

TANULMÁNYOK

CSONKARÉTI KÁROLY

A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET ÉS A MAGYAR KIRÁLYSÁG

(1867—1914)

A cs. és kir. haditengerészet fél évszázados fennállásának történetét, Magyarországhoz fűződő kapcsolatát hazánkban nem írta meg senki. E haderőnemnek a létezése, úgy tűnik, kihullott a magyarság emlékezetéből. Ezért az alábbiakban megkíséreljük felvázolni, hogy mekkora részt vállalt a Magyar Királyság a közös haditengerészet kiépítésében, fenntartásában, működtetésében.

A haditengerészet közjogi helyzete a kiegyezés után

Az 1867:XII. törvénycikk az uralkodó személyének azonosságán túl Magyarország és Ausztria¹ közös ügyének nyilvánította a külügyet, a hadügyet és e két költségeinek fedezése mértékéig a pénzügyet, mint a közös és együttes védelem eszközeit.² A közös költségek viselésének arányát, a kvótát, a két parlament közösen tanácskozó kvótabizottságai állapították meg. 1867-ben Magyarország e költségek 30⁰/₀-át, Ausztria 70⁰/₀-át viselte. 1918-ig a magyar kvóta aránya fokozatosan 36,3⁰/₀-ra nőtt.

Az 1867:XII. tc. 9. § fogalmazásában a külügy mellett „a közös védelemnek másik eszköze a hadsereg s az arra vonatkozó valamennyi intézkedés, egy szóval: a hadügy.”

Közismert, hogy a hadsereg helyzete a kiegyezés után államjogilag bonyolult és rendezetlen maradt. Olyannyira, hogy törvényeink két évtizeden át hol magyar hadsereget, hol egyszerűen hadsereget említenek, amely az összbirodalmi hadsereg kiegészítő része. Például a véderőről szóló 1868:XL. tc. 2. § szerint a fegyveres erő alkotórésze a hadsereg, a haditengerészet, a honvédség és a népfelkelés. A 11. §-ban „a monarchia közös védelmére szükséges szárazföldi és tengeri hadsereg.”³

A változást az elnevezésben az új véderőtörvény, az 1889:VI. tc. hozta, amennyiben a 2. §-a már „közös hadsereget” említ.⁴ Érdekes, hogy a haditengerészet előtt a törvény nem használja a „közös” jelzöt, amiből következik, hogy ez nem tartozott hivatalos megnevezéséhez. Mégis ugyanolyan közösen fenn tartott intézménye Ausztriának és Magyarországnak, mint a hadsereg, illetve

1 A törvénycikk címe a létrejött valóságos közjogi helyzetnek megfelelően a következő: „A Magyar Korona országai és az Ő Felsége uralkodása alatt álló többj országok között fennforgó közös érdekű viszonyokról...” Tehát itt nem pusztán a Magyar Királyságról és az Osztrák Császárságról van szó, hanem a két korona alá tartozó többi tartományról, illetve országról is. Az egyszerűség és a rövidség kedvéért azonban azokat az országokat, tartományokat, amelyek nem tartoztak a magyar korona alá, röviden Ausztriának nevezzük. Már a kortársi szóhasználat sem sorolta föl mindig az egyes országokat, hanem röviden a „Birodalmi Tanácsban képviselt országoknak és tartományoknak” nevezte mindazon részeket, amelyek nem tartoztak a magyar koronához.

2 1867:XII. tc. 8. §, 9. §, 16. §. 1865/7-dik évi országgyűlési törvénycikkek. Pest, 1869. 14—16. o.

3 Uo. XIV. tc. 27. o.

4 1868-dik évi országgyűlési törvénycikkek. Pest, 1868:XL. tc. hivatkozott szakaszai a 119. és 121. oldalakon.

1889 utáni terminológiával, közös hadsereg. A továbbiakban ezt kívánjuk bebizonyítani.

A hadsereg és a haditengerészetre a „császári-királyi” jelölést alkalmazták, ami a kiegyezés után sem változott meg azonnal. Csak az 1889. október 17-én kelt Legfelsőbb Kézirat rendelte el, hogy ezután a császári-királyi hadsereg és haditengerészet, valamint intézményei a „császári és királyi” elnevezést kötelesek használni.⁵ Az „és” kötőszónak alkotmányjogi szempontból volt nagy a jelentősége. Világosan utalt mind a közösségre, mind a kettősségre, azaz arra, hogy — bár az uralkodó legfelsőbb parancsnoksága alatt állt — a fegyveres erő ezen két ága mégis a két állam, Ausztria és Magyarország tulajdona. A haditengerészet jogi helyzete tehát ugyanolyan, mint a közös hadseregé.

Bár a haditengerészet ugyanolyan jogi státussal bírt, mint a hadsereg, katonailag (hadászatiilag) mégis különálló, attól független haderőnem volt. Azonos jogállását jelenti a hadseregével azonos feladata, továbbá, hogy magyar törvények mindig együtt tárgyalták számerejükét, kiegészítésüket az alábbi formában: „Akik a hadsereg (hadi tengerészet) állományába...” vagy „Önkéntes belépés a hadseregbe (hadi tengerészetbe).”⁶

A fegyveres erő e két alkotórészének azonos közjogi helyzete ellenére, még a kiegyezéskor bevezetett általános védkötelezettség után sem soroztak magyarokat nagyobb számban a flottához. A magyar törvényhozás ugyanis évtizedeken át ragaszkodott ahhoz, hogy a sorozott magyar állampolgárokat magyar csapattestekhez osszák, illetőleg olyan közös csapattestekbe kerüljenek, ahol egy tömbben maradhatnak. A véderőről szóló 1868:XL. tc. 32. § ez alól csak az egészségügyi csapatoknál tesz kivételt, mint olyan egységeknél, amelyeknél — az alacsony létszáma miatt — ez megvalósíthatatlan. Ugyanez a törvényhely a haditengerészethez való sorozásnál csak annyit ír elő, hogy lehetőleg tekintetbe kell venni a besorozottak kívánságát.⁷

Ettől az állásponttól az 1889. évi új véderőtörvény 15. §-a annyiban tér el, amennyiben úgy rendelkezik, hogy bár a közös hadsereg részére a magyar korona országából állított újoncokat és póttartalékosokat magyar ezredekbe kell osztani, attól mégis, kivételesen, el kell térni az olyan különleges fegyvernemek, szolgálati ágak stb. vonatkozásában, amelyek rendeltetésüknél fogva nem szervezhetők úgy, hogy azokban magyar állampolgárságú legénységéből önálló osztályokat (zászlóaljakat), ezredek stb. lehessen felállítani. Ezután már egyre több magyar újoncot osztottak a haditengerészethez is.⁸

A véderő létszáma és kiegészítése általában

Az első véderőtörvény (1868:XL. tc.) a hadsereg és haditengerészet együttes létszámát 10 évi időtartamra „a monarchia mindkét államterülete összes népességére nézve 800 000 főnyi teljes hadilétszámban” állapította meg, amelyből a magyar korona országainak népességére 329 632 fő jutott.⁹ A szolgálati idő a hadseregnél és a haditengerészetnél egységesen három év volt tényleges szolgálatban és hat esztendő a tartalékban.¹⁰ A Magyarországra eső létszámot

5 Magyar Törvénytár, 1889—1891. évi törvények. Budapest, 1897. 8. o.

6 Magyar Jogi Lexikon. V. k. Budapest, 1904. 124. o.

7 1868-dik évi országgyűlési törvények. XL. tc. 10. §, 20. § stb. 121., 125. o.

8 Uo. 128. o.

9 Magyar Törvénytár, 10. o.

10 1868-dik évi országgyűlési törvények. 122. o. Erről a véderőtörvényről és különösen megalkotásának osztrák

1872-ben, amikor a három bánsági határőr ezred és a titeli Sajkás kerület területét polgárisították, 333 738 főre emelték. A horvát határőrvidék egy részének polgárisítása után az 1873:XXXVIII. tc. a Magyarországra eső kontingent 342 988 főre módosította.¹¹

Az 1889. évi új véderőtörvény (1889:VI. tc.) a hadsereg és haditengerészet létszámával nem foglalkozott, csupán az évi újoncjutalékot állapította meg.

Ami az évenkénti kiegészítést, azaz az évenként behívott újoncok számát illeti, 1867-ben az országgyűlés 48 000 újoncot ajánlott fel (1867:IX. tc. bevezetője). Az 1868:XXVII. tc. — az 1867:XII. tc. alapján — az újonclétszámot 38 000 főben szabályozta. A határőrvidék polgárisítása, tehát Magyarországhoz történt visszacsatolása után a magyar korona országaira jutó katonalétszám felemelésével egyidőben az évenként behívandó újoncok számát 40 933 főben szabályozták.

Amikor az 1889. évi új véderőtörvényben rögzítették az Ausztriára és Magyarországra együttesen eső újoncjutalékot, amely 103 100 fő volt, ismét leszögezte a törvénycikk 14. §-a, hogy a „közös hadsereg és a haditengerészet fenntartására szükséges évi újoncjutalék... a magyar korona országai között egyfelől, a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok között másfelől, a népesség számaránya szerint és pedig mindenkor a legutóbbi népszámlálás eredményei alapján osztandó fel.” Az akkor 103 100 fős újonclétszámból a magyar korona országaira évenként 42 711 ember jutott. Ebből a létszámból kerültek ki a haditengerészethez sorozottak is.

Miután 1890. december 31-én népszámlálást tartottak, az 1893:I. tc. 1. §-ában a Magyarországra eső évi újoncjutalékot 43 889 főre emelték. A megállapítás mindig tíz évre szólt. A tíz esztendő lejártával a kontingent 1905-ig évről évre meghosszabbították s az újabb népszámlálás alapján csak az 1906:V. tc. 1. §-a emelte 44 076 főre.¹²

Újabb változást az 1912:XXX. tc. hozott, amennyiben a Monarchiára eső évi újoncjutalékot együttesen 159 500 főben állapította meg, amelyből Magyarországra 68 187 fő jutott.¹³

Pusztán tájékoztatásul: a honvédség újoncjutaléka 1890—1911 között évi 12 500 fő volt, összlétszáma 4280 tiszt és 234 514 főnyi legénység. A kiegészítés 1912-ben 17 500, 1913-ban 21 500 és 1914-ben 25 000 főre emelkedett.

Az eddigiekből nyilvánvaló, hogy államjogi—közjogi szempontból a haditengerészet nem kizárólag osztrák, hanem részben magyar intézmény is volt, amely ugyanolyan közös eszköze a közös védelemnek, mint a közös hadsereg. A hadügy közös volta következtében lehetett az első véderőtörvényben így fogalmazni: „A fegyveres erőt képezik: a hadsereg, hadi tengerészet, honvédség és népfelkelés”.¹⁴ Ami, magyar törvénybe iktatva, azt jelenti, hogy Magyarország védelmét is szolgálja, s Magyarország is felelős fenntartásáért, emberanyaggal és pénzzel hozzájárul működéséhez. Az osztrák honvédség (Landwehr) és az osztrák népfelkelés (Landsturm) nem szerepel a magyar törvényekben, mert az kizárólag Ausztria ügye, mint ahogyan a magyar honvédség és a magyar nép-

előzményeiről részletesen ír *Zachar József*: *Az Osztrák—Magyar Monarchia 1868-as véderőtörvényének néhány osztrák vonatkozása* címmel. Megjelent a *Hadtörténelmi Közlemények* (a továbbiakban — HK) 1977. évi 2. számában, 163—177. o. A tanulmányból kiviláglik, hogy a véderőtörvény ilyen formában az uralkodó és a magyar politikusok közös elképzelésének a megvalósítása, amelyet az osztrák kormány eltérő terve ellenére fogadtattak el Ausztriában. Az osztrákok ugyanis pénzügyi nehézségekre hivatkozva 600 000 fős hadilétszámot indítványoztak, amelyet 10 év helyett 6 évre javasoltak elfogadni. (174. o.)

¹¹ A hadsereg és haditengerészet létszámán kívül az osztrák Landwehrben 115 000 fő, a magyar honvédhadseregben pedig 85 000 fő szolgálatát rendelte el a törvény. A hadkötelezettség 20 éves kortól vonatkozott a férilakosságra. Lásd erről részletesebben *Zachar József*: I. m. 175. o. A tartalékban eltöltendő szolgálati időt 7 évre a második véderőtörvény 8. §-a emeli.

¹² Magyar Jogi Lexikon, V. k. 129. o.

¹³ Uo. 124. o., valamint a Magyar Törvénytár vonatkozó évfolyamai.

¹⁴ Magyar Törvénytár vonatkozó évfolyama.

felkelés viszont kizárólag Magyarország ügye, költsége, emberanyaggal való ellátási kötelezettsége. De a közös hadsereg és a haditengerészet fenntartása Magyarországnak is kötelessége, mivel bizonyos rendelkezési jogot is nyert a fegyveres erő e két közös alkotórésze felett. Mégpedig pontosan abban a terjedelemben, mint Ausztria, ugyancsak parlamentje révén.¹⁵

A haditengerészetnek közjogunk szempontjából a hadseregével azonos jogállását mutatja többek között a második véderőtörvény több rendelkezése is, mint pl.: „6. §. A népfelkelés háború idejében a közös hadsereg, a hadi tengerészet és a honvédség támogatására szolgál.” „7. § A közös hadseregbe, a hadi tengerészetbe, vagy a honvédségbe lépés kötelezettsége...” Folytathatnánk az idézeteket, de már így is igazolva látjuk a haditengerészet közjogilag közös helyzetére vonatkozó megállapításunkat.

Mindezzel külföldön, Ausztriában is, tisztában vannak és a cs. és kir. haditengerészetről szóló korábbi irodalomban általában osztrák—magyar, tehát Magyarországgal közös intézményként beszélnek, mint pl. P. Handel—Mazzetti, H. H. Sokol, W. Aichelburg, N. Martiny különböző könyvekben, egyéb publikációikban.¹⁶

A haditengerészet létszáma és kiegészítése általában

A kiegyezéskor a haditengerészet viszonylag hosszú múltra tekintett vissza. Hogy a magyarság részvételének alakulását jobban érzékeljük, vessünk egy pillantást e haderőnem múltjára, létszámalakulására.

Az állandó hadiflotta alapját II. József vetette meg 1786-ban. A tengerész személyzet ekkor 160 főből állt. 1805-ben ez a szám 600 főre duzzadt. Amikor Velence és hajóhada 1815-ben Habsburg fennhatóság alá került, a létszám 2700-ra, majd két esztendő múlva 3013-ra emelkedett s nagyjából az ötvenes évek végéig változatlan maradt.

Államjogilag a haditengerészet közvetlenül az uralkodónak volt alárendelve, fenntartásához Magyarország a kiegyezésig nem járult hozzá.

Az egyre gyarapodó osztrák kereskedelmi flottának a birodalom gazdasági életében betöltött növekvő jelentősége szükségessé tette a védelmét szolgáló haditengerészet fejlesztését (akkoriban még virágzott a tengeri rablás, kalózkodás a Földközi-tenger térségében).

A fejlesztés mérvét mutatja, hogy a flotta mozgósítási személyi állománya a tengerészgyalogsággal együtt 1859-ben 11 000 főt tett ki. Ugyanekkora volt az 1864. és 1866. évi háborúk idején a létszám a 426 tengerésztiszttel együtt.¹⁷

1862-ben kivették a haditengerészetet a Hadügyminisztérium joghatósága alól és önálló Tengerészeti Minisztériumot hoztak létre, amelyhez a kereskedelmi hajózás ügyei is tartoztak. A haditengerészet nagy pártfogójának, Miksa főhercegnek Mexikóba távozása után (1864) a Tengerészeti Minisztériumot meg-

¹⁵ 1868:XL. tc. 2. §, hivatkozott kiadvány 119. o.

¹⁶ Az utóbbi évtizedekben Ausztriában megélenkült és virágkorát éli a Monarchia — és annak keretében a haditengerészet — történetének kutatása. 1974-ben negyedévenként megjelenő folyóiratot indítottak Marine—Gestern, Heute címmel, amelyet az osztrák haditengerészet történetét feldolgozó munkaközösség szerkeszt. Ebben a folyóiratban azonban (1983. évi 1. számában, a 23—26. oldalon) a kőszegi születésű Gesztesy János sorhajóhadnagyról mint osztrák feltalálóról olvashatunk. Karl Gogg kétkötetes, 1972-ben, illetve 1974-ben megjelent könyvének címéből is hiányzik az utalás arra, hogy a haditengerészethez Magyarországnak bármilyen köze lenne: Österreichs Kriegsmarine 1440—1918. U. Schöndorfer is csupán osztrák hajóépítésről beszél 1980-ban megjelent tanulmányában. (Der österreichische Kriegsschiffbau von 1848 bis 1914. Wien, Öst. Bundesverlag.) H. H. Sokol pedig 1980-ban megjelent k önyvének a „Des Kaisers Seemacht” címet adta. „Österreichs Kriegsmarine 1848—1914” alcím alatt.

Mindezek csak kiragadott példák, nem adhatunk teljes bibliográfiát. A következtetést azonban levonhatjuk: a mai külföldi, elsősorban osztrák kutatók és szerzők — néhány kivételtől eltekintve — előszertettel osztrák intézménynek t üntetik föl a cs. és kir. hajóhadat, megelégedve annak közös, tehát részben magyar voltával.

¹⁷ Ottenfeld—Teuber: Die österreichische Armee von 1700 bis 1867. Wien, 1895. 770. o.

szüntették és a haditengerészet visszakerült a Hadügyminisztérium alá, ahol a Tengerészeti Szekció (részleg) intézte ügyeit 1918-ig.¹⁸

Magyarországon 1867 előtt sem az országgyűlés, sem a közvélemény nem tördött a hajóhaddal. Csupán a tisztikarban találunk magyarokat. Közülük sokan értek el tengernagyi rendfokozatot.¹⁹

A haditengerészt kiegyezés előtti létszámkiegészítése önkéntes jelentkezéssel és toborzással történt. Ez utóbbi — ésszerűen — csak a tenger melléken volt.

A helyzetten alkotmányjogilag gyökeresen változtatott az 1867. évi kiegyezés, illetve az ezen nyugvó első véderőtörvény, amikor a közös védelem egyik alkotórészéül a haditengerészet is bekerült törvényhozásunkba. Ekkor azonban még nem soroztak magyarokat a flottához. Az említett alkotmányjogi változást azonban csak az 1889. évi második véderőtörvény töltötte meg tartalommal, lehetőséget adva arra, hogy sorozással is kerülhessenek magyarok a haditengerészethez. A magyarok sorozását a flottához azért kell a második véderőtörvénytől datálni, mert az 1889. VI. tc. 15. §-a adott erre korlátlan lehetőséget, amely már nem ragaszkodott ahhoz, hogy a magyar korona országaiból állított újoncokat magyar csapattestekhez kell beosztani.²⁰

A jogi lehetőség azonban nem hozott azonnal tényleges változást.

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

1883-ban új parancsnokot kapott a haditengerészet Max von Sterneck báró altengernagy személyében, akinek 1897-ben bekövetkezett haláláig kifejtett működése alatt a flotta kilendült addigi mozdulatlanságából és lassú fejlődésnek indult.

A hajók számának szerény növelésével sikerült a létszámot is valamelyest emelnie, de azután a kilencvenes esztendőök elején ez a lélekszám gyarapodás is megfeneklett valahol a hétezer—nyolcezer fő táján.²¹

A haditengerészet parancsnokának, Sterneck altengernagynak és utódainak fokozódó gondot okozott a haditengerészet létszámkérdésének stagnálása, mert az 1889-ben megállapított létszámkereten hosszú idő után sem módosítottak. Az állami költségvetésben ugyan 7500 főnyi legénységi állományt hagytak jóvá, amit alig-alig lehetett túllépni. Ezt a nehézséget úgy hidalták át, hogy a matrózhadtestnél és az újoncknál egyaránt a hadsereg számláján (költségvetésében) tartották nyilván a szám felettieket. Ezek száma azonban a haditengerészet létszámkimutatásában benne van.²²

A cs. és kir. haditengerészet hivatalos évi jelentései felölelték a haditengerészet működésének minden ágát, területét. Így rendszeresen foglalkoztak a létszámkérdéssel is, amely évtizedeken át rendkívül kedvezőtlen képet ad. Az 1894. évi jelentésben a haditengerészet parancsnoksága a következőképpen panaszkodott: „A flotta fokozatos kiépítése következtében az 1889. év — azaz az évi újoncjutalék utolsó törvényes megállapítása — óta a matrózhadtest tényleges békeállománya a cs. és kir. haditengerészet jelenlegi igényeinek már alig felel meg és a három partvédő hajó (MONARCH, WIEN, BUDAPEST) elkészülése után mindenképpen elégtelen lesz.

A legénységi állomány csekély létszáma miatt, a szárazföldi szolgálat legmesszebb menő redukálása ellenére, nem szerelhető fel és nem használható

18 Uo. 773. o.

19 Mint pl. sepsimartonosi Gyűjtő Károly, gr. Károlyi László, gr. Hadik Béla, Kalmár Sándor, Bublay Ferdinánd, Tarczai Géza, kászonjakabfalvi László Eleonóra, Neér Gusztáv, boldvai Bodrik Adolf, kvassói Kvassay Lajos, gyulai Gaál Béla, Semsey Gusztáv, Beck Zoltán, Máriássy Mihály stb.

20 Magyar Törvénytár, 1889—91. évfolyam, 11. o.

21 *Lenigk, Arthur*: Die Entwicklungsgeschichte unserer Kriegsmarine, Wien, 1915. 16—17. és 24—25. o.

22 A cs. és kir. haditengerészet évi jelentése az 1895. évről. Bécs, 1896. 23. o. Ugyanez vonatkozik a következő évekre, lásd a következő évi jelentéseket: 1896. év: 28. o.; 1897. év: 19. o.; és 1898. év: 21. o.

tényleges szolgálatban évenként annyi hajó, amennyi kívánatos volna, ezen kívül a tartalékban álló hajók legénységi létszáma is szaporítandó lenne.

A legénység állományának a kívánatos szintre emelése ez idő szerit, fájdalom, elháríthatatlan költségvetési akadályokba ütközik.

A műszaki és közigazgatási hivatalnokok létszáma sem elegendő többé a szolgálat követelményeinek ellátására és szaporodásuk nemsokára elkerülhetlenné fog válni...²³

A következő években állandóan ismétlődnek az alacsonyra szabott tényleges legénységi létszám miatti panaszok. Az 1895. évi jelentés az előbbieket a következővel toldja meg: „A legfontosabb kötelességek egyikének teljesítése, a tartalékban levő hajók kifogástalan karbantartása és a szolgálatba helyezésre való gyors átmenet biztosítása ezáltal nagy nehézségekbe ütközik. Ezen a minden szempontból igen érzékelhetővé vált szükségesen az újoncjutalék új törvényes megállapítása alkalmával és a költségvetési összegek felemelése által okvetlenül segíteni kell.”²⁴

Az 1896. évi jelentésből: „A flottaanyag állományának... növekedése folytán a személyzet jelenlegi létszáma természetesen nem felel meg többé a fokozott szükségletnek...²⁵

A létszámpanasz a következő években is ismétlődő, állandóan visszatérő kerserve az évi jelentéseknek. Az 1901. évből: „A legénység létszámának elégtelensége, amely a kelet-ázsiai hajóhad felszerelése következtében még inkább kitűnt, a jelentés évében különösen érezhető volt. Ezért kellett a szükséges legénység hiánya miatt a rendes nyári gyakorló hajóhad felszerelését... elejtenünk.”... 1902: „... a szükséges legénység hiánya miatt az utolsó évnegyedben a hajóhadnak csak egy hajója maradhatott szolgálatban...” 1903: „... Őfel-sége BUDAPEST és WIEN hajóit az év kezdetén a szükséges legénység hiánya miatt csakis leszállított tüzérlegénységi állománnyal lehetett szolgálatba állítani.”²⁶

Az 1907. esztendő volt az első, amelyben már nem panaszolták a legénységi létszám elégtelenségét, mert az ekkor már kétezer fővel magasabb volt, mint 1906-ban.

A kedvezőbb létszámot a szolgálati idő tartama is befolyásolta.

A szolgálati idő kezdetben — az 1868: XL. tc. 4. §-a szerint — egyforma volt a hadseregnél és a haditengerészetnél. Vagyis három év tényleges szolgálatban és hat év tartalékban.

Az 1889. második véderőtörvény, az 1889:VI. tc. 2. §-a a közös hadsereg és a honvédség részére póttartalékot rendszeresített, amely a közös hadseregben tíz év volt. A sorhadi szolgálatot meghagyta három évesnek, a tartalékban pedig fölemelte hét évre. (8. §.).

Ugyanennek a 8. §-nak a rendelkezése szerint a szolgálati kötelezettség a haditengerészetnél négy évig tart a sorhad állományában, tehát egy évvel fel-emelte a tényleges időt; a tartalékban öt évig tart a szolgálati kötelezettség, egy esztendővel csökkentve a tartalékos állományt. Bevezették viszont az ún. tengervéd szolgálatot, amelyet három évben szabtak meg: az a közös hadsereg póttartalékos állományának felelt meg. Összegezve, a közös hadseregben a szolgálati kötelezettség a tényleges, a tartalékos és a póttartalék-állományban összesen húsz esztendő volt. Ugyanez a haditengerészetnél tizenkét évet tett ki.

23 A cs. és kir. hadi tengerészet év jelentése (a továbbiakban — Jelentés) az 1894. évről. Bécs, 1895. 22. o.

24 Jelentés az 1895. évről, 23. o.

25 Jelentés az 1896. évről, 28. o.

26 Jelentés az 1901. évről, 17. o.

Az 1912:XXX. tc., vagyis az ún. harmadik véderőtörvény, a haditengerészet szolgálati idején nem változtatott.

A tengervédelmet háború vagy rendkívüli események idején hívták be szolgálatra. Ezt azonban csak az uralkodó — mint legfőbb hadúr — rendelhette el.

Az évenkénti, december 31-i állományt feltüntetető kimutatás (210. o.) jól érzékelteti, hogy a kiegyezés óta, közel öt évtized leforgása alatt, a haditengerészet összlétszáma megnégyszereződött, 5000-ról 25 000-re emelkedett. A létszámnövekedés a századfordulótól gyorsult föl, ami a haditengerészet emelkedő költségvetésének köszönhető. A pénzt új hadihajók építésére és a régebbiek korszerűsítésére fordították, az új úszóegységek szolgálatba állítása viszont egyre több tengerészt követelt.

A táblázatban bemutatott december 31-i létszámtól az évi átlagos állomány némi eltérést mutat. Például 1912-ben — a Balkán-háborúk követelte mozgósításkor — a december 31-i összlétszám az átlagosnál magasabbra ugrott. Az átlaglétszám ugyanis 1912-ben 15 700 fő volt, szemben az év végi 26 271 fővel.

Külön kell megemlítenünk azoknak a számát, akik letöltötték az 1889. évtől megszabott 4 évi tényleges idejüket és utána 5 esztendeig a tartalékban, majd ezt követően 3 évig a tengervédelnél voltak nyilvántartva, tehát akiket mozgósításkor még be lehetett hívni szolgálatra vagy gyakorlatra.

1894-ben 8936 volt a tartalékosok és 4718 a tengervédelnél nyilvántartottak száma,²⁷ 1903-ban már 9670-en voltak a tartalékosok és 5142 a tengervédhez beosztottak száma. ²⁸ 1911-ben a tartaléknál 14 568-ra emelkedett a nyilvántartottak száma, míg a tengervéd létszáma 6033 főre növekedett.²⁹

A haditengerészet létszámának és kiegészítésének alakulását bemutató táblázat önmagáért beszél, ehhez sok magyarázat nem szükséges. Jól mutatja, hogy az évi újoncjutalék — a birodalom Lajtán túli és Lajtán inneni részeiből a haditengerészethez sorozottak száma — a második véderőtörvénytől a századfordulóig általában a 2000 fő körül mozgott. Ebben az újonclétszámban azok is benne vannak, akik egy éves tényleges szolgálatot teljesítettek, tehát valamilyen középiskolát végeztek. Számuk pl. 1894-ben 158, 1900-ban 152, 1905-ben 166, 1908-ban 164 volt, nagyjából változatlan.

Az újonckontingens a századforduló után, 1903-ban emelkedett először a 3000 fölé, de még 1911-ben is csak 3500 körül volt. 1912-ben nyílt lehetőség arra, hogy egyszeriben 5500-ra emelkedjen s 1914-ben elérje a 6000 főt.

Ugyanezekben az esztendőkből az Ausztriára és Magyarországra jutó együttes újoncjutalék 103 100 fő volt, és ebből a létszámból kapta a haditengerészet a maga 2—3000 újoncát. Az 1912-ben 159 500 főre emelt összes újonclétszámból is a korábbi arányban részesedett a flotta, vagyis ekkor emelkedett 5000 fő fölé a haditengerészethez sorozottak száma, és az utolsó békeévben érték csak el a 6000 főt.

Hogy az 1889. évi második véderőtörvény nyújtotta lehetőség alapján a magyar korona országainak területéről sorozottak száma hogyan alakult, arról külön szólunk.

Mielőtt azonban erre rátérnénk, megkíséreljük összehasonlítani az Osztrák—Magyar Monarchia haditengerészetének létszámviszonyait más akkori haditengerészetek létszámával, hiszen ez a flotta nem légius térben mozgott.

²⁷ Jelentés az 1894. évről, 22. o.

²⁸ Jelentés az 1903. évről, 19. o.

²⁹ Jelentés az 1911. évről, 131. o. A tartalékból kerülnek át a tengervédhez, amikor fiatalabb évjáratok jutnak tartalékba.

*A cs. és kir. haditengerészet létszámának
és kiegészítésének alakulása 1894—1914 között³⁰*

Dec. 31-i állá- pot	Tengerész- tiszt	Törzs*	Legénység	Összlétszám	Ebből újjonc
1894	657	494	7 876	9 027	2000
1895	665	510	7 933	9 108	2000
1896	688	518	8 031	9 237	2200
1897	697	525	8 025	9 247	2042
1898	707	544	7 948	9 199	2012
1899	712	552	7 773	9 037	1966
1900	724	550	7 580	8 854	1999
1901	737	561	7 914	9 212	2473
1902	753	576	8 513	9 842	2700
1903	756	568	8 874	10 198	3146
1904	nincs adat				
1905	753	574	10 341	11 668	2700
1906	740	581	10 757	12 078	2278
1907	731	583	12 271	13 585	3715
1908	730	618	14 307	15 655	3912
1909	754	656	13 776	15 186	3751
1910	776	697	14 324	15 797	3810
1911	795	718	14 591	16 104	3693
1912	848	737	24 686	26 271	5438
1913	936	812	17 689	19 437	5553
1914	940	632	19 000	20 572	6000

* Lelkész, hadbíró, orvos, mérnök, műszaki, hivatalnok-tiszt stb.

³⁰ A Jelentés megfelelő éveiből gyűjtött adatok.

*A legnagyobb haditengerészetek létszáma³¹
1894-ben*

Állam	Tengerésztiszt	Törzs	Legénység	Összesen
Nagy-Britannia	1929 671 *	1469	60 452 18 879 *	83 400
Franciaország	1842 1318 *	1217	42 205 23 890 *	70 472
Oroszország	1249	2106	30 924	34 279
Olaszország	770 140 *	813	22 415	24 138
Németország	924 194 *	196	17 608 1 570 *	20 497
Ausztria— Magyarország	657	494	7 876	9 027

*A legnagyobb haditengerészetek létszáma
1895-ben*

Nagy-Britannia	2023 679 *	1511	65 744 18 893 *	88 850
Franciaország	1842 1311	1211	40 693 23 890	68 947
Oroszország	1249	2106	31 924	35 279
Olaszország	806 135	772	22 625	24 338
Németország	969 117	292	16 889 3 219	18 267
Ausztria— Magyarország	665	510	7 933	9 108

³¹ A különböző évekről szóló jelentésekből kigyűjtött adatok. Jelentés az 1894. évről, 91. o., 1895. évről, 87. o., az 1913. évről, 199. o.

*A legnagyobb haditengerészetek létszáma
1913-ban*

Nagy-Britannia	4984	2485	124 171 18 350* 3 130**	153 120
Franciaország	1883	993	58 000	60 876
Oroszország	1986	1433	50 000	53 419
Olaszország	999	1076	39 000	41 075
Németország	2840	1368	61 975 1 544* 5 388**	73 115
Amerikai Egyesült Államok	2391	1313	58 500 10 266*	76 460
Japán	2826	1337	45 400	49 563
Ausztria— Magyarország	936	812	17 689	19 437

* Tengerészgyalogság

** Tengerparti tüzérség, léghajózás

Megjegyzés: a „Törzs” rovatban az orvosok, lelkészek, mérnökök, hadbírák, gazdasági tisztek, adminisztratív tisztviselők stb. szerepelnek.

A hajóhad kérdése

A hajóhad létesítése rendkívül költséges. Ugyancsak sok pénzt emészt fel a már meglevő állomány fenntartása és fejlesztése, a korszerűség által megkövetelt szinten való tartása. Az elavult hajóegységekből álló flotta fényűzés, mert konfliktus esetén olcsó préda, mégis sok pénzt emészt föl szolgálatban tartása.

A flottaépítés kérdése a szokottnál is élesebben vetődött fel Magyarországon, a magyar törvényhozásban, mert felesleges pénzkidobásnak ítélték a hajóhadra fordított költséget. Ez a téves szemléletmód még akkor is tartotta magát, amikor már egyre-másra alakultak magyar tengerhajózási vállalatok, amelyeknek hajói védelmet igényeltek. Az oltalmat pedig nem lehetett kizárólag a nemzetközi jogra bízni, továbbá a felségvizek feletti uralmat sem lehetett — és nem lehet ma sem — pusztán a tengerpartról, parti erővel biztosítani. Márpedig Magyarországnak is volt tengerpartja, voltak forgalmas kikötői és következtetésképp felségvize is.

Magyarországnak tehát tanácsos volt hozzájárulnia a Monarchia — és ezen belül az ország — kereskedelmi hajózásának, partjainak és kikötőinek védelméhez, mert ezt kívánta gazdasági érdeke. Ezen felül a közös hadügy a hozzájárulást elő is írta. A védelemnek pedig egyetlen eszköze volt: a haditengerészet ütőképes hajóhada.

Mekkora volt ez a hadiflotta 1867-ben?

A kiegyezéskor, tehát amikor Magyarországon visszaállították az alkotmányosságot és ezzel a rendelkezési jogot a véderő mindkét ága, a hadsereg és a haditengerészet fölött, a császári-királyi flotta az alábbi erőkből állt: 1 csavar-

gőzös sorhajó, 7 csavaros páncélos fregatt, 8 kisebb csavaros fregatt és korvett, 13 csavaros ágyúaszád az Adrián, 9 csavaros és kerekas ágyúaszád a tengeren, 6 a Garda-tavon, 1 a Dunán, valamint 14 különböző rendeltetésű tengeri kerekas gőzös. Összesen 59 gépi meghajtású hajóegység.

Ezen felül volt még a hajóhadnak 34 különböző típusú, vitorlával vagy evezővel hajtott hadihajója, közülük 2 fregatt, 2 korvett, 7 brigg és 4 goelett érdemel említést. Mivel a világ haditengerészetei ekkor már áttértek a gőzzel hajtott hadihajók építésére, e vitorlások elavultak és csupán iskolahajókként vagy expedíciós utakra használhatták őket. Harcértékük nem volt, az ütőképes hajóhadhoz nem lehetett őket hozzászámítani.³²

A hajóhad és a tengerészeti költségvetés a második véderőtörvényig

Az 1866. július 20-án vívott lissai tengeri csata nagy tekintélyt szerzett Tegetthoff ellentengernagynak. Az uralkodó még aznap altengernaggyá léptette elő, kitüntette a Mária Terézia Rend középkeresztjével és kinevezte az osztrák felsőház (Urak Háza) örökös tagjává. 1868 márciusában pedig Tegetthoff altengernagy vette át a közös Hadügyminisztérium Tengerészeti Szekciójának vezetését, s ő lett a haditengerészet parancsnoka 1871. április 7-én bekövetkezett haláláig. Tegetthoff minden befolyását arra használta, hogy fejlessze a flottát. Ebben azonban — furcsa módon — épp a lissai győzelem — az 1866. évi háború egyetlen győzelme — gátolta, mert a flotta jó szereplése a dualista államban megalapozatlan biztonságérzetet keltett. Úgy vélték, a hajóhad már elég erős, nem igényel további fejlesztést.

Tegetthoff 1868-ban új flottaépítési tervet terjesztett a két delegáció plénuma elé, a következő indoklással: „... Hogy minden partvidék védhető legyen a nyílt tengerről és minden támadót távol lehessen tartani, ahhoz a megóvandó területtel arányos flottára van szükség. Hajóhad nélkül a Monarchia már eleve lemond partvidékéről, tenger mellékéről. A part ugyanis szárazföldi csapatokkal nem védhető, mert a meglévő parti erődök az új páncélhajókkal szemben már nem képesek helytállni. Korszerű, új erődök pedig rengeteg pénzbe kerülnek és ugyanekkor csupán a partsáv kapna védelmet. ... A hadiflotta célja természetesen a védelem — a hajóhad defenzív jellegű —, de bizonyos támadó erőt is kell tartalmaznia...³³

A flottaprogram alapján kiépítendő hajóhad nagyobb lett volna, mint a környező — rivális — államoké (15 páncélhajó, 8 fregatt, 16 korvett és ágyúaszád, valamint 11 egyéb kiszolgáló hajó). Tegetthoffnak sikerült elérnie, hogy a delegációk elfogadják ezt a tervet és megszavazták az építési költség első részletét 1 900 000 forintot. A flottaépítésre 25 millió forintot terveztek, s tíz alatt kellett végrehajtani. A következő években azonban az összeget csökkentették, a program sohasem valósult meg teljes egészében, éppen akkor, amikor a szomszédos államok haditengerészetei hatalmas fejlődésbe lendültek.

Tegetthoff altengernagy halála után a Monarchia évtizedeken át éppen hogy csak fenntartotta hadihajó- és létszámmállományát.

A továbbiakban nézzük a megvalósult hajóépítéseket.³⁴

1867-ben kezdték el a Trieszt melletti San Marcóban a Navale Adriatico hajógyárban a hajóhad első kazamatahajóját, amely 1869. évi vízrebocsátá-

³² Ottenfeld—Teuber: i. m., valamint jelentés az 1896. évről, 112. o.

³³ Lengnick: i. m. 20—21. o.

³⁴ Az új hajók építését alapvetően tárgyalja: Schönendorfer, Ulrich: Der österreichische Kriegsschiffbau von 1818 bis 1914. Wien, 1980. 23—42. o.

sakor a LISSA nevet kapta. Ez még félig fából, félig vasból épült. 1869/71-ben páncélozott kazamatahajóvá alakították a KAISER sorhajót.

A lissai csata tapasztalatai alapján az ék alakban történő támadást tekintették a jövő tengeri csaták követendő taktikájának, ezért erős orr- és fartüzérséggel akarták az új hajókat ellátni. Ezt szem előtt tartva tervezte Josef von Romako hajótervező mérnök azt a két újabb kazamatahajót, amelyeket 1869-ben, ugyancsak Triesztben kezdtek építeni s a CUSTOZA és az ERZHERZOG ALBRECHT nevet kapták. Mindkettő teljesen vasból épült már. Még ugyancsak Tegetthoff életében kezdtek építeni Polában a HELGOLAND, Triesztben a FASANA és ZRÍNYI csavaros korveteket, mindhármat ismét fából.

1871-ben bocsátották vízre a haditengerészet első nagy műhelyhajóját, a CYKLOP-ot, amelyet a franciaországi La Seyne-ben építettek.

Tegetthoff nevéhez fűződik a haditengerészet Duna-flottillájának a megalapítása. Romako mérnök tervei alapján 1869-ben megkezdtek a MAROS és LEITHA dunai monitorok építését a Pest-Fiumei Hajóépítő Társaság pesti hajógyárában. 1871-ben bocsátották őket vízre, majd mindkettőt átvette a haditengerészet „Budapesti Különítménye”. Ezek a monitorok voltak a cs. kir. flotta első ikercsavaros, forgó lövegtoronyral ellátott — egyúttal az első, magyar gyárban épített — hadihajói.

Ami a hajóépítésre és átalakításra fordított összeget illeti, az 1868-ban első részletként megszavazott 1,9 millió forintot a következő évre 1 millióra csökkentette a két parlament s csak 1871-ben, majd 1872-ben emelte meg jelentősebben 4,4 — illetőleg 4,9 millió — forintra. 1868-tól 1872-ig tehát összesen 13,8 millió forintot fordíthatott a haditengerészet a hajópark bővítésére, illetve korszerűsítésére.³⁵

Ugyanebben az időszakban a haditengerészet költségvetése összesen 57,9 millió forint volt, amelyben természetesen benne van a hajóépítésre fordított összeg is.

Tegetthoffot halála után Friedrich von Pöck báró altengernagy követte a haditengerészet parancsnoki posztján. 1883 tavaszáig tartó működése alatt a flotta körül mély csend honolt. Jóindulatú ember, képzett tengerész volt, de hiányzott belőle az erély és a küzdőképesség, és a haditengerészet létjogosultságát is megkérdőjelező katonai vezetéssel szemben képtelen volt érvényesíteni akaratát, nem tudta keresztülvinni a megkezdett fejlesztés folytatását. Parancsnoksága alatt csupán a megkezdett hajóépítéseket fejezték be, s néhány kisebb egység futott le a hajógyarak sólyáiról. Az osztrák történészek körében van olyan vélemény is, hogy Pöck altengernagy parancsnokságának idején a haditengerészet közel állt a széthulláshoz.³⁶

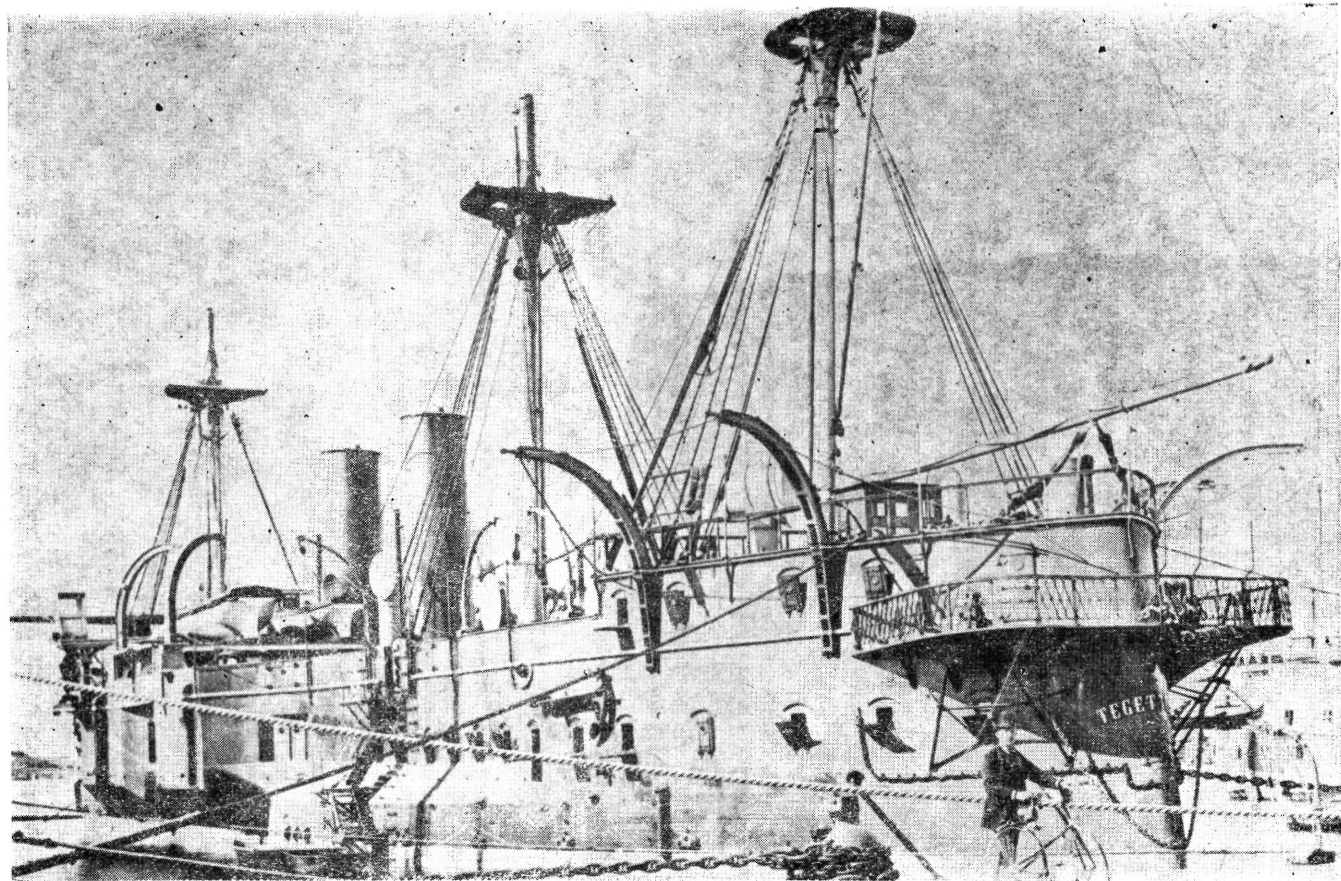
Az 1872. évi 19,9 millió forintos költségvetésről és az abban foglalt 4,9 milliós hajóépítési összegről tíz esztendő leforgása alatt a haditengerészet költségvetési összege 1883-ig 9,4 millióra, illetve abból hajóépítésre fordítható 1,6 millió forintra zuhant.

A hajóhad visszafejlődött.

A hetvenes évek közepén az 1867 előtt épített KAISER MAX, PRINZ EUGEN és DON JUAN D'AUSTRIA páncélos fregattokat modernebb típust képviselő kazamatahajókká alakították át. Ez idő tájt csupán egy új, nagy páncélhajó épült a Trieszt melletti San Roccóban, a Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárban, ugyancsak Romako tervei alapján A lissai győzőről, Tegetthoff

³⁵ Jelentés az 1896. évről, 112. o.

³⁶ Uo.



Az 1876—1882 között épült TEGETTHOFF kazamatahajó a századfordulőig a haditengerészet legnagyobb egysége volt. A kilencvenes években korszerűsítették. A világháború végéig szolgálatban állt. (A képek Gál Imre reprodukciói)

admirálisról nevezték el. A századfordulóig a TEGETTHOFF volt az osztrák—magyar hajóhad legnagyobb egysége.

A kisebb hajók állománya nagyjából a korábbi szinten maradt. 1872—1878 között bocsátották vízre a RADETZKY és LAUDON csavaros fregattokat, a Kusmány mérnök tervezte SAIDA, DONAU, FRUNDSBERG és AURÓRA nevű csavaros korvetteket, valamint a NAUTILUS és ALBATROS ágyúaszádokat.

A fregattok és korvettek missziószolgálatban álltak, vagy a kiképzést szolgálták, ezért tüzéségük elkészültükkor is elavult volt. A ZRÍNYI, a FRUNDSBERG és az AURÓRA, továbbá a két ágyúaszád távoli, óceáni utakra is alkalmas volt. Eljutottak a trópusokra, télvíz idején is hajóztak, kemény próbára téve a személyzetet.

A hetvenes évek közepén új hajótípus született, a torpedóaszád, amelynek építésében Ausztria—Magyarország haditengerészete világviszonylatban az élen járt. Ez nem véletlen, mert az önjáró torpedót, cs. kir. tengerésztiszt, a fiumei Luppis János Balázs fregattkapitány találta fel. Első modelljét 1860-ben készítette. 1864-ben megállapodott a fiumei Stabilimento Tecnico Fiumano hajógyárban dolgozó Robert Whitehead angol mérnökkel és közösen fejezték be az újabb példányt. 1866-ban bemutatták egy állami bizottságnak, s ekkor kapta az új fegyver a „torpedo” nevet (torpedo marmorata = márványos zsibbasztó rája). 1867-ben a cs. kir. haditengerészet megvásárolta a találmányt és torpedóvető csövet építtetett a SEEHUND és a KAISER MAX fedélzetére. A SEEHUND, mint Ausztria—Magyarország első torpedóaszádjá, 1873. március 27-én állt szolgálatba.³⁷ Eleve torpedóvetésre készített hajókat, ún. torpedóaszádokat 1874-től építtetett a cs. kir. haditengerészet az angliai Thornycroft-hajógyárban, mint e hajótípus első példányait. Thornycroftban négy, az ugyancsak angliai Yarrow-hajógyárban kettő, ezek mintájára pedig a pólai Tengerészeti Szentár (Arsenal) műhelyében további négy torpedóaszád épült 1881-ig, amelyeket folyamatosan római számmal jelöltek.³⁸

A torpedóaszádokon kívül a hetvenes évek második felében a Monarchia minden más tengeri hatalmat megelőzve kezdte építeni trieszti és pólai hajógyáraiban a naszádoknál nagyobb ún. torpedóhajókat, vagy más kategorizálás szerint „torpedócirkálókat” (ZARA, SPALATO, SEBENICO és LUSSIN).

A hetvenes években épült még három kerekcsésű gőzös (MIRAMAR, ANDREAS HOFER és TAURUS).³⁹

1883-ban Marx von Sterneck báró altengernagy került a haditengerészet élére. 1866-ban Sterneck volt annak a FERDINAND MAX pánfélőshajónak a parancsnoka, amely a lissai csatában olyan eredményesen sarkantyúzta meg az olasz RE D'ITALIA-t.⁴⁰

Sterneck altengernagy idejében lassan megszűnt a flottafejlesztés pangása. Sterneck felismerte, hogy az új tengerészeti műszaki vívmányok miatt meg kell változtatni a hagyományos flottaszervezési elveket. Ezért új flottaépítési tervében elsősorban az úszó flottaanyag kedvezőbb, korszerűbb tagozódását tartotta szem előtt. A torpedó és a tengeri akna tökéletesedése a gyengébb flották számára is lehetővé tette, hogy az erőviszonyokat a saját javukra billentsék, hiszen a torpedók és aknák, valamint a kis torpedóaszádok sokkal olcsóbbak, mint ellenfeleik, a hatalmas csatahajók. Ez az az időszak, amelyben egyre szaporodnak a torpedóaszád flottillák, majd feltűnnek a torpedóaszádokhoz ha-

37 Schmalenbach, Paul: Kurze Geschichte der k.u.k. Marine. Herford, 1970. 91. o.

38 Fock, Harald: Schwarze Gesellen. Herford, 1979. 312. o.

39 Gogg, Karl: Österreichs Kriegsmarine. Salzburg—Stuttgart, 1974. 61., 79. és 80. o.

40 Beminiszenzen an die k.u.k. Kriegsmarine. Összeállította H. Rödhammer. Linz—Ebelsberg, 1981. 27. o.

sonlóan fűrgé és torpedóval szintén felszerelt ellenfeleik, a torpedónaszád-rombolók — később torpedórombolók, majd röviden csak rombolók. Ez a két új hajófajta természetesen új hadrendi beosztást is követelt és megváltoztatta az ütőképes hajóhadak keresztmetszetét is. Ezt ismerte fel Sterneck.

1884. évi flottaépítési tervében — amelyet Ferenc József jóváhagyott — kifejtette, hogy először létre kell hoznia a hajóhad 15 csatahajóból — vagy ahogy akkor nevezték, toronyhajóból — álló magját, nagy védelmi és harcászaltségel. Másodsorban gyors, de a toronyhajóknál valamivel könnyebben felfegyverzett cirkálókra van szükség a felderítő szolgálat, valamint a torpedóhajók védelmének ellátására, továbbá ún. misszióutazásokra. Végezetül torpedóhajókból, torpedónaszádokból és rombolókból álló gyors, nagy flottillát kell teremteni. Sterneck előterjesztésében a szállító-, kiszolgáló- és segédhajókról sem feledkezett meg.

A számtalan hajótípus miatt felmerült ellenvetéseket azzal hátrította el, hogy a hajóhadat csak így lehet a Monarchia nagyhatalmi állásához méltóan bővíteni és korszerűsíteni. Ilyen hajóállománnyal — különösen a cirkálókkal — a flotta eleget tesz partvédelmi- és missziós-kötelezettségeinek az üzemeltetési költségek növelése nélkül. Hogy tervezetét népszerűsítse és elfogadtassa, a nagyobb hajókat „partvédőknek” és „missziócirkálóknak” jelölte. A magyar delegáció ugyanis akadékoskodott, s csak abban az esetben volt hajlandó hozzájárulni a költségekhez, ha kidomborodik a haditengerészet védelmi jellege. A „partvédelem”, mint érv, akkor megtette a magáét. De ezután éveken keresztül felhasználták a flottafejlesztés ellenzői a nagyvonalúbb tengerészeti politika ellen, mondván, hogy Sterneck szerint is csupán a partvédelem a flotta fő feladata, melyet a meglévő hajók jól ellátnak.

Szerencsésebbnek mondható a „missziócirkáló” jelző, mert missziófeladaton az új kereskedelmi kapcsolatok kiépítését értették. S ennek megfelelően a missziócirkálók védik a tengeren túl tartózkodó osztrák és magyar állampolgárokat, ügyelnek a nemzetközi egyezmények betartására, erőteljesen közreműködnek a nemzetközi szerződések minél kedvezőbb megkötésében, tekintélyt szereznek a Monarchiának azzal, hogy idegen világokkal is megismertetik Ausztria—Magyarország hadilobogóját (ún. lobogómutatás) és tudományos kutatásokra, expedíciókra is felhasználhatók.

Evvel kapcsolatban azonban Sterneck a tengerészeti költségvetés 1885. évi tárgyalásán tartott expozéjában nyomatékosan hangsúlyozta, hogy viszont az említett, külpolitikai és kereskedelem-politikai célt szolgáló hajókat — tehát a misszió- és állomáshajókat — a jövőben nem lehet a Monarchia operatív haderejéhez számítani.

Ennek ellenére a delegációk csak mérsékelt összeget szavaztak meg, azt is az 1885—1888 közötti évekre elosztva.⁴¹

Sternecknek így is sikerült az első szerény emelést elérnie, a következő összegekre: a tengerészet költségvetése 1885-ben 10,6 millió forintra növekedett, amelyből 2,5 millió forintot fordíthattak új hajók építésére. 1886-ban 11,1 millió forintból, 2,9 millió forintot, 1887-ben 13,2 millió forintból 3,8 millió forintot, 1888-ban pedig 13,1 millió forintból 4,1 millió forintot.⁴² A további emelések lehetővé tették, hogy megépülhessen a Monarchia első két kisméretű toronycsatahajója, a KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF és a KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEPHANIE. A csatahajók hét, illetve nyolc év alatt épültek. Építési költségük összesen 5 427 570, illetőleg 4 462 668 forint volt. Ezek a hajók kaptak első ízben a cs. és kir. flotta történetében 30,5 cm-es lövegeket.

⁴¹ Lengnick: i. m. 23. o.

⁴² Jelentés az 1896. évről, 113. o.

A cirkálósükséglet kielégítésére Angliából rendeltek két kisebb hajót, amelyek 1885. évi vízrebocsátásukkor a PANTHER és LEOPARD nevet kapták. Newcastle-ban épültek s mintájukra épült Triesztben 1886/87-ben a TIGER, mely utóbbiból később a LACROMA lett. Építési költségük összesen 2 932 783 forintot tett ki.

A torpedóhajók közül 1887/88-ban épült a németországi Elbingben a ME-TEOR, a BLITZ és a KOMET, 1889/90-ben pedig az angliai Yarrownál Poplar-ban a többenél nagyobb PLANET. Az első három 839 187,5 forintba, a PLANET 468 375 forintba került. Ez utóbbi mintájára Triesztben 1889/90-ben épített TRABANT 451 575 Ft-ba került. 1884—1891 között huszonkilenc kisebb torpedónaszádöt is építtetett a haditengerészet parancsnoka, megvetve velük a tervbe vett torpedónaszád flottilla alapját, sőt azt a Pöck altengernagy idejében épített tíz egységgel együtt ütőképes erővé növelte. Ezeket római számokkal jelölték s az utolsó, a XXXIX. számú, 1891-ben készült el. Építési költségük együttvéve 1 461 940 forint volt, fegyverzet nélkül.⁴³

Sterneck altengernagy a segédhajók építéséről sem feledkezett meg. Először három vontatógőzöst építtetett (a HIPPOS és a BÜFFEL 1887-ben, a DROMEDAR 1891-ben készült el) 194 952 forintért. A GIGANT szivattyúhajó 1889-ben, a PLUTO szivattyúhajó 1897-ben, a NAJADE és NYMPHE ivóvíztároló hajók 1890—1894 között épültek, 386 913 forintért.

1890-ben fektették le a gerincét a cs. és kir. haditengerészet első aknahajójának, a SALAMANDER-nek, amelyért 121 756 forintot, az ugyanekkor Elbingben épített PELIKAN torpedóraktár-hajóért 937 228 forintot fizetett a haditengerészet. Ezekben az összegekben a fegyverzet — mintegy 50 000 forint — nincs benne.

Bár, amint látjuk, a flotta kiépítése tervszerűen és meggondoltan haladt, a súlyt az olcsóbb, kisebb egységekre kellett helyezni, mert a költségvetésben biztosított összeg ismét csökkenni kezdett, 1889-ben 11,2 millió, 1890-ben 11,1 millió forintra. Ugyanekkor az új hajók építésére 3,6, illetve 2,8 millió forint jutott csak.

Mindent összevetve 1885—1890 között új hajók építésére és felfegyverzésére 19,7 millió forintot fordítottak a 70,9 millió költségvetési forintösszegeből. Ebből Magyarország kvóta szerinti részaránya több mint 23 millió forint volt, amelyből közel 7 millió forint jutott új hajók építésére.

Hajóépítés és költségvetés 1891—1899 között

Az 1891 utáni esztendőket csaknem ugyanolyan helybenjárás jellemezte, mint a hetvenes évek közepétől a nyolcvanas évek közepéig terjedő időszakot. Az alacsonyra szabott haditengerészeti költségvetés szűkös viszonyokat teremtett a hajóhadnál. Mint arról a személyi állomány alakulásának taglalásánál már szó esett, a költségvetés nem tette lehetővé, hogy arra a néhány hajóra, amelyekkel a hajópark bővült, elegendő és képzett tengerész kerülhessen. Sterneck abban reménykedett, hogy az új hajók szolgálatba állításával sikerül megemeltetnie a haditengerészetre szánt összeget és bővítheti személyi állományát. Amint ezt az idézett panaszokból láthattuk, tévedett.

A flottából nagyon hiányoztak a csatahajók. Újak építését azonban a szűkre szabott költségvetés nem tette lehetővé. Ezért, viszonylag olcsó megoldásként, a TEGETTHOFF kazamatahajó teljes modernizálása mellett döntöttek, amelynek során — 1891—1893 között — új gépeket és tüzérséget kapott.

⁴³ Jelentés az 1898. évről, 81. o.

Ugyancsak a nagy hajók pótlására, illetőleg azok helyett épült két nagy cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I és a KAISERIN ELISABETH. 1891-ben, illetve 1893-ban álltak szolgálatba. Építési költségük és teljes felszerelésük 2 573 442, illetve 2 796 782 forintot tett ki. Bár akkoriban a különböző haditengerészetek már páncélos csatahajókat és páncélos cirkálókat építettek, a Lajtán inneni és Lajtán túli parlamentek erre nem szavazták meg a szükséges pénzt. E két cirkálót a torpedóhajók leküzdésére, kereskedelmi hajók ellenőrzésére és misszióutakra tervezték, tehát sokféle követelményt kellett kielégíteniük. Sebességük ugyan nagy volt, de csupán a gép- és kazánházat, valamint a lőszerkamrákat oltalmazta gyenge páncél. A cs. és kir. flottánál ezt a két cirkálót — mivel egy nehéztüzérségi telitalálat könnyen harcképtelenné tehet-e őket — csak mint „Sterneck szardíniás dobozait” emlegették.

A haditengerészet parancsnoka végül is keresztülvitte, hogy a parlamentek megszavazzák a flotta első, a maga idejében valóban korszerű, nagy páncélos cirkálója, a KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA építését, amelyet 1893-ban bocsátottak vízre. Építési költsége az ágyúkkal, lőszerrel és teljes felszereléssel együtt 3 928 075 forintra rúgott.

1893-ban Sterneck 1,5 millió forint rendkívüli hitelt kapott új csatahajók, az ún. partvédők építésére.⁴⁴ Meglehetősen hosszú ideig épültek, az utolsó — a BUDAPEST — 1898-ban készült el. A másik kettőt MONARCH-nak és WIEN-nek nevezték. Közülük a BUDAPEST kapott először a cs. és kir. flottában vízcsöves kazánokat. Nem voltak nagy hajók, vízkiszorításuk mindössze 5600 tonnát tett ki. Azért épültek a korabeli csatahajókhoz viszonyítva kisebbre, mert a költségvetésből többre nem telt, viszont a taktikai, technikai és számbeli flottaszükséglet legalább három azonos típusú egységet igényelt. Ennek ellenére 250—270 mm-es páncélt és 24 cm-es Krupp lövegeket kaptak.

Építési költségük különböző volt. A MONARCH 4 582 337 forintba került, amelyből a lövegek ára 847 388, a lőszeré 576 947 forintot tett ki. A WIEN kb. 300 000 forinttal lett drágább. A BUDAPEST összes költsége 5 025 880 forint volt, amelyből az ágyúk és a lőszer ára megegyezett a MONARCH-éval.⁴⁵

Sterneck parancsnokságának ideje alatt több csatahajó nem épült. Ám az ő munkálkodásának köszönhető további három csatahajó építési terveinek elfogadása, jóváhagyása. Viszont még 1897—98-ban kezdték építeni azt a három missziócirkálót, amelyek jeles csatahelyekről kapták nevüket: ZENTA, ASPERN és SZIGETVÁR.

1895-ben fektették le a hajóhad második páncélos cirkálójának a gerincét, amelyet KAISER KARL VI-ra kereszteltek.

Ezekhez az építésekhez a már említett különhitel is hozzájárult. Egyébként a haditengerészet költségvetése 1896-ban másfél millió forinttal emelkedett az előző évihez képest, az 1 millió különhitellel együtt. 1897-ben az összeg fél milliót csökkent, de azután folyamatosan és állandóan emelkedett.⁴⁶ (Lásd a 220. oldalon levő táblázatot).

Bár nem tartozik szorosan a tárgyhoz, mégis érdemes megnézni, hogy a költségvetés egyes tételei mit tartalmaznak. A korábban már kiindulási eszendőnek vett 1894. és az 1899. év költségvetésén keresztül mutatjuk be a tételekre bontott költségvetést.⁴⁷

44 *Leipzig*: i. m. 28. o.

45 Az egyes hajók építési költségei az 1911. évi jelentés 102—108. o.

46 Jelentés az 1896. évről, 112—123. o., jelentés az 1899. évről, 78—89. o.

47 Jelentés az 1894. évről, 89. és 93. o., jelentés az 1899. évről, 61—68. o.

*A haditengerészet költségvetése
millió forintban*

Év	Összesen	Ebből új egységek építésére és felfegyverzésére	Év	Összesen	Ebből új egységek építésére és felfegyverzésére
1873	10	3,2	1886	11,1	2,9
1874	10,8	3,1	1887	13,2	3,8
1875	10	2,4	1888	13,1	4,1
1876	9,9	2,8	1889	11,2	3,6
1877	9,3	1,9	1890	11,1	2,8
1878	9,5	1,8	1891	11,6	2,5
1879	8,6	1,4	1892	11,6	2,6
1880	8,3	1,2	1893	12	2,6
1881	9,5	1,6	1894	12,5	2,9
1882	9,5	1,8	1895	13	3,3
1883	9,4	1,6	1896	14,5	4,7
1884	9,3	1,5	1897	14	3,8
1885	10,6	2,5	1898	14,5	4,7
			1899	16,6	4,9

Amint a következő oldal táblázataiból látjuk, a VI. és VII. cím alatti összeg, több, mint amit eddig az új hajók építésénél írtunk, mert ezek a címek más tételeket is tartalmaznak.

Nem volna teljes a hajóépítésről, illetőleg a hajóállomány alakulásáról alkotott képünk, ha nem foglalnánk össze a kisebb egységek építését és építési költségeit is.

Még a római számokkal jelzett kis II. osztályú torpedónaszádok építésével egyidőben kezdtek el az ugyancsak II. osztályú, inkább a parti vizekre alkalmas, de már névvel ellátott, ADLER és FALKE nevű naszádok, továbbá a SPERBER, illetve ELSTER típusú egységek építését, amelyekből 1885—1891 között 22 darab készült. Ezeknél nagyobbak voltak az 1897—99 között épült KÍGYÓ-típus naszádjai (4 egység) és az 1895—96-ban épített VIPER és NATTER. 1892-ben és 1896-ban két nagy torpedóhajó is elkészült, a SATELLIT és a MAGNET.

Az ADLER és a FALKE 283 710 forintba került. A 22 torpedónaszád építési költsége összesen 1 729 972 forintot tett ki. A KÍGYÓ-típus négy egysége, valamint a VIPER és NATTER ára 1 448 524 forint volt, természetesen mindezek teljes felszereléssel és fegyverzettel értendők. A SATELLIT-ért és a MAGNET-ért 1 108 562 forintot fizetett a haditengerészet a németországi Elbingben működő Schichau Hajógyárnak.

Ugyancsak a most tárgyalt időszakban épült két újabb monitor a Dunára, amelyek 1892., illetve 1893. évi vízrebocsátásukkor a KÖRÖS és a SZAMOS

A cs. és kir. haditengerészet költségvetése tételenként

Cím	Tárgy	1894 Szükséglet (Ft)		1899 Szükséglet (Ft)	
		Rendes	Rendkívüli	Rendes	Rendkívüli
I.	Fizetések	1 466 930	—	1 575 610	—
II.	Zsold és ruhaátalány	1 261 870	—	1 292 060	—
III.	Szolgálat a szárazföldön	787 780	—	822 910	—
IV.	Szolgálat a tengeren	1 441 020	—	1 584 000	—
V.	Intézetek (vízrajzi hivatal, tengerészeti akadémia, teng. alreáltanoda, teng. népi és polg. isk., teng. kórházak)	223 770	5 000	231 150	9 100
VI.	A hajóhad karbantartása, pótlása és üzembentartása	3 490 200	1 575 000	3 961 260	3 715 000
VII.	Fegyverezés	233 000	707 500	315 000	1 711 000
VIII.	Szárazföldi és vízi építkezések	240 970	267 500	288 480	300 900
IX.	Különös kiadások	195 000	10 000	222 940	10 000
X.	Ellátási költségek	672 140	—	901 850	—
Összesen:		10 012 680	2 565 000	11 195 260	5 746 000
Levonva a saját jövedelmet:		100 000	—	100 000	—
Maradvány		12 477 680		16 841 260	

A VI. és VII. cím részletezve	1894	1899
Hajó- és gépépítésre	2 152 226	4 915 000
Ágyúkra és ágyútalpakra	408 519	538 000
Lőszerre	258 499	1 290 000
Víz alatti fegyverekre	52 110	139 000
Hajó- és szertári anyagokra	1 042 218	1 441 360
Összesen (Ft)	3 913 632	8 323 360

nevet kapták. Ezek voltak a következő, Budapesten épített hadihajók, amelyekért 670 959 forintot fizettek. A Dunára megépítették az első őrzárónaszádót is 1893/94-ben, amely az „a” jelet kapta: építési költsége 32 030 forint volt.

Összegezve az 1891—1899 közötti időszak költségvetési számaint és az új hajókra fordított összeget, a következő megállapításra jutunk.

Mindenekelőtt, ha összevetjük az 1885—1890 közötti költségvetési összeget az utána következő, tehát 1891—1899 közötti összeggel, akkor szembeötlő az emelkedés. Mert míg az előző 15 esztendőben 70,9 millió forint volt a haditengerészet költségvetésének összege, addig az 1891—1899 közötti években, tehát sokkal rövidebb időszak alatt ez a szám 120,3 millió forintra rúg. Ugyanebben a két időszakban az új hajók építésére és felfegyverzésére fordított összeg 19,7 millió forintról 31,7 millió forintra növekedett. Ennek megfelelően Magyarország hozzájárulása a költségvetéshez — a kvóta időközi emelkedésének következtében — 42 millió forintra emelkedett, amelyből új hajók építésére 11 millió forint esik.⁴⁸

1892 után a Monarchiában új pénznemet vezettek be, a koronát, amelynek értéke a forint kétszerese lett. Az áttérés folyamatosan történt, ezért csak 1900-tól számoltak egységesen és mindenütt koronában. Ezért 1899-ig mi is forintban (osztrák értékű forintban) feltüntetve adtuk meg a költségvetési összegeket. 1900-tól azonban e tanulmányban is áttérünk a koronára. Ezt azért tartjuk szükségesnek külön is kiemelni, mert a különböző pénznemben megadott értékek között 1900 után feltűnő és félrevezető a különbség. Vagyis az utoljára tárgyalt, 1899. évi költségvetési összeg 16,6 millió forintja után ugyan 39,5 millió korona lett 1900-ban a költségvetés összege, ami azonban csak 19,7 millió forintnak felel meg, tehát semmiképpen sem értendő úgy, mintha a költségvetést ilyen magasra emelték volna az előző évihez képest.

A haditengerészet költségvetése és a hajóhad fejlődése 1900—1914 között

Az előző költségvetési időszakot tárgyaló részben már említettük a KAISER KARL VI páncélos cirkáló gerincfektetését és a három másik missziócirkáló is nevezett — ZENTA, ASPERN és SZIGETVÁR építésének megindítását. A páncélos cirkálót 1900 áprilisában vette át a flotta s ekkor történt építési költségének végleges elszámolása, mely 11 018 051 koronát tett ki. (Itt jegyezzük meg, hogy az egyes években feltüntetett hajóépítési összegek nem azonosak az adott évben befejezett egységek árának összegével, mert azt több részletben fizették, a hajók építési fázisától függően.)

A ZENTA építése már 1899-ben befejeződött ugyan, de árát csak itt adjuk meg, hogy testvérhajóival együtt szerepeljen és alkalom adódjon az összehasonlításra. Tehát a ZENTA 4 207 166, az 1900-ban elkészült ASPERN 4 531 769, és az 1901-ben szolgálatba helyezett SZIGETVÁR pedig 4 719 105 koronába került.

Ezeket az egységeket azonban már a flotta új parancsnokának, Hermann von Spaun báró altengernagynak a hivatalba lépése után fejezték be, mert Sterneck 1897. december 5-én meghalt. Spaun, elődje nyomdokain haladva, mindenekelőtt azokat a szervezeti és technikai újításokat tette életképpé, amelyeket elődje vezetett be (a tiszti és legénységi iskolát továbbfejlesztette, a misszióutakat rendszeressé tette stb.). Ezután a hatalmas külföldi flottaépítések miatt szükségesnek látta új flottaépítési terv kidolgozását, amely azonban a

48 Jelentés az 1900. évről, 68—73., 76. o., jelentés az 1905. évről, 74—78. o.

kedvezőtlen pénzügyi helyzet miatt elakadt. Noha később Spaunnak sikerült fejtegetéseivel meggyőznie a delegációkat, a flottaépítéshez általa szükségesnek ítélt összegeket csak fokozatosan és nem is teljes egészében szavazták meg. Mindenesetre a haditengerészet költségvetését az 1898. évi 29 millió koronáról 1904-re közel kétszeresére tornázta fel.

Ennek megfelelően 1900—1904 között új hajók építésére és felszerelésére a következő összegeket tudták költeni: 1900-ban 12 421 610 koronát, 1901-ben 13 250 000 koronát, 1902-ben 14 830 049 koronát, 1903-ban 14 600 000 koronát. Az 1904. évi költségvetés 50,3 millió korona volt, másfél millióval több, mint az 1903. évi, tehát valószínűleg az új hajók építésére fordított összeg is nagyobb volt az előző évinél, feltehetően 15 millió. (Erről az évről nincsenek részletes adataink.)

Mielőtt továbbsmennénk, átfogó táblázatban bemutatjuk a haditengerészet évi rendes költségvetésének alakulását, koronában, 1900—1914 között.

A haditengerészet rendes költségvetése⁴⁹

Év	korona	Év	korona
1900	39 466 500	1907	45 400 000
1901	43 490 820	1908	57 000 000
1902	46 690 820	1909	63 437 860
1903	48 940 820	1910	66 757 210
1904	50 300 000	1911	68 257 210
1905	51 026 410*	1912	71 757 210
1906	57 197 410*	1913	74 257 210
		1914	75 747 000**

* Az 1904—1908-as évek a rendkívüli hitel nélkül. A későbbi költségvetési összegek is összevetendők a szöveges részzel.

** A világháború kitörése a költségvetési összeget illuzórikussá tette. A rendkívüli hitelek ezekben az összegekben nincsenek feltüntetve, azokat az európai haditengerészetek költségvetéseit bemutató táblázatba vettük fel, ahol a haditengerészetekre fordított tényleges kiadások szerepelnek.

Az 1898—1904 közötti költségvetési időszakra három újabb csatahajó építése és befejezése esik. Ezek a HABSBERG, az ÁRPÁD és a BABENBERG nevet kapták, utalva a Habsburg-ház osztrák ágának egyik elődjére, valamint az Árpád-házra. (A haditengerészet piros-fehér-piros lobogója ugyanis a Babenbergecs családi színeiből ered, s II. József vezette be, mint a Habsburgok ausztriai házának lobogóját.) Ezek az új csatahajók minden eddiginél nagyobb, 8300 tonnás egységek voltak. Építési költségük sorrendben: 17 276 833, 17 592 989, illetve 18 842 840 koronát tett ki.

⁴⁹ Jelentés az 1900. évről, 65. o., 1901. évről, 61. o., 1902. évről, 61. o., 1903. évről, 61. o.; az 1904. évre vonatkozó adatok az 1905. évről szóló jelentés grafikonjából, 1905. évről, 61. o., 1906. évről, 89. o., 1907. évről, 99. o., 1908. évről, 71. o., 1909. évről, 69. o., 1910. évről, 75. o., 1911. évről, 77. o., 1912. évről, 81. o., 1913. évről, 71. o., Az 1914. évre vonatkozó adat a jelentés az 1913. évről 72. oldalán található

Ugyancsak ekkoriban, 1902—1904 között épült Budapesten a TEMES és BODROG monitor, a cs. és kir. hajóhad ötödik és hatodik, magyar hajógyárban rendelt hadi egysége, összesen 2 788 181 koronáért.

Az 1900—1904 közötti évek költségvetési összege 228 888 960 korona volt, amelyből kb. 73 244 000 esett Magyarországra. Ebből a hajóépítési hozzájárulás hozzávetőleg 20 millió koronát tett ki.

A három csatahajó és a két monitor építési költsége ugyanis összesen 56 500 843 koronára rúgott, ami majdnem megegyezik az 1900—1903 között hajóépítésre fordított költségek adataival (56 101 659 K.). Hogy ez évenként mekkora összeget jelentett, azt pontosan nem lehet tudni, mert az építések egyik évről áthúzódtak a másikra, továbbá újabb egységeket is kezdtek építeni, ami átfedéseket eredményez a költségvetési kiadásokban.

Hogy megértsük, miért akarta Spaun admirális a hajóhadat erőteljesebben fejleszteni — vagyis korszerű hajókból álló, ütőképes flottát létrehozni, azt képzett, elegendő számú legénységgel ellátni —, ahhoz egy pillantást kell vetnünk Európa nagyobb államainak haditengerészeti költségvetéseire,⁵⁰ illetőleg a flottákra ténylegesen fordított összegeket bemutató táblázatokra is.⁵¹

*A nagyobb európai haditengerészetekre fordított kiadások
millió koronában
(1900—1913)*

Év	Nagy-Britannia	Franciaország	Németország	Oroszország	Olaszország	Ausztria-Magyarország
1900	638,7	315,0	182,8	369,6	101,8	39,5
1901	688,1	297,1	237,5	356,6	90,6	43,4
1902	741,6	291,4	256,9	374,6	93,2	46,6
1903	750,7	291,3	246,4	397,8	120,8	48,9
1904	850,1	300,0	265,0	441,0	121,0	50,3
1905	886,0	302,3	278,6	293,9	120,8	51,0
1906	849,5	308,8	298,0	262,2	132,2	57,1
1907	754,0	296,5	328,5	228,6	133,5	45,4
1908	776,6	303,9	399,0	240,0	150,4	57,0
1909	844,1	307,8	517,1	240,8	153,6	63,4
1910	975,3	360,8	520,0	243,5	155,8	66,7
1911	1078,7	401,2	538,9	318,7	211,2	123,2
1912	1081,1	415,8	549,7	403,9	238,7	179,7
1913	1112,3	484,7	553,3	585,1	249,1	175,4

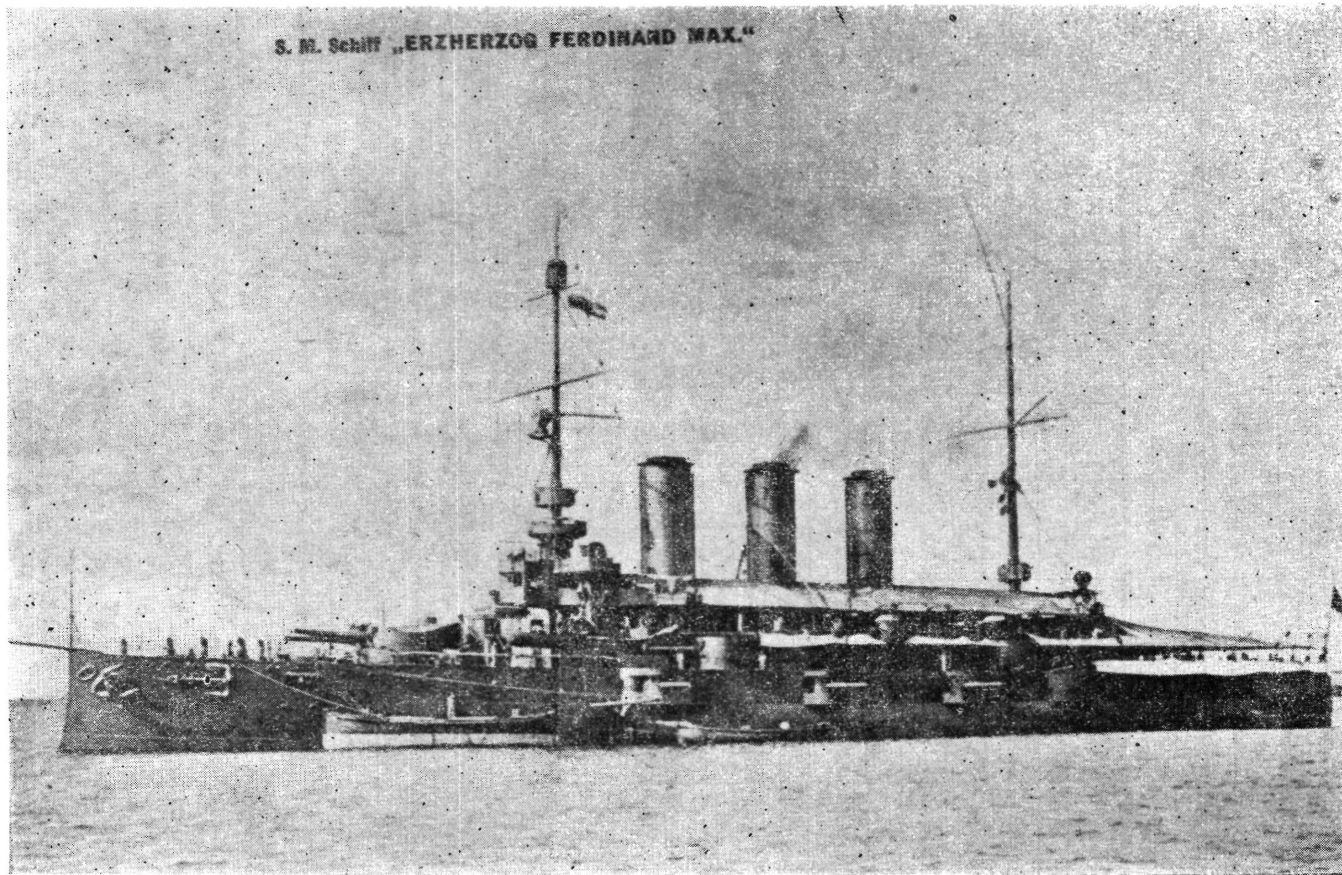
50 Jelentés az 1896. évről, 112—123. o., jelentés az 1899. évről, 78—89. o.

51 Jelentés az 1900. évről, 88. o., 1901. évről, 84. o., 1902. évről, 86. o., 1903. évről, 75. o., 1905. évről a grafikon és 83. o., 1906. évről, 89. o., 1907. évről 99. o., 1908. évről, 103. o., 1909. évről, 105. o., 1910. évről, 111. o., 1911. évről, 113. o., 1912. évről, 119. o., 1913. évről 179. o., az 1914. évre vonatkozóan az 1913. évi grafikon ad adatot. Atáblázatokban az 1909. és 1910. évi jelentéseknél számelmérások hibák vannak, ahol ez nyilvánvaló volt, ott a grafikonon vettük figyelembe.

*A nagyobb haditengerészetek költségvetése,
abból az új hajók építésére fordított összeg millió forintban*

Év	Nagy-Britannia		Franciaország		Németország		Oroszország		Olaszország		Ausztria-Magyarország	
1867	127	20,5	81,6	—	—	—	31,6	7,3	—	—	7,6	1,9
1868	128,4	23,7	86,7	—	7,9	1,1	32,1	6,8	—	—	8,4	1,9
1869	114,2	18,8	—	—	8,1	1,6	32,6	5,2	—	—	8,8	1
1870	111,6	14,9	—	—	13,6	2,4	33,1	5,7	—	—	9,8	1,6
1871	117,6	18,9	99,1	—	13,7	2,9	33,5	6,7	—	—	11	4,4
1872	114	16,6	76,5	—	13,2	3,5	39,5	8,4	—	—	19,9	4,9
1873	114	17	79,3	—	14,9	5	46,9	12,5	—	—	10	3,2
1874	118,8	20,2	56,9	14,3	—	—	47,2	11,3	67,6	6,4	10,8	3,1
1875	129,8	26,2	—	—	24,2	8,5	47,7	8,5	19,4	5,4	10	2,4
1876	135,5	31,3	—	—	18,6	9,9	47,6	9,9	19,7	5,6	9,9	2,6
1877	153,5	54,8	—	—	—	—	47,2	9,7	20,2	5,8	9,3	1,9
1878	145,2	30,4	108,6	—	—	—	46,9	9,5	20,8	6	9,5	1,8
1879	126,9	22,4	—	—	29	10,3	49,8	8,9	21,9	6,3	8,6	1,4
1880	123,6	20,1	91,6	—	24,3	7	54,2	14,3	22,9	6,3	8,3	1,2
1881	128,4	23,3	—	—	23,3	4,9	54,8	13,4	22,5	7,3	9,5	1,6
1882	148,8	24,9	103,6	—	22,3	3,4	55,7	16,9	25	8,1	9,5	1,8
1883	128,4	27,6	102,3	29,9	24	4,3	58,2	20,4	28	8,8	9,4	1,6
1884	129,6	25,9	98,9	35,7	23,2	3,6	64,4	24,3	27,7	8,5	9,3	1,5
1885	152,4	41,6	106,7	36,3	25,5	3,7	74,9	27	—	—	10,6	2,5
1886	159,6	45,1	—	—	29,6	4,9	74,6	29,8	44,4	18,5	11,1	2,9
1887	150	57,9	95,2	33,2	28,7	5,3	75,2	27,6	39,2	11	13,2	3,8
1888	156,9	48,5	109,9	34,3	29,3	4,6	75,8	28,2	49,3	14,1	13,1	4,1
1889	164,4	55,9	128,9	57,9	30,7	7,7	74,5	33,3	61	16	11,2	3,6
1890	165,9	55,6	104,7	30,5	47,9	22	83,1	34,5	60,3	16,7	11,1	2,8
1891	170,4	58,4	106,4	32,4	50,5	21,1	86,2	43,3	52	13,9	11,6	2,5
1892	170,9	57,2	123,2	32,2	51,2	17	91,9	46,8	50,9	13,5	11,6	2,6
1893	170,9	56,6	133,8	37,3	47,9	16,9	94,8	63,6	49,4	18,4	12	2,6
1894	208,4	83,7	133,4	41,5	44,47	9,1	97,3	50,1	51,1	17,6	12,5	2,9
1895	224,4	94,2	135,3	36	52,1	14,2	99,7	52,5	49,6	17	13	3,3
1896	261,2	116,9	132,9	38	51,8	15,9	110,8	49,1	50,1	16,8	14,5	4,7
1897	268,1	116,8	118,6	36,5	70,2	29,5	113,6	44,1	51,8	22,1	14	3,8
1898	285,3	129,6	142,4	53,1	74,2	30,8	129,3	51,9	47,1	14,9	14,5	4,7
1899	330,5	133,6	152	60,5	80,2	33	157,8	64,7	50,9	11,8	16,6	4,9

S. M. Schiff „ERZHERZOG FERDINAND MAX.“



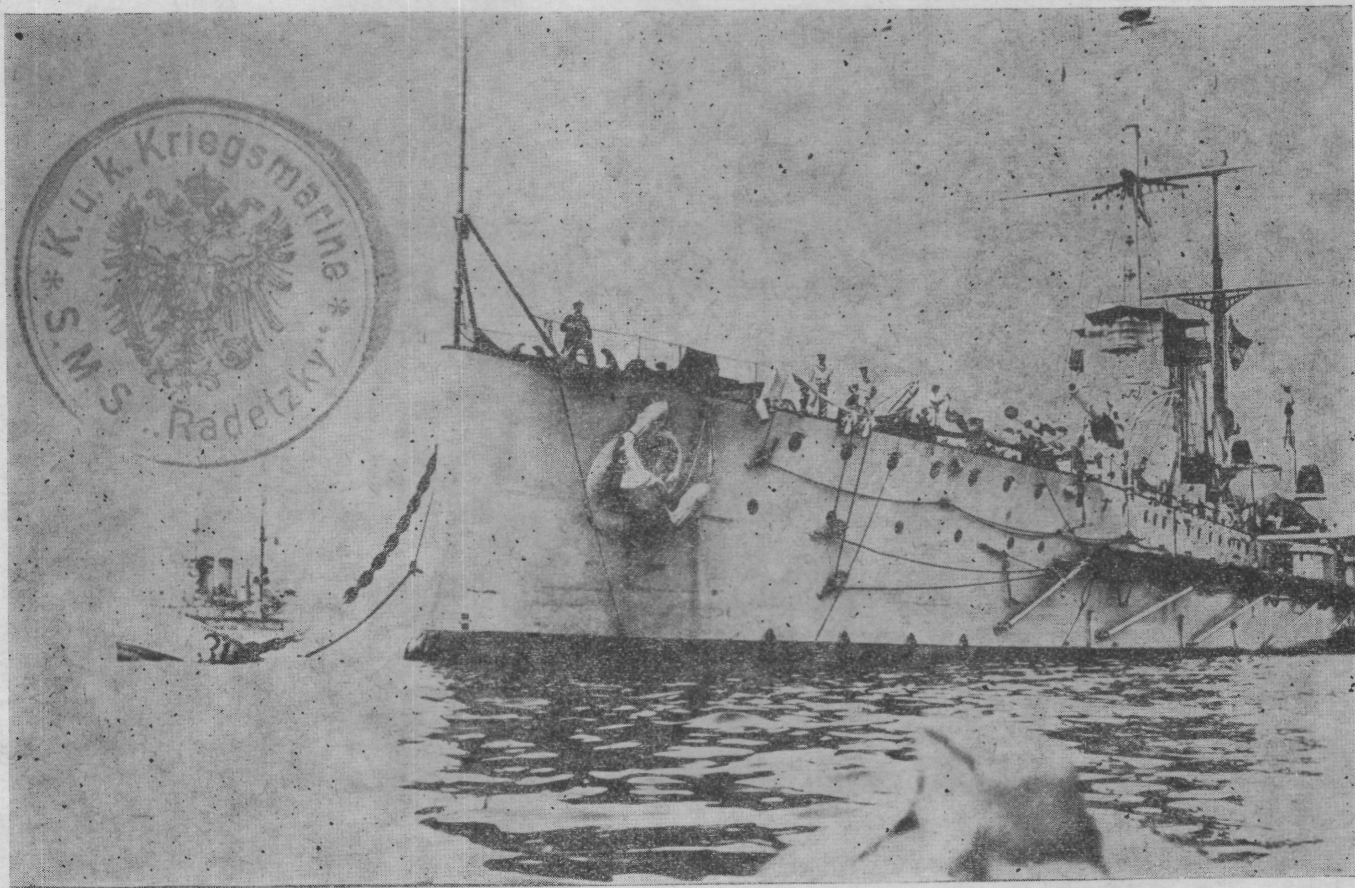
A cs. és kir. flotta első, 10 000 t vízkiszorítást meghaladó csatahajójának egyike, az ERZHERZOG FRANZ FERDINAND.

A költségvetési összegből egy főre esik koronában

Év	Nagy-Britannia	Franciaország	Németország	Oroszország	Olaszország	Ausztria-Magyarország
1900	15,89	8,12	3,32	3,49	3,21	0,89
1901	17,11	7,40	4,31	3,36	2,86	0,98
1902	18,49	7,54	4,67	3,53	2,94	1,05
1903	18,04	7,47	4,37	2,87	3,72	1,08
1904	20,0	7,60	4,50	3,00	3,80	1,10
1905	21,30	7,75	4,64	2,11	3,72	1,12
1906	20,43	7,91	4,96	1,88	4,07	1,26
1907	18,13	7,62	5,47	1,64	4,11	1,00
1908	17,26	7,75	6,58	1,73	4,44	1,14
1909	18,76	8,38	8,08	1,80	4,46	1,26
1910	21,20	9,20	8,10	1,68	4,59	1,33
1911	23,59	10,23	8,30	1,96	6,12	2,40
1912	23,62	10,66	8,46	2,46	6,82	3,46
1913	24,18	12,12	8,26	3,50	7,12	3,37

A táblázatok jól mutatják, hogy a világháborút megelőző csaknem fél évszázadban a tengerészetekre fordított beruházások milyen jelentősen megnövekedtek az egyes államokon belül és az államok egymás közti viszonylatában egyaránt. Feltűnő a Monarchia lemaradása minden bemutatott államtól, s különösen meghökkentő a szomszédos és potenciális ellenfélnek tekinthető Olaszországgal szembeni lemaradás. E számok tükrében tehát indokoltnak tekinthető Spaun altengernagy küzdelme a flotta fejlesztéséért. Az Osztrák—Magyar Monarchia végül is területét és lélekszámát tekintve Európa legnagyobb, legtekintélyesebb államalakulatai közé tartozott. Ezt pedig, hosszú tengerpartja és egyre lendületesebben fejlődő tengeri kereskedelme lévén, nemcsak szárazföldi erejével, hanem haditengerészetének növekvő súlyával is demonstrálnia kellett.

Spaun altengernagynak sikerült is elérnie, hogy 1904-ben rendkívüli, különleges hitelt kapjon a haditengerészet azért, hogy befejezhesse flottaépítési programját. A viszonylag magas hitel 121,5 millió koronát tett ki. E rendkívüli hitel birtokában azonnal nagyobb lendületet vett újabb három csatahajót már korábban elkezdett, de vontatottan haladó építése, a 10 600 tonnára tervezett ERZHERZOG-osztály egységei. Am még ugyanebben az esztendőben Heinrich von Pitreich lovag, a közös hadügyminiszter kieszközölte, hogy a haditengerészet a 121,5 millió koronás hitelt köteles évenként 25 millió koronás részletekben visszafizetni kb. 50 milliós évi költségvetésből. Ez annyit jelentett, hogy bár kapott a haditengerészet egy nagyobb összeget, amely éppen a három új csatahajó és az ugyancsak építés alatt álló harmadik páncélos cirkáló, a SANKT



A RADEZKY, két testvérhajójával együtt, a dreadnought-előtti csatahajó jellegzetes megtestítője.

GEORG — építési költségét fedezte, ugyanakkor azonban az évi rendes költségvetését a felére csökkentette. Spaun altengernagy erre 1904 októberében benyújtotta lemondását, tiltakozásul e méltánytalan intézkedés ellen. Az uralkodó személyes kérése sem tartotta vissza. Egyébként ez a cselekedete annyira hatott I. Ferenc József-re, hogy — bár a lemondást elfogadta — elrendelte: a legközelebbi nagyobb hajót Spaun admirálisról kell majd elnevezni. Ezt a nevet az első gyorscirkáló kapta.⁵²

Utódjául helyettesét, Rudolf Montecuccoli gróf, altengernagyot neveztek ki a flotta és a Tengerészeti Szekció élére, akinek hivatali ideje alatt — 1913-ig — a cs. és kir. haditengerészet hatalmas fejlődésnek indult, amit elsősorban az új hajók felsorolásával mutatunk be.⁵³

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

Hajók	Építés ideje	Névleges víz-kiszorítás/t	Építés összes költsége/korona	Együttes költség/korona
<i>Csatahajók</i>				
ERZHERZOG KARL	1902/05	10 600	26 718 201	448 754 813
ERZHERZOG FRIEDRICH	1902/07	10 600	26 622 261	
ERZHERZOG FERDINAND MAX	1904/07	10 600	26 394 768	
ERZHERZOG FRANZ FERDINAND	1907/10	14 500	42 219 583	
RADEZTKY	1907/10	14 500	42 200 000	
ZRÍNYI	1907/11	14 500	42 200 000	
VIRIBUS UNITIS	1911/12	20 000	60 600 000	
TEGETTHOFF	1911/13	20 000	60 600 000	
PRINZ EUGEN	1911/14	20 000	60 600 000	
SZENT ISTVÁN	1911/15	20 000	60 600 000	
<i>Páncélos cirkáló</i>				
SANKT GEORG	1900/05	4 300	18 077 945	18 077 945
<i>Gyorscirkálók</i>				
ASMIRAL SPAUN	1907/10	3 500	10 400 000	41 600 000
SAIDA	1911/13	3 500	10 400 000	
HELGOLAND	1911/13	3 500	10 400 000	
NOVARA	1911/14	3 500	10 400 000	

⁵² *Schöndorfer*: i. m. 38. o.

⁵³ Jelentés az 1913. évről 106—113. o.

Hajók	Építés ideje	Névleges víz-kiszorítás/t	Építés összes költsége/korona	Együttes költség/korona
<i>Torpedórombolók</i> HUSZÁR	1904/05	400	1 558 136	18 457 627
ULAN	1905/06	400	1 568 987	
STREITER	1905/06	400	1 568 521	
WILDFANG	1905/06	400	1 528 879	
SCHARFSCHÜTZE	1905/07	400	1 528 840	
USKOKE	1905/07	400	1 529 102	
TURUL	1907/08	400	1 555 594	
PANDŰR	1907/08	400	1 555 594	
CSIKÓS	1907/09	400	1 515 994	
RÉKA	1907/09	400	1 515 994	
VELEBIT	1907/09	400	1 515 993	
DINARA	1907/09	400	1 515 993	
TÁTRA	1911/13	850	3 000 000	
BALATON	1911/13	850	3 000 000	
CSEPEL	1911/13	850	3 000 000	
LIKA	1911/14	850	3 000 000	
ORJEN	1911/14	850	3 000 000	
TRIGLAV	1911/14	850	3 000 000	
WARASDINER	1912/14	380	1 500 000	
<i>Torpedónaszádok</i> 50 E	1904/05	200	722 106	44 041 184
51 T—63 T	1905/07	200	9 369 758	
64 F—73 F	1907/09	200	7 049 320	
74 T—81 T	1912/14	250	8 000 000	
82 F—97 F	1913/14	250	15 900 000	
98 M—100 M	1913/15	250	3 000 000	
<i>Tengeralattjárók</i> I—II.	1907/09	230/270	2 430 000	12 960 000
III—IV.	1907/09	240/300	2 830 000	
V—VI.	1908/10	236/273	2 700 000	
VII.	1909/14	240/273	5 000 000	

Hajók	Építés ideje	Névleges víz-kiszorítás/t	Építés összes költsége/korona	Együttes költség/korona
<i>Monitorok</i> INN, ENNS	1913/14	520	5 200 000	5 200 000
<i>Őnjáró naszádok</i> „b”	1905	36		
„c”, „d”	1908/09	39	1 386 375	1 386 375
„e”, „f”, „g”, „h”	1907/10	15		
10 darab szerhajó	1908/09	47	1 000 000	1 000 000
HERKULES mentőh.	1909/10	1 500	1 234 462	
CHAMALEON aknah.	1912/13	1 000	2 560 000	10 694 462
POLA, TEODO szeneshajó	1913/14	12 000	7 000 000	

Összegezve, kerekítve, a haditengerészet 1905-től az 1915. év elejéig 598 millió koronát fordított új hajók építésére. Ebben az 1914 után elkezdett (és befejezett) egységek ára nincs benne. Ehhez a magyar korona országai 217,7 millió koronával járultak hozzá, a kvóta arányában. A hajóállomány növekedését a hajókon szolgáló legénység létszámalakulása is jól példázza. 1905-ben 7669, 1913-ban már több mint a kétszerese, 15 736 főnyi legénységi állományú egyén szolgált hajókon az év végi adatok szerint. Az összlétszám ekkor 19 437 fő volt.

Az európai haditengerészetek hajóállomány-változását, az összehasonlíthatóság érdekében a 233., 234. és 237. oldalon külön táblán mutatjuk be.⁵⁴

A tengeri hadihajók építésébe 1906-tól kapcsolódtak be a magyar hajógyárak, miután a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt. megvásárolta a fiumei (bergudi-i) Howaldt és Társa modern gépekkel felszerelt hajógyárát, valamint hajóépítő telepet létesített Portoróban. Ekkor rendelt először a Danubiustól tíz torpedónaszádot és hat torpedórombolót a haditengerészet. A torpedórombolók a TURUL osztályt alkották, a torpedónaszádok számjelet kaptak. 1908-ban újabb hat torpedónaszád építésére kapott megbízást a gyár. Ezek voltak a flotta első olyan naszádjai, amelyek kizárólag olajfűtésre voltak berendezve.⁵⁶

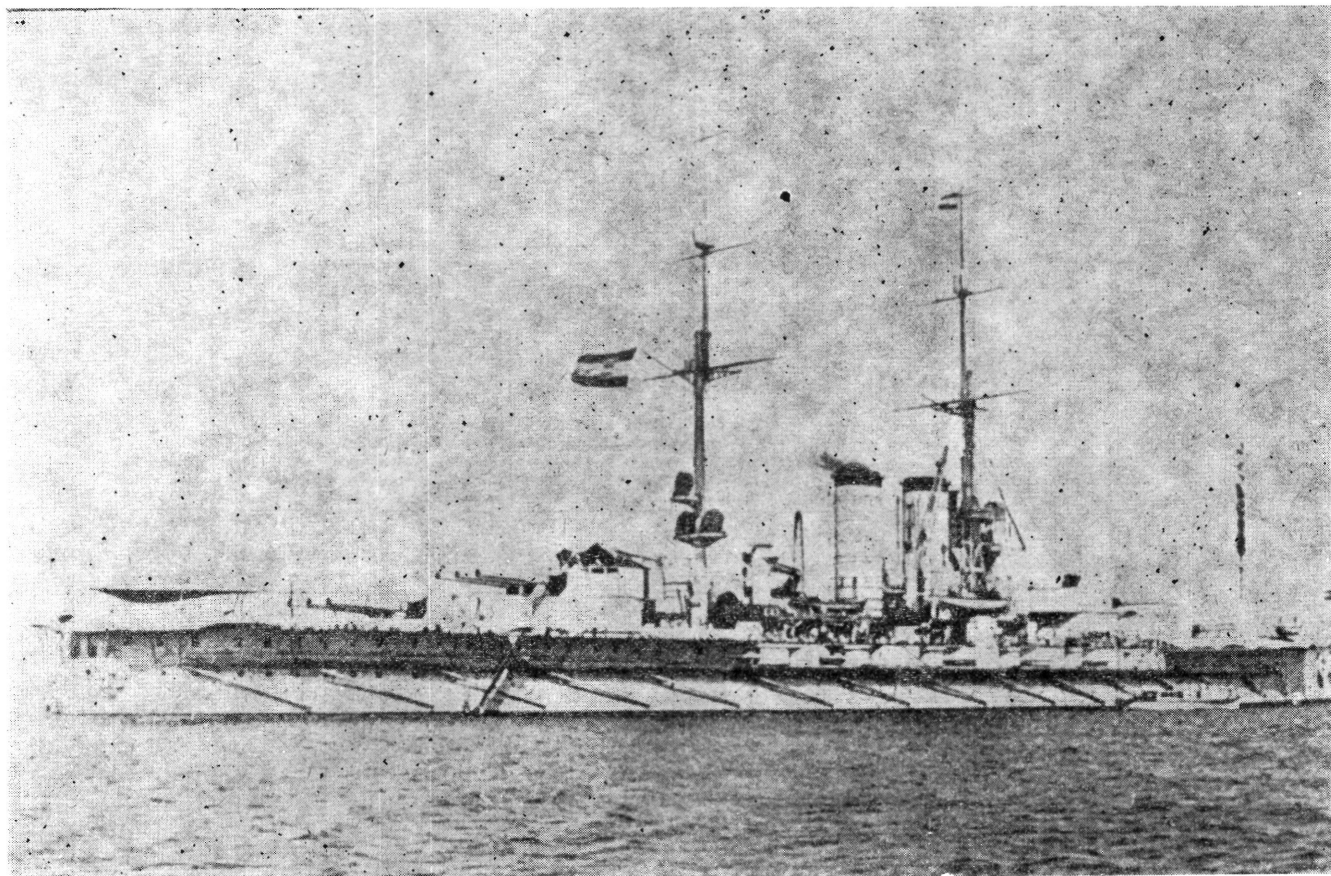
1911-ben, amikor a hajógyár egyesült a Ganz és Társa Gépgyárral s új neve Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. lett, újabb hat rombolót rendelt meg náluk a haditengerészet, amelyek a TÁTRA osztályt képezték. Ugyancsak ebben az esztendőben állapotok meg abban, hogy elkezdik egy 20 000 tonnás csatahajó, valamint két gyorscirkáló építését is.

1914-ben 16 tagból álló torpedónaszád sorozatot kezdett építeni a Ganz—Danubius.

Mind ezekhez a hajókhoz a gépi berendezést a Danubius budapesti gyáregysége szállította.

⁵⁴ Az 1867—1897. évek közötti hajóállományra lásd az 1898. évről szóló jelentés 112—123., az 1898—1900. évek közötti hajóállományra az 1899. évről szóló jelentés 73—89. o. Az 1901. és 1902. évi flottaállomány az 1901. és 1902. évről szóló jelentés 76—87., illetve 72—83. oldalakon található. A többi: jelentés az 1903. évről 74. o., 1905. évről, 82. o., 1906. évről, 88. o., 1907. évről, 98. o., 1908. évről, 102. o., 1909. évről, 100. o., 1910. évről, 108. o., 1911. évről, 112. o., 1912. évről, 116. o., 1913. évről, 188. o. Az 1914. évi flottaállományra vonatkozó adatokat az 1914-re vonatkozó tengerészeti zsebkönyvek adataiból adtuk meg. Almanach für die k.u.k. Kriegsmarine. Pola—Wien, 1914. évfolyama: *Weyers Flottentaschenbuch*, München, 1914. évi adatok. A hajóállományra lásd még többek között *Schmalenbach*: i. m. táblázatát a 85. oldalon.

⁵⁶ *Szekeres József*: Az újpesti hajóépítés története I—II. Budapest, 1961—63. II. k. 637—639. o.



A flotta legnagyobb csatahajójának egyike, a TEGETTHOFF. Ezen a típuson építettek először a világon egy toronyba három lövegcsövet.

A nagyobb európai haditengerészetek hajóállománya segédhajók nélkül

Év	Nagy-Britannia			Franciaország			Németország			Oroszország			Olaszország			Ausztria-Magyarország		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1867	35	186	—	34	113	—	2	38	—	24	45	—	14	19	—	7	21	—
1868	37	190	—	39	110	—	2	38	—	24	43	—	18	19	—	7	20	—
1869	38	188	—	39	99	—	4	38	—	24	39	—	19	21	—	8	20	—
1870	39	183	—	40	95	—	5	39	—	24	37	—	19	21	—	8	20	—
1871	41	172	—	39	89	—	5	39	—	24	35	—	19	18	—	9	17	1
1872	50	161	—	39	87	—	5	37	—	25	33	—	20	18	—	9	17	1
1873	50	156	—	41	80	—	5	41	—	26	33	—	21	17	—	9	18	1
1874	52	156	—	41	79	—	6	40	2	26	33	—	18	19	—	11	21	1
1875	54	150	—	41	74	—	7	38	2	27	34	—	14	12	—	9	21	1
1876	57	142	—	44	97	—	10	38	2	30	39	—	15	14	—	8	21	1
1877	52	143	—	48	95	—	11	31	2	30	37	13	15	15	—	9	20	1
1878	50	137	—	55	88	—	14	32	3	30	38	49	15	15	1	10	20	
1879	52	50	1	56	90	16	15	26	3	30	38	49	15	15	1	10	19	
1880	53	56	9	57	91	21	17	30	3	31	47	74	14	14	1	11	18	
1881	52	60	42	58	88	36	20	34	2	31	52	98	15	14	7	11	20	4
1882	52	64	61	57	89	52	23	34	4	28	58	113	14	15	7	11	19	6
1883	55	68	63	57	85	59	24	33	10	28	51	116	15	16	40	11	19	10
1884	56	45	76	51	85	70	24	35	16	28	53	134	15	16	44	10	20	10
1885	57	45	96	52	85	78	24	34	43	28	48	133	16	18	58	10	11	18
1886	61	46	112	46	84	98	26	32	53	26	44	134	17	20	92	10	11	34
1887	57	45	157	47	83	126	26	35	63	26	45	139	18	21	103	9	6	45
1888	60	43	154	46	81	137	26	34	75	26	45	140	16	24	123	9	6	48
1889	54	46	171	46	78	147	25	37	87	25	47	139	15	25	125	11	6	57
1890	53	82	182	47	77	157	25	36	97	25	51	117	14	27	133	11	7	66
1891	53	98	190	47	79	164	26	35	115	26	51	120	14	27	156	10	8	67
1892	56	108	192	48	76	189	27	32	107	29	49	168	15	29	161	10	9	68

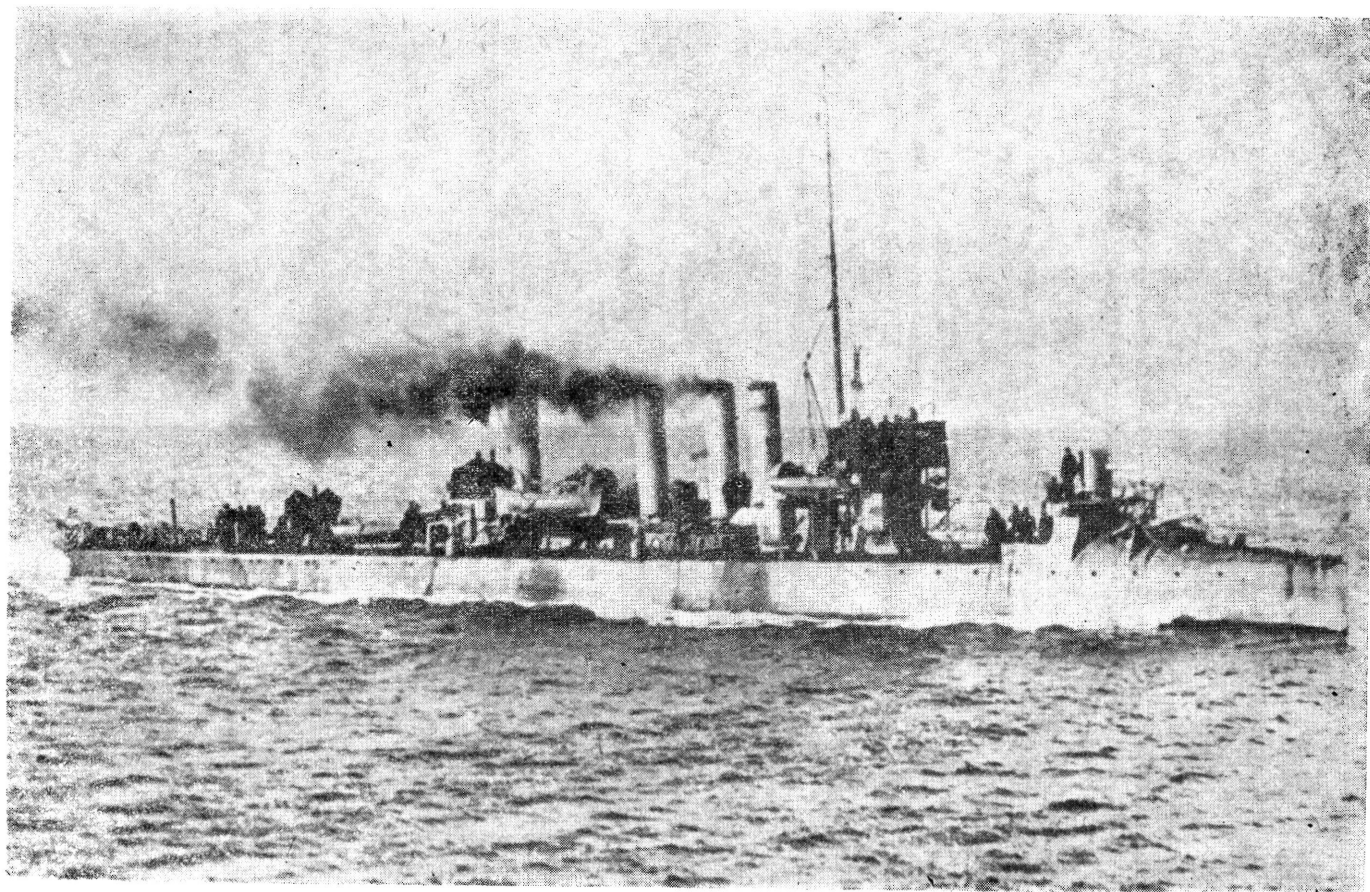
Év	Nagy-Britannia			Franciaország			Németország			Oroszország			Olaszország			Ausztria-Magyarország		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1893	56	111	208	50	74	204	28	33	107	34	45	141	15	31	164	10	9	68
1894	55	124	232	52	70	215	31	33	127	35	45	144	15	12	171	10	9	75
1895	56	124	253	55	72	231	32	34	127	36	44	148	15	14	164	10	10	75
1896	61	130	272	53	73	240	33	35	126	39	44	150	15	15	164	10	10	71
1897	65	134	262	50	61	235	35	35	125	41	45	150	15	16	163	12	10	71
1898	65	140	283	50	57	244	29	30	103	41	45	188	15	16	160	11	10	72
1899	69	163	275	51	61	273	32	35	120	41	45	188	17	16	159	11	11	76
1900	78	168	284	53	64	273	32	34	129	43	46	200	17	19	154	11	13	75
1901	68	157	281	57	64	273	36	40	130	44	46	197	17	19	162	12	14	75
1902	71	163	290	46	55	292	40	40	137	47	47	204	19	19	166	13	14	75
1903	64	170	294	46	57	295	41	50	142	49	48	220	17	20	170	14	14	75
1904	68	155	364	35	57	354	32	48	149	27	19	188	16	18	174	11	11	62
1905	58	105	309	36	54	347	34	45	137	12	13	154	16	17	154	12	8	64
1906	62	105	320	36	54	427	37	51	152	14	16	215	16	20	144	9	8	53
1907	65	109	345	35	50	413	37	51	165	13	14	210	17	23	166	9	10	63
1908	59	110	331	32	48	417	37	54	163	13	14	214	17	16	152	10	10	66
1909	61	113	356	33	49	377	44	59	184	13	14	249	16	20	155	11	11	91
1910	61	117	390	27	39	381	41	57	195	13	14	207	16	19	133	12	11	104
1911	60	121	411	25	39	345	41	59	208	16	14	151	18	21	129	13	11	129
1912	62	173	327	31	50	345	43	75	226	15	58	163	19	37	135	15	24	96
1913	65	190	347	33	50	357	46	78	233	16	59	180	21	37	151	15	36	99
1914	62	—	—	33	—	—	46	—	—	18	66	—	21	46	134	16	39	100

M megjegyzés:

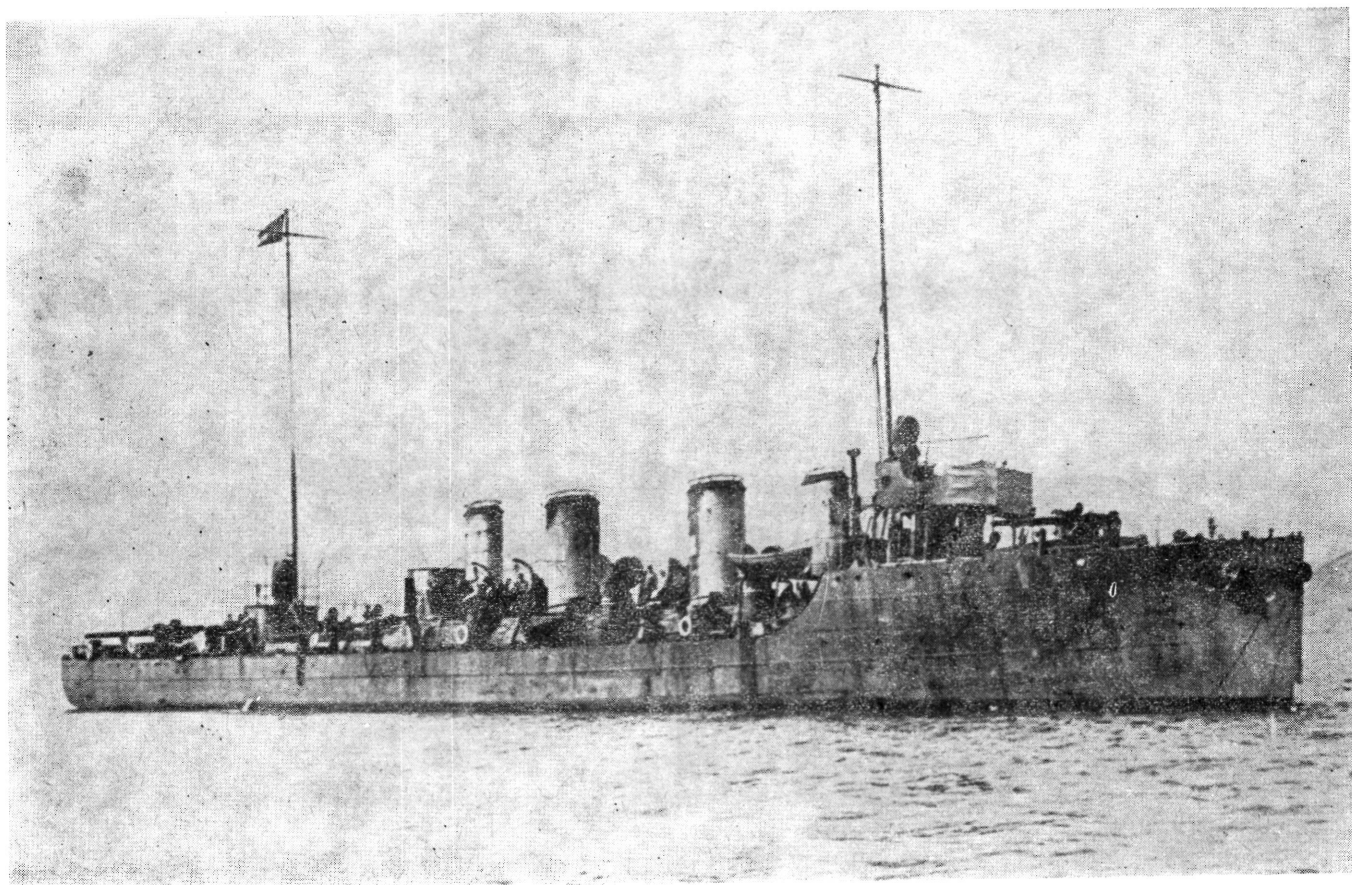
1 = kazamatahajók, páncélhajók, sorhajók, csatahajók stb. Tehát az adott évek legnagyobb, legerősebb hajói.

2 = a cirkálók minden típusa, beleértve a páncélos és csatacirkálót is.

3 = torpedóhajók, naszádok, monitorok, tengeralattjárók stb. A torpedórombolók 1911-ig szerepelnek itt, 1912-től a 800 tonna vízkiszorítás felettiak a 2. oszlopba kerültek.



A CSIKÓS, a fiumei hajógyárban elsőként épített hat HUSZÁR-típusú, TURUL-osztályú torpedóromboló egyike. Ez a hajóosztály képviselte először a romboló-típust a cs. és kir. hajóhadban.



A TÁTRA torpedóromboló. A háborúban ezek a jól sikerült rombolók kísérték rendszerint a cirkálókat.

Év	Nagy-Britannia	Franciaország	Németország	Oroszország	Olaszország	Ausztria-Magyarország
1902	5	14	—	2	2	—
1903	7	35	—	3	2	—
1904	13	44	1	3	2	—
1905	22	48	1	13	2	—
1906	30	48	2	25	6	—
1907	47	43	2	28	6	—
1908	42	47	1	28	9	—
1909	63	56	8	31	7	6
1910	68	63	10	34	7	6
1911	80	72	12	9	14	6
1912	67	77	18	30	14	6
1913	70	94	22	38	20	6
1914	84	93	36	46	20	7

Megjegyzés: E két táblázat nem fejezi ki pontosan a haditengerészeti erőviszonyokat, mert pusztán a flottaegységek darabszámát tünteti fel. Hiányzik a vízkiszorítás, a tűzerő, a sebesség, a páncélvastagság, a hajók életkora stb., amelyek mind tényezői a harcértéknek. Ám célunk nem is az volt, hogy az európai haditengerészetek ütőképességét vizsgáljuk, hanem hozzávetőleges összehasonlítást kívántunk adni, amely mégis lehetővé tesz némi viszonyítást.

A hadihajókon kívül különböző kiszolgáló hajókat, kompokat, darukat és a HERKULES mentőhajót építette a gyár. 1916-ban újabb rombolókat kezdtek építeni, amelyek közül a háború végéig kettőt befejeztek, két másik pedig a vízrebocsátásig jutott el.

Összegezve a gyár 1906—1918 között 32 torpedónaszádot, 16 rombolót, 2 cirkálót és egy csatahajót épített. Ugyanebben az időszakban a Dunára három monitort és 110 őrnaszádot is építettek.

E felszíni hajókon kívül tengeralattjárók is épültek magyar gyárakban. Az első kettőt a fiumei Whitehead-gyár kezdte el 1908-ban, majd 1911-ben épített még egyet.

A Magyar Tengeralattjáró Rt. két újabb tengeralattjárót építtetett a fiumei Whitehead-cégnél 1915—1917 között, míg ugyanebben az időben a Ganz-Danubius négy tengeralattjárót épített. Hét továbbit már nem tudott a gyár befejezni.

Külön kell szólni a 40. számú tengeralattjáró építéséről, amelyet az osztrák Flottaegyesület rendelt az e célra kibocsátott bélyegekből befolyt összegből. Mivel azonban ausztriai hajógyárban nem volt üres hely a gerincfektetéshez, a Flottaegyesület a Dunagőzhajózási Társaság óbudai hajógyarában rendelte meg 1916-ban a naszádot. Ezt darabokban, vasúton szállították Póába és ott az Arzenál állította össze 1917-ben. A magyar gyárak tehát tíz tengeralattjárót építettek.

A tengeralattjárókat azonban nem csupán ez a két gyár építette. Sok olyan alkatrészt is be kellett építeni, amelyeket a fővállalkozók más üzemektől rendeltek meg. Ilyen üzemek a már említettekén kívül: a Budapesti Facsavar-,

⁵⁵ Uo., valamint *Gonda Béla*: A tengeralattjáró hajók. Budapest, 1915. 30—90. o.

Vas- és Fémárugyár Rt., a Diósgyőri Vas- és Fémművek, Első Magyar Csavargyár Rt., Budapest, a Ganz Villamossági Rt. Budapest, a Gyertyánligeti Vasművek, Gyertyánliget, a Kábelgyár Rt., Pozsony, a Láng L. Gépgyár Rt., Budapest, a Magyar Acélárugyár Rt., Budapest, Pajor Vilmos, Budapest, a Rimamurány—Salgótarjáni Vasművek Rt., a Schlick—Nicholson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt., Budapest, a Magyar Gumigyár Rt., Budapest, a Weiss Manfréd Művek, Csepel—Budapest stb.⁵⁷

Végezetül nézzük, hogyan oszlik meg a magyarországi és nem magyarországi (ausztriai, angliai, németországi) hajógyárakban épített úszóegységek száma. A vizsgálódást 1906-tól kezdtük, mert akkor kapcsolódott be először magyar hajógyár tengeri hadihajók építésébe. Ezért csak azokat a hajókat vettük számba, amelyeknek 1906-tól fektették le a gerincét, és 1918-ig befejezték őket.

Hajótípus	Magyarországon	Nem Magyarországon
	é p ű l t	
Csatahajó	1	6
Cirkáló	2	2
Romboló	16	5
Torpedónaszád	32	17
Tengeralattjáró	10	17
Monitor	1	3
Órnaszád	10	4

Térjünk vissza a világháború kitörését megelőző esztendőik költségvetéseinek részletesebb vizsgálatára.

Az 1905. évi költségvetés szerint a haditengerészet 51 026 410 koronát kapott, amelyből levonták az 1904. évi hitel törlesztési részösszegét, azaz 22 079 koronát. Maradt 28 947 410 korona. Ehhez jött a flottafejlesztésre megszavazott 121 500 000 korona 1905-ben esedékes részlete: 62 676 000 korona, amelyet az uralkodó 1905. június 10-én hagyott jóvá, mint egyszeri rendkívüli segélyt. Végeredményben a haditengerészet 1905-ben 91 623 410 korona fölött rendelkezett. 1904-ben a 121,5 millióból 13 milliót már előleg címén folyósítottak. (Erre és a következő évek költségvetéseire lásd a 48. számú lábjegyzetet.)

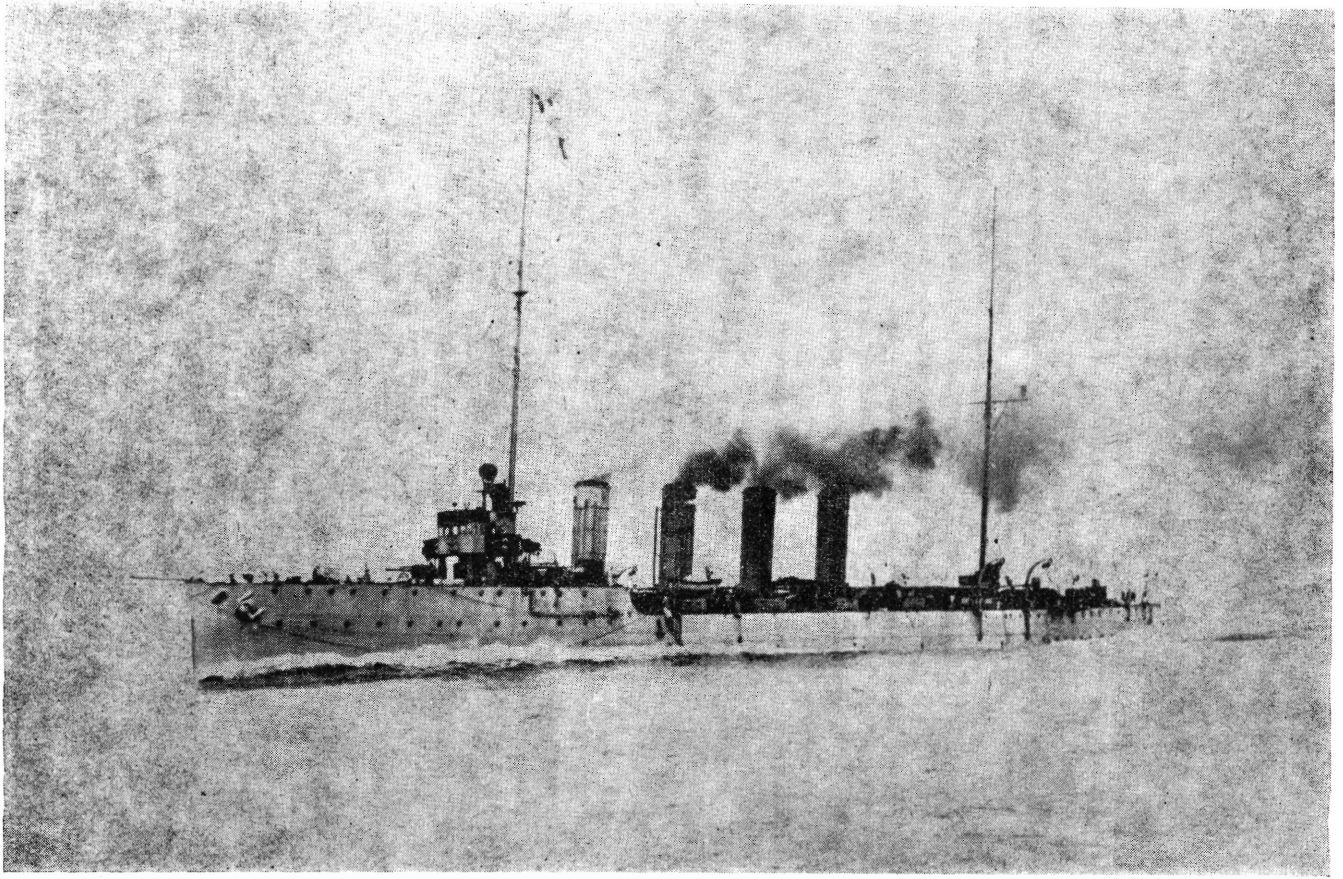
1906-ban — a törlesztés levonása után — 30 897 410 korona maradt, amelyhez 26 300 000 korona jött hozzá, mint a 121,5 millió korona esedékes évi részlete. Ez összesen 57 197 410 koronát tett ki.

Az 1907. évi költségvetés tiszta összege 45 400 000 korona, amelyhez 19 480 000 koronát kapott a haditengerészet, mint a 121,5 milliós hitel évi részét. 1908-ban ebből még 90 830 korona maradt, amelyet hozzátehettek a költségvetésileg megállapított 57 000 000 koronához.

1909-ben már nem volt sem hitelrészlet, sem törlesztés. A költségvetés tiszta összege 63 437 860 koronára emelkedett, tehát a flottaépítési nagy hitelkölcsön előtti 1904. évi rendes 40,3 millióról Montecuccoli altengernagynak sikerült 63,4 millióra feltornáznia.

Ez korántsem volt egyszerű. A magyar delegáció igyekezett akadályokat gördíteni a költségvetés emelése elé. Erre csupán egyetlen példa Szemere Miklós

⁵⁷ Jelentés az 1913. évről 92—102. o., valamint *W. Aichelburg: Die Unterseeboote Österreich—Ungarns. 1—2 k. Graz, 1981.*



A négy gyorscirkáló egyike. A háborúban méltó ellenfelei voltak a brit, francia és olasz cirkálóknak.

beszédéből, amelyet a delegáció ülésén a haditengerészeti költségvetés tárgyalásán tartott. Nagy pátozzsal a következőket mondotta: „... Azt kérдем illő tisztelettel, mire jó nekünk egy tekintélyes flotta? Gyarmataink nincsenek, ... Tengeren túli kereskedelmünk védelmére nagy flotta nem kell ... Röviden: véderőnk igen dicsőséges része a flotta, de nekünk tisztára parádés alkalom.

A nagy flottafejlesztés nálunk valójában egy költséges balfogás ... A partvédelmet elvégzik ma jól a tengeri aknák, torpedók, a parti útegek ... Nem tengeren kell világhatalmi állást és expanziót keresnünk, de megtartani a nagyhatalmi állást az európai kontinensen ... A már épülőben levő, részben elfogadott hajók építési költségeit megszavazom, de semmi újabb hajók építéséhez nem járulok (hozzá). A költségvetést el nem fogadom.”⁵⁸

Szemere ékesszóló érvelésének bemutatásával csupán az a célunk, hogy szemléltessük, milyen nehézségeket, akadályokat kellett a haditengerészet parancsnokainak leküzdeniük, amikor a szükségesnek ítélt fejlesztéshez az ország hozzájárulását és pénzügyi támogatását is meg kellett szerezniük. A beszéd egyúttal pontosan példázza a magyarságnak a haditengerészettel kapcsolatos gondolkodásmódját, szűk látókörét.

Mint láttuk, a delegációk 1909-re nem is szavaztak meg semmiféle további hitelt, csupán csekély emelést.

Idő kellett ahhoz, hogy a magyar közgondolkodás átalakuljon. Bár nem az a szándékunk, hogy a haditengerészet szükségességéről, vagy felesleges, fényűző voltáról elmélkedjünk, mégis ismertetjük azt a felolvasást, amely a haditengerészet fejlesztésének jelentőségét latolgatta magyar szempontból. A Szemere-beszédhez hasonlóan, ugyancsak idézetek közreadásával.⁵⁹

„... Magyar szempontból évtizedeken keresztül nem mutatkozott olyan gazdasági érdek, melyet a költséges haditengerészetnek megvédeni érdemes lett volna. Természetes tehát, hogy Magyarországon évtizedeken át az a felfogás alakult ki, hogy haditengerészetünknek nincs nagyobb jelentősége, feladata csak az lehet, hogy a két állam tengerpartját megvédje, amihez nem kellenek költséges hadihajók. Kizárólag szárazföldi hatalomnak tekintettük magunkat, nagyobb tengeri érdekelttség nélkül, melynek kizárólag hadseregét kell fejlesztenie, hogy minden érdekét megvédhesse... 1891 óta kezd érdekeltségünk a tengeren hatalmas lendülettel megváltozni. A jelentéktelen »Adria« tengerhajózási vállalat hajóinak számát egy csapásra több mint megkétszerezte: a kisebb parthajózási vállalatok egyesítéséből keletkezett, most már a világ egyik legnagyobb parthajózási társaságává emelkedett a »Magyar—Horvát« tengeri gőzhajózási társaság. A szabad hajózás állami támogatásával egymás után keletkeztek az »Orient«, a »Magyar—horvát« szabad hajózási, a »Magyar keleti« és az »Atlantica« társaságok, melyek a magyar tengeri kereskedelem fejlesztésén kívül a világforgalomban is tényezőkké váltak és hajóikat egyrészt Amerikáig, másrészt Ausztráliáig járatják. Sűrű parthajózási hálózatunkon kívül vannak fontos hajózási vonalaink úgy a Nyugaton, mint a Keleten, melyek működésének megszűnése mérhetetlen kárt okozna egész közgazdasági életünknek, és áruinknak a világpiacokra való szállítását teljesen lehetetlenné tenné... Kereskedelmi tengerészetünk ez idő szerint (1912) 120 gőzhajót számlál, mintegy 70 millió korona értékben és tengeri kereskedelmünk évenként 1 400 000 tonnát képvisel 300 000 millió korona értékben... Ha kereskedelmi tengerészetünket és tengeri forgalmunkat háború esetére nem tudjuk megvédeni, kereskedelmi tengerészetünk ellenséges kézre kerül és a nagy áldozatokkal évtizeden át tartó

⁵⁸ Szemere Miklós: Beszéd. Budapest, 1908.

⁵⁹ Sotymásy E. Oszkár: A haditengerészet fejlesztésének jelentősége magyar szempontból. A Tenger, 1912. évf. 480—486. o.

munkával fejlesztett tengeri forgalom megszűnik, úgyhogy ezen nemzetgazdasági munkánkat újból ott kell elkezdenünk, ahol félszázaddal ezelőtt tartottunk . . .

. . . Oroszország, Franciaország és Anglia megalakították a hármasszövetséget, sőt utóbbi két állam oly módon szándékozik tengeri haderejét elhelyezni, hogy az egész francia hajóraj a Földközi-tengerbe kerüljön, minek feltétlenül az a célja, hogy a Földközi-tengerben háború esetén a mi haditengerészetünkkel és esetleg az olasz haditengerészettel egyöntetűen vezetett hadihajóraj szállhasson szembe. De minthogy az érdekek Olaszországot korántsem kötik oly erősen a hármasszövetséghez, mint Magyarországot, Ausztriát és Németországot egymáshoz, el kell készülnünk arra is, hogy Olaszország elpártol a hármasszövetségtől és a neki esetleg nagyobb előnyöket nyújtó hármasszövetséghez csatlakozik, minek az volna a következménye, hogy a Földközi-tengerben két hatalom jelentékeny tengeri haderejével állnánk szemben és elkerülhetetlen tengeri háborúban teljesen magunkra volnánk utalva, mert a tengeren német szövetségünktől semmiféle segílyt sem várhatunk . . .

. . . Nem állíthatjuk ennek következtében többé, hogy a haditengerészet fejlesztése csak Ausztria érdekében állna és a nagyhatalmi állás fenntartásához szükséges, hanem el kell ismernünk, hogy a tengeren erős nemzetgazdasági érdekeink megvédéséről van szó, melyek elhanyagolása és esetleges elvesztése bennünket még rosszabb helyzetbe hoz, mint Ausztriát, mert tőkeszegény országunkban új kereskedelmi flotta teremtésére sokkal nehezebb a szükséges tőkét újból előteremteni, mint a tőkeerősebb Ausztriának. Nem nagyhatalmi vágyak, hanem tényleges érdekek, tekintélyes nemzeti vagyonunk megvédése teszi tehát szükségessé, hogy a haditengerészetnek oly mérvű fejlesztését előmozdítsuk, sőt követeljük, mely tengeri hajózásunk szabad mozgását biztosítani képes.

Ezt a célt oly flottával érhetjük el, mely egyrészt elég erős arra, hogy az ellenséges flottát sakkban tartsa és esetleg összeütközésnél végzetes kudarc nélkül helyt állhasson, másrészt pedig elegendő számú gyorscirkálóval rendelkezik, hogy az ellenfél kereskedelmi flottájában legalább is oly kárt tehessen, mint az ellenfél a miénkben . . . Ezen érdekünkkel szemben a tengerpartnak magának a megvédése csak másodrangú szerepet játszik, de erre szükség sem lesz, míg szárazföldön elég erősek vagyunk és flottánk tengeri kereskedelmi érdekeinket kellő nyomatékkal biztosítani képes . . .”

Az előadó, Solymásy E. Oszkár profétikus szavaihoz sinos mit hozzáfűzni. Sapienti sat. A világháború igazolta.

Lassan azért a magyarság körében is hatottak a flotta szükségességéről szóló — bár gyér nyilvánosságot kapó — nézetek. Legalábbis erre következtethetünk a következő esztendőik költségvetéseit vizsgálva.

1910-ben — az előző évi 63,5 millió koronáról — 66 757 210 koronára emelkedett a haditengerészetnek megszavazott összeg, amelyhez új hajók építésére még 18 000 000 korona rendkívüli összeget engedélyeztek.⁶⁰

Az 1911. évi rendes összeg 68 257 210 korona, amelyhez ugyancsak új hajók építésére, illetve pótlására 55 000 000 koronát adtak rendkívüli szükséglet címen.⁶¹

A haditengerészet 1912. évi rendes költségvetési összege 71 757 210 korona. Ehhez: a) egyszeri rendkívüli szükséglet címen a hajóhad kialakítása céljából,

60 Jelentés az 1910. évről 75. o.

61 Jelentés az 1911. évről 77. o.

több évre felosztott beszerzésekre, mégpedig a flotta pót- és új építményeinek beszerzésére, teljes fegyverzettel és felszereléssel együtt, 94 000 000 koronát kapott; b) további 1 000 000 különleges egyszeri hitelt kikötői építkezésre Pola várterületében, továbbá c) egyszeri rendkívüli hitelt két dunai monitor (INN, ENNS), két őrzőronaszád (CSUKA, FOGAS), hat síktengert járó torpedónaszád (az F jelűek) további építésére, két tengeralattjáró és egy dokk beszerzésére, valamint a repülési szak fejlesztésére, 13 000 000 korona összegben. Ez összesen 179 000 000 koronát tett ki, amelyhez hozzájött még a rendes költségvetés 71 757 210 koronája.⁶²

A felforrósodott balkáni helyzet, valamint az általános európai háborús hangulat következtében tovább növekedett a rendes költségvetési összeg, amely 1913-ban 74 257 210 korona volt. Ehhez még megszavazták, legfelsőbb jóváhagyással a következő rendkívüli szükségletet fedező összegeket: hajóépítésre 68 400 000 korona, újabb 1 000 000 korona a polai kikötőépítkezésekre. Ez összesen 143 657 210 korona. Itt kell megjegyeznünk, hogy az 1913-ban valószínűleg kiadott, felhasznált összeg ennél több, 175 484 850 korona volt, amely az előirányzatból és a felszerelési hitel egy részéből (31 827 640 K) állt.⁶³

A haditengerészet 1914. évi első félévének költségvetése, az első hat hónapra megszavazott 37 873 580 korona rendes összeg mellett, még különböző címekre adott rendkívüli szükségletet fedező összegekből állt. Új hajók építésére egyszer 47 500 000, továbbá 7 207 500, a polai kikötőre 500 000 koronát bocsátottak rendelkezésére. Az utolsó Balkán-válságból kifolyólag szükségessé vált különleges katonai intézkedések fedezésére 40 443 860 koronát kapott még a haditengerészet. Ez az első félévre összesen 133 524 940 koronát tett ki.⁶⁴

Összegezve: 1905-től 1914 első félévéig a haditengerészet 1116,6 millió koronát kapott, amelyből új hajók építésére 598 millió koronát fordított. Ennek a kvóta szerinti, Magyarországra eső összege 404,6 millió korona volt, amelyből 217,7 millió korona jutott új hajók építésére.

Bár nem akarunk ismétlésekbe bocsátkozni, itt mégis emlékeztetni kívánunk arra, hogy míg 1891—1904 között a haditengerészet összesen 469,2 millió koronával gazdálkodott, amelyből a Magyarországra eső rész 157 millió koronát tett ki, addig 1905-től a háború kitöréséig — tehát rövidebb időszak alatt — 1116,6 millió koronát kapott, amelyből Magyarországra 404,6 millió korona jutott.

Befejezésül, a viszonyítás lehetőségéért, bemutatjuk, hogy 1913-ban a különböző államok milyen összegeket fordítottak hadiflottáik fejlesztésére.⁶⁵

Nagy-Britannia	1112,3 millió K	Ebből hajóépítésre 386,7 millió K
Franciaország	484,7 millió K	Ebből hajóépítésre 213,6 millió K
Németország	553,3 millió K	Ebből hajóépítésre 273,6 millió K
Oroszország	585,1 millió K	Ebből hajóépítésre 284,5 millió K
Olaszország	249,1 millió K	Ebből hajóépítésre 130,0 millió K
Egyesült Államok	708,5 millió K	Ebből hajóépítésre 101,5 millió K
Japán	238,5 millió K	Ebből hajóépítésre 79,0 millió K
Ausztria—Magyarország	175,4 millió K	Ebből hajóépítésre 78,7 millió K

62 Jelentés az 1912. évről 81. o.

63 Jelentés az 1913. évről 71. o.

64 Uo. 72. o.

65 Uo. 179. o.

A tengerészetre legtöbbet áldozó Nagy-Britannia lakosságát terhelte meg legjobban a költségvetés, ahol egy főre 24,18 korona esett, szemben az 1903. évi 18,04 koronával. Az egy főre jutó összeg 1903-tól mindenütt nagyot emelkedett 1913-ra: Franciaországban 7,47 koronáról 12,12 koronára, Németországban 4,37-ről 8,26 koronára, Oroszországban 2,87-ről 3,50 koronára, Olaszországban 3,72-ről 7,12 koronára és Ausztria—Magyarországban 1,08-ről 3,37 koronára. Legjobban Ausztria—Magyarországban nőtt, ahol az egy főre jutó teher megháromszorozódott, Olaszországban megkétszereződött, Németországban pedig csaknem megduplázódott, amíg a többi államban a viszonylagos növekedés kevesebb volt, Nagy-Britanniában például alig egyharmaddal emelkedett.

Ha a haditengerészeti költségvetések alakulását százalékban fejezzük ki, akkor Ausztria—Magyarország haditengerészeti költségvetésénél tapasztalható a legnagyobb növekedés az 1903. évihez viszonyítva: 264%. Ez a növekedés Olaszországban 151%, Németországban 99%, Franciaországban 66%, Nagy-Britanniában 48%, Oroszországban 36% volt az 1903. évihez képest. Ausztria—Magyarország lemaradása azonban olyan nagy volt a többi állam haditengerészete mögött, hogy azt a világháború kitöréséig már bajos volt behoznia, így 1914-ben Európában haditengerészete a hatodik, világviszonylatban a nyolcadik helyre került. Igaz, hogy az olasz haditengerészet megelőzte, ám ha a korszerű, tehát 1896 után épített csatahajókat nézzük, akkor négy csatahajóval az osztrák—magyar flotta mégis túlszárnyalta első számú potenciális ellenfelét, az olasz királyi flottát.

A magyar népesség aránya a haditengerészetben

E tanulmány egyik célja: megvizsgálni, hogy Magyarországot milyen arányban képviselték állampolgárai a haditengerészetben, a közjogi kereteket milyen tartalommal töltötte ki a magyarság.

Mint arról már szó volt, Magyarországról az 1889. évi új véderőtörvény után kezdtek újoncokat sorozni a flottához. Az 1890—1896 közötti években a Monarchia két államának haditengerészetre eső újoncjutaléka nem haladta meg a 2000 főt. Ebből a magyar korona országaira, tehát a szorosan vett Magyarországra, Fiuméra és Horvát-Szlavónországra évenként mindössze 350—380 fő jutott. A többi legnagyobb részt Dalmácia, Isztria és a birodalom más tengerparti helyeiről verbuválódott önkéntesek adták.

A továbbiakban a magyar állampolgárok, illetőleg a Magyarországon honosak, valamint a magyar anyanyelvűek számának alakulását fogjuk nyomon követni.

Az új véderőtörvény alapján, tehát már a négy éves szolgálati időre behívottak tényleges ideje 1894-ben járt le, ezért először ezt az esztendőt vesszük szemügyre, mert ekkor már altiszteket is kell találnunk a magyar nyelvű leghétség között.

Itt kell megjegyeznünk, hogy az állampolgárság és a honi illetőség csaknem mindig egybeesik. Magyarországon honosak, illetve magyar állampolgárok pedig mindazok, akik a magyar korona országában laknak, vagy azok valamelyikének állampolgárai. Ide tartoznak a szorosan vett Magyarországon, Horvátországban és Szlavóniában, továbbá a Fiumében honi illetőséggel bírók. A többiek osztrák állampolgárok. Ide az utóbbiba sorolandók Felső- és Alsó-Ausztria, Csehország, Morvaország, Szilézia, Gácsország (Galícia) Bukovina, Stájerország, Karinthia, Krajna, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Isztria, Görz és a Tengeremellék, valamint Dalmácia lakosai.

A dalmátok osztrák állampolgárságához azonban nyugodtan hozzáfűzhetjük, hogy indokolatlan. Sőt, a dalmátok jogtalanul tartoztak az osztrák császári korona fennhatósága alá.

Az eredetileg — 1105-től — a magyar király alá, Magyarországhoz tartozó Dalmáciát ugyanis az 1797. évi campoformiói béke visszajuttatta Velencétől I. Ferenc magyar királynak, aki azonban, osztrák császárrá is válván, később, 1816-ban, Magyarország régi birtoklási igényeinek mellőzésével, az osztrák örökös tartománnyá nyilváníttotta.

Anélkül, hogy a dalmát kérdésbe belemerülnénk, csupán megemlítjük, hogy Magyarország mindig fenntartotta jogát erre a területre. Tette ezt a Velencei Köztársasággal, a Török Birodalommal, Franciaországgal és Ausztriával szemben is. Hogy csak néhány erre utaló törvényhelyet említsünk: az 1485. évi nádori cikkek 12. cikke szerint Dalmácia bírása a nádor. A Werbőczy-féle Hármaskönyv III. Rész 1. cikke szerint Dalmácia följebbvitelére a Curiához történik. Ugyancsak a Hármaskönyv III. Rész 2. cím 2., 5. és 6. §-a szerint a magyar törvények és bírósági ítéletek hatályosak Dalmáciában. Ugyanígy rendelkezik az 1606. évi bécsi béke 9. cikke. Az 1723:VII. tc. szerint Dalmácia Horvát- és Szlavónországgal együtt küldi követeit a magyar országgyűlésre; az 1741: LXL. tc. kimondja, hogy a dalmát, mint magyar, minden hivatal viselésére képes.

Magyarország tehát történelmi jogát Dalmáciára nem adta fel. A kérdés a kiegyezéskor is szóba került. Az 1868:XXX. tc. 65. §-a szerint Magyarország követeli a magyar korona jogán Dalmácia visszacsatolását, s annak Horvátországhoz kapcsolását. Ugyanez a törvényhely a 66. §-ban, Horvát- és Szlavónország területét megállapítva, Dalmáciát is oda tartozónak jelenti ki.⁶⁶

Mindezek szerint Dalmácia jogilag a magyar koronához tartozó terület, amelyet ténylegesen idegen állam tart birtokában.

A tanulmányunkhoz kiindulási évnek vett 1894. december 31-én a tényleges legénységi békeállomány 7876 fő volt.⁶⁷ (Vizsgálódásunkat azért kezdjük evvel az évvel, mert a második [1889. évi] véderőtörvény 15. §-ában adott lehetőség eredménye ekkor mutatkozik először.)

Ebből a 7876 főnyi összlétszámból a magyar honos legénység száma: 1382. Közülük 760 fő Magyarországon volt honos, 622 fő pedig Horvát- és Szlavónországban lakott.⁶⁸

A 7876 főnyi összlétszámból 1431 az altisztek száma. Közülük 263-an voltak magyar honosok, 149-en Magyarországon, 114-en pedig Horvát- és Szlavónországban laktak. Tehát az 1382 főnyi magyar honos legénységből viszonylag magas, 263 főt számlál a már altiszti rendfokozatot elérték száma.⁶⁹

A 195 gépaltiszti tanonc közül 35 a magyar és 6 a horvát vagy szlavón.

A legénységi állományba tartozó egyéves önkéntesek száma összesen 64 fő. Közülük 22 a magyar állampolgárok száma, 17-en Magyarországról, öten pedig Horvát- és Szlavónországból kerülve a haditengerészethez.⁷⁰

Százalékban kifejezve: a 7876 főnyi legénységi összlétszám 17,5%-a volt 1894-ben magyar állampolgár.

Nagyjából ez volt az arány a következő néhány esztendőben is.

1894-től 1903-ig a legénység összlétszáma mindössze ezer fővel gyarapodott (7876-ról 8874-re). Ezen belül a magyar korona országainak területéről sorozott legénység aránya valamivel jobban növekedett 1903-ra, amennyiben számuk az

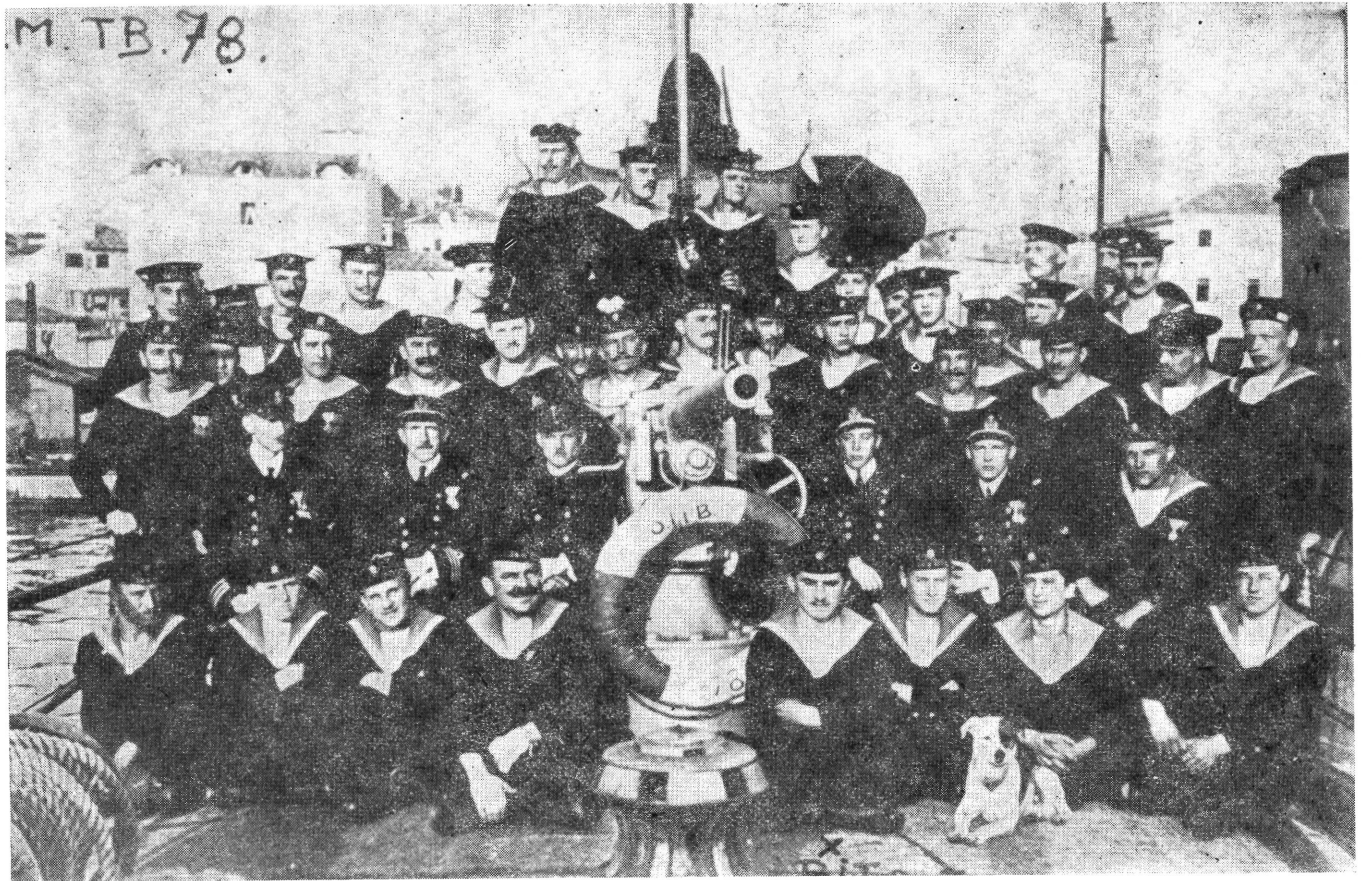
66 Magyar Jogi Lexikon, II. k. 842. o.

67 Jelentés az 1894. évről 22. o.

68 Uo. 122. o.

69 Uo.

70 Uo.



Hajószemélyzet a 78T torpedónaszád fedélzetén.

1894-ben volt 1382-ről 1693 főre emelkedett. Közülük 794-en jöttek Magyarországról, 899-en Horvát- és Szlavónországból, tehát az 1894. évihez képest nagyobb volt az emelkedés ez utóbbi társországból származók körében, ami különösen az altiszteknél feltűnő, mert 1903-ban már 295 főt tesznek ki a Horvát- és Szlavónországból származók, míg a szorosán vett Magyarországon honosak száma csak 91. (1894-ben a magyarországi altisztek száma 149, a horvátországiaké 114, tehát kevesebb volt.)⁷¹

A legénység honilletékességi arányát százalékban kifejezve: 1903-ban a 8874 főnyi legénységi összlétszámból 19⁰/₀ volt magyar honos.

A létszám erőteljes növekedése csak 1905 után indult meg, ami a magyar korona országaiból származók arányának egyre jelentősebb térhódításával járt. 1905-ben 21,7⁰/₀-ra emelkedett a magyar honos legénység aránya. Számokban kifejezve: a 10 340 főnyi legénységi összlétszámból 1236-an laktak Magyarországon és 1013-an Horvát- és Szlavónországból. (Összesen 2249 fő a magyar korona országaiban.) Ez az esztendő azért is érdemel említést, mert ekkor nőtt meg ugrásszerűen a magyarországiak száma, az altiszti kar kivételével mindenütt a horvátországiak elé kerülve. Ez különösen a rendfokozat nélküli legénységnél feltűnő, amennyiben a horvátországiak száma az 1903. évihez képest alig százszal emelkedett (596-ról 690-re), míg a magyarországiaké az 1903. évi 635-ről közel duplájára 1026-ra ugrott.⁷²

Egyébként az 1905-ös esztendő volt az, amelyben a tényleges legénység összlétszáma meghaladta a tízezer főt.

A haditengerészet létszámnövekedése ettől az időtől felgyorsul, amint azt a részletes kimutatást tartalmazó táblázat is mutatja. Az általános létszámnövekedésen belül pedig a magyar korona országaiból származottaké növekedett a legerőteljesebben. Ezen belül is a magyarországiak körében tapasztalható rendkívül nagy növekedés.

Ha a magyar korona országaiban honos legénység számát az osztrák és más tartományokból származókéval vetjük össze, akkor látjuk, hogy pl. 1907-ben a Monarchia mindkét államából 12 271 fő volt a legénységi összlétszám. Közülük a magyar korona országaiból 3146 fő származott. Néhány esztendővel később, pl. 1911-ben, a legénységi állomány év végi összlétszáma 14 591 fő volt, amelyből a magyar korona országaira 4192 fő jutott. 1907-ben tehát az összlegénység 25,6⁰/₀-a, 1911-ben pedig már 28,7⁰/₀-a volt honos a magyar korona valamelyik országában, tehát volt magyar állampolgár. Ugyanezt a két évet tekintve még ennél is szembeötlőbb a magyar korona országain belüli változás. 1907-ben 1715-en laktak Magyarországon és 1431-en Horvát- és Szlavónországból a tényleges szolgálatot teljesítő legénységi állományból.⁷³ 1911-ben a magyarországiak száma 3027-re ugrott, míg a horvát- és szlavónországiaké 1165-re csökkent.⁷⁴

Ugyanez a folyamat játszódik le, ha az altisztek számát nézzük. 1907-ben Magyarországról 116, Horvát- és Szlavónországból 333 altiszt szolgált a flottánál. 1911-ben már 388-ra rúgott a magyarországi és éppen csak valamit nőtt a horvát- és szlavónországi altisztek száma. Ez volt az az esztendő, amikor a magyarországi altisztek száma már meghaladta a horvát-szlavónországiakét. 1912-ben ez az arány még jobban módosult: a magyarországi altisztek száma 1072, a horvát-szlavónországi altiszteké 559.⁷⁵

Itt kell megjegyeznünk, az esetleges félreértések elkerülése végett, hogy az altisztek száma benne foglaltatik a tényleges legénységi létszámban.

Tanulságos a rendfokozat nélküli legénység számának alakulása is. (L. a táb-

71 Jelentés az 1903. évről 85. és 87. o.

72 Jelentés az 1905. évről 93. és 95. o.

73 Jelentés az 1907. évről 113. o.

74 Jelentés az 1911. évről 133. o.

75 Jelentés az 1912. évről 141 o.

lázatot a 248. oldalon!) 1905-ig — ismét csak a magyar korona országaiban honosak létszámalakulását vizsgálva — mindig több volt a horvát-szlavóniaiak száma, mint a magyarországiaké. 1906-ban haladták meg először a Magyarországon honosak a Horvát- és Szlavónországban honosak létszámát, amennyiben az előbbiek száma 965, az utóbbiaké 715 volt.⁷⁶ Ez az arány 1911-re úgy módosult, hogy a magyarországiak száma közel háromszorosa lett a horvát-szlavónországiakénak, vagyis 2585 fő magyar mellett 782 volt a horvát-szlavónok száma.⁷⁷ 1912-ben pedig még tovább módosult az arány: Magyarországon 4137-en, Horvát-Szlavónországban 1089-en voltak honosak a tényleges legénység közül.⁷⁸

Ami az egyéves önkénteseket — a leendő tartalékos tiszteket — illeti, közöttük az egész vizsgált időszakban nagyjából azonos maradt az arány. Általában 40—50 között mozgott a magyarországi és 5—6 között a horvát-szlavónországiak száma.

A legénységi létszám alakulását mutató táblázatból (248. o.) tehát jól kiviláglik, hogy a magyar honos legénység száma a századfordulótól csaknem négyszereződött. Az utolsó békeévig: 1401-ről 4808-ra emelkedett. Ha a magyar honosokon belül azt nézzük, hogy milyen mértékben növekedett a magyarországi és a horvát-szlavónországi legénység száma, akkor azt látjuk, hogy a magyarországiak száma ötszörösére, a horvát-szlavónországiaké csak kétszerezésre nőtt. Számokban: az 1910. évi 673-ról 3486-ra, illetve 728-ról 1322-re duzzadt. Ugyanekkor az osztrák honosok száma 1900-tól 1913-ig 6129-ről 12 881-re emelkedett.

Ha a magyar állampolgároknál külön vizsgáltuk a Magyarországról, illetőleg a Horvát-Szlavónországból származó legénység számát, akkor vessünk egy pillantást ugyanebből a szemszögből az osztrák állampolgárságúakra is. Tehát nézzük meg, közülük hányan voltak német nyelvet beszélő osztrákok. Mindezt pusztán csak azért, hogy lássuk, mennyire jogos kizárólag osztrák flottáról beszélni.

Év	Német lakta tartomány	Cseh- és Morva ország	Bosznia-Hercego.	Szilézia	Gács-ország	Bukovina	Isztria, Görz és Tenger-mellék	Dalmácia	Magyarország
1894	614	882	—	84	177	18	2400	2319	1382
1896	598	960	—	74	199	21	2570	2187	1422
1898	615	948	—	68	183	35	2695	2079	1325
1900	601	856	—	78	116	16	2630	1832	1401
1903	1018	1385	—	152	147	14	2548	1917	1693
1905	1197	1740	—	119	106	10	2654	2292	2249
1907	1656	1878	—	132	138	22	2659	2582	3146
1909	1642	2410	—	145	144	21	2851	2741	3817
1910	1859	2518	5	172	175	32	2657	2735	4169
1911	2113	2538	9	209	186	27	2602	2715	4192
1912	3569	3868	19	355	320	73	4588	5009	6886
1913	2765	2670	117	308	253	33	3106	3629	4808

76 Jelentés az 1906. évről 103. o.

77 Jelentés az 1911. évről 133. o.

78 Jelentés az 1912. évről 141. o.

79 Jelentés az 1894. évről 122. o.

80 Jelentés az 1894. évről 122. o., 1896. évről 156. o., és a 79. számú lábjegyzet.

A haditengerészet legénységi létszámának alakulása*

Év	MAGYAR ÁLLAMPOLGÁR										Ösz- szesen	Osztrák állampolg.	Magyar állam- polg. arány. %-ban	Legénység összesen
	Magyarországon honos					Horvátországban és Szlavóniában honos								
	al- tiszt	egy- éves ön- kéntes	rang nél- küli leg.	gép- al- tiszt isko- la	Össz:	al- tiszt	egy- éves ön- kéntes	rang nél- küli leg.	gép- al- tiszt isko- la	Össz:				
1894	140	17	559	35	760	114	5	497	6	622	1382	6 494	17,5	7 876
1895	169	23	493	47	732	142	8	511	10	671	1403	6 530	17,6	7 933
1896	192	29	432	33	686	156	5	573	2	736	1422	6 609	17,7	8 031
1897	185	38	419	33	675	139	6	531	6	695	1370	6 663	17	8 025
1898	179	42	405	20	646	157	3	517	2	679	1325	6 623	16,6	7 948
1899	137	40	419	24	620	178	8	538	3	727	1347	6 426	17,3	7 773
1900	120	45	479	29	673	178	5	545	—	728	1401	6 129	18,4	7 580
1901	132	41	427	12	612	165	9	617	2	793	1405	6 509	17,7	7 914
1902	118	45	650	16	819	184	7	636	8	835	1654	6 859	19,4	8 513
1903	91	43	635	25	794	295	4	596	4	899	1693	7 181	19	8 874
1904	nincs adat													
1905	134	40	1026	36	1236	319	3	690	1	1013	2249	8 091	21,7	10 341
1906	146	42	965	26	1179	314	2	715	2	1033	2212	8 545	20,5	10 757
1907	116	46	1474	79	1715	333	5	1089	4	1431	3146	9 071	25,6	12 271
1908	231	53	2371	—	2655	411	8	1221	—	1640	4295	10 012	30	14 307
1909	241	46	2351	—	2638	282	7	890	—	1179	3817	9 959	27,7	13 776
1910	306	37	2501	—	2844	396	10	919	—	1325	4169	10 055	29,1	14 324
1911	388	54	2585	—	3027	377	6	782	—	1165	4192	10 399	28,7	14 591
1912	1072	21	4137	—	5230	559	8	1089	—	1656	6886	17 800	27,8	24 685
1913	335	19	3132	—	3486	373	5	944	—	1322	4808	12 881	24,7	17 689

* Lásd a 67—78. számú lábjegyzeteket, valamint az 1895. évi jelentés 120. o., 1896. évi jelentés 156. o., 1897. évi jelentés 183. o., 1898. évi jelentés 115. o., 1899. évi jelentés 107. o., 1900. évi jelentés 104. o., 1901. évi jelentés 101. o., 1902. évi jelentés 103. o., 1908. évi jelentés 117. o., 1909. évi jelentés 124. o., 1910. évi jelentés 128. o., 1913. évi jelentés 120. o.

Vegyük itt is kiindulásnak az 1894. esztendőt, amikor a legénység összlétszáma az év végén 7876 fő volt. Közülük a magyar állampolgárságúak száma 1382 fő volt. A többi, vagyis 6494 fő osztrák állampolgár. Így tekintve az arány nagyon kedvezőtlen a magyarokra nézve, ám most nézzük, honnan verbuválódott ez a nagyszámú osztrák állampolgár. Mindenekelőtt a német lakta tartományokból (Felső- és Alsó-Ausztria, Stájerország, Karinthia, Krajna, Salzburg, Tirol és Vorarlberg) 614 fő. Cseh- és Morvaországból 882 fő, Sziléziából 84, Gácsországból 177 és Bukovinából 18 fő. A tömeget azonban Isztria, Görz, a Tengeremellék — 2400 fő —, valamint Dalmácia adta: 2319 fő⁷⁹ Ha e létszám alakulását két-háromévenként vizsgáljuk, akkor az alábbi eredményre jutunk.⁸⁰ Ha tehát a létszámban kiugró 1912-es esztendőt figyelmen kívül hagyjuk, akkor látjuk, hogy általában folyamatosan emelkedik a legénység létszáma mindegyik tartományból. Csak a növekedés mértékében van nagy különbség. A legnagyobb az emelkedés a magyarországiak körében — több mint háromszoros —, a cseh- és morvaországiaknál — éppen háromszoros, a német lakta tartományokból származóknál — közel háromszoros. Az eredetileg legnagyobb létszámú isztriaiak száma csaknem stagnál, a dalmáciaiaké pedig még a kétszeresére sem emelkedett. Ha az abszolút számot nézzük, akkor látjuk, hogy a létszámnövekedés mértékében mutatkozó eltérés következtében az utolsó békeévre a haditengerészet tényleges állományában magyar állampolgár volt a legtöbb (4808 fő), a szoroson vett magyarországi pedig közvetlenül az első helyen álló dalmátországiak után következik (dalmátországi 3629, magyarországi 3486 fő). Ezután jönnek az isztriaiak, (3106 fő), németlakta tartománybeliek majd a cseh- és morvaországiak (2765, illetve 2670 fő).

Összegezve: míg a magyar honos legénység száma az 1901. évi 1405-ről az utolsó békeévre csaknem négyszeresére, 4808 főre duzzadt, addig az osztrák honosok száma csupán megkétszereződött: 6509-ről 12 881-re emelkedett.

Némileg ettől eltérő képet kapunk, ha a tengerészlegénység anyanyelvét vesszük szemügyre.

Sajnos, csupán az évenként besorozott újoncok anyanyelvéről vannak pontos adataink, mert a teljes állomány anyanyelvéről nem állnak rendelkezésünkre kimutatások. A magyar anyanyelvű újoncok száma és a többiekhez viszonyított aránya azonban itt is nagy emelkedést mutat. Mi több, kizárólag a magyar anyanyelvűek száma és aránya növekedett jelentős mértékben: 1897-hez képest 1913-ra megtízszereződött, vagyis 105-ről 1111-re, azaz 6⁰/₀-ról 20,4⁰/₀-ra ugrott. Ugyanekkor a német anyanyelvűeké megkétszereződött, a cseh anyanyelvűeké meghatszorosodott. Százalékban kifejezve, a német anyanyelvűek aránya 1897-ben 12⁰/₀, 1913-ban 16,9⁰/₀ volt, a cseh anyanyelvűek 1897. évi 5⁰/₀-os aránya 1913-ban 10,6⁰/₀-ot tett ki. Ugyanekkor még a szlovén anyanyelvűek száma és aránya nőtt az 1897. évi 1⁰/₀-ról 1913-ra 2,8⁰/₀-ra (16 főről 165 főre), minden más anyanyelvű újonc aránya csökkent, abszolút számuk pedig alig emelkedett.

Összegezve: az anyanyelvi megoszlást tekintve 1913-ban a legtöbb újonc horvátul beszélt, összesen 1731-en, ami az összes újonc 31,3⁰/₀-a, utánuk következtek a magyar anyanyelvűek, összesen 1111-en, ami az újonclétszám 20,4⁰/₀-a. Az utánuk harmadiknak következő német anyanyelvűek száma 941 fő, az összes újonc 16,9⁰/₀-a, az olaszok 805 fővel, ami 14,4⁰/₀, majd a cseh anyanyelvűek 589 fővel, 10,6⁰/₀-át téve ki az újoncoknak.

Ha ehhez még hozzászámítjuk, hogy a szorosabban vett Magyarországon sorozottak között is szép számmal voltak nem magyar anyanyelvűek (németek, szlovákok, románok, rutének és még horvátok is), akkor nyilvánvalóvá válik, hogy Magyarország és népessége tekintélyes részt vállalt a flotta fenntartásában.

Az újoncok anyanyelvi megoszlása⁸¹

Év	magyar		horvát		német		cseh		olasz		lengyel		szlovén	
	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%
1897	105	6	820	43	231	12	96	5	565	30	33	2	16	1
1898	134	6,6	818	40,6	205	10,1	92	4,5	674	33,4	47	2,3	36	1,7
1899	141	7,2	733	37,2	198	10	89	4,6	707	35,9	46	2,3	52	2,6
1900	120	6	727	36,4	210	10,5	108	5,3	681	34,1	38	1,8	113	5,6
1901	202	6,9	809	33,9	366	13,9	175	6,4	777	32,7	35	1,2	104	4,4
1902	219	8,1	947	35	447	16,5	201	7,4	702	26	26	0,9	144	5,3
1903	97	4,6	815	38,1	384	18	172	7,9	595	28,1	19	0,9	63	3
1905	150	5,5	945	35	459	20	196	7,2	756	28	41	1,5	68	2,5
1906	183	8	877	38	450	20	183	8	466	21	31	1,5	76	3,5
1907	483	13	1152	31	819	22	265	7,1	752	20,2	68	1,8	81	2,1
1908	662	16,9	1204	30,7	849	21,8	342	0,8	657	16,8	22	0,6	146	3,7
1909	621	16,6	1320	35	769	20,5	323	8,6	587	15,7	26	0,7	84	2,2
1910	662	17,4	1219	32	900	23,7	253	6,6	581	15,2	44	1,1	116	3,1
1911	650	17,6	1282	34,7	735	19,9	266	7,2	534	14,4	61	1,7	136	3,7
1912	1133	20,8	1881	34,6	677	12,5	506	9,3	801	14,7	152	2,8	153	2,8
1913	1111	20,4	1731	31,3	941	16,9	589	10,6	805	14,4	108	1,8	165	2,8

⁸¹ Az újoncok anyanyelvi megoszlása a különböző évekről szóló jelentések következő oldalain található: 1897, 182. o., 1898, 114. o., 1899, 106. o., 1900, 104. o., 1901, 100. o., 1902, 102. o., 1903, 86. o., 1905, 94. o., 1906, 102. o., 1907, 112. o., 1908, 116. o., 1909, 124. o., 1910 130. o., 1911, 132. o., 1912, 140. o., 1913, 121. o.

Megjegyzés: az egyes anyanyelvek alatti első oszlop a besorozott újoncok számát, a második oszlop az együttes újonclét-számhoz viszonyított százalékos arányt mutatja. A kimutatásból hiányzik a rutén, szlovák és román anyanyelvűek száma és százalékos aránya, mert az csupán elhanyagolható töredék, általában az 1%-ot sem éri el.

Az évi újonclétszám határozta meg a haditengerészet fejlődését vagy mozdulatlanlanságát. Ezért folyt az örökös küzdelem az újonckontingens felemeléséért, bár a századfordulóig csekély eredménnyel, amint azt az alábbi kimutatás tükrözi:

A haditengerészethez besorozott újoncok számának alakulása évenként⁸²

Év	Újonclétszám	Év	Újonclétszám	Év	Újonclétszám
1897	1884	1902	2700	1908	3912
1898	2012	1903	3146	1909	2750
1899	1966	1905	2700	1910	3810
1900	1999	1906	2278	1911	3693
1901	2473	1907	3715	1912	5438
				1913	5553

Az újonclétszám erőteljes növelése arra mutat, hogy a Monarchia vezető körei felismerték, ha a dualista állam meg akarja őrizni nagyhatalmi állását, a hadsereg mellett tengeri erejét is fejlesztenie kell, különben nem lesz versenyképes a Balkánon és a Földközi-tenger térségében. De itt nem az a célunk, hogy a politikai törekvésekről beszéljünk, csupán arra akartunk rávilágítani, hogy volt-e, és milyen intenzív volt a kapcsolat Magyarország és a tengeri haderő között, abban mekkora része volt hazánknak. Igazolva látjuk, hogy ez a kapcsolat a közjogi kereteken túl a századfordulótól a flottánál szolgáló magyar és horvát—szlovén legénységen keresztül abszolút és relatív értelemben egyaránt emelkedő irányt mutat és ebben a magyar honos legénység részvétele szemléletesen kimutatható.

Ezután azt nézzük, mekkora része volt a magyar honos népességnek a haditengerészet tisztikarában.

A tengerésztisztek legnagyobb része a fiumei cs. és kir. Tengerészeti Akadémia sikeres elvégzése után került a hajóhadhoz. Ezért először vessünk egy pillantást az akadémián tanuló növendékek honi illetőségére.

Az 1897/98. iskolai év kezdetén az akadémiának 115 növendéke volt. Közülük 84 osztrák és 25 a magyar állampolgárok száma. A magyar állampolgárok közül 4 fő Horvát- és Szlavónországban lakott. Az akadémián tanult még ekkor egy külföldi és öt olyan növendék, akiknek honi illetősége nincs kimutatva.

Az 1913/14-es tanév kezdetén az akadémiának már 201 növendéke volt. Ebből 138 osztrák, 59 a magyar állampolgár, közülük 21-en Horvát- és Slavónországban laktak. A növendékek között volt még egy bosnyák és két külföldi (román) állampolgár.

A magyar honosok létszámának növekedése itt is kimutatható, számuk több mint kétszeresre emelkedett, ami 136%-os emelkedést jelent, míg az osztrák honosoknál az emelkedés 64%-kal kevesebb, mint a kétszerese (84-ről 138-ra).

Ha az akadémián tanuló és ott végzett tengerésztisztek aránya Magyarország javára emelkedett is, jobban, mint bármelyik nemzet esetében, a helyzetet korántsem lehet derülátóan megítélni. Nem volt megnyugtató annak a kívánalomnak a szempontjából, hogy Magyarország legalább akkora részt vegyen

a hadiflotta vezetésében, olyan befolyást gyakoroljon a magyar érdekek érvényesítésére magas beosztású tisztjein keresztül, mint amilyent az ország közjogi állása megkövetelt. S nem is csupán közjogi státusa, hanem politikai és gazdasági érdeke is.

A kiegyezés utáni néhány évtized rövid volt ahhoz, hogy ezt az ország és képviselői, törvényhozó testülete idejében fölismerje. A magyar honos tengerésztisztek száma a második védőerőtörvénytől a századfordulóig alig növekedett, még 1910-ben is csak 258-an voltak, közülük a „tengerésztisztek” száma 185 volt. A haditengerészetnél ugyanis a hajón szolgáló, vagy arra képesített tisztek alkották a „tengerésztiszt” kategóriát, ezek viselték csak a zubbony karjára varrt rendfokozati jelölésnél a kerek ún. „Elliot-hurkot”, a többiek közé a műszakiak, hadbírák, gazdászok stb. tartoztak.

*A haditengerészet tisztikarának létszámalakulása⁸³
az adott év december 31-én*

Év	Magyar állampolgár						Osztrák államp. összesen		Külf. állampolg. tengerésztiszt	Összesen
	Magyarországban honos		Horvát- és Szlavónországban honos		Összesen		tengerésztiszt	törzs		
	tengerésztiszt	törzs	tengerésztiszt	törzs	tengerésztiszt	törzs				
1894	82	35	45	21	127	56	528	438	2	1151
1895	85	32	41	19	126	51	539	459	2	1175
1896	90	31	42	20	132	51	556	467	1	1206
1897	94	31	41	17	135	48	562	477	1	1222
1898	97	28	45	17	142	45	565	499	1	1251
1899	103	28	44	16	147	44	565	508	1	1264
1900	106	27	44	16	150	43	574	507	1	1274
1901	115	29	43	14	158	43	578	518	1	1298
1902	120	32	38	15	158	47	595	529	1	1329
1903	117	32	39	14	156	46	600	522	—	1324
1904	nincs adat									
1905	109	37	42	13	151	50	602	524	—	1327
1906	106	37	46	13	152	50	588	531	—	1321
1907	109	38	51	16	160	54	571	529	—	1314
1908	116	44	52	18	168	62	562	556	—	1348
1909	117	51	59	16	176	67	578	589	—	1410
1910	124	56	61	17	185	73	591	624	—	1473
1211	132	55	61	17	193	72	602	646	—	1513
1912	145	49	68	20	213	69	635	668	—	1585
1913	159	55	73	27	232	82	704	730	—	1748

Megjegyzés: a törzsbe tartoznak a tengerészeti lelkészek, hadbírák, orvosok, hajó-építési mérnökök, gépszerkesztő mérnökök, tűzérési mérnökök, elektromérnökök, szárazföldi és vízépítő mérnökök, tengerészeti vegyészek, gépüzemvezetők, tengerészeti biztosok, vízrajzi és tanári szakban működő hivatalnokok, művezetők, szerkesztési rajzoló és a tengerészeti irodahivatalnokok.

⁸³ Jelentés az 1894. évről 116. o., 1895. 114. o., 1896. 150. o., 1897. 166. o., 1898. 112. o., 1899. 104. o., 1900. 102. o., 1901. 98. o., 1902. 100. o., 1903. 84. o., 1905. 92. o., 1906. 100. o., 1907. 110. o., 1908. 114. o., 1909. 122. o., 1910. 128. o., 1911. 130. o., 1912. 138. o., 1913. 118. o.

A tengerésztisztek és az ún. törzshöz tartozó magyar honosok száma még 1911-ben is csak 193, illetve 73 volt. A tengerésztisztek és a törzshöz tartozó magyar állampolgárok száma 1894-től 1913-ig 183-ról 314-re nőtt, ami annyit jelent, hogy két évtized alatt még csak meg sem kétszereződött. Arányuk az 1894. évi 16⁰/₀-ról 1913-ra 18⁰/₀-ra emelkedett, tehát 183-ról 314-re változott.

Ezen belül a magyar honos tengerésztisztek aránya nőtt jobban, számuk megkétszereződött, amennyiben az 1894. évi 127-ről 1913-ra 232-re gyarapodott. A viszonyítás miatt: 1894-ben a haditengerészet tisztii állományában összesen 1151, 1913-ban pedig 1748 fő szolgált. Ennek a létszámnak a 16⁰/₀-a, illetve 18⁰/₀-a volt magyar állampolgár.

A haditengerészetnél szolgálatot teljesítő tisztii rendfokozatúak számának alakulását a megelőző oldalon levő táblázatban foglaltuk össze.

Végezetül bemutatjuk, hogy a törzsbe tartozók hogyan oszlottak meg állampolgárság, illetőleg honosság szerint, az utolsó békeévben. Azért vesszük az 1913. esztendő, mert a különböző szakterületeken belül a megoszlás azonos, legfeljebb valami csekély számszerű gyarapodás történt. Egyetlen szakterület-ről hiányoznak a magyar állampolgárok, ez a tengerészeti vegyészek csoportja.

A törzsbe tartozók honossága⁸⁴

Törzs	Össz- létszám 1913. december 31-én	Magyar állampolgár		Osztrák állam- polgár
		Magyar- országból	Horvát- és Szlavón- országból	
Tengerésztisztek	936	159	73	704
Tengerészeti lelkészek	12	2	—	10
Tengerészeti hadbírák	20	6	3	11
Tengerészeti orvosok	88	13	4	71
Hajóépítő mérnökök	41	3	—	38
Gépszerkesztő mérnökök	40	5	1	34
Tüzérségi mérnökök	29	4	—	25
Elektromérnökök	18	1	—	17
Szárazföldi és vízépítő m.	13	1	—	12
Tengerészeti vegyészek	4	—	—	4
Gépüzemvezetők	158	5	7	146
Tengerészeti biztosok	204	8	3	193
Tanárok, vízrajzi hivatalnokok	61	—	2	59
Művezetők, szerkesztő rajzoló	60	4	4	52
Teng. irodai tisztviselők	64	3	3	58
Összesen:	1748	214	100	1134

Hogy miért szolgált ilyen kevés magyar a haditengerészet tisztii beosztásaiban, amikor 1912-ben már tíz magyar polgári tengerhajózási vállalat 116 gőzhajója járta a tengereket és az óceánokat, azt már a korabeliek is vizsgálták, elemezték. Hiszen a hadiflotta egyik alapvető rendeltetése a kereskedelmi hajózás védelme volt. Az ennek okát boncolgatók közül most csak Gonda Bélát idézzük,

aki szomorúan tárja olvasói elé a magyarok haditengerészet iránti részvétlenségét, érdeklődésének hiányát.⁸⁵

Míg ugyanis Ausztriában az 1904-ben 39 taggal megalakult flottaegyesületnek 1912-ben 27 000, 1914-ben már 42 000 tagja volt, addig „nálunk mindössze négy éve foglalkozik ezzel a Magyar Adria Egyesület”. Majd így folytatja: „...Hogy kevés a magyar tengerésztiszt, ez igazán a magyar társadalom s a magyar nevelés és a magyar szellem → gondolkodásmód — hibája, mert nem érdeklődik eléggé a haditengerészeti pálya iránt, nem fogta fel és nem honorálja annak kiváló nemzeti jelentőségét... A nevelés hibája azért, mert középiskoláink nem terelik erre a pályára az ifjúság és a szülők figyelmét, és ami a fő, csekély képzést nyújtanak a fiúknak különösen a matematikából és a földrajzból — a német nyelvről nem is beszélve...” Pedig „...a magyarok haditengerészeti iskoláztatásáról az ingyenes és féldíjas alapítványi helyek útján is kellően gondoskodva van; az összesen 150 alapítványi hely közül ugyanis 40 a magyar és 17 a horvát, s tényleg az 1911/12. tanévben a 183 növendék közt 45 magyar és 19 horvát volt...” A törzshöz tartozó állomány különböző szakmaiban található magyarok orvosokat, sőt évekkel ezelőtt a haditengerészeti parancsnokság felkérte a közoktatásügyi miniszterünket, hogy az orvosi fakultás figyelmét hívja fel a haditengerészeti állásokra, de ennek semmi fogamatja sem volt, sőt, választ sem kaptak rá. Persze, ha így kezeljük a magyarság térfoglalását haditengerészetünkben, akkor sohasem fogunk semmire sem menni... De még ennél is gyengébben vagyunk képviselve a mérnöki szakmában, ahol 137 mérnök közt csak 17 a magyar (és 1 a horvát)...” (Az 1911. évről van szó.)⁸⁶

Ez a rohamosan fejlődő haditengerészet, illetve hajóhad azonban már a világháború flottája. Hogy teljesítette-e feladatát és milyen mértékben, az külön tanulmány tárgya és ugyanúgy hozzátartozik Magyarország hadtörténelméhez, mint bármelyik szárazföldi közös vagy honvédelakulat históriája.

Карой Чонкареци

ИМПЕРАТОРСКИЙ И КОРОЛЕВСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ И ВЕНГЕРСКОЕ КОРОЛЕВСТВО (1867—1914)

Резюме

Автор статьи исследует вопрос, в какой мере Венгерское королевство и его население участвовали в строительстве и содержании императорского и королевского военно-морского флота, начиная с периода австро-венгерского «компромисса 1867 года» до начала первой мировой войны. Во вступительной части автор кратко характеризует государственно-правовые основы сопряженности общих военных учреждений: армии и военно-морского флота с Венгрией

Несмотря на то, что содержание армии и военно-морского флота обременяло Венгрию в равной мере, Венгрия в течение двух десятилетий содействовала содержанию ВМФ своими финансовыми средствами только в размерах, пропорциональных приходящейся на нее квоте. На зачисление новобранцев в ВМФ венгерское законодательство дало санкцию лишь после создания и утверждения VI артиллерии 1889 года, т.н. второго закона о вооруженных силах. Автор затем переходит к обзору в общих чертах разных аспектов службы в ВМФ (сроки службы и формирование личного состава), отображая эти данные в прилагаемой таблице. Одновременно проводится сопоставление между личными составами ВМФ Венгрии и более крупных военно-морских флотов Европы.

85 Verein zur Förderung der österreichischen Schifffahrt. Österreichischen Flottenverein. A magyarok visszautasították az osztrákok meghívását s így ez kimondottan „Lajtán túli” egyesületté vált. *Schmalenbach*: i. m. 53. o

86 *Gonda Béla*: Haditengerészetünk és a magyarság. A Tenger, 1913. évf., 407—409. o.

В дальнейшем в статье досконально исследуются вопросы строительства судового состава в свете его зависимости от военно-морского состава бюджета, и опять-таки сопоставляя с составом боевых кораблей и бюджетом наиболее значительных европейских флотов. Параллельно этому в статье приводятся данные о том, какие суммы вносило Венгерское правительство на покрытие расходов, сколько речных и морских военных судов было построено венгерскими судостроительными заводами и в какой пропорции участвовали они в формировании судового парка. Вследствие того, что только второй закон о вооруженных силах позволил в более крупном масштабе комплектовать ВМФ венгерским экипажем, статья более детально занимается анализом формирования численности лиц венгерского гражданства именно с этого момента, растать. Отдельно рассматривается вопрос об этническом составе новобранцев. В заключение приводятся данные об отечественной принадлежности, правокомпетентности офицерского состава.

Károly Csonkaréti

DIE KAISERLICHE UND KÖNIGLICHE KRIEGSMARINE UND DAS KÖNIGREICH UNGARN (1867—1914)

Resumee

Die Studie prüft, in welchem Maße das Königreich Ungarn und ihre Bevölkerung am Ausbau und an der Erhaltung der kaiserlichen (und) königlichen Kriegsmarine von dem Ausgleich des Jahres 1867 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges teilnahmen. Eingangs schildert der Verfasser die staatsrechtlichen Beziehungen der gemeinsamen Armee und Kriegsmarine zu Ungarn, in aller Kürze.

Obwohl die Erhaltung dieser beiden Institutionen Ungarn bis zu gleichem Maße belastete, trug es zur Erhaltung der Kriegsmarine zwei Jahrzehnte hindurch nur mit einer nach der Proportion der Quote bestimmten Summe. Zur Aushebung der Rekruten zur Kriegsmarine trug die ungarische Gesetzgebung erst durch die Schaffung des IV. Gesetzartikels vom Jahre 1889, des sog. Zweiten Wehrgesetzes und nach dessen Sanktion bei. Danach überblickt die Studie bei die der Kriegsmarine eingeführte Dienstzeit und die Gestaltung der Stärke im Allgemeinen, die der Verfasser in einer Tabelle darstellt. Gleichzeitig gibt er eine Vergleichung auch über die Stärkegehältnisse der großen europäischen Kriegsmarinen.

Ferner beschäftigt er sich eingehend mit dem Ausbau des Schiffstandes, den er im Spiegel des Budgets der Kriegsmarine, in dessen Abhängigkeitsverhältnis darstellt, und den er wieder mit dem Schiffstand und Budget der bedeutenden europäischen Flotten vergleicht. Paralell zu diesem spricht er darüber, mit welcher Summe das Königreich Ungarn zu den Kosten beitrug und wieviel Fluß- und Seekriegsschiffe die ungarischen Schiffswerfte bauten und zu welchem Maße sie damit an der Ausbildung des Schiffsparks teilnahmen. Nachdem erst der Zweite Wehrgesetz die Aushebung der ungarischen Mannschaft zur Kriegsmarine in größerem Ausmaß ermöglichte, beschäftigt sich die Studie ab diesem Zeitpunkt eingehend mit der Gestaltung der Anzahl der Mannschaft von ungarischer Staatsangehörigkeit, die sich überraschend schnell erhöhte. Er verhandelt separat die muttersprachliche Verteilung der ungarländischen Rekruten, sie mit den von anderswoher Rekrutierten vergleichend. Er schließt seine Studie mit einem Ausweis über die Staatsangehörigkeit des Offizierskorps.