

pontatlanabb, hiányosabb, mint a nagyobb társaiké. Ezért, sok esetben csak külső forrás teheti teljesebbé a történetüket. A sajtó gyakran csak megerősíteni tudja a külső forrást.

Bevezetés

A Magyar királyság történetében a flotta, időről - időre jelen volt, attól kezdve, hogy Horvátország a Magyar Szent Korona részévé vált. Mivel a történelmi nagy Magyarország maga volt a „Menyország”, az állam nem szorul arra, hogy gyarmatokra tegyen szert. Ezért a flotta csak kiegészítő jelleggel volt jelen, míg a partvédelmet többnyire a szárazföldi erők látták el. Mária Terézia lesz az első olyan uralkodónk, aki már gyarmatbirodalomban kezdett el gondolkodni, ehhez viszont állandó flotta felállítása vált szükségessé. Bár osztrák flottáról van szó és csak az 1867-es kiegyezés után lesz névleg közös flotta, hazánk és Ausztria 1527-től kezdve perszonálunióban áll egymással, így a flottát lényegében közös flottának lehet tekinteni már a kiegyezés előtt is.

Az 1760-as években Mária Terézia parancsára két hadihajót építettek, amelyeknek a feladata a trieszti majd később oostendei Osztrák Kelet-Indiai Társaság hajói, illetve az időközben Mozambikban és Nikobáron létesített kereskedelmi állomásokat védelme lett volna. Azonban a hajók borsos fenntartási költségeit senki sem akarta fedezni, így hamarosan az enyészet útjára léptek. Maga a társaság sem maradt meg sokáig, mivel a Pragmatica Sancio, vagyis a Habsburg ház női ágon való öröklésének nemzetközi elismerésért cserébe Mária Terézia kötelezte magát a szervezet felszámolására. Hadihajókra osztrák hadilobogót először 1786-ban, II. József uralkodása idején vontak fel, amikor is Trieszt városa két kuttert szerelt fel kalózkodó elleni harcra. Ám ezek, az inkább csak rendészeti feladatokat ellátó hajók sem maradtak sokáig az Adrián, ugyanis hamarosan átvezényelték őket Belgiumba, amely akkor szintén az ausztriai Habsburgok uralma alatt állt. Mégis ezt az időpontot tekintjük az osztrák haditengerészet megszületésének, ugyanis ekkor húztak fel hadihajóra piros-fehér-piros hadilobogót. Ekkor bár a Horvát-Dalmát tengerpart a Magyar Korona része, a tengerészek még is az osztrákok itáliai birtokairól kerültek ki. Ezért viseltek a hajók osztrák lobogót és merült feledésbe a magyar lobogó használata.

1797-ben a napóleoni háborúk kezdetén Ausztria bekebelezte Velencét, és vele együtt a 10 sorhajót és 7 fregattot, majd hamarosan követte Ancona elfoglalása és ott újabb 3 sorhajó és 30 egyéb hadihajó birtokba vétele. Ugyanebben az időszakban a trieszti arzenál számos, főként partvédelmi feladatokra alkalmas ágyúnaszádot is vízre bocsájtott. Az 1800-as évek elején az osztrák tengerészet lobogói még a marokkói partok előtt is megjelentek. Aztán jött Napóleon és először 1806-ban Velencét és vele együtt a flottát, majd az 1809-es vereséget követően Isztriát és vele együtt a tengeri kijáratát is elvesztette az Osztrák Császárság.

1814-ben, amikor már a Napóleon birodalma minden eresztékében recsegett-ropogott az osztrák csapatok ismét anektálták Velencét és Lombardiát és vele együtt 10 sorhajót, 8 fregattot és 14 brigget. Az osztrák hódításokat a bécsi béke szentesítette. Azonban Ausztria nem sáfarkodott megfelelően a birtokába kerülő hajókkal, nagy részüket a magas fenntartási költségekre hivatkozva lebontották, és faanyagát eladták. Csak néhány kisebb egység maradt meg, illetve épült még két új is. Igazából az egykori velencei, nagy hadihajókból csak egy menekült meg, a 74 ágyús Bellona de az is csak egy fedélzete lebontása után, mint 54 ágyús nehéz-fregatt maradt tovább szolgálatban.

Ugyan a XIX. század első felének a végén az osztrák haditengerészet 162 hajóegységgel rendelkezett, de ezek közül alig volt pár olyan, amely bátran kihajózhatott az Adriáról és nem csak partvédelmi, vagy rendészeti feladatok ellátására volt alkalmas. Ennek legfőbb oka, hogy

Ausztria egy jelentős flotta fenntartása helyett, dinamikusan növekvő tengeri kereskedelmének védelmét inkább a britekre hagyta. Ugyanakkor ezen időszakban kezdődött meg a pólai hadikikötő kiépítése. Az 1848-as forradalmi hullámot nem csak a birodalom, hanem a flotta is megszenvedte. Számos hajóegysége a fellázadt Velencében ragadt és a rebellisek kezére jutott. Ám ez csak időleges volt, a város visszafoglalása után a hajók ismét osztrák kézre kerültek, de az esemény megmutatta a flotta egyik gyenge pontját. Az osztrák haditengerészet túlnyomó többségét olasz ajkúak alkották, akik hűsége a felélénkülő egyesítési mozgalmak miatt megkérdőjelezhető volt. Az osztrákok megkezdték a személyi állomány lassú cseréjét, de hogy ez mennyire nem volt egyszerű, azt jól jellemzi, hogy például a flotta élén ekkor a dán származású Birch von Dahlerup állt. A zendülésekre válaszként megváltoztatták a vezényleti nyelvet is olaszról németre, de még így is csak 1853-ban állt szolgálatba az első olyan hajó, a Huszár, amelynek tisztikarát nem csak olaszok alkották. Az 1850-es években, noha csak kis lépésekben, de Ausztria is korszerűsítette haditengerészetét, noha Dahlerup idegenkedett az újításoktól. Az hogy a flotta hirtelen fejlődésnek indult, nem kis mértékben volt köszönhető a tragikus sorsú Miksa főhercegnek, aki 1854-ben került a haditengerészet élére. Miksa befolyását látva vetve eltökélte egy erős haditengerészet kiépítését, amelyért mindent meg is tett. Megjelentek a gőzhajtású fregattok - noha az elsőt még Angliában gyártották - sőt 1861-ben szolgálatba állt a 91 ágyús Kaiser gőz segédhajtással is rendelkező sorhajó, egy letűnt kor utolsó gyermekeként. (Ne feledjük az első francia páncélost a Glorie-t 1859-ben állították szolgálatba, illetve 1861-ben megszületett az első, teljesen fém építésű tengeri hadihajó a HMS Warrior is.) Azonban Ausztria sem maradt le a fejlődésben és már a következő évben két páncélozott fregatra került fel a piros-fehér-piros hadilobogó. Ezekben az időkben az osztrák hadihajók a világ számos pontján lengedtek meg lobogójukat, ahogy azt akkoriban mondták. 1857-ben azután a flotta elvesztette pártolóját, Miksa a mexikói trónra lépett, ahova egyébként a Navarra hadihajó fedélzetén utazott.

Az 1859-es háború a flotta részéről viszonylag békésen telt, nagyobb összecsapásokra nem került sor, mivel az Adriára befutó erős francia hadihajó kötelékkel nem kockáztathatták meg az összecsapást.

Emiatt, a császári udvarban többen megkérdőjelezték, a flotta létét, illetve a rá fordított összeg hasznos voltát. Mi sem jellemző, hogy miközben Ferenc József a világerő sem halasztott volna el egy-egy nagyobb hadgyakorlat megtekintését, a flottát ekkor nem látogatta meg. Aztán 1864-ben a haditengerészet megmutatta az orosz-lánkörmeit. Ugyan a helgolandi összecsapás, egy jelentéktelen csetepaté volt és legfőbb nevezetessége, hogy az utolsó olyan ütközet volt, amelyben vért nélküli fa hajók csaptak össze. Talán senki sem hallott volna felőle, ha akkor Helgoland nem angol birtok és így bekerült az esemény a nemzetközi sajtóba. Noha a csata leginkább eldöntetlennek lehet minősíteni, mégis itt tűnt fel az a férfiú, aki aztán kivívja azt a győzelmet, ami miatt az osztrák haditengerészet felkerül jelentős flották közé.¹ Ez után következett 1866-ban a lissai diadal.

Érdekes, hogy a sajtó már az 1850-es évektől kezdve császári és királyi flottáról ír. Szép lassan, a flottaépítés átkerült Velencéből Polába, miáltal még inkább magunkénak érezhetjük a hajóhadat. Az áthelyezést így örökítette meg az újság. Az Arzenál. A több száz pletyka között, amelyek keringenek és bőséges anyagot szolgáltatnak a külföldi újságoknak legmerészebb találgatásaikhoz, a legújabb hír az, hogy haditengerészetünk már kiürítette a velencei arzenált, mert köztudott, hogy Velence már nem

¹ https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

sokáig lesz lakható! Nem zárták be teljesen a velencei arzenált, mert néhány száz család keresi ott a kenyerét, hiszen önmagában az arzenál már semmilyen tekintetben sem felel meg a jelenlegi követelményeknek, és csak a kisebb hajók, mint például a Schönbrun, a Narenta és a Kerka gőzhajók építhetők ott. A velencei Schwarzenberg fregatttal kapcsolatos nehézségek még mindig mindenki emlékezetében élnek. Ezért az arzenált, dokkmunkásainak és napszámosainak humánus érdekében kell fenntartani. Pola ezzel szemben minden tekintetben a legnagyobb fenyegetést jelenti a velencei arzenálra, mivel már 1853-ban lerakták ott egy új arzenál alapjait. Polában nagyon élénk a helyzet, és a városban rendkívüli fellendülést tapasztalni. Ebben a hónapban (1860. január) az emelőszerkezet annyira elkészül, hogy a Donau fregattot is felemelhetik vele.²



A Helgolandi tengeri csata 1864-ben.³

Jelen tanulmánynak nem célja a bemutatott hajók minden személyi állomány változásának a bemutatása. Ezért, csak a teljesebb tiszti névsorokat illetve ahol tudom, a hajók parancsnokainak a nevét adom meg.

Az olvasó elnézését kérem, ha a cikkekben ismétlődés történik, de gyakori, hogy a történésekkel egy időben íródott cikkekhez, utólag, évekkel később csatlakoznak újabb írások egy-egy kutatóút esetén.

Korábbi írásomban a páncélos hajókkal és a cirkálókkal foglalkoztam. Azok története részletesen megírható volt. A mostani kisebb hajók viszont nem álltak annyira a figyelem középpontjában, ezért a történetük a sajtóból csak hiányosan állítható össze.

Ez a kutatás az Arcanum Újságok adatbázisa nélkül nem jöhetett volna létre.

Az anyag összeállításában egy internetes anyag nagyban segített. Dőlt betűvel szedem, amikor a <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf> adatai jelentősen eltérnek a sajtó adataitól. Sajnos nem tudom, hogy ki készítette ezt az adatbázist, de az adatai többnyire helyesek. Az adott anyag forrásait sem ismerem, mert nincsen adatolva, viszont nem lehet hajónapló a forrása, mert pár utat nem ismer amiről viszont a sajtó bőven ír.

A helyneveknél a mai országot adom meg, függetlenül attól, hogy mikor a hajó ott járt, kihez is tartozott a terület. Az anyagban látható 1885.05.09/10. típusú időjelölések azt mutatják, hogy a forrásokban eltérés van a hajó időbeli mozgásában.

Gyakran, csak a hajók után küldött postából lehet egy – egy kikötőhelyet azonosítani. Viszont a postai küldemények a hajó pontos ott tartózkodási idejének meghatározására alkalmatlanok.

² Die Presse, Januar 1860-01-18

³ https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

Pár hónapja jelent meg Szekér Imre Tibor: Az Adria foglyai című könyve, amely mű a zalai haditengerészek életét mutatja be. A cím azt sugallja, hogy azok, akik a Monarchia hajóra kerültek, lényegében egy alig kifutó, beltengeri flotta tengerészeivé váltak. Kis túlzással, alig lettek többek a balatoni hajósoknál. Sajnos ez a szemlélet nem meglepő. Mikor az említett könyvet megvettem, a fiatal eladó csodálkozva kérdezte, „Az Osztrák-Magyar Monarchiának volt hadiflottája”? Igen, volt hadiflottánk. DDR. Juba Ferenc tengerészkapitány szerint a világ 8. legerősebb flottája volt a miénk. Szerintem pedig a hetedik, az angol, amerikai, francia, japán, orosz és olasz flotta mögött. Bizonyos számítások szerint még az olasz flottát is megelőztük, illetve az orosz flotta pedig három tengeren volt szétszórva. Csak hát nem ismert ez a hadiflotta. Még Csonkaréti Károly: A császári-királyi haditengerészet 1786-1914 között című műve is igen csak szüksézávan szól ezekről és a felfedező utakról.

Az elmúlt években a Monarchia tengeri haderejének a történetét dolgoztam fel, és látnom kellett, hogy a flotta ütőerejét képező páncélosok az SMS Szent István dreadnoughtot kivéve, mind felkeresték a Földközi-tenger vizeit. Thesszalóniki, Konstantinápoly, Alexandria, Kréta stb. rendre szerepeltek páncélosaink célállomásai között. Páncélos kötelékünk járt Nagy-Britanniában, Dániában és a Balti-tenger vizén.

Cirkálóink pedig a Fekete és a Kaszpi-tenger kivételével, a világ összes tengerét bejárták. Ott voltak az USA vizein, Japán, Ausztrália és Kína partjainál, és rendre felkeresték Vlagyivosztokot is. De ágyúnaszádjaink és fregattjaink is járták a világtengereket. Az SMS Panther cirkáló akkor volt Dzsibutiban, amikor Rozsesztvenszkij orosz admirális köteléke kötött ott ki, útban a csuzimai katasztrófa felé. Az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkáló 1898-ban Santiago de Cuba vizein járt, pont akkor, amikor ott az USA – Spanyol tengeri csata dült. Az amerikaiak majdnem tüzet nyitottak rá, mivel nagyon hasonlított a spanyol vezérhajóra, ráadásul nevük is hasonló volt. Tengerészeink tüzet oltanak Thesszalónikében, Japánban, Kínában, illetve rendre nyújtanak segítséget bajba jutott hajóknak a világtengereken. Görög vizeken az orosz aranykészlet javát is ők mentik ki egy elsüllyedt orosz teherhajóról.

Tehát, az aki belépett a flotta kötelékébe, igen csak világlátott emberré válhatott. Nem épp volt az Adria fogja. A hajótörténeteket kutatva, egy angol honlapon leltem rá arra, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia, illetve Ausztria – Magyarország hajói kilenc alkalommal hajózták körbe a Földet a XIX. században. Ebből egy kereskedelmi vitorlás volt, míg a többi nyolc utat hadihajók tették meg. A földkerülő hajók között volt egy kereskedelmi és hat hadihajó.

Elsőnek a **Splendido** kereskedelmi vitorlás brigg tette meg ezt az utat 1852-1859 között. Ugyan, nem hadihajó, de teljesítménye megsüvegelendő. Őt követte az **SMS Novara** gőzfregatt (1857-1859 között), majd az **SMS Donau** fregatt 1868-ban, és az **SMS Erzherzog Friedrich** 1874-1876-között. Az **SMS Fasana** gőzkorvett 1889-1890-ben és 1891-1893-ban hajózta körbe a Földet. Az **SMS Saida** gőzkorvett 1890-1891 és 1895-1897-es útjaival folytatta a sort. Az utolsó földkerülő hajónk az **SMS Donau III.** gőzfregatt volt 1900-1901-es útjával. Ezen utak hol kereskedelmi utak voltak, hol az állam által finanszírozott tudományos küldetések. A Föld megkerülésében egyaránt részt vett a kereskedelmi és a hadiflotta.

Miért járták a Monarchia hajói a világtengereket? Ennek két oka volt. Az egyik, hogy a birodalom nem hagyhatta magára azon állampolgárait, akik valami okból kifolyólag, távoli vidékekre disszidáltak, vagy egyéb ok miatt hoztak ott létre kolóniákat. Bár távol kerültek hazánktól, az Osztrák-Magyar Monarchia számon tartotta őket és szükség esetén kész volt részükre diplomáciai vagy épp fegyveres védelmet is nyújtani.

A másik ok mögött Ferenc Ferdinánd trónörökös állt, aki amúgy is flotta nagy mecénása volt. Ő a távolkeleti, illetve egzotikus utakban kereskedelmi lehetőséget látott. Így a hajók feladata volt a helyi piacok feltérképezése, és kereskedelmi szerződések nyélbeütése. E végett néha külön utazó kereskedőket is vittek magukkal.

A flotta egységei az újak során a Birodalmat képviselték. Parancsnokaikat, illetve gyakran a tiszteket is, államfők és uralkodók fogadták. Például 1902-ben az USA elnöke fogadta az SMS Szigetvár cirkáló parancsnokát Washingtonban a Fehér Házban.

A hajók útjai nem voltak veszélytelenek. Például 1896-ban a Salamon-szigeteki Teterén, az SMS Albatros ágyúaszád legénységének néhány felfedező kedvű tagját, a helyi kanibálok megették. A Monarchia cirkálói van, hogy akár egyfolytában három évig is a kínai és Japán vizeken cirkáltak. Ilyenkor gondoskodni kellett a hajó személyzetének cseréjéről. Ezt több módon oldották meg. Például egy cirkáló elhajózott Ceylon (Srí Lanka)-ba, ott találkozott a másik cirkálóval, majd komplett legénységet cseréltek. Máskor a csere legénység vonaton utazott Porth Arthur-ba, vagy Pekingbe és utána történik meg a legénység cseréje. Ha pedig csak kapitányt, vagy pár tengerészt cseréltek, arra is volt példa, hogy kereskedelmi hajón jutottak el a térségbe. A tisztek kiképzésére jó példa, hogy ha a távoli úton meghalt a hajó parancsnoka, a hajó vezetését simán átvette az elsőtiszt. Tehát, akár egy korvettkapitány is képes volt helyt állni a távoli vizeken mindaddig, míg megérkezik az új parancsnok.

Az évek során a flotta jelentős gyarapodáson ment keresztül. 1848-ban az osztrák flotta a következő nagyobb hajókkal rendelkezett: 0 fregattokkal, 5 korvetttel, 8 brigggel, 2 szkúnerrel és 3 gőzhajóval rendelkezett.

Wandererki ausztriai hajóhad, 1849-dik év végével az *Annuario Maritimo* szerint következő hajókból állott: 4 fregát (Bellona 52, Venus 48, Juno 48 álgúval és Novara épülőben); 6 korvett (Carolina, Diana, Minerva 24, Lipsia, Adria 20, — Titania 16 álgúval); 8 brigg (Britone, Assaro, Trieste, Pola, Oreste, Montecuccoli 18, — Pilade 17,— Fido 6 álgúval); 1 sóner (Dromedario 6 álgúval); 5 goelette (Elisabetta, Stinge, Tenici, Artemisia, Artina 10 álgúval); 16 gőzös (Curtatone, Custozza, Vulcano, Marianna, Achille 4. — Seemöre 2 álgúval, Mussagere, 4 lagúna-gőzös, 2 itt, 2 Velenczében); 56 tüzérsajka, 61 penich, 2 pium (Vezúv 6 álgú és 2 nyolcvanfontossal, Mongibello 6 álgúval); 2 lombarede, s 50 más apróbb hajó, összesen 214 hajó 517 álgúval.⁴

1858-ban már 1 sorhajó (Kaiser), 7 fregatt (4 vitorlás fregattot: Schwarzenberg, Ovyara, Bellonz, Venus; és 3 csavaros fregatt: Radetzky, Adria és Donau) 7 korvett (beleértve 5 vitorlás korvettet: Carolize, Diana, Minerva, Leipzig és Titania) 2 gálya (Archduke, Friedrich és Count Danube) és még egyéb hajók állnak a flotta rendelkezésére.⁵ Később ez a flotta még tovább fejlődött. A sajtóból kitűnik, hogy az osztrák – magyar hajóhad már az 1850-es években a Földközi-tenger mindkét medencéjében egyaránt jelen van. Tevékenysége messze nem csak az Adriára korlátozódott. Ezt a korszakot is érdemes volna alaposabban felkutatni.

1867-ben kiegyezés után létrejött a dualista állam, az eddigi „Császári-Királyi Haditengerészet” elnevezés helyett a „Császári és Királyi Haditengerészet” lépett életbe. A tengeri hadiflotta az elkövetkezendő években a világ összes tengeri eseményén jelen volt, számos tudományos eredményt ért el. 1868-ban az SMS „Donau” fregatt a későbbi állomáshajó, az „SMS Erzherzog Friedrich” kíséretében Kelet-Ázsiába ment. 1869-ben a Szezi-csatorna megnyitásán Ferenc József császár is részt vett, összekötve ezt az ünnepi alkalmat egy szentföldi utazással. A flotta parancsnoka Tegetthoff volt. 1872-74 között a Peyer-Weyprecht expedíció a „Tegetthoff” nevű

⁴ Pesti Napló, 1. évfolyam, 1850-05-04 / 47. szám

⁵ Die Presse, September 1858-09-04

hajóval sarkvidéki kutatóútra indult, melynek során felfedezték a Ferenc József földet. A jégtáblák közé fagyott „Tegetthoff”-ot a legénység elhagyta. Az expedíció résztvevői gyalog verkedtek vissza magukat. 1881-ben az „SMS Erzherzog Friedrich” korvett Hermann Czedik von Bründelsberg fregattkapitány parancsnoksága alatt október 12-én dél-amerikai, dél-afrikai és nyugat-indiai missziós útra indul. 1884 és 1886 között az osztrák hajók az egész világon jelen voltak: a „Helgoland” Nyugat-Afrikában, a „Frundsberg” Kelet-Afrikában és a Vörös-tengeren, az „Aurora” Brazíliában, a „Saida” Dél-Amerikából Dél-Afrikába hajózott, majd tovább Ausztrália felé, a „Nautilus” Kelet-Ázsiában járt, a „Donau” (nem azonos a földkerülő hajóval) Amerikában, az „Albatros” Dél-Amerikában, valamint Dél- és Nyugat-Afrikában. Az 1886-os január és augusztus között tartó krétai krízis alatt egy császári és királyi hajóraj is részt vesz a sziget blokádjában. („Radetzky” fregatt, „Kaiser Max” kazamatahajó, „Elisabeth” gőzös, „Kerka” ágyúhajó, „Lussin” torpedóhajó, „XV-XVI.” torpedóhajók). A hajóraj Baron Spaun sorhajókapitány parancsnoksága alatt áll. 1891, július 28-án Wilhelm Mörth korvettkapitány és legénysége a „Pola” gőzös fedélzetén keleti hosszúság 21°45,8' és északi szélesség 35°44,8'-nál megméri a Földközi-tenger legmélyebb (4.404 m) pontját, mely a mai napig a Pola-árok nevet viseli. 1901 a „Szigetvár” SMS Alois Prapotnik fregattkapitány vezetése alatt közép-amerikai és észak-európai missziós útra indul. Február 11-én Ausztria Kelet-Ázsiában birtokba veszi Tientsin vidéket. A 7,1 km²-es területnek 40.000 kínai lakója van.⁶

A Habsburgok a XVIII. sz-tól igyekeztek Ausztriának külbirtokokat szerezni, amihez nélkülözhetetlen volt a flotta. **Banquibazar** a Gangesz deltájában 1719-től volt rövid ideig Ausztria külbirtoka. A fullasztó klímájú, politikailag zavaros helyzetű Bengáliából rossz minőségű selymet és gyapotot vittek Európába, némi ópiummal kiegészítve a termékpalletát. Hogy azért ez nem volt kimondottan állami vállalkozás, azt az is jelzi, hogy a Habsburgok tiltották a pénzkivitelt, ezért az áruért a világ minden részéről összegyűjtögetett ezüsttel tudtak csak fizetni. De azért kicsiben volt itt minden, ami egy rendes gyarmaton nélkülözhetetlen: bennszülött szolgák, írkok és besúgók, a hajók rutinszerűen adták le az ajándékokat és kenőpénzt a helyi uraknak. A most Icsapur néven ismert város gyakorlatilag Kalkutta elővárosa.

Dél-Indiában **Cabelon** (Covelong) Madrász közelében az 1700-as években tartozott a Habsburg császárokhoz. Ausztria külbirtoka volt **Delagoa** és **Nicobar** is.⁷

1817.04.09-én Triesztből az Austria és az Augusta fregatt kísérte Brazíliába Habsburg Leopoldina főhercegnőt. Házassága révén a főhercegnő Brazília császárnéja lett.



Az Austria és az Augusta fregatt 1817-ben.

⁶ <https://hajomakett.hu/content/view/621/51/lang,hu/>

⁷ https://index.hu/tudomany/tortenelem/2014/11/03/ahol_majdnem_magyar_gyarmatok_lettek/

⁸ https://www.artmagazin.hu/articles/archivum/leopoldine_von_habsburg_hazassaga_es_a_braziliasi_expedicio_cikk

Jelen munkám első részében a földkerülő hajóit mutatom be. Munkám további részében a kutató és felfedező hajókat veszem szemügyre.

Mivel az anyag főleg cikkgyűjtemény, érződik rajta a korabeli nyelvezet és helyesírás, ami a mai olvasónak néha nehézkesnek, archaikusnak tűnhet. A Novara fregatt földkerülő útját hosszasan taglalja több cikk is, de úgy vélem, hogy az első tudatos osztrák – magyar földkerülő útnak így lehet méltó emléket állítani, anélkül, hogy az utat részletesen bemutató korabeli tanulmányt idézném.

Mint látjuk, a „Monarchia” hajói a XVIII. századtól kezdve, biztosan nem voltak az Adria foglyai. Kutatásom most viszont a XIX. –XX. századra korlátozódik.

A bemutatott útleírások pedig tükrözik a tengerészek küzdelmeit és az utazásokon fellelt érdekességeket.

Mivel több hajó még akkor épült, mikor jogilag még nem létezett az Osztrák-Magyar Monarchia, a teljesség kedvéért ezen hajók történetét azok vízrebocsátásától kezdve dolgozom fel.

Az SMS” rövidítés feloldása: Seiner Majestät Schiff („Öfelsége hajója”)



Magyar emlékmű a polai volt cs. és kir. Haditengerész-temetőben.