ellen 1379-ben vívott győztes csatában. A hajóhad élén királyi tengernagy állt és valószínűleg néhány hajót már ágyúkkal is felszereltek. A magyar hajóhad több mint fél évszázadig úszott az Adrián, míg Zsigmond király 1414-ben, majd 1420-ban véglegesen el nem vesztette Dalmáciát. Ezt a flottát azonban – bár eddig magyar tengeri haderőről beszéltünk – szerencsésebb a magyar király fennhatósága alatt álló hajóhadnak nevezni, ugyanis a hajókat a dalmát városok szerelték fel, valamint ők adták a parancsnokokat és a legénységet is.

Négyszáz esztendőnél is több telt el az első magyar flotta elvesztése óta, mikor 1848-ban sor került az önálló magyar haditengerészet felállítására tett egyetlen újkori kísérletre. 1848-49 volt az a röpke történelmi pillanat, amikor Magyarországnak úgy volt esélye az önállóságra, hogy rendelkezett egy tengeri kikötővel, Fiumével, és reménykedett Dalmácia feletti régi fennhatóságának visszanyerésében. Az osztrák flotta szétesése védetlenül hagyta az Adriát, így a már létező magyar kereskedelmi tengerészet oltalmazására és a fiumei kikötőszolgálat ellátására az önálló hadügyben gondolkodó magyar kormányzat haditengerészet szervezésére kényszerült. Mindehhez hozzá kell tenni, hogy a magyar politikai vezetés, köztük Kossuth, mindvégig Dalmácia csatlakozásában reménykedett, és a Fiumében felszerelendő hajókat egy majdani, jóval nagyobb, dalmáciai flotta magjának tekintette. A magyar tengerpart 1848 augusztusi elvesztése gyakorlatilag véget vetett az első felelős minisztérium által szervezett haditengerészet ügyének, de egészen

1849 nyaráig történtek különböző kísérletek magyar hadihajók felszerelésére,¹ köztük a legsikeresebb a kormány egykori dalmáciai ügynöke, Ivan Bratic volt, neki sikerült egyedül egy hajót, a ZRÍNYI-t, ténylegesen felszerelnie 1849 tavaszán.

Dolgozatomban a felelős minisztérium által felállítani kívánt haditengerészet szervezésének történetét kísérlem meg bemutatni. Jelen írás keretein belül két okból nem tárgyalom a későbbi próbálkozásokat: véleményem szerint ezek nem kapcsolódnak szervesen a kormány által szervezett haditengerészethez, továbbá elemzésük önálló tanulmányt megérdemelne. Az 1848-as haditengerészet története a magyar történelem kicsiny, ám mindmáig feldolgozatlan szelete, létezése azonban bekerült a köztudatba.² Talán éppen ezért sem árt ennek a témának a feldolgozása, a valós tények bemutatása, mert a köztudatban ezzel kapcsolatban élő kép teljesen hamis. A történeti irodalomban több szerző is foglalkozott a haditengerészet kérdésével, közülük a legfontosabb Horváth Jenő, aki a témára vonatkozó dokumentumok egy részét az 1920-as években³ kiadta. Két oldalnál nagyobb terjedelmű összefoglalás a témáról nem jelent meg, a későbbi szerzők,⁴ Dezsényi Miklós és a diplomáciatörténeti szempontból vizsgálódó Waldapfel Eszter nem végeztek önálló kutatásokat, ismereteiket Horváth Jenő műveiből merítették.

A magyar haditengerészet szervezésének tárgyalása előtt szükségesnek tartom felvázolni az események történeti háttérét, ezért röviden szólni kívánok Fiuméről és Dalmáciáról, valamint a császári-királyi haditengerészetről.

Fiume és Dalmácia

Mária Terézia 1779. április 23-án Fiume vámmentes, szabad kikötőt és kerületét, mint „közvetlen testet”, a város jogait és belső közigazgatási rendszerét megtartva, Magyarországhoz csatolta. II. József 1786-ban a buccari, hreljini és vinodoli kerületeket „Littorale Hungaricum” (magyar tengerpart) néven a fiumei kormányzóságba olvasztotta. Fiumét azonban de facto csak egy 1822-es királyi leirat csatolta Magyarországhoz és 1823-ban került a terület élére magyar kormányzó.

Fiume kereskedelme Magyarországhoz tartozásának első időszakában, 1822-től 1848-ig igen csekély volt a birodalom fő kikötőjéhez, Trieszthez képest, ugyanis annak keres-

¹ Bratic mellett még 1849 kora nyarán történt egy kísérlet magyar hajók felszerelésére: Telekiék két francia hajót akartak megvenni, egy Braniczky nevű gazdag lengyel nemes pénzéből. Braniczky azért támogatta a hajóvásárlást, mert abban reménykedett, hogy Fiumén keresztül sikerül majd fegyverszállítmányokkal ellátni egy reménybeli lengyel szabadságharcot. *Waldapfel Eszter: A független magyar külpolitika 1848-1849.* Budapest, 1962. (a továbbiakban: *Waldapfel i. m.*) 239-241. o., valamint *Horváth Jenő: A magyar kormány Adria-politikája.* Magyar Adria Egyesület 1927. (a továbbiakban: *Horváth 1927. i. m.*) 22-23. o., 137-145. o.

² *Dékány András: Kossuth Lajos tengerésze.* Budapest, 1957. Dékány könyvében mindössze két dolog igaz: a megvásárolt hajót valóban IMPLACABILÉ-nek és az eladó kereskedőt Spiridion Gopčevićnek hívták, a szimpatikus Monostory főhadnagy és romantikus kalandjai már csak az írói fantázia szüleményei.

³ *Horváth Jenő: A magyar kormány adriai tervei. Hadtörténelmi Közlemények, 1925.; Horváth 1927. i. m.*

⁴ *Dezsényi Miklós: 1848-49-es forradalom folyami és tengeri hadihajói. Katonai Szemle, 1957/8., Dezsényi Miklós: A magyar tengerészet és a dunai hajózás (Hanke, Helmut: Az óceánok meghódítása. Budapest, 1965. függeléké, továbbá Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Budapest, 1965.*

kedelmi forgalma ötvenszer múlta felül Fiuméét,⁵ annak ellenére, hogy a város 1776-ban megkapta ugyanazokat a jogokat, melyek Triesztet illették. A forradalmat közvetlenül megelőző esztendőben Fiume forgalma 5320 érkező, 5369 induló hajó volt (zömében part mentén hajózó bárkák), összesen 120 862 tonna áruval, 5 125 544 forint értékben.⁶ A kikötő csekély kereskedelmi forgalmát az alacsony magyar kivitel és a szinte nullával egyenlő behozatal okozta. Az a furcsa helyzet állt elő, hogy Magyarországnak ugyan volt tengeri kikötője, de a tengeri úton jövő áruk Trieszten keresztül érkeztek az országba. Ebben az időben Fiume tulajdonképpen nem is volt igazi kereskedőváros, jövedelmeinek fő forrását az akkoriban nagy számú hajóépítő telep és a szabad hajózás, más áruinak a fuvarozása képezte, ezenkívül volt kötél-, szesz- és cukorgyára.⁷ Fiume alacsony forgalmát az osztrákok által támogatott Trieszt erős versenye mellett legfőképpen a szárazföldi közlekedési nehézségek okozták. Nem véletlen, hogy már az 1832–36-os országgyűlésen felmerült a fiumei vasút gondolata, sőt, egyes képviselők⁸ megépítését létkérdésnek tartották. A Széchenyi által tervezett Buda–Fiume vonalat 1848-ban sürgősséggel akarták elkezdni, de végleg csak 1873-ban lett kész.

Mindezek ellenére Magyarország számára Fiume, mint egyetlen tengeri kikötő, nagy jelentőséggel bírt és a városnak is előnyös volt, hogy Magyarországhoz tartozott. A jó kapcsolatokat elősegítette az is, hogy a tulajdonképpeni Fiume (Sušak nélkül) lakosságának több mint 80%-a olasz nemzetiségű⁹ volt, akik féltek a horvát nacionalizmus beolvasztó törekvéseitől, míg Magyarország tiszteletben tartotta a város régi kiváltságait, ugyanakkor lehetőségük nyílt – a szintén olaszok lakta – Trieszt bénító hegemoniája alóli kitörésre. Mivel Itália és az olasz nacionalizmus ekkoriban nem tudott reális alternatívát nyújtani, az Adria keleti partjának olasz lakói arra fordultak, ahonnan nagyobb előnyöket reméltek.

Velence több évszázados uralom után 1797-ben elvesztette Dalmáciát, mely Ausztriához került. Magyarország történelmi jogon igényt tartott Dalmáciára és 1825 óta minden magyar országgyűlés kérte e területnek az országhoz csatolását, ám ez nem történt meg. Dalmácia birtoklásával a magyar tengerpart területe 21-ről 12 000 négyzetkilométerre növekedett volna, olyan jelentős városokkal, mint Zára, Spalato, Sebenico, vagy Ragusa. A magyarok dalmáciai törekvéseikben a városokban koncentrálódó 6%-nyi olaszra támaszkodhattak,¹⁰ akiknek gazdasági súlya jóval meghaladta számarányukat, valamint a hagyományosan jó történelmi kapcsolatokra.

A márciusi forradalommal új szakasz kezdődött Fiume történetében is. A fiumeiek üdvözölték az alkotmányos átalakulást és néhányan március 22-én külön feliratban köszöntötték Kossuth Lajost,¹¹ akiben a tengeri kereskedelem pártfogóját látták. A későbbi

⁵ Dezsényi 1965 i. m. 326. o.

⁶ Uo.

⁷ Fiume és a magyar–horvát tengerpart. Magyarország vármegyéi és városai. (Szerk.: Borovszky Samu) Budapest, é. n. (a továbbiakban: Fiume i. m.) 192–193. o.

⁸ Gergely András: A fiumei vasút vitája az utolsó rendi országgyűlésen. *Századok*, 1979/4. 610. o.

⁹ Fiume i. m. 147. o.

¹⁰ Az osztrák tenger mellék és Dalmácia. Budapest, 1892. 497. o.

¹¹ Matković és társai üdvözlő levele Kossuthnak 1848. március 22-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 34–35. o.

eseményekben igen fontos szerepet játszó kereskedő, Gaspar Matković külön levélben üdvözölte Kossuthot.¹² A fiumei helyzet azonban nem volt olyan idilli, mint ahogyan ezekből a levelekből gondolnánk, heteken belül kiéleződtek az olasz–horvát és a magyar–horvát ellentétek. Az első nemzetiségi zavarok hatására Kiss Pál kormányzó lemondott, helyét április végén gróf Erdődy János varasdi örökös főispán foglalta el.

1848 tavaszán-nyarán a magyar tengerpart Magyarország és a megerősödő horvát nacionalista mozgalom törekvéseinek egyik fő ütköző területévé vált. Magyar részről közben újra igényt támasztottak Dalmáciára, ám azt a horvátok is magukénak szerették volna tudni egy Ausztriához tartozó Horvát-Szlavón-Dalmát királyság keretében, melynek a magyar tengerpart is természetes részét képezi. A magyar kormány júniusban propagandát kezdett Dalmáciában,¹³ főként Raguzában, a Magyarországhoz csatlakozás mellett. Magyarországon sokan Dalmácia birtoklásában látták a tengeri kereskedelem kifejlesztésének és az azt megvédeni képes haditengerészet létrehozásának a lehetőségét.¹⁴ Az osztrák császári kormány névleg elismerte Dalmácia Magyarországhoz tartozását, de ennek megvalósulását különböző technikai nehézségekre való hivatkozásokkal igyekeztek elodázni. Dalmácia birtoklására az adott körülmények között nem sok esélye volt Magyarországnak, mivel a szerény propagandán kívül nem álltak rendelkezésére más eszközök és az országot elszigetelte az ellenséges hangulatú Horvátország és a Határőrvidék. Magyar politikusok, köztük Kossuth, mindezek ellenére reménykedtek Dalmácia megszerzésében.¹⁵

A magyar tengerpart és Dalmácia birtoklásáért kibontakozott kettős küzdelem az osztrákok által titokban pénzzel és fegyverrel támogatott Horvátországgal meghaladta a fiatal magyar kormány erejét, melyet más, fontosabb feladatok kötöttek le. Hamarosan nem csak Dalmácia birtoklása, de a magyar tengerpart és Fiume megtartása is kérdéssé vált. A tengerparti területek elvesztése felé ható okok egyik legfontosabbika maga a földrajzi helyzet volt, mert az ellenséges Horvátországon keresztül szinte lehetetlen volt minden közlekedés. Paolini fiumei polgár Giuseppe Susaninak, a város országgyűlési képviselőjének írt levelében valóságos „istencsapásának” nevezi¹⁶ a Magyarország és Fiume közé „beékelődő” Horvátországot. A magyar kormány augusztus végén oda jutott, hogy Horvátországgal a pusztá szövetségi viszonyra is hajlandó lett volna, a tengerpart és az oda vezető út biztosítása fejében,¹⁷ de a horvátok már nem voltak hajlandók tárgyalni.

¹² Matković levele Kossuthhoz 1848. március 22-én. In: *Horváth* i. m. 35. o.

¹³ A magyar kormány 1848 júniusában dalmáciai propagandaútra küldte Anton Crubišić pap-tanítót, majd Nagy Sándort, Nagy Pétert és Ivan Bratićot, hogy a közvéleményt megnyerjék a Magyarországhoz való visszacsatolás ügyének. *Horváth* 1927. i. m. 49-59. o., 67-69. o.

¹⁴ Várady József tanácsos levele Szemere Bertalanhoz 1848. május 22-én, melyben Dalmácia birtoklásában látja a magyar tengerészet fellendülésének lehetőségét: "Dalmáthon birtoka nélkül tengeri haderővel sem bírhatunk, tengeri kereskedelmünket tehát idegen tengeri hatalom védelme alá rendelnünk kellene, mi hazánk főérdekeit, tengeri kereskedésünket, anyagi jólétünk szabad és kedvező kifejlését idegen hatalom kegyeitől függővé teendné, önállásunkat veszedelmeztené." In: *Horváth* 1927. i. m. 63. o.

¹⁵ *Waldapfel* i. m. 239. o.

¹⁶ Paolini levele Susaninak 1848. július 30-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 74. o.

¹⁷ Az 1848. augusztus 27-i minisztertanács határozata. In: Kossuth Lajos Összes Művei XII. k. (S. a. r. *Sinkovics István*) Budapest, 1957. (a továbbiakban: KLÖM XII. i. m.) 805. o.

A horvát nacionalista mozgalmak eltérő intenzitással jelentkeztek a magyar tengerpart különböző részein. Fiume mindvégig magyarhű maradt.¹⁸ Nem így alakult Buccariban a helyzet. Június végén a városi tanács Jellačić mellé állt, és Zágrábból horvát határőröket kapott erősítésül. Mivel Fiume helyőrsége horvát katonákból állt, a kormányzó nem tudta a magyar hatóságokat megvédeni, mert ezt a fiumei katonai parancsnok megtagadta.¹⁹ Ezek után a buccari és vinodoli kerülettel minden kapcsolat megszakadt, ott már a bán rendelkezett. A buccari események után a magyar kormány sürgős lépéseket tett, hogy a fiumei horvát csapatokat magyarokkal váltsák fel, július 7-től október 3-ig több mint negyven irat keletkezett e tárgyban.²⁰ Hiába történtek azonban erőfeszítések, nem érkezett egyetlen magyar csapat sem Fiuméba, ugyanis vagy el sem tudtak indulni, vagy az osztrákok időközben Itáliába vezényelték őket.

Július óta Fiume megtartása is egyre kérdésesebbé vált, hiába szervezték meg itt is a nemzetőrséget, fegyverek hiányában²¹ ez nem sokat ért a városi és a közelgő báni katonasággal szemben. Augusztus során mind a fiumeiek, mind Susani képviselő kétségbeesett levelekkel kérték a kormánytól és a nádortól a város megvédését, a kincstár biztonságba helyezését.²² Augusztus 28-án Josip Bunjevac zágrábi alispán ultimátumot intézett Erdődy kormányzóhoz, melyben a hatalom átadását követelte. A nemleges válasz után Bunjevac csapatai augusztus 31-én egyetlen puskalövés nélkül elfoglalták a várost, a kormányzónak és a magyaroknak pedig távozniuk kellett. Hiába menesztett Fiume városa küldöttséget Bécsbe, hiába tiltakozott a magyar kormány,²³ a történeteken ez már nem változtatott, Fiume csak az 1867-es kiegyezéssel került vissza Magyarországhoz.

Bár a tengerpart elveszett, a magyar politikai vezetés nem mondott le róla, visszaszerzésére tervek készültek 1848 novemberében, illetve 1849 tavaszán.²⁴ A Fiume felé vezető út megnyitása és a kikötő elfoglalása óriási stratégiai jelentőséggel bírt, mert így az ország a tenger felé kiterített volna az elszigeteltségből, és jelentős fegyverszállítmányokhoz juthatott volna hozzá.

Bár a magyar tengerészet kifejlesztését Dalmáciától várták, Fiume kereskedelmi flottája sem volt elhanyagolható, ugyanis 72 nagy, tengerjáró hajóból, és több száz kisebb járműből²⁵ állt. A fiumei hajósok az itáliai háborús helyzet miatt nem mertek osztrák zászló alatt kifutni, mert az Adrián a szárd-nápolyi flotta egységei cirkáltak, ezért kérték a minisztériumot, hogy magyar zászló alatt hajózhassanak. Az április 12-i miniszterta-

¹⁸ Erdődy jelentése Szemerének 1848. augusztus 20.: *Jakab Elek: A magyar Fiume*. Budapest, 1881. 25. o.

¹⁹ Erdődy Kossuthnak 1848. július 4-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 63. o.

²⁰ *Horváth* 1927. i. m. 18. o.

²¹ Paolini levele Susanihoz 1848. július 30-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 74. o.

²² Susani Kossuthoz 1848. augusztus 11-én. Tosoni levele István nádorhoz 1848. augusztus 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 87-88. o., 97-98. o.

²³ Külügyminisztériumi elnöki határozat 1848. szeptember 3. Fiume város küldötteinek felségfelterjesztése, 1848. szeptember 4. In: *Horváth* 1927. i. m. 109-110. o., 112-114. o.

²⁴ *Waldapfel* i. m. 239. o.

²⁵ *Dezsényi* 1965. i. m. 326. o.

nács után a kormány határozatban szólította fel az osztrák kormányt²⁶ a magyar lobogó megvédésére és a külfölddel való megismertetésére. Ezzel a lépéssel megszületett a magyar kereskedelmi tengerészet.

A kereskedelem fellendítése érdekében István nádor május 5-én levelet írt Spiridion Gopčevićnek,²⁷ a leggazdagabb trieszti kereskedőnek, melyben tanácsokat kért. Gopčević, aki később kulcsszerepet játszott a magyar haditengerészet felállításának kísérletében – és annak elbukásában – „az angol alkotmányos intézmények behozatalát, flotta építését, állambank alapítását, a vasúthálózat fejlesztését javasolta.”²⁸ Ezek nagyon általános javaslatok voltak, megvalósításukhoz békés, nyugodt időkre lett volna szükség. Ekkoriban azonban éppen békés, nyugodt időkből volt a legnagyobb hiány.

A cs. kir. haditengerészet 1814-1849-ben

A hagyományosan szárazföldi orientációjú Habsburg monarchia haderejének a flotta mindig a legelhanyagoltabb része volt, ebben az időszakban pedig – Metternichnek köszönhetően – valóságos mostohagyermek. Az osztrák felső vezetés feleslegesnek tartotta a haditengerészetet, nem értette meg annak szükségességét, s úgy vélte, elég a birodalom tengeri kereskedelmének védelmét rábízni Nagy-Britanniára, így a saját hajóhad költségeit meg lehet spórolni. Ennek az elgondolásnak a hibái hamarosan kiütköztek és hosszú évtizedekig tartó küzdelem bontakozott ki a haditengerészetet igénylők és az ellenzők között. A birodalom tengeri kereskedelme az 1820-as években jelentősen fellendült, ez, valamint a görög szabadságharc alatt elharapódzó kalózkodás egyértelművé tette, hogy szükség van saját flottára. A felső vezetés azonban továbbra sem törődött a haditengerészettel, így annak presztízse alacsony maradt, az osztrák tiszteket nem vonzotta a tengeri szolgálat. Emiatt a flotta megtartotta zárt, velencei jellegét, a tisztikar és a legénység olaszokból állt, olasz volt a vezényeleti nyelv, még a régi, velencei szabályzatokat is megtartották, csak a lobogó volt osztrák. Olybá tűnt, mintha Ausztria mindenestül kibérelte volna ellensége, Velence hajóhadát. Ezért a nemtörődömségért azonban 1848-ban súlyos árat fizetett.

1815-ben a bécsi kongresszus Ausztria birtokába juttatta Velencét, szentesítve a város 1814-es elfoglalását. Velencével együtt osztrák kézre került a franciák által modernizált velencei flotta. Metternich elvei alapján még abban az évben leszerelték a hajók nagy részét, két 74 ágyús sorhajó pedig leégett,²⁹ így a flotta mindössze³⁰ 2 fregattot,³¹

²⁶ Minisztertanácsi határozat a magyar lobogó használatáról 1848. április 12. In: *Horváth* 1927. i. m. 37. o.

²⁷ István nádor Gopčevićhez 1848. május 5-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 43. o.

²⁸ Gopčević István nádorhoz 1848. július 5-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 64. o.

²⁹ *Gogg, Karl: Österreichs Kriegsmarine 1440–1848. 1972. (a továbbiakban: Gogg i. m.) 8. o.*

³⁰ *Csonkaréti Károly: Előszó. In: Greguss György: Utazás Keleten 1881. Budapest, 1988. (a továbbiakban: Csonkaréti 1988. i. m.) 3. o.*

³¹ Fregatt: hárombocós, teljes vitorlázatú hadihajó, 1300–2000 tonnás. Rendelkezett zárt ütegsorral, fegyverzete 40–56 lövegből, személyzete 300–500 főből állt.

1 brigget³² és néhány tucat kisebb egységet számlált. A lassú fejlesztés az 1820-as évek elején kezdődött. Létrehozták a „Levante-flottilát” mely 1825-ben a „Levante-hajóraj” nevet vette fel, s feladata a kalózkodás elleni harc volt. A lassan gyarapodó flotta egységei 1840-ben először vettek részt nemzetközi flottatüntetésen (Beirut blokádja), ami az osztrák hajóhad nagy tengeri hatalmak általi elismerését jelentette.

A Habsburg birodalom tengerpartját három kerületre osztották: az első körzet központja, egyben a flotta főparancsnokságának székhelye Velence volt, a másodiké Trieszt, alá tartozott Isztria és Fiume, a harmadik körzetet Dalmácia alkotta, Zára központtal. Természetesen a kikötőkben, így Fiumében is, a pénzügyőri és kikötő-rendészeti feladatokat a cs. kir. flotta kisebb egységei látták el. Fiume környékén az egyik legfontosabb feladat a szicíliai és sardíniai só becsempészésének meggátolása volt. Kossuth – helytálló – adatai³³ szerint a Quarnerón, Pola és Lussinpiccolo között egy goelette³⁴ és egy peniche³⁵ cirkált, főként a sócsempészek elfogása céljából, Fiumében egy peniche horgonyzott, míg a martinschizzai veszteglő intézetnek, egészségügyi szolgálatra, szintén egy peniche állott rendelkezésére.

1848 elején az osztrák hajóhad a laguna-flottával együtt 157,³⁶ más források szerint 162³⁷ egységet számlált. Ekkor már két felfegyverzett gőzhajó is szolgált a haditengerészetben.³⁸ A tisztikarban volt néhány magyar tiszt, de arányuk csak 3%-ot ért el.³⁹

1848. március 17-én Velencében kitört a forradalom. Március 22-én az Arzenál munkásai és tengerészei elfoglalták az Arzenált, parancsnokát megölték, von Martini altengernagyot, a flotta főparancsnokát egész törzsével együtt letartóztatták. Az olasz tisztek és legénység zöme a forradalmárokkal tartott és 113 hajó került a velenceiek kezére,⁴⁰ a legnagyobb harcértékű egységek azonban osztrák kézen maradtak.⁴¹ A megmaradt hajókat Triesztben és Polában vonták össze, a flotta Gyulai Ferenc altábornagy parancsnoksága alá került. A még megmaradt olasz tiszteket és matrózokat, mint megbízhatatlano-

³² Brigge: kétárbocos, keresztvitorlázatú, 300-500 tonnás hajó. Nyílt tengeri szolgálatra alkalmas, fegyverzete 12-18 db, 12-24 fontos lövegből, általában karronádokból állt, legénysége 80-130 fő volt.

³³ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 666. o. A hajók a következők voltak: a SFINGE goelette, a LAIBACH, az IRIDE és a MODESTA penichék. *Khuepach, Artur von - Bayer, Heinrich von: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847.* Graz, 1966. (a továbbiakban: *Khuepach-Bayer i. m.*) 107. o.

³⁴ Goelette: Földközi-tengerre jellemző hajótípus, két árboca erősen hátrafele döntött, vitorlázata lehet kereszt- vagy hosszvitorlázat. Gyors, 150-250 tonnás hajó, nyílt tengeri szolgálatra még éppen alkalmas, hadihajóként 8-12 db 6-12 fontos löveget hordozott, személyzete 60-80 főből állt.

³⁵ Peniche: Földközi-tengeri hajótípus, 60-80 tonnás, kétárbocos. Vitorlázata hosszvitorlázat, de mindkét árbocán visel két-két kereszttrudat (ún. topsegel-sóner vitorlázat). Nyílt tengeri szolgálatra nem alkalmas, fegyverzete 1-2 forgatható, 18-32 fontos ágyú, és 2-4 db 3-6 fontos löveg. Személyzete 30-40 fő.

³⁶ *Benko, Jerolim Freiherr von: Geschichte des K. K. Kriegsmarine während der Jahre 1848-1849.* Wien, 1889. (a továbbiakban: *Benko i. m.*) 33-34. o.

³⁷ *Gogg i. m.* 48. o.

³⁸ *Benko i. m.* 33. o.

³⁹ *Benko i. m.* 12-23. o.

⁴⁰ *Gogg i. m.* 42.

⁴¹ *Benko i. m.* 334. o. Az osztrákoknál maradt mind a három fregatt, két korvett és négy brigge.

kat, eltávolították, a legénységet a titeli sajkások két századával pótolták.⁴² Von Kudriaffsky fregatkapitány parancsnoksága alatt egy hajóraj áprilisban körülzárta Velencét, de az egyesült szárd-nápolyi hajóhad a város segítségére sietett. Az osztrák egységek május végén Triesztbe vonultak vissza, az olaszok pedig június 6-án blokád alá vették a kikötőt. Radetzky custozzai győzelmét követően, augusztus 12-én megszünt Trieszt blokádja. Az osztrák flotta szeptemberben újra körülzárta Velencét, a város második blokádja 1849. augusztus 28-ig tartott.

1848 tavaszán–nyarán több terv is született arra, hogy hogyan lehetne az igencsak összezsugorodott méretű flottát rövid időn belül új egységekkel ellátni. Ezen tervezetek közül számunkra a Gopčević-féle a legfontosabb. Spiridion Gopčević, a leggazdagabb trieszti kereskedő és hajótulajdonos április 12-én felajánlotta 17, 300-700 tonnás kereskedelmi hajóját⁴³ a flotta létszámának növelésére, tonnánként havi 5-6 forintos bérleti díjért. A tervezetet áttanulmányozták, végül az osztrák kormány a szorult anyagi helyzetre és a közeli fegyverszünet reményére hivatkozva júniusban elutasította azt. Még szó sem volt a terv elutasításáról, mikor Gopčević megbízottja, Gaspar Matković május 12-én a 17 hajóból nyolcat felajánlott megvételre a magyar kormánynak.⁴⁴

Miután a cs. kir. flotta nagy része velencei kézre került és a megmaradt hajókat blokádszolgálatra vonták össze, Fiumében az osztrák tengerészet nem tudta többé ellátni a pénzügyőri és az egészségügyi szolgálatot. 1848 április végéig még a kikötőben horgonyzott a SFINGE nevű goelette,⁴⁵ májustól azonban már egyetlen hadihajó sem állomásozott Fiumében.

A magyar haditengerészet szervezése

Az 1848. április 12-i minisztertanács határozata után új lobogó jelent meg a tengereken, és, ha csak rövid időre is, megszületett az önálló magyar kereskedelmi tengerészet. Tudomásunk van róla, hogy 1848 nyarán néhányan valóban magyar zászló alatt hajóztak.⁴⁶ Az osztrák kormány a határozat egyik pontját, a magyar zászló külföldi megismertetését a külképviseletek útján, teljesítette,⁴⁷ a másikat, a lobogó védelmét a tengereken, még ha akarta volna, sem tudta teljesíteni. A cs. kir. haditengerészet története megmutatta, hogy a kereskedelmi hajózás védelmét nem lehet idegen ország flottájára bízni, erre csakis megfelelő méretű és ütőképes *saját* hajóhad alkalmas, mert különben az ország kiszolgáltatott egy másik hatalomnak.

⁴² Csonkaréti 1988. i. m. 5. o.

⁴³ Benko i. m. 335. o.

⁴⁴ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. Országos Levéltár (a továbbiakban: OL) Közlekedési és Közmunkaügyi Minisztérium iratai 1848., elnöki iratok. H 31 2. d., iktatószám nélkül.

⁴⁵ Benko i. m. 141. o.

⁴⁶ Paolini levele Susanihoz 1848. július 30-án. In: Horváth 1927. i. m. 74. o.

⁴⁷ Az osztrák külügyminiszter Esterházyhoz 1848. július 31. In: Horváth 1927 i. m. 75. o.

1848 tavaszától a felelős pozícióban lévő személyek (Kossuth, Szemere, Mészáros, Várady) közül sokan felismerték, Magyarországnak szüksége van tengeri hajóhadra.⁴⁸ A haditengerészet felállításának fő okát mindannyian Dalmácia csatlakozásának reményében látták. Az immár önállósult, magyar lobogó alatt futó és az új kikötők csatlakozásával megnövekvő kereskedelmi flotta, valamint az új tengerparti területek védelme megkövetelte volna egy önálló magyar haditengerészet létrehozását. Az első időkben, mikor még reálisnak tűnhetett Dalmácia gyors csatlakozása, talán számítottak arra, legalábbis Szemere szavaiból erre lehet következtetni,⁴⁹ hogy az akkori gyakorlat szerint a magyarországi főhadparancsnokságok mintájára a magyar kormány rendelkezése alá kerül a zárai főhadparancsnokság, és vele együtt a cs. kir. haditengerészet dalmáciai területi parancsnoksága is, hajóival együtt. Ekkor a dalmát flotta már csak néhány kisebb, nyílt tengeri szolgálatra nem alkalmas egységből állt.⁵⁰ Hamarosan nyilvánvalóvá vált, Dalmácia Magyarországhoz csatolása még várat magára, de a kialakult helyzetben a korábbi kikötői szolgálatok ellátására Fiuménak szüksége van hadihajókra. Hosszabb távon pedig fokozott szükség van a haditengerészetre, a tengeri kereskedelem védelmezésére, mert az osztrák flotta maradványai védtelenül hagyták az Adriát, és a Habsburg birodalmon belüli teljes önrendelkezésre, tiszta perszonálunióra törekvő ország érdekei is ezt kívánták meg. Ezek az okok Magyarországot Fiume bázisú, önálló haditengerészet felállítására kényszerítették, melynek felszereléséről a magyar kormánynak kellett gondoskodnia.

Az első felelős magyar minisztériumnak a legnagyobb és legnehezebb feladata az önálló magyar hadügy és hadsereg megteremtése volt. Engedelmességre kellett szorítania a magyarországi főhadparancsnokokat, és meg kellett kísérelnie a magyar újoncoszású erők visszavonását az ország területére. Meg kellett küzdenie Béccsel, mert az osztrák kormány számára nem volt magától értetődő az önálló magyar hadügy. A legnagyobb lépés a nemzetőrség és a Batthyány által kezdeményezett honvédség megszervezése volt. Mivel Magyarország nem tengeri ország, a legfontosabb feladatot a szárazföldi hadsereg felállítása jelentette, ez lekötötte a minisztérium erejének nagy részét, valamint a haditengerészethez értő megfelelő szakembereik sem voltak, ezért a tengeri haderő szervezése háttérbe szorult.

Nem véletlen, hogy a haditengerészet felállítására tett első kezdeményezés az ügyben leginkább érintett tengerpart felől indult ki. Gaspar Matković, fiumei hajóvállalkozó, Kossuth lelkes híve, mint említettük, 1848. május 12-én, Budán írott levelében⁵¹ Spiridion Gopčević triezsti kereskedő megbízásából felajánlotta annak 8 hajóját a magyar kormánynak, haditengerészet létrehozásának céljára. Egyedül csak ebben a levélben, fordul elő a Magyar Királyi Haditengerészet⁵² kifejezés, az összes későbbi dokumentumban sehol. Az ajánlat érdekessége az, hogy ugyanez a 8 hajó ebben az időben az

⁴⁸ Várady Szemeréhez 1848. május 22-én. Szemere Esterházyhoz 1848. június 5-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 47-49. o., 58. o.

⁴⁹ Szemere Esterházyhoz 1848. június 5-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 58. o.

⁵⁰ *Benko* i. m. 140. o.

⁵¹ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

⁵² Uo. *Regia Marina Ungarica*

osztrák flotta felé is ajánlat tárgyát képezte,⁵³ amiről Matković feltehetően nem tudott. A magyar haditengerészet felállítására tett kezdeményezésnek, amennyire megállapítható, Gopčević részéről főként üzleti okai voltak, így akart megszabadulni eladhatatlannak bizonyult hajóitól,⁵⁴ míg Matkovićot a magyar ügy iránti őszinte lelkesedés hatotta át.⁵⁵

Levele elején Matković kifejti, miért van szüksége Magyarországnak a forradalom után önálló haditengerészetre,⁵⁶ jelesül, hogy meg tudja védeni kikötőit, kereskedelmi hajóit és lobogóját a tengeren. Hitet tesz amellett, mennyire nélkülözhetetlen az ország számára a flotta, mennyire megemeli a nemzet tekintélyét, és milyen kitűnő eszköz a fiatalok nevelésére. A tulajdonos, Gopčević, aki meleg érzelmekkel viseltetik a magyar ügy iránt – a levél szerint – jutányos áron felajánlja 8 hajóját, vagy közülük egyet, illetve többet, a magyar kormánynak megvételre. Matković azt is hozzáteszi, hogy ennyi hajót ilyen rövid idő alatt sehol máshol nem lehetne beszerezni. Minden hajó árát külön-külön szerződésben állapítanak meg, melyet csak átadásuk után kellene kifizetni. Gopčević a hajókat a tűzérőség kivételével minden szükséges felszereléssel adja át, sőt azt is vállalja, hogy Angliában felszereli azokat ágyúkkal.⁵⁷

A hajók a levél szerint eredetileg is hadihajóknak épültek Fiumében, azzal a szándékkal, hogy Amerika meg nem nevezett országainak adják el őket,⁵⁸ de az üzlet valamilyen okból nem jött létre. A 8 hajó közül 3 korvett⁵⁹ volt, a GLORIA, a HERCEG (minden bizonnyal azonos az ISTVÁN FŐ HERCZEG-gel⁶⁰) és a még befejezetlen POLA, 4 egyforma brig, az IMPLACABILE, az INFATICABILE, az INSUPERABILE, és az INVINCIBILE, és egy bark,⁶¹ a SIR ROBERT PEEL. A hajókról csak korukat tudjuk meg, a legidősebb, az IMPLACABILE, két éves, a legfiatalabb, a POLA, még el sem készült teljesen, valamint azt, hogy hány ágyúval szerelhetők fel: a korvetteket 22, illetve 24, a brigeket és a barkot 18 „nagy kaliberű ágyúval,”⁶² összesen 158 darabbal. Az ágyúkra vonatkozó adatok túlzásnak minősíthetők, ugyanis tudjuk, hogy az IMPLACABILE (=Kérlelhetetlen) brig, melyet a kormány később megvásárolt, csak

⁵³ Benko i. m. 335. o.

⁵⁴ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

⁵⁵ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15-én. In: *Horváth* 1927 i. m. 129. o.

⁵⁶ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

⁵⁷ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n., valamint Gopčević kötelezvénye 1848. augusztus 17-én. OL Pénzügyminisztérium iratai 1848., elnöki iratok. H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

⁵⁸ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

⁵⁹ Korvett: háromboccos, teljes vitorlázatú, 700–1100 tonnás hadihajó. Nincs zárt ütegfedélzete, fegyverzete 20–30 db 24–32 fontos ágyú, személyzete 160–270 fő.

⁶⁰ 1846-ban, mikor István főherceg Fiumébe látogatott, bocsátották vízre azt a háromboccost, melyet tiszteletére ISTVÁN FŐ HERCZEG névre kereszteltek. Mivel ennek az egy hajónak volt magyar neve, és kora is megegyezett az ajánlatban szereplő HERCEG-ével, bizonyosak lehetünk, hogy a két név ugyanazt a hajót jelöli. *Dezsényi* 1965. i. m. 327. o.

⁶¹ Bark: A múlt század közepén még csak háromboccos, 800–1200 tonnás kereskedelmi hajótípus. Elő és főárbocán keresztvitorlázatot, tatárboacán hosszvitorlázatot hordoz.

⁶² Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

14, maximum 16 löveggel volt felszerelhető, és a POLA nevű korvett pedig, melynek megvételét szintén tervezték, 24 helyett csak 20 ágyút bírt volna el.⁶³

Az eredetileg a miniszterelnöknek címzett ajánlat sorsát nyomon tudjuk követni. A levél május 20-án a hadügyminisztériumba érkezett.⁶⁴ Mészáros Lázár, aki négy nap múlva kezdte meg miniszteri működését, rögtön foglalkozott a kérdéssel. Mészáros jó ötletnek tartotta (bár az olasz nyelvű levelet nem túl figyelmesen olvashatták el, mert Gopčević helyett megbízottját, Matkovićot vélték a tulajdonosnak⁶⁵), de nem tudta, van-e pénze e célra a minisztériumnak, ezért május 30-án áttette az iratot Kossuth pénzügyminiszterhez.⁶⁶ A levél fogadtatásából kitűnik, a kormánynak nem volt saját elképzelése a haditengerészetről, Gopčević ajánlatának nem volt látható alternatívája, mert az ötleten kapva kaptak. Nem is lehetett ekkor, 1848 tavaszának bonyolult viszonyai között, mikor a hadügyminiszter még külföldön tartózkodott, az alig egy hónapos minisztériumnak kialakult koncepciója egy olyan, perifériálisnak számító kérdéstről, mint a haditengerészet. Kossuth is továbbadta az ajánlatot, június 17-én azzal a kéréssel tette át az ügyet Széchenyi István közlekedési és közmunkaügyi miniszternek, hogy minden előzetes kötelezettség nélkül kezdjen tárgyalásokat az ajánlattevővel, és eredmény esetén a dolgok pénzügyi részéről őt értesítse.⁶⁷ Mind a 8 hajó megvétele és felszerelése az IMPLACABILE 65 000 Ft-os ára⁶⁸ és a korabeli hajóárak ismeretében, óvatos becslések szerint is, legalább 800 000 Ft-ba került volna, évi fenntartásuk is közel ennyibe.⁶⁹ Ez igen jelentős összeg, ugyanis a magyar kormány angolai fegyvervásárlásokra összesen 500 000 Ft-ot költött,⁷⁰ annál is inkább, mert ezeket a kifizetéseket aranyban vagy ezüstben kellett eszközölni, amiben pedig az országban nagy hiány mutatkozott.

A Közlekedési és Közmunkaügyi Minisztérium részéről nem találtam annak nyomát, hogy megkezdték volna az ügyben a tárgyalásokat, amit megerősít a hajóvételi bizottság augusztusi jegyzőkönyve⁷¹ is, mely szerint Gopčevićhez nem érkezett megkeresés a magyar kormánytól és az ár körüli konkrét tárgyalásokat csak akkor kezdték meg.

A haditengerészet ügye ekkor másfél hónapra elakadt, végül Kossuth pénzügyminiszter, aki már egyszer foglalkozott vele, vette a kezébe, és 1848. augusztus 3-án utasította gróf Erdődy János fiumei kormányzót egy, vagy két hajó vásárlására és felfegyverzésé-

⁶³ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 89-91. o.

⁶⁴ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d., i. sz. n.

⁶⁵ Kossuth Széchenyinek 1848. június 17-én. In: *KLÖM* XII. i. m. 272. o.

⁶⁶ Uo.

⁶⁷ Uo.

⁶⁸ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 89-91. o. Az IMPLACABILE vételszerződése 1848. október 15-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 120. o.

⁶⁹ A korabeli hajók árát úgy fejezték ki, hogy egy tonnája mennyibe került. Minél kisebb volt egy hajó, a tonnánkénti ára is általában alacsonyabb volt, ezért egy, az IMPLACABILÉ-nél kétszer nagyobb korvett ára nem kétszerese, hanem két és félszerese az IMPLACABILÉ-ének, kb. 180 000 Ft. Egy szolgálatban tartott hadihajó éves fenntartási költsége megközelítette a hajó árát; a nagyszámú legénység zsoldja és ételmezése, a futó- és állókötélzet cseréje, a szükséges javítások és festés elvégzése jelentős összegeket emésztett fel.

⁷⁰ *Horváth Jenő*: A magyar kormány angolai fegyvervásárlása. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1936. 106. o.

⁷¹ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 89. o.

re.⁷² A döntés háttéréről sajnos nem maradt írásos dokumentum, így nem tudjuk, hogy azt pontosan mi motiválta, és miért pont ekkor történt. Giuseppe Susani egyik leveléből,⁷³ aki Fiume országgyűlési képviselőjeként érintve volt a kérdésben, következtetni lehet, hogy augusztus 2-án volt egy szóbeli megbeszélés a fiumei hadihajókról, de azt nem tudjuk meg, kik vettek részt rajta Kossuthon kívül. Susani a haditengerészet egyik fő szorgalmazója lehetett, mert leveleiben⁷⁴ többször rákérdez a hajók felszerelésére, és mint fiumei képviselőnek, neki fűződött hozzá a legtöbb érdeke. Kossuth utasításából⁷⁵ és Susani feltételezett szerepéből következtetni lehet a létrehívás okaira: június-július során kiéleződtek a nemzetiségi ellentétek Fiume környékén, egyre növekedett a város báni katonaság általi fenyegetettsége, ezért nagyobb súllyal eshetett a latba a Kossuth által említett okok⁷⁶ között a város megrohanása esetén annak védelme és a kincstár elmenekítése, mint a cs. kir. haditengerészet megszűnt szolgálatainak ellátása. A háttérben meghúzódhatott az is, hogy ekkoriban magyar propaganda folyt Dalmáciában, és szerették volna, ha van a térségben egy-két magyar hadihajó. Az utasítás tartalmaz egy egymondatos utalást a haditengerészet távlati, bővebb kifejlesztésére; Kossuth későbbi gondolatainak ismeretében⁷⁷ ez összekapcsolódhat Dalmácia birtoklásának reményével.

Kossuth a haditengerészet szervezését ideiglenesen a maga rendelkezése alá kívánta vonni,⁷⁸ feltehetően Mészáros tudtával, annak távolléte miatt, mindenesetre legkésőbb augusztus 25-én beszámolt az ügyről a hadügyminiszternek.⁷⁹ Kossuthnak, mint pénzügyminiszternek, fontos szerepe volt a honvédség szervezésében, mert ennek pénzügyi fedezetét az ő feladata volt biztosítani, a haditengerészet ügyében is a pénzügyi dolgokról rendelkezett. Később a haditengerészet kettős rendelkezés alá került, pénzügyeiben továbbra is Kossuth döntött, de a tiszteket már Mészáros nevezte ki, és ő adta nekik a parancsokat. A fennmaradt minisztertanácsi jegyzőkönyvek egyikében sincs határozat a haditengerészet létrehozásáról, míg a dunai gőzhajók hadi célra megvételéről igen.⁸⁰

Meg kell vizsgálni azt is, hogy augusztusra kialakult-e a magyar kormány részéről valamilyen haditengerészeti koncepció. A szűken rendelkezésre álló források szerint bi-

⁷² Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 666-669. o.

⁷³ Susani Kossuthhoz 1848. augusztus 11-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 88. o.

⁷⁴ Uo.

⁷⁵ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 666. o. "E szolgálat megszűnt, s Magyarország politikai átalakulása után nem is fog többé felelevenedni, azonban a Ministeriumnak kötelessége a kincstári javadalmakat megóvatalmazni, a tengeri egészségügyi szolgálatot fenntartani, s magát a tengeri kereskedést gondjai alá venni, továbbá Horvátországnak jelen ellenséges állásában egy a fiumei kincstár pénzekről mint az ott létező Magyar tiszteknek - megrohanás esetébeni - védelméről gondoskodni, de különben is erősen el vagyok határozva, minden tölem telhetően elkövetni, hogy a hű s nemes érzelmű Fiume jövendője biztossá s kereskedés felvirágoztassék,..."

⁷⁶ Uo.

⁷⁷ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 668 o., valamint Kossuth Gopčevićnek 1848. augusztus 29-én. In: KLÖM XII. i. m. 830. o.

⁷⁸ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 667. o.

⁷⁹ *Széchenyi István*: Napló. Budapest, 1978. 1315. o.

⁸⁰ *Urbán Aladár*: A MÉSZÁROS HADIGŐZŐS 1848-ban. *Haditörténelmi Közlemények*, 1987./4. (a továbbiakban: *Urbán* i. m.) 668-669. o.

zonyos kérdésekben igen, bizonyos kérdésekben nem. Kossuth augusztus 3-i utasításából egyetlen szilárd alapelv tűnik ki, mégpedig a tisztek és a legénység nemzetiségének kapcsán, ugyanis jelentős számú magyarral akarta feltölteni mind a tiszt, mind a legénységi állományt, hogy elkerüljék a cs. kir. haditengerészet sorsát. Az utasítás nagy része tulajdonképpen e téma körül forog.⁸¹ Ezen a jelentős kérdésen túl viszont semmiféle önálló és kiforrott elképzeléssel nem rendelkeztek, bár ez nem csoda, hiszen nem álltak a magyar kormány rendelkezésére sem megfelelő tapasztalatok, sem szakértők, ezért rövid idő alatt nem is tudott a haditengerészet ügyében megfelelő irányelveket és konkrét elképzeléseket kidolgozni. Kossuth utasításának a hajókra vonatkozó fő forrása minden bizonnyal Matković májusi levele volt, ugyanis kimondja, hogy brigget, vagy korvetet kell venni,⁸² azt a két típust, melyet eladásra felkínáltak, noha léteztek más hajótípusok (golette, peniche) is, melyek létezéséről Kossuth tudott, s melyek olcsóbbak és alkalmasabbak lettek volna a kitűzött rendészeti feladatok ellátására.⁸³ Az utasítás még arra is tesz egy célzást, hogy Gopčevićnek van a legtöbb alkalmas hajója.⁸⁴

1848 történetét vizsgálva, egyedülálló lehetőség mutatkozik két vízi haderő, a folyami és a tengeri szervezésének összehasonlítására, ezért egy kis kitérőt teszünk a folyami hadihajók felé. Mind a tengeri, mind a folyami haderőnek megvoltak a maga elődei, a tengeri szolgálatot a cs. kir. flotta egységei látták el, a folyamit pedig a titeli sajkások. 1848 tavaszán mindkettő szolgálatai megszűntek, és Magyarországnak meg kellett szerveznie saját folyami és tengeri hajóhadát.

1848 tavaszán a Titellel szemközt elsáncolt szerb felkelőkhöz csatlakoztak a szintén szerb nemzetiségű sajkások és hajóikkal az egyik legfontosabb szállítási útvonalat veszélyeztették. A minisztérium számára nyilvánvalóvá vált a dunai hadihajók sürgős felszerelésének elkerülhetetlen szükségessége. Ezzel együtt járt egy szemléletváltás is, ugyanis a kormány az addigi evezős sajkák helyett – melyek jócskán elavultak már – gőzhajók felgyverzését tervezte.

A folyami hadigőzösökkel kapcsolatos irodalom nem egységes abban a kérdésben, hogy a gőzhajók alkalmazásában kié az úttörő szerep. Dezsényi Miklós, és az ő nyomán Csonkaréti Károly szerint Kossuth ötlete volt,⁸⁵ míg Urbán Aladár szerint Széchenyié.⁸⁶ A Közlekedési és Közmunkaügyi Minisztérium iratai⁸⁷ alapján én Urbán Aladárnak adok igazat, annál is inkább, mert Dezsényi nem bizonyítja állítását, Csonkaréti pedig az ő álláspontját vette át.

⁸¹ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 667-668. o.

⁸² Uo. "A felfegyverzendő hajónak vagy egy nagyobb fajtájú Bricknek vagy Corvettenek és a tengeri hajókhoz megkivántató elkészítés, és hozzátartozókon felül még ujnak vagy legalább uj alkatúnak kell lennie."

⁸³ Uo. Éppen Kossuth sorolja fel utasításában a Fiumében szolgálatot teljesítő goletteket és penichéket, tehát tudnia kellett ezeknek a típusoknak a létezéséről. Az IMPLACABILE árából két-három ilyen egységet is fel lehetett volna szerelni, melyek a Kossuth által kitűzött rendészeti célokra sokkal alkalmasabbak lettek volna.

⁸⁴ Uo. "Tudomás szerint legtöbb ily hajója van a hajó révben Gopchevichnak"

⁸⁵ *Dezsényi Miklós–Hernády Ferenc: A magyar hajózás története.* Budapest, 1965. 53. o. *Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán.* Budapest, 1980. (a továbbiakban: *Csonkaréti* 1980. i. m.) 127. o.

⁸⁶ *Urbán* i. m. 668-669. o.

⁸⁷ A DDSG Széchenyinek 1848. május 22-én. OL H 31 2. d. 122E sz.

Széchenyi május 30-án ismertette javaslatát a minisztertanácson, ahol Kossuth biztosította a pénzügyi fedezetről,⁸⁸ majd a június 2-i minisztertanács határozatot hozott 4 hajó megvételére, lebonyolításával Széchenyit és Mészárost bízva meg. A tárgyalások gyorsaságát mutatja, hogy már június 7-én készen volt a vételi szerződés, a magyar kormány megvásárolta a DGT-től (Duna Gőzhajózási Társaság) a FRANZ I nevű, már nem túl korszerű gőzhajót, így viszont csak 60 000 Ft-ot kellett érte fizetni, míg az eredeti ára 118 854 Ft⁸⁹ volt. A gőzös átalakítását napokon belül elkezdték és augusztus 19-én már át is esett a tűzkeresztségen. Ezen a hajón kívül a szabadságharc folyamán a Dunán több mint tíz, a Tiszán öt gőzhajót mozgósítottak.⁹⁰

A MÉSZÁROS HADIGŐZŐS névre keresztelt hajóval ha a világon nem is, de Európában valószínűleg először állítottak szolgálatba gőzüzemű folyami hadihajót.⁹¹ A felszerelendő gőzösök mellett egy, a DGT-vel kötött szerződés értelmében, a DGT óbudai hajógyárában a magyar kormány részére – a világon először – két, kifejezetten hadicélokra tervezett, gőzüzemű, vaspáncéllal borított hajó építésébe kezdtek. Az egyik hajó gépének árát, 5120 font sterlinget, teljesen kifizették a gyártó cégnek, de az a háború miatt soha nem érkezett meg Magyarországra.⁹²

Bátran kijelenthetjük, hogy Magyarország a korabeli Európa legfejlettebb folyami hajóhadának kiépítésébe kezdett, sőt a gőzüzemű páncélos hadihajó – egyébként már létező – gondolatának megvalósításával világhírességet vívott ki. A folyami flottakoncepció helyességét igazolta az is, hogy Ausztria, amelynek addig nem voltak gőzös hadihajói a Dunán, a szabadságharc leverése után zsákmányolt magyar és újonnan épült hajókkal felállította dunai flottilláját.

Korántsem ez volt a helyzet a tengeren. Ennek több oka van, elsősorban az, hogy a Dunán fennálló veszély miatt, mely közvetlenül az ország területét fenyegette,⁹³ jóval nagyobb figyelmet szenteltek a folyami hadihajók felszerelésének. Lényeges körülmény az is, hogy az ország belsejében rendelkezésre álltak maguk a gőzhajók, a fegyverek és az üzem, a DGT óbudai hajógyára, ahol a felszerelést és az építést a kormány felügyelete mellett lehetett végezni. Fiumében mindezek a feltételek nem voltak meg, Magyarország és a város között a közlekedést gyakorlatilag elvágta Horvátország, és az idő is szűkre volt szabva, hiszen augusztus 3-a után alig egy hónappal az egész Tengeremellék horvát kézre került.

Kossuth augusztus 3-án kifejezetten vitorlás⁹⁴ hajók, brigg, vagy korvett megvételére utasította Erdődyt. Mint már ez kiderült, a minisztériumnak a haditengerészet technikai kérdéseiről a fentebbi, vitorlásokra vonatkozó utasításon kívül nem volt elképzelése,

⁸⁸ Széchenyi István: Napló. Budapest, 1978. 1226. o.

⁸⁹ A DDSG Széchenyinek 1848. június 15-én. OL H 31 2. d. 207E sz.

⁹⁰ Csonkaréti 1980. i. m. 132-133. o.

⁹¹ Urbán i. m. 672. o.

⁹² Csonkaréti 1980. i. m. 131. o.

⁹³ 1848 nyarán a fővárosban sokan féltek attól, hogy a szerb sajkások felhájóznak a Dunán és elfoglalják Budapestet.

⁹⁴ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 667. o.

ezért Kossuth egy szakértőkből álló, hajóvételi bizottság felállítását rendelte el,⁹⁵ melynek feladatai közé tartozott a flotta további fejlesztésére javaslatokat tenni. Természetesen Magyarország anyagi lehetőségei nem engedték meg nagy méretű haditengerészet kifejlesztését, de éppen a szűk erőforrások miatt fokozott jelentőséggel merült fel annak a kérdése, hogy a beszerezhető néhány hajó mennyire korszerű és mennyire alkalmas feladatainak ellátására. A flotta költséges dolog, egy hajó évi fenntartása közel annyiba kerül, mint az ára, ezért kérdéses, hogy érdemes-e komoly pénzeket áldozni egy gyakorlatilag elavult hajóhadra, amely csak drága játékszernek tekinthető.

1848 szerencsétlen időpont egy szűk lehetőségekkel bíró ország számára, mely haditengerészetet akar létrehozni, ugyanis a flották történetében ez az időszak átmeneti kor, 1848 a vitorlás és a gőzös korszak határmezsgyéjén áll. Szimbolikus dátum, hogy az utolsó vitorlás sorhajó,⁹⁶ a francia VALMY, 1847-ben épült. A kereskedelmi hajózásban hamarabb tért hódított a gőzhajó, de a konzervatív admirálisok elzárkóztak⁹⁷ előle. Az utolsó akadályt, a sérülékeny lapátkereket a hajócsavar feltalálása háritotta el, az első csavargőzös hadihajó, az amerikai PRINCETON 1844-ben épült, de áttérés csak az 1850-es évek elején történt, ekkor kezdték meg az újonnan épültek mellett a régi vitorlások ellátását gőzgépekkel. A vitorlás hadihajók az 1850-es évek közepére–végére teljesen elavultak.⁹⁸

A hajóvételi bizottság már Kossuth utasításának megérkezte napján, augusztus 13-án⁹⁹ összeült, tagjai a kormányzó, Privitzer alkormányzó, Horhy városi tanácsnok, a révkapitány, egy kereskedelmi kapitány, két hajóács és Vincenzo Domini, nyugalmazott cs. kir. sorhajózáslós, a tengerészeti iskola tanára voltak.¹⁰⁰ A bizottság Kossuth utasítását úgy értelmezte, hogy két hajót, egy brigget és egy korvetet kell vásárolni.¹⁰¹ Augusztus 17-én aláírt jegyzőkönyvében, a flotta további fejlesztésére vonatkozó javaslatában a bizottság bíráló alá vette ezt az elképzelést.¹⁰² A brigg megvétele a sürgősségre való tekintettel (és csak szükségmegoldásként) támogatta, de második hajónak, a korvett helyett, egy 60 lóerő (44 KW) teljesítményű, Angliából készen hozatott gőzhajót javasolt és az erős fegyverzetű (20 db 32 fontos ágyú¹⁰³) korvett megvétele csak akkor ajánlotta, ha van a kormánynak pénze egy harmadik hajóra is. A gőzhajók kérdésének a flotta további

⁹⁵ Uo.

⁹⁶ Sorhajó: a legnagyobb, háromárbocos, teljes vitorlázatú vitorlás hadihajó. A XIX. században mérete 2000–5000 tonna volt, 74–120 ágyúval. Két, illetve három fedett ütegsorral rendelkezett, legénysége 600–1100 fő volt. Nevét arról kapta, hogy útközetkor nyomdokvonalban, két párhuzamos sorban vonultak fel az ellenséges flották hajói egymás mellett, és az így vívott ágyúpárbaj döntötte el a csatát.

⁹⁷ Az évtizedek óta közlekedő gőzhajókat a konzervatív admirálisok a XIX. század közepéig bizalmatlan szemmel nézték, legfeljebb kedvezőtlen szél esetén, a vitorlás hadihajók vontatására alkalmazták.

⁹⁸ Az 1850-es és 60-as évek fordulóján forradalmi átalakulások mentek végbe a haditengerészeti technikában: először tömegesen elterjedtek a csavarhajtású gőzhajók, majd 1859 után megjelentek a páncélozott hadihajók. E változások következtében a vitorlás hadihajóknak már nem lett semmiféle harcértéke.

⁹⁹ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 91. o.

¹⁰⁰ Uo.93. o.

¹⁰¹ Uo.

¹⁰² Uo.

¹⁰³ 1 angol font=0,454 kg

fejlesztésére tett javaslatban megfigyelhető kiemelt szerepére rávilágít, hogy Erdődy Kossuthnak tett jelentésében, mely a bizottság jegyzőkönyvével együtt augusztus 24-e körül¹⁰⁴ érkezett a fővárosba, csak egy ponton fűz kiegészítést a jegyzőkönyvben foglaltakhoz, ugyanis kiemeli a gőzhajó szükségességét és a vitorlások megvásárlását kényesermegoldásnak tartja.¹⁰⁵ Bár a haditengerészet szervezése felgyorsult, és Kossuth elrendelte 28-án az IMPLACABILE brigg megvételét,¹⁰⁶ a bizottság javaslataira nem reagált, s miután a magyar tengerpart elveszett, a haditengerészet további fejlesztése lekerült a napirendről.

Mi lehetett az oka, hogy amíg Magyarország a Dunán korszerű hajóhad kiépítésébe kezdett, addig a haditengerészetét elavult vitorlásokkal akarta felszerelni? Kossuth ismerte, sőt támogatta a felfegyverzett folyami gőzhajók tervét, emellett a technikai haladás ellenségének sem nevezhető, mégis vitorlás hajók megvételét tervezte. Ráadásul ezek a vitorlások nem is igen alkalmasak az utasításban említett szolgálatokra, kikötő-rendészeti feladatokra túl nagyok és drágák, a zezzugos, sok szigettel és szirttel tarkított vizeken pedig, keresztvitorlázatuk miatt, nem képesek a csempészek eredményes üldözésére,¹⁰⁷ inkább konvoj kíséretre, a kalózok elriasztására használhatók, mellettük a városnak szüksége lett volna még két-három felfegyverzett penichére és golette-re. A vitorlások alacsonyabb ára érvként nem jöhet számításba, igaz, az IMPLACABILE brigg ára felfegyverzetten volt 65 000 Ft,¹⁰⁸ ami fele a hasonló méretű FRANZ I eredeti árának, de például Ausztria 1849-ben mindössze 3600 fontért (kb. 40 000 Ft) vette meg Angliában WATERLILY nevű, 287 tonnás, 50 lóerős (37 KW) csavargőzöst.¹⁰⁹ Egy drágább gőzös ára egy olyan korvett 180 000 Ft-os árával mérhető össze,¹¹⁰ mint a POLA. A cs. kir. haditengerészet számára egyébként 1844-ben Frigyes főherceg, a flotta főparancsnoka, 60 lóerős gőzös ágyúnaszádokat tervezett Angliából beszerezni, melyeknek ára hajónként 86 000 Ft lett volna,¹¹¹ valószínűleg ennek az ismerete inspirálta hajóvételi bizottság javaslatát hasonló hajó beszerzésére. A gőzhajó ellen legfeljebb nehezebb hozzáférhetősége szólhat, ugyanis 1848-ban Fiuménak nem voltak még gőzhajói,¹¹² csak Triesztnak, de onnan nem lehetett beszerezni, mert az osztrák kormány még saját haditengerészete számára is megtiltotta az Osztrák Lloyd állományának igénybevételét.¹¹³

¹⁰⁴ A jegyzőkönyv ugyan hivatalosan augusztus 27-én érkezett meg, de mivel Kossuth már 24-én reagált rá, ezért 24-e lehetett a legkésőbbi dátum. Kossuth Domininak 1848. augusztus 24-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 94. o.

¹⁰⁵ Erdődy Kossuthnak 1848. augusztus 18-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 810. o.

¹⁰⁶ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 810-811. o.

¹⁰⁷ A viszonylag széles és keresztvitorlázattal rendelkező brigg jóval lassabb és nehezkesebb, mint az üldözendő csempészek könnyű, hosszvitorlázatú hajói, ami a zátonyos vizeken halmozott hátrányt jelent.

¹⁰⁸ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 91. o.

¹⁰⁹ *Benko* i. m. 635. o.

¹¹⁰ A korabeli árak ismeretében és a POLA következtetett méretei alapján, a korvett teljesen felszerelve kb. 160 000-180 000 Ft-ba került volna. V. ö. 68. sz. jegyzettel.

¹¹¹ *Khuepach-Bayer* i. m. 106. o.

¹¹² *Fiume* i. m. 193-194. o.

¹¹³ *Benko* i. m. 337. o.

Véleményem szerint Kossuth utasítása tulajdonképpen válasz Matković május 12-i levelére. Május–júniusban a kormány már gyakorlatilag elfogadta Gopčević ajánlatát, csak a Közlekedési és Közmunkaügyi Minisztérium nem kezdte meg a tárgyalásokat. Bár az augusztus 3-i levélben Kossuth nem Gopčevićhez, illetve Matkovićhoz fordult, hanem Erdődyt és a felállítandó bizottságot bízta meg az alkalmas hajó kiválasztásával, burkolt módon mégis az ajánlat elfogadása van benne, mert kiköti, hogy a hajók típusa brigg, vagy korvett legyen, és Gopčevićre, mint potenciális eladóra utal.¹¹⁴ Nem ismerjük pontosan az utasítás keletkezéseinek körülményeit, ezért pontos válaszokat sem kaphatunk. Valószínűleg Kossuth azért fordult Erdődyhez és Fiuméhez, mert nem akarta magát, mint hozzá nem értőt, teljesen Gopčevićre bízni, a bizottság feladata volt megállapítani, tényleg olyan előnyös-e az ajánlat; ha jobbat találnak, nem köti őket semmilyen ígéret Gopčevićhez és így a haditengerészet szervezése jobban magyar kézben marad. A brigg és a korvett kikötése a májusi ajánlat melletti elkötelezettség szándékát mutatja, a további fejlesztéseket az utasítás a távoli, ködös jövőbe utalja. Úgy vélem, a magyar haditengerészet szervezése a május 12-i ajánlat ismeretén és elfogadásán alapult.

A hajóvételi bizottság 1848. augusztus 13-17-e között ülésezett Fiumében és megalapította, hogy a kikötőben lévő legalkalmasabb hajó Gopčević IMPLACABILE nevű brigge,¹¹⁵ és tárgyalásokat kezdtek a szintén Gopčević tulajdonában álló POLA korvett megvételéről. Mindkét hajó szerepelt Matković májusi ajánlatában. Kossuth augusztus 28-án elfogadta a bizottság javaslatát és az IMPLACABILE brigg megvétele mellett döntött.¹¹⁶ 1848. augusztus 31-e után gyökeres fordulat állt be a magyar haditengerészet ügyében. Magyarország, miután a horvát csapatok megszállták Fiumét, elvesztette teljes tengerpartját. A flotta további fejlesztése lekerült a napirendről, de az IMPLACABILE megvételéről tovább folytak a tárgyalások. Ezt az tette lehetővé, hogy a szervezés az elengedhetetlen környezet miatt a lehető legnagyobb titokban folyt,¹¹⁷ a brigg pedig időközben, feltehetőleg, Triesztbe vitorlázott.

Arra nincs konkrét forrásunk, hogy a hajót milyen célból akarták semleges kikötőben felfegyverezni. Minden bizonnyal a később tervezett, Fiume visszafoglalását¹¹⁸ célzó hadműveletek támogatására akarták használni, esetleg felkelés szítására a magyarokhoz húzó Fiumében. 1849 tavaszán például Ivan Bratic, a magyar kormány ügynöke, hajójával, a ZRÍNYI goelette-tel, sikeresen terjesztett magyar propagandát a dalmát városokban.¹¹⁹ Az IMPLACABILE működése, el nem ismert kormány hadihajójaként, minden bizonnyal nemzetközi jogi bonyodalmakhoz vezetett volna, esetleg közönséges kalózhajónak minősítették volna.¹²⁰ Biztosat azonban nem tudunk, mert az IMPLACABILE fel-

¹¹⁴ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 668. o.

¹¹⁵ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 89. o.

¹¹⁶ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: KLÖM XII. i. m. 811. o.

¹¹⁷ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 667. o.

¹¹⁸ Waldapfel i. m. 239. o.

¹¹⁹ *Horváth* 1927. i. m. 22-23. o.

¹²⁰ A korabeli nemzetközi jog szerint legénységével szemben nem mint hadifogollyal, hanem mint köztörvényes bűnözővel kell eljárni.

szerelése sosem jutott el addig a stádiumig, hogy működésére vonatkozó parancsot adhassanak ki.

A tisztikar és a legénység

Magyarország helyzete – akárcsak Auszriáé – sajátos a tengerészettel, így a haditengerészettel kapcsolatban: bár létezett magyar tengerpart, soha nem volt magyar nemzeti-ségű tengerparti lakosság, és nem alakultak ki magyar tengerhajózási hagyományok. Ilyen körülmények között, az akkori feszült, nemzetiségi konfliktusokkal terhes légkörben, fokozott hangsúllyal merült fel a parancsnokok, a tisztikar és a legénység nemzeti-ségének a kérdése. Legfőbb támpontunkul Kossuthnak Erdődyhez küldött augusztus 3-i leirata szolgál (melynek közel fele a flotta személyi állományáról, illetve annak nemzeti-ségéről rendelkezik), valamint ennek Kossuth által javított fogalmazványa.¹²¹ A fogal-mazvány eredetileg egy bekezdéssel¹²² hosszabb volt, melyet Kossuth végül kihúzott: „Az első és második pontra.¹²³ A tengerésztisztek kinevezésében semmi nehézség sem leend. A kapitánynak és parancsnoknak katonáknak és magyaroknak kell lenniök. Az ausztriai tengerészeknél vannak elég magyarok, kik jó feltételek alatt elfogadják a szolgál-atot. Az író ismeri Gyujtó, Simonyi, Blatthy és Breischach és több tisztet, kik magya-rok. A tengerésztisztek (helyét) lehetne derék magyar és tengervideki kapitányokkal be-tölteni. Egyéb iránt ha a parancsnokok a gyalogság és a tüzérség magyarok, és a matrózoknak nincs fegyverök, nincsen mitől tartani”

Intő példaként lebegett mindenki szeme előtt a cs. kir. haditengerészet sorsa: nem ügyeltek kellően arra, hogy a személyzet legalább egy része ne olasz legyen, így amikor Ausztria konfliktusba került Velencével, a flotta zöme a velenceiek oldalára állt. Ezt el-kerülendő foglalkozik annyit Kossuth a személyi állomány nemzetiségének kérdésével. A magyar haditengerészet felszerelése elképzelhetetlen volt magyar tengerészekkel, a mat-rózállományt csakis a tengerparti délszláv és olasz népességből lehetett volna toborozni. Ez Kossuth számára is világos volt, mindkét változat nem magyar legénységgel számolt, akiket viszont angol rendszer szerint nem láttak volna el fegyverekkel. Nincs különbség a tengerészgyalogság és a tüzérség tekintetében sem.¹²⁴ „Előlegesen megjegyeztetik, hogy miután a tengerészgyalogság és a tüzérség olly tisztékbl és közvitézékbbl álland, kik a tengeren még nem szolgáltak, ezektbl a valódi tengerész szolgálatot várni sem lehet. E körülményre különös tekintet legyen a kérdések megoldásánál.” A lényeges különbség a parancsnokok és a tengerésztiszti kar nemzetiségéről való rendelkezések között van. Az elküldött tiszttáztatban erre a kérdésre már nincs utasítás, csak az orvos és a számvevőtiszt személyéről, nekik gyakorlattal rendelkezőnek kell lenniük,¹²⁵ vagyis nem magyaroknak.

¹²¹ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. Eredeti fogalmazvány. OL H 20 4. d. 1435. sz.

¹²² Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. Eredeti fogalmazvány. OL H 20 4. d. 1435. sz.

¹²³ Első pont: a kapitány rangjának és illetményének meghatározása. Második pont: a tiszték és kadétok számának és illetményének meghatározása. Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: KLÖM XII. i. m. 667. o.

¹²⁴ Uo.

¹²⁵ Uo.

Matković májusi levelében tengermelléki kapitányokat ajánlott a parancsnoki posztokra,¹²⁶ végül az ő elképzelése valósult meg Vincenzo Domini kinevezésével.¹²⁷

A cs. kir. haditengerészetben 1848-ban talán féltucatnyi magyar tiszt¹²⁸ szolgált, közülük a legismertebb, egyben az egyetlen hajóparancsnok, Gyújtó Károly sorhajóhadnagy volt, aki akkor Konstantinápolyban állomásozott hajójával.¹²⁹ Ő és tisztársai mindvégig kitartottak az osztrák haditengerészetben.¹³⁰ Nem tudjuk, miért nem számolt velük Kossuth utasításának végleges változatában, mindenesetre annak nincs nyoma, hogy a minisztérium bármiféle kapcsolatot is próbált volna felvenni a magyar tengerésztisztekkel.

A bekezdés kihúzásának legfőbb okát abban látom, hogy Kossuth kész volt különböző politikai gesztusokat tenni a tengerpart irányában. Ezt támasztja alá Gopčevićnek írott augusztus 29-i levele¹³¹ is, melyben nyelvi és egyéb kérdésekben engedelményeket ígért a tengerpart és a dalmátok számára. Egyébként a két változat a lényeges ponton, a tüzérség és a tengerészkatonáság kérdésében megegyezik. Kossuth, valószínűleg a tengerpart iránti politikai megfontolásból, nem akarta erőltetni, hogy a hajóparancsnokok mindenképpen magyarok legyenek a felállítandó haditengerészetben.

A vezényleti nyelv az olasz¹³² lett volna. Ennek több oka is lehetett: egyrészt Fiume olasz nyelvhasználatának tiszteletben tartása, másrészt az, hogy ha a tüzérek és a tengerészkatonák magyarok lettek volna, létszámuk – legalábbis az IMPLACABILE tervezett személyzeti listája szerint¹³³ – csak a teljes személyzet egyharmadát tette volna ki, végül, a magyar nyelvben nem voltak meg a szükséges vezényszavak. Arról nem szólnak a források, hogy hogyan képelték a magyar katonák Fiuméba juttatását, mindenesetre 1848 augusztusában semmilyen magyar csapatot sem sikerült a városba vezényelni.

Az utasítás meghatározta a viszonyt az osztrák tengerészzel is: a magyar tengerészet saját lobogóval rendelkezik, de nem szakad el teljesen az osztráktól. Ezt biztosítja a minisztériumnak az a szándéka, hogy fenntartja a reciprocitás elvét a zászlók között, vagyis a magyar tengerészetből lehet az osztrákba toborozni, és fordítva.¹³⁴

A forradalmi magyar hadsereg jobban fizette tisztjeit, mint a császári sereg.¹³⁵ Ez a magyar haditengerészet esetében is így lett volna, legalábbis a Gopčević által összeállított fizetési tervezet¹³⁶ szerint mind a tisztek, mind a legénység illetménye meghaladta volna az osztrák flottában szolgáló társaikét. Egy sorhajóhadnagy rangú hajóparancsnok

¹²⁶ Matković levele a minisztériumhoz 1848. május 12-én. OL H 31 2. d. i. sz. n.

¹²⁷ Domini kinevezése 1848. augusztus 26-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 97. o.

¹²⁸ *Benko* i. m. függelék 12-46. o.

¹²⁹ Uo. 27. o.

¹³⁰ Uo. 12-46. o.

¹³¹ Kossuth Gopčevićnek 1848. augusztus 29-én. In: *KLÖM* XII. i. m. 830. o.

¹³² Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 666. o.

¹³³ Az IMPLACABILE személyzeti listája. In: *Horváth* 1927. i. m. 158. o.

¹³⁴ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 668. o.

¹³⁵ *Deák István*: Volt egyszer egy tisztikar. Budapest, 1993. 148. o.

¹³⁶ Az IMPLACABILE személyzeti listája. In: *Horváth* 1927. i. m. 158. o.

mindennel együtt 92 Ft-ot keresett,¹³⁷ míg magyar kollégája 220 Ft-ot, egy matróz pedig 20, illetve 16 Ft 30 kr-t. Érdekes módon az osztrák flottában az élelmezési díj (panatica) egységesen 8 Ft 30 kr volt, addig a magyarban (bár Kossuth az osztrák rendszer átvételét tervezte eredetileg¹³⁸) a legénységi 10 Ft, a tiszt 30 Ft és a parancsnoki 120 Ft lett volna.¹³⁹

Kossuth szándéka szerint a magyar haditengerészetben erősebb lett volna a nemzeti elem, mint a cs. kir. flottában volt. Az utasítás értelmében a felállítandó magyar haditengerészet hajóin az olasz vezényleti nyelv mellett a személyzet harmada magyar lett volna, mégpedig az a harmada, amelynek a kezében a fegyverek vannak, így biztosították volna a magyar érdekek mindenkor szem előtt tartását.

Az IMPLACABILE

A már Kossuth utasításának megérkezte napján, augusztus 13-án, összeülő hajóvásárlási bizottság másnap, 14-én, megszemlélte a kikötőben álló hajókat. Nem kellett sokat keresgélniük, hamarosan megtalálták azt a hajót, mely a bizottság véleménye szerint¹⁴⁰ messze kitént alkalmasságával a többi közül: a Spiridion Gopčević tulajdonát képező IMPLACABILE brigget. A jegyzőkönyvből úgy tűnik, a bizottság nem tudott a kereskedő májusi ajánlatáról.¹⁴¹

A vételi szándék hírére augusztus 16-án Gopčević Fiuméba érkezett, hogy személyesen tárgyaljon a hajó eladásáról.¹⁴² Ekkor készített egy három részből álló listát, mely tartalmazza az IMPLACABILE meglévő felszerelését, a szükséges átalakításokat, a beszerzendő fegyverzetet és muníciót, a szükséges legénység felsorolását, valamint azokat az eszközöket, melyek beszerzésére kötelezte magát.¹⁴³ Gopčević vállalta, hogy elvégzi a hajó átalakítását, Angliából beszerzi az ágyúkat és a kézfegyvereket, és a végleges fegyverzet megérkeztéig a hajó 10–12 db 9 fontos ágyúval is ellátta volna.¹⁴⁴ A teljesen felszerelt briggett összesen 70 000 Ft-ot kért, de a bizottság ezt az összeget soknak találta, ezért némi alkudozás után végül 65 000 Ft-ban¹⁴⁵ állapodtak meg.

Az egymásnak ellentmondó adatokból nehéz kihámozni, hogy a fenti összegből mennyit tett ki a hajó ára, és mennyit a szükséges munkálatoké, illetve a fegyverzeté. A kifizetés két részletben, 40 000 és 25 000 Ft-ban történt meghatározásából¹⁴⁶ a 40 000

¹³⁷ *Lechnert, Josef von: Geschichte der österreichisch-venetianischen Kriegsmarine während der Jahre 1797 bis 1802.* Wien, 1891. függelék, 34. o.

¹³⁸ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: *KLÖM XII.* i. m. 667. o.

¹³⁹ Az IMPLACABILE személyzeti listája. In: *Horváth 1927.* i. m. 158. o.

¹⁴⁰ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth 1927.* i. m. 91. o.

¹⁴¹ Uo.

¹⁴² Uo.

¹⁴³ Gopčević listája, A, B, C. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁴⁴ Uo. B, C. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁴⁵ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth 1927.* i. m. 91. o.

¹⁴⁶ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: *KLÖM XII.* i. m. 810-811 o.

forintos ár tűnne kézenfekvőnek, de ezt csak egy forrás erősíti meg,¹⁴⁷ az is csak közvetve, míg a későbbi londoni események alapján¹⁴⁸ a maximum 56 000 Ft-os ár tűnik elfogadhatónak. Erdődy Kossuthnak írott jelentésében jutányosnak nevezi a hajó árát¹⁴⁹ és ez így igaz, mert akkoriban Angliában egy hasonló hajó ára újonnan tonnánként 15 font sterling felett volt,¹⁵⁰ míg a két éves (ami hajónál szinte újnak számít, mert egy jól karbantartott fahajó hosszú évtizedekig használható) IMPLACABILE tonnánként átszámítva kevesebb, mint 13 fontba került (egy angol font ekkor kb. 12 forintot ért).¹⁵¹

A kétárbocos IMPLACABILE a régi angol tonnázási módszer¹⁵² szerint 360 tonnás volt, így közepes méretű briggnek számított. Míg a hajóközbözésnél az angol mértékeket használták, méreteit francia lábban (1 francia láb = 32,5 cm) adták meg: hossza 91 láb (29,6 m), szélessége 27 láb (8,8 m), a merülése pedig 12 láb (3,9 m) volt. A jegyzőkönyv szerint építésénél nem sajnálták az anyagot és minimális változtatásokkal lehetett olyan hadibriggé alakítani, mely jobb, mint a cs. kir. haditengerészet hasonló hajói.¹⁵³ A Gopčević által először ajánlott fegyverzet¹⁵⁴ 12 db 12 angol font kaliberű karronád¹⁵⁵ és 2 30 fontos ágyú volt, ez azonban némileg módosult, valószínűleg a bizottság javaslatára, ugyanis a karronádok mellett 2 db Paixhans-ágyú¹⁵⁶ beszerzésére kötelezte magát¹⁵⁷ és már ez a fegyverzet került be a hajóvételi bizottság jegyzőkönyvébe.¹⁵⁸ Ez a fegyverzet valamivel gyöngébb, mint egy osztrák briggé, azok ugyanis hasonló számú 18–24 fontos karronádot, esetleg ágyút hordtak a fedélzetükön.¹⁵⁹ A lövegek pontos elhelyezésének a terve nem maradt fenn, de annak ismeretében, hogy a hajónak 8 – 8 ágyúnyílása volt,¹⁶⁰

¹⁴⁷ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 140. o.

¹⁴⁸ Domini Djurkovičhoz 1849. február 1-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 125. o.

¹⁴⁹ Erdődy Kossuthnak 1848. augusztus 18-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 810. o.

¹⁵⁰ *McGregor, David*: *Fast Sailing Ships*. London, 1988. 274–277. o.

¹⁵¹ *Horváth Jenő*: A magyar kormány angliai fegyvervásárlása. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1936. 106. o.

¹⁵² A hajó szabálytalan, minden irányban görbülő alakjával igen komplikált test, éppen ezért a hajóközbözésre csak empirikus úton kialakult közelítő módszerek voltak lehetségesek. Egészen az 1836-os módosításig az ún. builder's old measurement (bom) volt használatban, de a hajók árát, melyet az egy tonnára eső költségként határoztak meg, továbbra is a bom szerint számolták. 1 bom tonna=94 angol köbláb. A bom a hajóközbözésre a következő formulát adta meg: (hossz – 3/5 szélesség) X szélesség X 1/2 szélesség és az egész osztva 94-gyel. Az IMPLACABILE esetében: h = 91 francia láb (= 97 angol láb), sz = 27 francia láb (= 29 angol láb), tehát: (97 – 17,4) X 29 X 14,5 : 94 = 358 bom tonna.

¹⁵³ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 90. o.

¹⁵⁴ Gopčević listája, B. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁵⁵ Karronád: rövid, 6–8 kaiiberhosszúságú, alsó szögcsoportban tüzelő, sima csövű löveg. Nevét arról a skót városról, Carrone-ról kapta, ahol először készítették 1774-ben. A haditengerészetekben az 1810-es években vált általánossá, a 18 fontosnál kisebb ágyúkat karronádokra cserélték le. Előnye a kis, 3–4 fős kezelőszemélyzet és a nagy, percenként 3 lövést elérő tűzgyorsaság, hátránya a viszonylag kis átütőerő és lőtávolság.

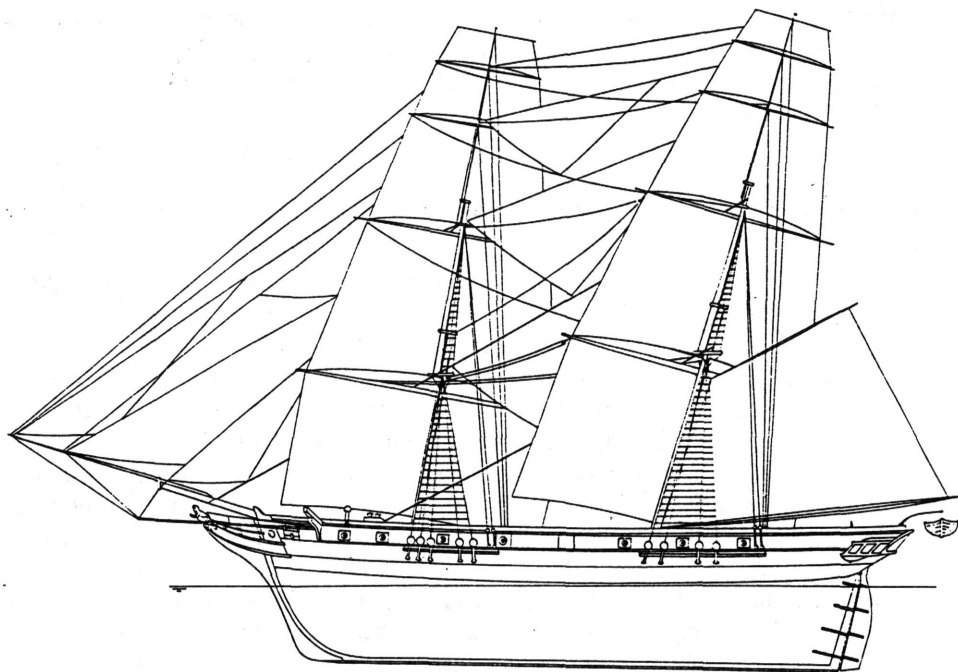
¹⁵⁶ Paixhans-ágyú: 20-25 kaliberhosszúságú, sima csövű, robbanógolyót tüzelő löveg. 1824-ben találta fel névadója, Paixhans francia tüzértiszt, később tábornok.

¹⁵⁷ Gopčević listája, C. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

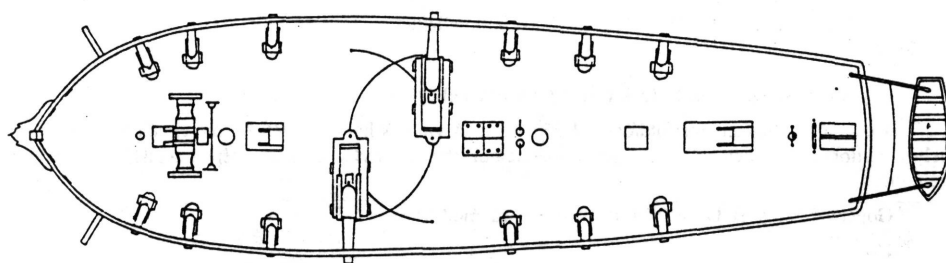
¹⁵⁸ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 90. o.

¹⁵⁹ *Gogg* i. m. 51-119. o.

¹⁶⁰ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 90. o.



Az IMPLACABLE brigg jellegrajza



Fedélzeti vázlat a tüzérség valószínű elrendezésével

szerintem a fegyverzet legvalószínűbb elhelyezése a következő lett volna: az első és a hátsó 3-3 nyílás mögé állították volna fel a karronádokat, a 2-2 középső mögé pedig a két Paixhans-ágyút oly módon, hogy egy-egy körsínen átfordulva mindkét oldalra tudjanak tüzelni. A legénység számára a következő kézfegyvereket tervezték beszerezni: 12 db nehéz sáncpuskát, 40 db gyutacsos puska, 30 db gyutacsos pisztolyt és 30 db kardot.¹⁶¹ Ismerjük a tervezett lőszerjavadalmazást is: az ágyúkhöz csövenként 60 db robbanógránátot és 60 db golyót, a karronádokhoz csövenként 60 db golyót és 60 db kartácstöltést készítettek volna.¹⁶² A hajó mindkét árbocán 5-5 keresztirányú, főárbcán egy csonkarudat is hordott,¹⁶³ méreteiből és vitorlázatából következtetve maximális sebessége 13–14 csomó¹⁶⁴ lehetett.

Miután az IMPLACABILE átalakítása végül nem történt meg, csak Gopčević augusztus 16-ai javaslatai¹⁶⁵ alapján következtethetünk arra, hogyan nézett volna ki hadihajóként. Egyes részmegoldásoknál (például a személyzet holmijának és függőágyainak elhelyezése¹⁶⁶) nyitott kérdés maradt, hogy az angol vagy a francia rendszert veszik-e át. A hajóvásárlási bizottság jegyzőkönyvének megállapítása szerint az IMPLACABILE minden tekintetben hasonló lenne egy francia hadibrigghoz,¹⁶⁷ ezért valószínűleg az átalakítás során a francia mintákat követték volna. Egyébként az IMPLACABILE esetében keverednek az angol és a francia elvek. Az átalakítás során az egyik legfontosabb feladat a fedélzet megerősítése lett volna, hogy elbírja a lövegek súlyát. A főfedélzet alatti fedélközt, a korridorot úgy kellett volna alakítani, hogy alkalmas legyen a sokszorosára növekedett legénység befogadására (12 helyett 95 fő¹⁶⁸), és éjszakára legalább 70 fő számára nyújtson hálóhelyet, kampókra akasztott függőágyakban. Gopčević tervei szerint¹⁶⁹ a korridor elejére két elkülönített élelmiszerraktár került volna, a köztük lévő térséget szánták a betegek és a sebesültek elhelyezésére. A korridor hátsó részén lett volna a kapitány elkülönített kabinja, a tisztek és a kadétek lakrésze (carré) és a hajóorvos kamrája. A lőszerraktárt a hajó előrésszébe, a korridor alá tervezték.

Az átalakítás legköltségesebb, ámde kérdéses része, a hajófenék fűrókagylók elleni, rézzel való bevonása. A rézborítás esetében a különböző források ellentmondanak egymásnak, a későbbi osztrák vizsgálóbizottsági jelentés szerint¹⁷⁰ ezt a munkát Londonban

¹⁶¹ Gopčević listája, B. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁶² Uo.

¹⁶³ Gopčević listája, A. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁶⁴ 1 csomó = 1 tengeri mérföld/óra = 1,853 km/h. A vitorlás hajóknak létezik ún. elméleti sebessége is, melyet a vitorlázat felületéből és a hajótest méreteiből egy viszonylag egyszerű képlet segítségével ki lehet számolni.

¹⁶⁵ Gopčević listája B. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁶⁶ Uo.

¹⁶⁷ A hajóvételi bizottság jegyzőkönyve 1848. augusztus 17-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 90. o.

¹⁶⁸ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 810. o. Az IMPLACABILE személyzeti listája. In: *Horváth* 1927. i. m. 158. o.

¹⁶⁹ Gopčević listája, B. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁷⁰ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 140. o.

elkezdtek, teljes költsége 1569 font lett volna. Gopčević kötelezvényében¹⁷¹ és a hajóvásárlási bizottság jegyzőkönyvében nincs szó erről a munkáról, Gopčević fiának 1886-os közlése¹⁷² szerint pedig a cs. kir. haditengerészetnek 1848-ban felajánlott hajók, így az IMPLACABILE is, el voltak látva vízvonal alatti rézborítással. Kayser Albert, aki pedig ott volt Londonban, levelében¹⁷³ nem említi ezt, és azt állítja, hogy semmilyen átalakítási munka sem kezdődött el. Az osztrákok Vincenzo Domini vallomásain¹⁷⁴ keresztül értesültek a magyar haditengerészet ügyéről, ezért lehetséges, hogy téves információként került az osztrák jelentésbe a rézborítási munka megemlítése, mert a többi forrás ellentmond ennek.

A hajó legénysége a felszerelésig – Kossuth rendelkezéseinek szellemében – a régi, kereskedelmi kapitány parancsnoksága alatt 12 matrózból állt, akiknek fizetését fele részben Gopčević, fele részben a magyar kincstár állta.¹⁷⁵ Az IMPLACABILE, mint hadihajó legénységéről keveset tudunk, mert csak a parancsnok kinevezése, és mellé két hajóírmok beosztása¹⁷⁶ történt meg, de a brigg soha nem került a kinevezett parancsnok fennhatósága alá, mindvégig Gopčević kapitányának, Petar Djurkovićnak a parancsnoksága alatt maradt. Az IMPLACABILE-n szükséges legénységről Gopčević készített egy listát,¹⁷⁷ mely szerint a hajón szolgált volna 1 parancsnok sorhajóhadnagy rangban, 1 első tiszt fregatthadnagy rangban, 2 tiszt sorhajózászlósi rangban, 1 orvos, 1 számvevő-tiszt, 4 kadét, 1 hajómester, 1 csónakmester, 2 vitorlamester, 12 első osztályú matróz, 32 másodosztályú matróz, 1 tüzér őrmester, 2 tüzér tizedes, 1 gyalogos tizedes, 15 tüzér, 12 katona, 6 hajóinas, összesen 95 ember. Havi fizetésük 1215, havi élelmezésük 1180 Ft-ot tett volna ki, összesen évi 28 740 forintot.

Érdekes módon a források szerint nem tervezték a hajó nevének megváltoztatását, noha a Dunán a német nevű gőzhajókat magyar nevére keresztelték át. Magyar személyekről való elnevezésre Fiumében is megvolt az igény, Matković még márciusban kérte Kossuthot,¹⁷⁸ hogy róla hajót nevezhessenek el. Lehetséges, úgy gondolták, a hajó nevét ráérnek majd a felszerelés megtörténte után megváltoztatni.

Nem ismerjük pontosan Vincenzo Domini gróf parancsnoki kinevezésének körülményeit. Mint ismeretes, Kossuth feladta annak a gondolatát, hogy a hajóparancsnokok csak magyarok lehetnek. Kossuth Dominit ismerte, sőt ő maga javasolta a hajóveteli bizottság tagjának.¹⁷⁹ Domini katonatiszti családból származott, apja cs. kir. századosként sokáig

¹⁷¹ Gopčević listája, C. OL H 20 4. d. 1463. sz. irat melléklete.

¹⁷² Benko i. m. 339.

¹⁷³ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15-én. In: *Horváth* i. m. 127-129. o.

¹⁷⁴ Domini feljelentése 1849. február 12-én. 126-127. o.

¹⁷⁵ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 810. o.

¹⁷⁶ Kossuth Domininak 1848. augusztus 29-én. In: *KLÖM* XII. i. m. 829. o.

¹⁷⁷ Az IMPLACABILE személyzeti listája. In: *Horváth* 1927. i. m. 158. o.

¹⁷⁸ Horváth Jenő rosszul olvasta Matković levelét, mert abban nem hajóveteli ajánlatot tett, hanem arról kérdezte Kossuthot, hozzájárul-e ahhoz, hogy hajót nevezzenek el róla. Matković levele Kossuthoz 1848. március 22-én. In: *Horváth* i. m. 35. o.

¹⁷⁹ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 3-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 667. o.

Belluzzo térparancsnoka volt,¹⁸⁰ ő pedig a haditengerészetben szolgált, sorhajóászlósi (tengerész hadnagyi, vagyis hadnagyi) rangban. 1848-ban, már nyugalmazott tisztként, hajózástant és matematikát tanított a fiumei tengerészeti iskolában, de nem lehetett időse ember, mert az 1870-es években még aktív iskolaigazgató volt.¹⁸¹ Erdődy augusztus 18-án írott jelentésében méltatja Dominít, aki szerinte szimpatizál a magyar ügygel, és igen alkalmasnak látszik az első magyar hadihajó parancsnoki posztjára.¹⁸² Ez az első említése Domininak, mint lehetséges parancsnoknak, aki ekkor éppen útban volt Pest felé Matković-tyal, kezében Erdődy levelével és a hajóvásárlási bizottság jegyzőkönyvével. Még ennek a jelentésnek az iktatás szerinti megérkezése, augusztus 27-e előtt, augusztus 24-én Kossuth felkérte Dominít az IMPLACABILE parancsnokának,¹⁸³ tehát Dominiék minden bizonnyal legkésőbb 24-én megérkeztek a fővárosba. Az ajánlatot Domini gyorsan elfogadta, mert Mészáros hadügyminiszter augusztus 26-án kinevezte a magyar hadsereg kapitányává (sorhajóhadnaggyá), és utasította egy hadibrigg felszerelésére.¹⁸⁴

Ettől a ponttól jelentkezik az a kettősség a hajó ügyében, hogy bizonyos utasításokat Kossuth, másokat meg Mészáros ad. A hajó felszerelésének mikéntjéről és a pénzügyi kérdésekről továbbra is Kossuth rendelkezett, Domini pedig kinevezése után Mészárostól kapta a parancsokat.

Domini és Matković útját Gopčević fedezte, szerette volna elérni, hogy vegyék rá Kossuthot a brigg minél hamarabbi megvásárlására, mert nem akarta hajóját sokáig nyereség nélkül vesztetgetetni.¹⁸⁵ Kossuth az IMPLACABILE megvétele mellett döntött. Erdődynek írott, augusztus 28-i utasításában a felszerelés részleteiről és a fizetés módjáról rendelkezett:¹⁸⁶ a Gopčević által kért ár első részlete, 40 000 Ft, akkor kerül kifizetésre, ha elfogadja a magyar kormány feltételeit, a második, 25 000 Ft, akkor, ha minden szükséges munkát elvégeztek, ezen kívül kötelezte az eladót, hogy a kialakított összeg terhére lövegenként és fajtánként 60-60 lövedéket is szerezzen be.

1848. augusztus 27-én az Alföldi Hírlapban rövid tudósítás jelent meg az IMPLACABILÉ-ről. A cikkirő fő forrása Kossuth fent említett utasítása lehetett, amely hiába visel 28-i dátumot, már 26-án megíródhatott, mert az abban előforduló tévedéseket rendre átveszi (például 12 láb hosszú hajóról ír).¹⁸⁷ Az újság szerint a brigg már szolgálatba is állt Fiumében.

Domini, hogy a hajó felszerelésére jobban tudjon felügyelni, Kossuthtól segédeket kért maga mellé. Augusztus 29-én beosztották mellé Kayser Albert és Mayerfi Lajos vizsgázott hajóírnokokat.¹⁸⁸ Ugyanezen a napon közölte Kossuth Erdődyvel Domini, va-

¹⁸⁰ Az osztrák hadügyminisztérium Gyulainak és Windischgractznek 1849. március 2-án. 1262 M. K. Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) 48-49-es iratok, 66. csomó, 15/476 (másolat).

¹⁸¹ Fiume i. m. 128. o.

¹⁸² Erdődy Kossuthnak 1848. augusztus 18-án. In: KLÖM XII. 809-810. o.

¹⁸³ Kossuth Dominihoz 1848. augusztus 24-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 94. o.

¹⁸⁴ Domini kinevezése 1848. augusztus 26-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 97. o.

¹⁸⁵ Erdődy Kossuthnak 1848. augusztus 18-án. In: KLÖM XII. 809-810. o.

¹⁸⁶ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 28-án. In: KLÖM XII. i. m. 810. o.

¹⁸⁷ Uo. A cikk Kossuth tévedéseit rendre átveszi.

¹⁸⁸ Kossuth Dominihoz 1848. augusztus 29-én. In: KLÖM XII. i. m. 829. o.

lamint Kayser és Mayerfy kinevezését.¹⁸⁹ Szintén ezen a napon levelet írt Gopčevićnek, melyben a dalmaták iránti nagyrabecstüléséről biztosította kereskedőt, és megköszönte hasznos szolgálatait.¹⁹⁰

A magyar haditengerészet ügyében, mint említettük, jelentős változást hozott Fiume horvát megszállása, a magyar tengerpart teljes elvesztése. A haditengerészet további fejlesztéséről lemondtak, de az IMPLACABILE megvásárlásáról és felfegyverzéséről nem, minden bizonnyal Fiume gyors visszafoglalásában reménykedve. A megváltozott helyzet új, konkrét kérdéseket vetett fel a hajó felszerelésével kapcsolatban: többé azt nem lehetett Fiumében elvégezni. A város elfoglalásának hírére azonnal megszületett a döntés, a hajót Angliában kell felszerelni,¹⁹¹ ugyanis Kossuth szeptember 8-a előtt Matkovićot Angliába küldte és 1000 Ft-ot utaltatott ki neki a hajó első részletének terhére, az ár további kifizetését pedig ideiglenesen felfüggesztette.¹⁹² Kossuth nem tudott az angol kormány külföldi hajók felfegyverzését tiltó rendelkezéséről, ugyanis létezett egy törvény, mely tiltotta minden olyan hajónak a felfegyverzését, melyet egy Angliával békés viszonyban álló ország ellenségei birtokolnak, valamint bármely külföldi hajó felfegyverzését az angol kormány írásbeli engedélyéhez kötötte. Úgy vélem, Pulszky későbbi vádjaival ellentétben¹⁹³ (Matković kifejezetten a tiltó rendelkezés tudatában ajánlotta volna az angliai felszerelést, hogy megkaparinthassák a hajót, ennek azonban ellentmondanak a források) Matković nem tudott erről, az már azonban kérdéses, hogy Gopčević sem tudott volna róla.

Sajnos nem ismerjük Gopčević és Matković levelezését, de valószínűleg azért késett a vételszerződés aláírása, mert Matkovićnak meg kellett vitatnia Gopčević-tyel az eladás és a felszerelés új feltételeit. Az IMPLACABILE vételszerződését végül október 15-én kötötték meg Budapesten, aláírói Duscek Ferenc pénzügyminisztériumi államtitkár és Gaspar Matković, Gopčević megbízottja voltak.¹⁹⁴ A szerződés Gopčevićnek már az angliai felszerelést írta elő, a hajó változatlan, 65 000 Ft-os ára mellett. Az első, 40 000 Ft-os tételbe beleszámolták a Matkovićnak kiutalt 1000 Ft-ot, a második részletet pedig a felszerelt hajó átadása után kellett fizetni, emellett, tekintettel az angliai útra, a kormányzat további 3000 Ft-ot fizetett volna.

Domini még szeptemberben visszaindult Fiumébe, ahová 25-én érkezett meg, feltehetőleg egyedül.¹⁹⁵ November 1-ig semmilyen hírhez nem jutott Magyarországról, akkor kapta kézhez Gopčević levelét, hogy sürgősen utazzon Triesztbe, a hajó ügyében. Ekkor érkezett meg Matković és Kayser is Budapestről, magukkal hozva a vételár első részletét aranyban,¹⁹⁶ továbbá Mészáros két október 21-i parancsát Domininak, hogy szerelje fel a

¹⁸⁹ Kossuth Erdődynek 1848. augusztus 29-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 103. o.

¹⁹⁰ Kossuth Gopčevićnek 1848. augusztus 29-én. In: *KLÖM* XII. i. m. 829. o.

¹⁹¹ Domini feljelentése 1849. február 12-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 126. o.

¹⁹² Kossuth Dusckeknek 1848. szeptember 8-án. In: *KLÖM* XII. i. m. 898. o.

¹⁹³ *Pulszky Ferenc: Életem és korom. I-IV. k. Budapest, 1880. (a továbbiakban: Pulszky i. m.)* II. k. 273-274. o.

¹⁹⁴ Az IMPLACABILE vételszerződése 1848. október 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 120. o.

¹⁹⁵ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 138. o.

¹⁹⁶ Uo., valamint Kayser Albert Telekihez 1849. február 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

hajót és helyezze saját parancsnoksága, illetve magyar lobogó alá,¹⁹⁷ valamint a Sieveking and Son bankháznak 2000 fontról szóló hitellevelet,¹⁹⁸ mely a hajó felszerelését volt hivatott fedezni. Az IMPLACABILE, mely időközben Fiuméből Triesztbe vitorlázott, már november 1-e előtt elindult London felé, ezért Dominiék nem a fedélzetén jutottak az angol fővárosba. Domini a feleségét Udinéban helyezte el és november 6-án, zsebében a triezsti rendőrség útlevelével, Matković és Kayser társaságában nekivágott a londoni útnak,¹⁹⁹ abban a reményben, hogy ott megtörténik a hajó szerződés szerinti felfegyverzése.

Dominiék Marseille-en keresztül december 11-én érkeztek Londonba, az IMPLACABILE ekkor már ott volt, a Draper kereskedőház dokkjában.²⁰⁰ Az angol fővárosban több kellemetlen meglepetés²⁰¹ érte őket, a munkálatokra és a felfegyverzésre Gopčević semmiféle rendelkezést nem tett, sőt, pénzbeli követeléseket indított azokért az állítólagos károkért, melyek a hajót londoni útja során érték. Ezek után derült ki, hogy létezik az a bizonyos, a külföldi hajók felszerelését tiltó, illetve engedélyhez kötő törvény. Mivel az angolok csak az osztrák kormányt ismerték el törvényesnek, a hajó felfegyverzése meghiúsulni látszott. Tovább súlyosbította a helyzetet, hogy Londonba csak a hivatalos osztrák hadijelentések jutottak el, melyek szerint küszöbön állt a magyarok kapitulációja. Gopčević eljárását mindenek lehetett ezután nevezni, csak tisztességesnek nem, ugyanis újabb összegeket követelt, és hajóját is meg akarta tartani, oly módon, hogy az érte kapott pénzt ne fizesse vissza. Ebben a törekvésében kitűnő partnerének bizonyult alkalmazottja, Djurković, az IMPLACABILE mindvégig tényleges parancsnoka.

Koller osztrák ügyvivő január 6-i jelentéséből kiderül, hogy ekkorra a londoni osztrák követség már tudomást szerzett az ügyről.²⁰² Információik szerint a magyar kormánynak két ügynöke érkezett Londonba, hogy megvásárolják Gopčević két hajóját, az IMPLACABILE brigget, és a GLORIA háromárbcost (valójában a POLÁ-t akarták annak idején), és a hajókat Livornóba vigyék felfegyverezni.

Miután a felfegyverzés lehetetlenné vált, Matković azt a javaslatot tette, hogy a háttararadt 25 000 forintos részletből vonják le a fegyverek árát és a fennmaradó részt, 1569 font sterlinget fizessék ki Gopčevićnek, valamint készítsenek új szerződést, így a hajó menjen át Domini és az ő tulajdonába.²⁰³ Az 1569 fontot Djurković kapitánynak december 20-án ki is fizették, azzal a feltétellel, ha Gopčević nem fogadná el az új ajánlatot, akkor köteles a pénzt visszafizetni. Mint várható volt, Gopčević nem is fogadta el, de a pénzt meg akarta tartani. Ezt azonban nem tudta megtenni, mert az egy angol bankháznál volt letétbe elhelyezve azzal a feltétellel, hogy ha Gopčević nem tartja be a szerző-

¹⁹⁷ Mészáros két parancsának kivonatos tartalmát is csak az osztrák vizsgálóbizottság jelentéséből ismerjük, mivel azok eredeti fogalmazványa elveszett a Hadügyminisztérium 1848-as elnöki iratai közül. Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 138. o.

¹⁹⁸ Matković elismervénye 1848. október 21. In: *Horváth* 1927. i. m. 121. o.

¹⁹⁹ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 138. o.

²⁰⁰ Uo.

²⁰¹ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

²⁰² Koller jelentése 1849. január 6-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 122. o.

²⁰³ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

dést, akkor a pénz visszakérül Dominihoz és Matkoviéhoz.²⁰⁴ Kayser Albert jelentéséből kiderül, Matković mindvégig a magyar kormányzat érdekeit tartotta szem előtt, és Gopčević-tyel való levelezésében annak minden követelését és csábítását visszautasította.²⁰⁵

Mindezek után Gopčević újabb pénzbeli követelésekkel állott elő. A fizetségként kapott aranyak értékét 4 Ft 30 kr-nak számolta, míg Matković 5 Ft 5 kr értékben vette fel azokat, és az így keletkezett különbséget meg akarta fizettetni, ráadásul a hajót még ennek teljesítése után sem lett volna hajlandó átadni.²⁰⁶ Végül Djurković kapitány egy angol ügyvéd útján felszólította Dominit, hogy fizessék ki Gopčevićnek a vételár második részletét, neki pedig ezen felül, minden indoklás nélkül, adjanak 11 000 Ft-ot, valamint szerezzék meg a felfegyverzési engedélyt, mert ha nem, akkor egy héten belül visszaviszi a hajót Triesztbe.²⁰⁷ A kapitány január 29-én megismételte követeléseit.²⁰⁸ Domini február elsején szintén ügyvéd útján válaszolt.²⁰⁹ Figyelmeztette Djurkovićot, hogy az engedélyt az eladónak kell megszereznie, a második részlet pedig csak a szerződés teljesítése után fizethető ki, ha pedig a hajót akarják visszakapni, a megfelelő költségek után fizessenek vissza 35 000 Ft-ot. Domini azzal fenyegette Djurkovićot, ha egy héten belül nem teljesíti a szerződést, akkor ünnepélyesen ellentmond és őt teszi felelőssé az okozott idővesztéséért. Djurković erre nem válaszolt semmit, és megkezdte az előkészületeket a hazaútra.

Miközben a hajó ügye egyre veszendőbbnek látszott, Magyarország felől riasztó hírek érkeztek. Az osztrák hadijelentések szerint küszöbön állt a magyarok kapitulációja. Ebben a helyzetben Domini úgy döntött, hogy feltárja az ügyet az osztrák nagykövetség előtt, ebben sem Matković, sem Kayser nem tudta megakadályozni. 1849. február 12-én levélben jelentette²¹⁰ a hajóvásárlást a londoni osztrák nagykövetségnek, másnap pedig személyesen is megjelent ott és átadta a birtokában lévő iratokat báró Koller ügyvivőnek. Vallomásában azt állította, hogy mindvégig hű maradt Ausztriához és minden erejével biztosítani akarta a hajót, de az iratok átadása előtt formális garanciákat kért személyes biztonságának szavatolására.

Domini lépését Kayser Albert február 15-én jelentette Teleki Lászlónak Párizsba, Matković pedig haza készült a családjához.²¹¹ Pulszky Ferenc, aki Párizsból Londonba utazott, február 26-án jelentette Kossuthnak, hogy az IMPLACABILE elveszett, mert az angolok csak az osztrák kormányt ismerik el törvényesnek, ezért perre vinni az ügyet Angliában teljesen reménytelen.²¹² Matković, mielőtt hazaindult, ígéretet tett, hogy az

²⁰⁴ Uo.

²⁰⁵ Uo.

²⁰⁶ Uo.

²⁰⁷ Djurković Dominihoz 1849. január 26-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 123. o.

²⁰⁸ Domini Djurkoviéhoz 1849. január 29-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 125. o.

²⁰⁹ Kayser Albert Telekihez 1849. február 1. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

²¹⁰ Domini feljelentése 1849. február 12-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 126. o.

²¹¹ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

²¹² Pulszky Kossuthnak 1849. február 26-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 132. o.

általa felvett 10 000 Ft-ot saját nyugtatványa ellenében visszaszolgáltatta. Domini ezt természetesen nem tette meg.

Az IMPLACABILE ügye ezek után osztrák üggyé vált, megindultak a vizsgálatok és a hajó lefoglalását célzó eljárás. A brigg elveszett Magyarország számára, és ezzel lezárult az önálló magyar haditengerészet felállítására tett kísérlet.

Miután Domini megjelent a londoni osztrák nagykövetségen, Koller báró ügyvivő és Colloredo gróf nagykövet élénk levelezésbe kezdett Schwarzenberg herceg miniszterelnökkel. Eközben az IMPLACABILE Londonból visszaindult Triesztbe.²¹³ Domini ártatlannak vallotta magát és személyes biztonságának szavatolását kérte. Schwarzenberg Colloredónak írt március 1-jei levelében ezt a kérést nem tartotta teljesíthetőnek, de nem kívánta megakadályozni Domini hazatérését.²¹⁴ Ugyanezen a napon utasította a hadügyminisztériumot az ügyben a szokásos vizsgálat lefolytatására.²¹⁵ Másnap, március 2-án a hadügyminisztérium értesítette az IMPLACABILE ügyéről gróf Gyulai Ferencet, a tengerpart katonai kormányzóját és Windischgraetzet,²¹⁶ március 6-án pedig Welden altábornagyot, hogy tartsa szemmel a Bécsbe érkező, „politikailag gyanús” Dominit.²¹⁷ Eközben Domini a londoni követség útlevelével Bécsbe utazott, ahol március 9-én letartóztatták.²¹⁸

Dominit kortársai közül mind Kayser, mind Pulszky „áruló gazembernek” nevezték²¹⁹ és ezt tette az 1950-es és 1960-as években Dezsényi Miklós is.²²⁰ Kayser szerint feljelentésének fő oka az volt, hogy állását és rangját megtarthassa.²²¹ Azt azonban nem lehet elvitatni – mint Dezsényi megpróbálta²²² –, hogy minden tőle telhetőt megtett a hajó felszerelésének érdekében. Dominiról és Matkoviéről Pulszky²²³ későbbi könyvében igen sötét képet fest, úgy állítja be őket, mint akik Londonban, a hajóval mit sem törődve, a magyar kormány pénzéből nagyvilági életet éltek, erre azonban a források rendre rácsófolnak. Domini jó tanár és szervező volt, de semmiképp sem hősi alkat; az ügyből kifolyólag, volt cs. kir. tisztként, neki lehetett a legtöbb vesztenivalója. Koller jelentéseiből kiderül, feljelentésével a súlyosabb büntetést akarta elkerülni.²²⁴

²¹³ Koller Schwarzenbergnek 1849. február 16-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 130-131. o.

²¹⁴ Schwarzenberg Colloredónak 1849. március 1-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 132. o.

²¹⁵ Schwarzenberg a Hadügyminisztériumnak 1849. március 1-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 133-134. o.

²¹⁶ Az osztrák hadügyminisztérium Gyulainak és Windischgraetznek 1849. március 2-án. 1262 M. K. HL 48-49-es iratok, 66. csomó, 15/476 (másolai).

²¹⁷ A Hadügyminisztérium Weldennek 1849. március 6-án. 1335 M. K. HL 48-49-es iratok, 66. csomó, 16/166 (másolat).

²¹⁸ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth* 1927. i. m. 141. o.

²¹⁹ Pulszky Kossuthnak 1849. február 26-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 132. o.

²²⁰ *Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc: A magyar hajózás története.* Budapest, 1965. 53. o.

²²¹ Kayser Albert Telekihez 1849. február 15. In: *Horváth* 1927. i. m. 128. o.

²²² *Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc: A magyar hajózás története.* Budapest, 1965. 53. o.

²²³ *Pulszky* II. i. m. 273-274 o.

²²⁴ Koller Schwarzenbergnek 1849. február 16-án. In: *Horváth* 1927. i. m. 130-131. o.

A március második felében összeült katonai vizsgálóbizottság előtt Domininak sikerült tisztára mosnia magát.²²⁵ Azt állította, hogy a felszerelt hajót, a szerződés realizálása után, át akarta adni az osztrákoknak, de addig fedeznie kellett magát, nehogy a magyar kormány a Wodianer bankházon keresztül letiltsa a hitellel felhasználását. Ez az érvelés kicsit sántított, mert a pénzt már decemberben felvették, Domini kínjában találhatta ki, de elhitték neki, mert a bizottság szabadlábra helyezését javasolta, és Matkovičot, meg Gopčevićot tették meg fő felelősöknek. Gopčevićtól a hajó, Matkovičtól pedig az általa felvett 10 000Ft elkobzását javasolták, ez összecsengett gróf Almásynak, a magyar kamara ideiglenes vezetőjének követelésével.²²⁶

Az osztrák kormány számára az IMPLACABILE ügye az államkincstár veszteségeként jelentkezett, ugyanis a hajóra kifizetett összegeket osztrák pénznek ítélték. Krauss pénzügyminiszter szerint Ausztriát a „botrányos” október 15-i vételszerződés következtében 66 302 Ft 30 kr kár érte.²²⁷ Krauss április 4-én kérte Schwarzenbergtól az IMPLACABILE vételszerződését, hogy le tudja foglalni a hajót,²²⁸ de a miniszterelnök értesítette, a szerződés nincs meg, ezért a hajó nem lefoglalható.²²⁹ Az IMPLACABILE további sorsáról jelenleg nincsenek megbízható információink, Horváth Jenő szerint vagy angol gyapjúszállító hajó lett belőle, vagy pedig Fiume város tulajdonába került.²³⁰

Az önálló magyar haditengerészet felállítására tett egyetlen újkori kísérletet a történelmi körülmények kudarcra ítélték. A tengerparttal 1848 nyara óta nem rendelkező ország ki volt szolgáltatva az eladó kereskedő és a felszerelő ország jóindulatának. Véleményem szerint, Dezsényivel ellentétben, a meghiúsulás fő okozója nem Domini volt, hanem Gopčević, akit csak az anyagi haszon reménye vezérelt. Valószínűleg nem a „rebellis” magyarokkal való üzletelés következményeitől való félelem vette rá, hogy ne tartsa be a szerződést, ahhoz ugyanis túl gazdag és befolyásos volt, hogy egy ilyen ügy miatt megégesse magát,²³¹ inkább a szorult helyzetet akarta anyagilag kihasználni. Az már sajnos inkább a véletlenen múlt, hogy egy kapzsi, és csakis a saját érdekeivel törődő kereskedővel kötött üzletet a magyar kormány.

²²⁵ Az osztrák katonai vizsgálóbizottság jelentése 1849. március 27-én. In: *Horváth 1927. i. m. 141. o.* Domini 1852-től tengerészeti magániskolát tartott fenn Fiumében. 1871-től a fiumei M. Kir. Tengerészeti Akadémia igazgatója, nevéhez fűződik az intézmény nagy jelentőségű reformja.

²²⁶ Uo.

²²⁷ Krauss Schwarzenbergnek 1849. március 19-én. In: *Horváth 1927. i. m. 134-135. o.*

²²⁸ Krauss Schwarzenbergnek 1849. április 4-én. In: *Horváth 1927. i. m. 144. o.*

²²⁹ Schwarzenberg Kraussnak 1849. április 8-án. In: *Horváth 1927. i. m. 144-145. o.*

²³⁰ *Horváth 1927. i. m. 27. o.*

²³¹ *Benko i. m. 334-336. o.*