

TURCSÁNYI KÁROLY – HEGEDŰS ERNŐ – BÁN ATTILA<sup>1</sup>

A nagyhatalmak tengeri hadviselése az elöltöltő fegyverek  
korában (1648-1866)

II. rész

The naval warfare of the great powers in the age of  
muzzle-loading weapons (1648-1866)

Part 2

*A geostratégiai pozíció és a gazdasági potenciál hatása a  
haditengerészetre 1.*

#### Absztrakt

*A cikksorozat első része Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország, illetve a Habsburg Birodalom haditengerészetének haditechnikai eszközeit és szervezeteit mutatta be az elöltöltő ágyúval felszerelt sorhajók korszakában. A második és a harmadik rész ugyanezeknek az államoknak a geostratégiai pozícióját, a gyarmatosításban betöltött szerepét, illetve gazdasági potenciálját mutatja be ugyanebben a korszakban, különös tekintettel e tényezők haditengerészet fejlődésére gyakorolt hatására.*

*Kulcsszavak: haditengerészeti hadviselés, elöltöltő fegyver, sorhajó, geostratégia, gyarmatosítás, gazdaság*

#### Abstract

*The first part of the article series introduced the military-technical means and organizations of the naval forces of Great Britain, France, Russia and the Habsburg Empire in the era of ship of the line equipped with muzzle-loading cannons. The second and third parts present the geostrategic position of the the same*

---

<sup>1</sup> Dr. Turcsányi Károly: Nemzeti Közszolgálati Egyetem/National University of Public Service, E-mail: turcsanyi.karoly@uni-nke.hu, 0000-0002-0161-6718, Dr. Hegedűs Ernő: Honvédelmi Minisztérium/Ministry of Defence, E-mail: hegedus.erno@hm.gov.hu: 0000-0001-8457-5044, Bán Attila: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola, doktorandusz hallgató/National University of Public Service, Doctoral School of Military Engineering, PhD student, E-mail: ban.attila@hm.gov.hu, 0000-0002-8254-1139

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

*states, their role in the colonization and also their economic potential in the same period with particular reference to the effect of these factors on the development of the naval forces.*

*Keywords: naval warfare, muzzle-loading gun, ship of the line, geo-strategy, colonization, economy*

**„A gyarmatosítás megszüntette az emberiség egymástól való elzártságát, új lehetőséget teremtett az egyes földrajzi-geopolitikai régiók közötti kapcsolatok kialakulásához.”<sup>2</sup>**

## 3. A HADITENGERÉSZET FEJLESZTÉSE AZ ÁLLAMOK GEOSTRATÉGIAI POZÍCIÓJÁNAK ÉS GAZDASÁGI TELJESÍTŐKÉPESSÉGÉNEK FÜGGVÉNYÉBEN

### 3. 1. AZ ELTÉRŐ GEOSTRATÉGIAI POZÍCIÓK

#### 3.1.1. Nagy-Britannia geostratégiai jellemzői

**Nagy-Britannia tisztán tengeri geostratégiai háttérrel** rendelkező állam volt. „Stratégiai előnyét elsősorban **sziget jellege** biztosította. Több mint 3 000 km-es partvidékén **szinte egyetlen pont sincs, amely 110-150 km-nél messzebb fekszik a szárazföldi központoktól**, tehát úthálózata megkönnyítette a belső árucserét. Kedvező volt ... az a vonása is, hogy Írország, illetve az óceán felőli oldalát alig lehetett megközelíteni a természetes kikötők hiányai miatt, míg a nyugati/déli szakaszon páratlan gazdagságban fordultak elő öblök, torkolatok, **mélymerülésű hajók számára biztonságos fjordszerű bejáratok.**”<sup>3</sup> Így „Nagy-Britanniát **földrajzi helyzete** szinte predesztinálta arra, hogy a tengerek ura legyen. Azok a hatalmas jövedelmek, melyeket a gyarmati vállalkozásokkal lehetett megszerezni, természetüknél fogva egy olyan ország számára jártak előnnyel, amely az európai kontinens nyugati peremén helyezkedett el. ... A 18. századtól *a brit kereskedelem, a gyarmatok és a haditengerészet olyan egymásra ható kapcsolatrendszer alkotott, amelyek kölcsönös együttműködése biztosította Nagy-Britannia hosszú távú előnyös helyzetét.*”<sup>4</sup> **A nyersanyagot biztosító gyarmatok és az azokat felhasználó ipar közti összekötő**

<sup>2</sup> Rákóczi István: Tengerek tengelye. Mundus Magyar Egyetemi Kiadó, Budapest, 2006. 192. o.

<sup>3</sup> Bencze László: Az állóháború harcászati és hadászati előzményei HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Budapest, 2009. 81. o.

<sup>4</sup> Krámlí Mihály: A trefalgari csata kétszázadik évfordulójára. Hadtörténelmi Közlemények, 118. évf. 4. sz. 2005. december. 911. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

**láncszem a hajózás volt.** Ennek következtében Nagy-Britannia számára nem lehetőség, hanem létkérdés volt a tengeri kereskedelem folyamatosságának fegyveres biztosítása saját magterülete (bázisa) és gyarmatai (perifériája) között. Nagy-Britannia – a napóleoni háborúk korára – 120 000 fős kereskedelmi tengerészettel, emellett mintegy 20 000 hadlászhajóval is rendelkezett.

### 3.1.2. Franciaország geostratégiai jellemzői

A geostratégiai jellemzők szempontjából "Franciaország kettős: kontinentális és tengeri."<sup>5</sup> Az ország a rá jellemző fél-kontinentális *geostratégiai környezetben* – tekintettel a jelentős hosszúságú *szárazföldi határokra*, emellett az Atlanti-óceánra és Földközi-tengerre nyíló *partszakaszokra*, a számos hadikikötőre, a harcot tengeri hatalomként folytató brit ellenfélre, illetve a meglévő és tervezetten meghódítandó *gyarmatokra* – a haditengerészeti hadviselés területén is kénytelen volt jelentős fejlesztéseket véghezvinni. A tengeri ambíciók egyaránt fakadtak védelmi kényszerből és a – gyarmatosítás és távolsági kereskedelem lehetőségeit kutató gazdasági indítástokból. A tengerparti határszakaszok védelme mellett, jelentős gazdasági erővel bíró nagyhatalomként, terjeszkedési igénye is megjelent, *követelve a tengeri uralom bizonyos fokú megszerzését.*

Franciaország kereskedelmi és katonai hajózását a napóleoni háborúk során nagymértékben befolyásolta **az ország atlanti-óceáni és földközi-tengeri partszakaszainak eltérő geostratégiai értéke.** „2 500 km hosszú partvidékéből mintegy 600 km húzódott a Földközi-tenger, 900 km a Csatorna és 1 000 az óceán mellett, számos, délen 83, északon 101, nyugaton 216 természetes öböllel. Nagy-Britannia közelsége és a sekély, homokos tengerpart miatt Dunkerque, Calais, Le Havre, a nagyobb kikötők nem vállalhatták flottabázisok kiépítését. Brest, la Rochelle, Bordeaux, illetve délen Marseille és Toulon alkalmasabb volt hadihajók összevonására.”<sup>6</sup> Az ország alapvetően beltengeri hajózásának fő színtere *a földközi-tengeri partvonal.* Ez mindössze 350-400 tengeri mérföld hosszú, a teljes francia parthossz 20%-a. De ezen *a relatíve rövid partszakaszon több kikötő koncentrálódik, mint bárhol a Földközi-tenger térségében. E partvonal hajózási lehetőségeit bővíti Korzika szigete,* amelyet a franciák 1769-ben annektáltak. Az anyaországtól 169 km-re délre található sziget egyfajta ugródeszkát képez a francia haditengerészet számára a Földközi-tenger keleti régiója, továbbá Málta és Afrika északi partvidéke felé. A mintegy 1 300 km hosszú *atlanti-óceáni partvonal* elméletileg kedvező lehetőségeket nyitott ugyan a nyílt óceáni hajózás és a távolsági kereskedelem megvalósítása felé, a gyakorlatban azonban szélviszonyai miatt nem volt ideális a vitorlás hajók számára. Franciaország részéről folyamatos törekvés mutatkozott a *haditengerészet geostratégiai pozícióinak javítására.* Nem véletlenül képezte *Hollandia birtokba vétele* a francia és a brit politika legfonto-

<sup>5</sup> Csizmadia Sándor – Molnár Gusztáv – Pataki Gábor Zsolt: Geopolitikai szöveggyűjtemény, Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet, Budapest, 1999. 451. o.

<sup>6</sup> Bencze László: Az állóháború harcászati és hadászati előzményei. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest, 2009. 83. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

sabb ütközési pontját: e terület kikötői javították a napóleoni haditengerészet pozícióit Nagy-Britannia ellen. A haditengerészeti képességek növelése folyamán egyaránt sor került a *kikötők infrastruktúrájának fejlesztésére* és ehhez kötődően a belső-kontinentális hajózás és közlekedés feltételeinek javítására. „Antwerpen és Flushing kikötői... illetve a velencei kikötőberendezések” építése és korszerűsítése, továbbá a kikötővárosokhoz vezető „elsőrendű utak...(építése)... Antwerpen és Amsterdam.... Bordeaux és Bayone között” volt hivatva elősegíteni a haditengerészeti és a kereskedelmi tevékenységet, emellett megépítésre került számos csatorna, hogy „biztosítsa a vízi utat a holland kikötőktől a Földközi-tengerig.”<sup>7</sup> A francia flotta geostratégiai pozíciójának legnagyobb javulását a kontinens partjai mellett húzódó szorosok és szigetek elfoglalása jelentette volna, előbbiek szárazföldi úton, utóbbiak partraszálló műveletek útján. A napóleoni háborúk *újabb partszakaszok birtokbavételével járó győztes szárazföldi műveletei* lehetővé tették az ország számára, hogy a – britekhez képest – számbeli hátrányban lévő francia flottát *minél nagyobb számú kikötőből legyenek képesek bevetni, javítva az országnak a konkurens szigetországhoz viszonyítva kedvezőtlenebb tengeri geostratégiai pozícióján*. Az Atlanti-Óceán irányába azonban továbbra is a szigetország francia hajózást lezáró geostratégiai pozíciója maradt a meghatározó, ezért Franciaországnak tengeri geostratégiai pozíciója javítására elsősorban a Földközi-tenger térségében nyílt valós lehetősége.

### 3.1.3. Oroszország és a Habsburg Birodalom geostratégiai jellemzői

A tengerhajózási törekvéseiket jellemzően Európa északi vizein, illetve a Fekete-tengeren és Adrián zárt geostratégiai jellemzők (beltenger, az év egyes szakaszaiban jeges kikötő, stb.) mellett megvalósító **kontinentális hatalmak** – Oroszország illetve a Habsburg Birodalom<sup>8</sup> – *gazdasági fejlődését nagymértékben határozta meg az a tényező, hogy huzamosabb ideig nem voltak képesek kilépni a világtengerekre*. Ennek következtében kereskedelmi és hadiflottáik csak korlátozott – jellemzően partvédelmi és part menti közlekedést-szállítást megvalósító – hajózási tevékenységre szorítkoztak. A világtengerek uralmi játszmáiba és a (távolsági) világkereskedelemben így nem kapcsolódhattak be. Mindez visszahatott gazdasági fejlődésükre is és – tekintettel jelentős hosszúságú kontinentális határaikra, mint kényszerítő tényezőre – korlátozott erőforrásaik felhasználását szinte kizárólag a szárazföldi haderő fejlesztésének területére szűkítették. Ugyanakkor az esetenként jelentős kiterjedésű kontinentális országok települései közötti nagy távolságok és a szárazföldi közlekedés korlátozott lehetőségei együttesen arra ösztönözték ezen államok gazdaságát, hogy a tengerpart menti és a folyami – illetve ezek összevonásával a mindkét területen (partközelségben és folyókon) egyidejűleg zajló – kereskedelmi hajózási tevékenységet lehetőségeikhez mérten fejlesszék. A kontinentális államok hajóflottája emiatt kis vagy

<sup>7</sup> Feleki László: Napoleon Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1976. III. 552. o.

<sup>8</sup> E fogalom alatt a továbbiakban a dunai Habsburg Birodalmat, illetve a Habsburgok osztrák ágát értjük.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

közepes számú, kisméretű, part menti és folyamtorkolati, illetve folyami hajózásra egyaránt alkalmas hajókból került felállításra. Mindez alapjaiban határozta meg az orosz és az osztrák kereskedelmi és haditengerészeti flotta szerkezetét, az alkalmazott hajók típusmegoszlását.

## *Oroszország geostratégiai jellemzői*

**Oroszország** a 17. század végén a nyugat-európai országokkal folytatott kereskedelemhez csak egy kikötővel rendelkezett: a telente befagyó Arhangelszkkal, amely ráadásul a Fehér-tengernél, a nemzetközi kereskedelmi útvonalaktól távol feküdt. Ilyen feltételek között az orosz államnak feltétlen szüksége volt a Balti- és a Fekete-tengerhez vezető kijáratokra. 1669-ben az Azovi tengerre való kijutás ugyan lehetővé tette Oroszországnak a Fekete-tenger térségében a terjeszkedést, ám ez ugyancsak beltenger volt. Cholnoky Jenő földrajztudós így igyekezett bemutatni a kontinentális orosz birodalom geostratégiai helyzetét: „**Kikötői télen be vannak fagyva... A meleg tengeri kijárók megszerzésére ... a Fekete-tengerből törekedett az orosz hajózás kijutni közvetlenül a Földközi tengerre s ezért nem kímélt semmi eszközt, hogy a Boszporusz tengerszorosot, vagy általában a Balkánnak földközi-tengeri partvidékeiből valamit megszerezzen.**”<sup>9</sup> **Oroszország geostratégiai célja ilyen módon északon a Balti-tenger bezártságából való kitörés, még délen elsősorban a melegtengerekre való kijutás volt történelme folyamán.** E törekvése vezetett a tengeri és fél-kontinentális hatalmakkal (Nagy-Britannia, Franciaország) megvalósult rendszeres konfrontációra. „Európa Oroszország ellen csak akkor fordult, ha az orosz terjeszkedés... a Balkán-félsziget, az Európai beltengerek számító **Földközi-tenger** és az ennek eléréséhez szükséges **tengerszorosok megszerzésével** próbálkozott. Ekkor a brit, francia expedíciós hadseregek a krími háború során (1853–1856) a félszigeten partra szállva, **kihasználva az ipari forradalomból fakadó technikai fölényüket**, súlyos vereséget mértek a cári birodalomra, és megtörték terjeszkedésének lendületét. Kárpótlást Oroszország Keleten keresett magának, s felgyorsult a távol-kelet meghódítása, ami viszont a század végén Kínával, majd Japánnal szült háborúig fajuló súlyos konfliktusokat.”<sup>10</sup> Az orosz birodalom saját geostratégiai pozíciójának javítására vonatkozó törekvései az általunk vizsgált korszakban rendre elbuktak, a birodalom helyzete folyamatosan kontinentális maradt. Ugyanakkor a 17. századtól **Oroszországban** előtérbe került az olyan környező kontinentális területek meghódítása, ahonnan prémek, rozmáragyar, fémek, fa és egyéb eladható termékek kitermelése vált lehetségessé. *Az orosz szárazföldi gyarmatosítás eszköze szintén a vitorláshajó volt, még ha kisebb léptékben is.* „Oroszország, majd 1721-től hivatalos nevén **az Orosz Birodalom – a történelem egyik legrégebbi, és legnagyobb területet megszerző gyarmatosító hatalma, mai – a föld közel 1/7-ét kitevő szárazföldi**

<sup>9</sup> Cholnoky Jenő: Az orosz-japán háború, Vasárnapi Ujság, 1904. Február 14. 101-102. o.

<sup>10</sup> Bebesi György: Az orosz gyarmatosítás néhány elméleti kérdéséhez, és az orosz kolonizáció korai szakasza. In: Háda Béla-Ligeti Dávid -Majoros István-Maruzsa Zoltán-Merényi Krisztina (szerk.): Nemzetek és birodalmak. ELTE, Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2010. 34. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

**területének** mintegy 90%-a **300 év folyamatos terjeszkedés** eredménye. A fejletlen agrártechnológia által előállított javak, és az ezt meghaladó mértékben növekvő népesség közötti ellentmondást csak folyamatos kitelepülésekkel, újabb és újabb területek művelés alá vonásával lehetett áthidalni. A nagy gyarmatosítóként számon tartott hatalmak kivétel nélkül tengeri gyarmatosítók voltak... **Oroszország ellenben szárazföldön terjeszkedett**, de furcsa módon **a szárazföldi terjeszkedés nagyrészt szintén hajóval történt**, tekintettel ugyanis arra, hogy Oroszország útjainak jelentős része az év nagyobbik részében járhatatlan, így a **folyókon** lehajózva, a **tavakon** átkelve **hajókkal haladtak előre**, s ahol ez nem volt lehetséges, ott a kiemelt vízi járműveket görgőkre helyezték, átvontatták a következő alkalmas vízi úthoz, s úgy haladtak tovább... **a megszerzett területek legalább felét ilyen technikával közelítették meg**, s a hajók jó szolgálatot tettek az utánpótlás szállítása és a **kereskedelem** területén.”<sup>11</sup>

A dinamikus keleti terjeszkedés során a 17. század második felében Szibéria, Csukcsföld és Kamcsatka megszállása, illetve az Ohotszki-tenger partján létrehozott Ohotszk kikötője, illetve a szintén ebben az időszakban Kamcsatkán létrehozott Petropavlovszk jelentősen javította az Orosz Birodalom geostratégiai pozícióit. Dél felé is sikeresen terjeszkedtek, hiszen 1669-ben bevették Azov erődjét, majd 1722-től Perzsia felé haladtak tovább és bevették Derbentet és Bakut, emellett 1783-ban meghódították a mai Ukrajnát és a számos kikötő megépítésére lehetőséget adó Krimet, de megszállták a Kubánt, Grúziát, Kabarföldet, és Azerbajdzsánt is. Északon a Finn-öböl partján alapított új orosz főváros, Szentpétervár kikötője, illetve a meghódított Finnország, a mai Észtország, Lettország, Litvánia és Fehéroroszország javította geostratégiai pozíciójukat.<sup>12</sup> Nyugat felé egyfajta kontinentális terjeszkedés zajlott Lengyelország zömének bekebelezése és az akkori Moldávia egy részének, illetve Besszarábiának az elfoglalása során. A Balti-tengeren – a finn és a litván partszakaszok birtokba vételével – jelentősen javult az orosz geostratégiai pozíció, de a napóleoni háborúk előestéjén már orosz ellenőrzés alatt állt a Fekete-tenger partvidékének mintegy a fele is. Igaz ugyan, hogy a tengeri geostratégiai pozíció javulása – a messze eső Orosz Távol-kelet kivételével – csupán beltengereket érintett, ám a fejlődés mégis jelentős volt, nem beszélve az Orosz Birodalom kontinentális területének jelentős növekedéséről a 17. század második felétől a napóleoni háborúkig. Ugyanakkor *Alaszka egy részének megszerzése kivételével nem léteztek „tengerentúli” orosz gyarmatok.*

Az orosz-török háborúk sorát lezáró iasi-i béke 1791-ben Oroszországhoz csatolta a Fekete-tenger partvidékét a Déli-Bugtól a Dnyeszterig. A szerződésben III. Szelim szultán lemondott Grúziáról, és Ocsakov erődjéről. A Fekete-tenger egész északi partvidékének megszerzése erősítette Oroszország geostratégiai helyzetét, mivel új tengeri utakat nyitott meg előtte. A forradalmi, majd napóleoni Franciaországgal vívott háborúk szüneteiben Oroszország a Kaukázus déli lejtőig terjeszkedett Törökország rovására. A napóleoni

<sup>11</sup> Uo. 28. o.

<sup>12</sup> Adam Zamoyski: 1812 - Napóleon végzetes oroszországi hadjárata. Park Könyvkiadó, Budapest, 2008. 32. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

háborúkat követően, 1815 után a Visztulától Alaszkáig érő Oroszország Európa legerősebb *kontinentális* hatalmának számított. Ugyanakkor a vesztes krími háború alaposan lecsökkentette Oroszország, mint tengeri hatalom mozgásterét. Az orosz politika ezért 1860 után felújította a közép-ázsiai orosz expanziót, ugyanakkor – *a csendes-óceáni orosz jelenlét csökkenésének kényszerű elismeréseként – 1867-ben eladta Alaszkát az Egyesült Államoknak.*

## *A Habsburg Birodalom geostratégiai jellemzői*

A Keleti-Alpok, a Kárpátok és a Dinaridák vonulatai által körbevett **Kárpát-medence Európa legnagyobb hegységközi medence-együttese.** A Kárpáti hegyvonulat fiatal gyűrt hegységrendszer. A Kárpát-hegységrendszer a Déli-Kárpátok nyugati lábától, Orsovától indul, legnyugatibb pontja a Pozsony melletti Dévény. A hegységrendszer hossza mintegy 1600 km. A Kárpát-medence a Kárpátok kiemelkedésével és a belső területek besüllyedésével, majd a Pannon-tenger kiszáradása során alakult ki. A **Kárpát-medence, illetve tágabb értelemben véve a Pannon-medence** – a török 18. század eleji kiűzését követően – az egységes és stabil geopolitikai keret megteremtésének lehetőségét biztosította az immár magyar területekkel kibővült Habsburg Birodalomnak. (A Pannon-síkság kifejezést hozzávetőleg ugyanarra a területre használják, mint a Kárpát-medencét, azonban ez magában foglalja a Bécsi-medence, a Morva-medence, illetve a Közép-Szerbia sík vidékeit és a Zágrábi-medencét is, de nem tartozik hozzá Erdély, ami a Kárpát-medencének szerves részét képezi. Az általunk leírt osztrák-magyar államterület – mint egyfajta geostratégiai nagytér – területére ilyen módon a legtágabb keretet adó fogalomként alkalmazható Pannon-medence kifejezés lehet a leginkább alkalmas.) A zárt hegyláncokkal körülölelt *Pannon-medence elméletileg egy katonailag jól védhető területet képezett Európa délkeleti részén. Történelme során a térség rendszerint nem volt egységes sem gazdasági, sem politikai, sem pedig etnikai szempontból.* Ugyanakkor a *közlekedésföldrajz törvényszerűségei (szállítás gazdaságossága a sík vidéken és korlátai a hegyekben), valamint a védhetőség kedvező viszonyai csak egyetlen, a Pannon-medencét mint geostratégiai teret teljes mértékben kitöltő, gazdaságilag és politikailag homogén államalkulat megteremtése esetén mutatták volna meg egy autark nagytérség előnyeit* az itt élő népek számára. Az államszövetség vezető ereje a Pannon-medence legnyugatibb, gazdaságilag leginkább fejlett, leginkább iparosodott, ezért korszerű reguláris haderővel és (folyami) flottával elsőként rendelkező Ausztria volt a harmincéves háború lezárultát követően. „A centrális elhelyezkedésű Bécsi-medencéből viszonylag széles, jól járható kapu nyílt a Kárpát-medencébe (a kis-Kárpátok és a Lajta-hegység közötti Pozsonyi-kapu), a Cseh-medence belső területeire, főleg a Morva völgyén át kedvező természetes utak vezetnek ...



## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

Egyes tartományaival – Galíciával, Sziléziával, Bukovinánál és a Tengermellék keskeny vidékével – túlterjeszkedett természetes határain.”<sup>13</sup>

A Habsburg Birodalom „jellegét tekintve alapvetően szárazföldi hatalom, ám 2234 kilométer hosszú tengerparttal rendelkezett az Adriai-tenger keleti felén. E hosszan elnyúló, szigetek övezte partvidéken a tizenkilencedik század nyolcvanas éveiben 104 kikötője volt, amelyeken keresztül bekapcsolódhatott az akkori világ tengeri kereskedelmébe is.”<sup>14</sup> Ennek a tengerpartnak azonban volt egy hátrányos tulajdonsága – a folyami közlekedés szempontjából el volt szigetelve a Birodalom belső területeitől. „A teljes Adria-partnak ... egyáltalán nincs hajózható folyóval közlekedési kapcsolata ... mindössze a Neretva néhány km-es torkolati szakaszában úszhatnak fel Metkovicig apró hajók.”<sup>15</sup> Ezen a földrajzi jellemzőn csak a természetes tájat mesterségesen formáló emberi beavatkozás – hajózható csatornák építése – változtatható voltna.

A tengerpart csak fokozatosan vált a Habsburg Birodalom részévé. 1382-ben Velencével, mint tengeri hatalommal szemben az uralkodó III. Leopold herceg védelme alá helyezte Trieszt kikötővárost. Ausztria ekkor jutott először **tengeri kijáráshoz**, ám a tengerre vezető korridor ekkor még keskeny, a partszakasz pedig csekély kiterjedésű volt. Az 1400-as években Ausztria – keletre haladva az adriai tengerparton - fokozatosan bekebelezte Fiume (Rijeka) kikötőjét is, majd ezt követően a horvát-dalmát partvidék további szakaszait. A rastatti béke után egy időre Nápoly és Szardínia is Ausztria tulajdonába került.<sup>16</sup> 1776-ban meghozták az első rendeletet, amely Fiumét területileg az egyre növekvő mezőgazdasági kivitelű Magyarországhoz kapcsolta. 1797-ben a franciák elfoglalták Velencét és birtokba vették az ott állomásozó hajók nagy részét. A campoformiói békében azután Napóleon Ausztriának ajándékozta Velencét, amelyet azonban csak 1805-ig őrizhettek meg a Habsburgok a franciákkal szemben, mivel a harmadik koalíciós háborút lezáró pozsonyi béke a tengerparti területek – Velence, Isztria és Dalmácia - elvesztését eredményezte. Trieszt azonban az osztrákok fennhatósága alatt maradt, de végül az 1809-es schönbrunni béke eredményeként Ausztria teljesen kiszorult a tengerpartról. *Csak a napóleoni háborúk végén, 1814-ben vehette birtokba ismét Ausztria Velencét, ekkortól azonban évtizedekre stabilan birtokában is maradt.* Napóleon bukása után *Isztria és Dalmácia is ismét hosszú távon Ausztria tulajdonába került.* 1822. június 01-i rendeletével I. Ferenc császár visszaadta Magyarországnak Fiumét, amelyhez ezúttal terjedelmesebb magyar tengerpart is tartozott Buccari, (Bakar, Szádrév) Portoré (Kraljevica) és Novi (Novi Vinodolski) mellékkikötőkkel. 1823-1837 között kerültek sorra az első kikötői beruházások a magyar állam pénzén. Az 1840-es évektől az isztriai-félsziget partjainál kiépített Póla (Pula) lett a fő hadi-

<sup>13</sup> Nagy Miklós Mihály: Magyarország az első világháborúban Kárpátia Stúdió, Budapest, 2014. 16-17. o.

<sup>14</sup> Uo. 16. o.

<sup>15</sup> Erdősi Ferenc: Tengeri közlekedés és globális gazdasági kapcsolatok - A tengerhajózás fejletlenségének következményei Kelet-Európa világpiaci kapcsolataira Tér és Társadalom XXII. évf. 2008. évi 4. szám 21-42. o.

<sup>16</sup> Azonban 1735-ben Ausztria elveszítette a Nápolyi Királyságot.



# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

kikötő. A számos kikötővel rendelkező dalmáciai és velencei partszakaszt a *Dinári-hegységen áthaladó épített utak kötötték össze a Szávával, és ezen keresztül a Dunával, a Drávával, a Tiszával és a Marossal, ami megteremtette a folyami szállítás, illetve – kisebb szárazföldi útszakaszok beiktatásával – a folyamokról az Adriára való kijutás lehetőségét.*

A zárt egységet képező Pannon-medence egyetlen közvetlen vízi kijárat a tengerre a Duna volt. A 17-18. században a török területek kárára még rendkívül offenzív Habsburg Birodalom a görög-török háború (1821-1831) óta folyamatos területi defenzívában volt: Havasalföld megszállásával nem tudta biztosítani kijáratát a Fekete-tengerre (Duna-delta), és a vizsgált korszak végére elveszítette Lombardiát, Toscanát és Modénát (Solferino, 1859), majd Velencét (Königraetz, 1866) is.

## 3.2. A GAZDASÁGI POTENCIÁL HATÁSA A FLOTTAFEJLESZTÉSRE

### 3.2.1. Nagy-Britannia gazdasági jellemzői

A brit polgári forradalom lezárultát követően Nagy-Britannia jelentős eredményeket ért el a gyarmatosítás, a tengeri kereskedelem és az iparosodás területén, így **fokozatosan egyre nagyobb gazdasági előnyre tett szert a kontinentális államokkal szemben.** A 17. századtól – a haditengerészeti és a kereskedelmi flottának köszönhetően – mintegy két évszázad alatt, lépésről-lépésre alakult ki a brit gyarmatbirodalom, egyúttal kiterjedt méreteket öltött a **hajózásra épülő távolsági kereskedelem, ami elősegítette az iparosodást.**

Az 1600-ban létrejött Kelet-India Társaság dinamikus gyarmatosító és kereskedelmi tevékenysége, az 1651-ben kiadott első átfogó Hajózási Törvény, illetve az 1640-től zajló parlamentáris átalakulási folyamat és az abból fakadó társadalmi átalakulás olyan gazdasági háttérrel biztosított Nagy-Britanniának, amely lehetővé tette a tengeri hatalom fokozatos kiterjesztését.<sup>17</sup> A 18. század közepén Európában az övé volt már **Gibraltár** és **Minorca**, Nyugat-Indiában **Jamaica** és **Barbados**. A britek Jamaicát 1655-ben szerezték meg. A szigeten kialakított ültevényekről látták el a nemzetközi piacot cukorral. Jamaica cukortermelésének felfuttatását követően a britek minden más gyarmatosító nemzetnél több rabszolgát hurcoltak el Afrikából - 1740 és 1800 között évente átlagosan 60000 főt - és foglalkoztattak gyarmataik birtokain. „A 18. századra Nagy-Britanniáé voltak a legfontosabb gyarmatok Amerikában és Ázsiában. A gyarmatok telepesei jelentették a legnagyobb piacot, ők exportálták a nyersanyagokat az anyaország ipara számára. Mindezek a kedvező körülmények a kontinens egyetlen más országában sem voltak meg együtt.”<sup>18</sup>

Gazdasági szempontból India vált a legfontosabb gyarmattá. A brit seregek 1757 júliusában győzelmet arattak az indiai Plassey-nél, ami biztosította a teljes ellenőrzés megszerzésének lehetőségét a szubkontinensen. Ekkortól India vált Nagy-Britannia gyarmati bevé-

<sup>17</sup> Marjai Imre: Nagy hajóskönyv. Móra Kiadó, Budapest, 1981. 68. és 80. o.

<sup>18</sup> Az ipari forradalom kezdete Nagy-Britanniában <http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-ujkor-1492-1914/nepesedes-es-gazdasag-a-18-szazadi-europaban/az-ipari-forradalom-kezde-Nagy-Britanniaban>

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

teleinek fő forrásává. A brit gyarmatosítás során „a kereskedelem önmagában is jól jövedelmezett. Igaz, egye több katonát kellett felfegyverezni, hogy megvédjék állásaikat... a franciákkal szemben, de India hasznosnak ígérkezett.”<sup>19</sup>

1760-ban **Amerikában** 13 gyarmattal rendelkezett Nagy-Britannia: az új-Nagy-Britanniai gyarmatokkal (Massachusetts, Rhode Island, New Hampshire, Connecticut); a központi gyarmatok (Pennsylvania, New York, New Jersey, Delaware); a déli gyarmatok (Virginia, Maryland, North Carolina, South Carolina, Georgia). A hétéves háborúban megszerezte Kanadát is. Említésre érdemes brit gyarmat Új-Funland is.

A gyarmatokon gyorsan haladt előre a kolonizáció, az 1760-as években már mintegy 1 850 000 lakosa volt a brit gyarmatoknak (ebből mintegy 400 000 rabszolga.) Ugyan mindenütt jelen voltak francia vagy spanyol telepek is, de a britek ennek ellenére is képesek voltak tovább növelni gyarmati területeik számát. **Indiában** a britek 1639-ben bekebelezték Madrasz körzetét, 1650 körül övék lett Kalkutta, 1665-ben pedig Bombay. 1763 után fokozatosan megszerezték India leggazdagabb tartományát, Bengáliát is. *Tengerhajózásra épülő fejlett távolsági kereskedelmük segítségével nagy mennyiségű rizst, gyapotot, selymet, cukrot, salétromot és indigót, illetve elefántcsontot, fűszereket és ópiumot szállítottak Indiából a világ minden részére.* Indiában a 18. század végétől indiai munkások milliói dolgoztak a britek üzemeiben és ültetvényein. Az indiai brit kereskedőtelepek és manufaktúrák környéke idővel nagyvárossá duzzadt. Kalkutta 1750-re hatalmas várossá növekedett, 400 000 lakossal. Bombaynek ugyanekkor 60 000 lakosa volt. A britek jelentős nyereségre tettek szert az indiai kereskedelem kapcsán.

A *hétéves háború* (1756-1763) részeként kiobbant francia-brit gyarmati háború során az első évben a britek elveszítették Minorcát és Indiában Calcuttát. Azonban 1757-1760 között sorozatos győzelmeket arattak. A brit Kelet-indiai Társaság hadserege 1757-ben elfoglalta Calcuttát. 1761-ben vereséget mértek a franciákra Indiában. A másik hadszíntér **Kanada** volt, itt a britek 1759-ben elfoglalták Quebecet majd 1760-ban Montreal is elesett. Ugyanebben az évben Afrikában megszerezték Franciaországtól Szenegált. Ekkor a Fülöp-szigeteket is elfoglalták. A brit flotta megkezdte a hadműveleteket a Karib-tengeren a francia és a spanyol gyarmatok ellen. A spanyoloktól elfoglalták Havannát, a franciáktól Dominikát, Saint-Vincent, Grenada és Tobago szigeteit. A gyarmati hadszíntéren folyó hadműveleteket a párizsi békeszerződés zárta le 1763-ban. Ennek alapján Franciaország átadta a briteknek a kanadai területeket a Szt. Lőrinc folyó mentén, a Nagy-tavak környékét és a balparti Louisianát. A karibi szigetek körül Dominicát, Saint-Vincent, Tobago, Grenada szigeteit. Afrikában Szenegált és Indiában öt város kivételével az összes telepüket. Spanyolország átadta a briteknek Minorcát és Floridát. A hétéves háború gyarmati küzdelmei alapozták meg a brit hegemonia korát a napóleoni háborúig. Gyarmatbirodalmukhoz csatolták Ausztráliát és Új-Zélandot, továbbá Máltát is.

A *költséges hétéves háború alatt* – a franciákkal szemben a gyarmati küzdelmek területén elért sikerei ellenére – *Nagy-Britannia súlyosan eladósodott.* Hiába kívánta azonban

<sup>19</sup> Randé Jenő: A gépek forradalma Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest, 1976. 29. és 31. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

költségei csökkentése érdekében az amerikai telepeseket – az anyaországban működtetett adórendszer terheire hasonló mértékben – megadóztatni, azok szembe szálltak uralkodóikkal. 1773-ban megtagadták az adófizetést és a brit áruk behozatalát, majd 1774-ben létrehozták a gyarmatok együttműködését az ellenállás megszervezésére. Nagy-Britannia fegyveresen próbált rendet teremteni, így háború robbant ki az Egyesült Királyság és gyarmatai között (1775-1783). Franciaország 1778-ban belépett a háborúba. A franciák támogatták a fellázadt gyarmatokat, miközben harcokra került sor a brit és a francia haditengerészet között. A tizenhárom gyarmat Amerikai Egyesült Államok néven függetlenné vált, *a brit gyarmatbirodalom ezzel némiképp csökkent. Azonban az ekkorra kialakult tengeri kereskedelem – amely már döntően a britek kezében volt – jelentős bevételeket generált az ország számára.* Nagy-Britanniából és Európából tűzfegyvereket, vasárut, kelmét, alkoholt szállítottak Afrikába. A helyi törzsfők ott rabszolgákat adtak el a kereskedőknek, ezeket a Nyugat-indiai szigetek mezőgazdasági gyarmataira szállították. Az ottani trópusi ültetvényekről cukrot, gyapotot, rumot, dohányt, kakaót, indigót exportáltak Nyugat-Európába. Ázsiából selymet, porcelánt, fűszereket, teát szállítottak a brit kereskedelmi tengerészet hajói. A világ országainak többsége *Nagy-Britanniából szerezte be a gyapotszövetet, amely ekkorra háttérbe szorította a gyapjúszövetet.* A Nagy-Britanniába irányuló nyersgyapot-bevitel emelkedett, a brit gyapotfeldolgozó ipar nagymértékben fejlődött.

*A 18. század végén a nagyszámú brit gyarmat következtében dinamikus növekvő tengeri kereskedelem bevételei egyre jelentősebb haditengerészeti költségvetés felvállalását tették lehetővé, így „Nagy-Britannia 1812 és 1814 között...flottájára a franciáknál körülbelül ötször többet költött.”<sup>20</sup> A brit kormány a háború folyamán kezdetben 2,5-ször, a háború utolsó három évében 3-szor nagyobb katonai költségvetést volt képes felvállalni, mint a franciák. Ugyanakkor a katonai kiadások a francia költségvetés 6-8%-át emésztették fel, míg a brit költségvetésre csak fele ekkora terhet róttak (3-4%).<sup>21</sup>*

<sup>20</sup> MacGregor Knox: Tömegpolitika és nacionalizmus, mint hadügyi forradalom: a francia forradalom és ami utána következett. In: Veszprémy László (szerk.): A korai stratégiai gondolkodás. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2005. 187. o.

<sup>21</sup> Winfield, Rif British: Warships in the Age of Sail 1714–1792 Seaforth Publishing, 2007. 119. o.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

NAGY-BRITANNIA KATONAI KÖLTSÉGVETÉSE  
ÖSSZEVTETVE FRANCIAORSZÁGÉVAL (M. Font, 1805-1813)<sup>22</sup>

Év	Brit szövetségesek támogatása	Brit haditengerészet	Brit szárazföldi haderő	Brit költségvetés összesen	Francia katonai költségvetés	A kettő aránya
1805	3,3	15,0	22,6	40,9	16	2,56
1806	2,7	18,9	24,9	46,5	19,9	2,34
1807	3,9	17,4	24,9	46,2	17,1	2,7
1808	9,3	18,1	24,9	52,3	17,7	2,95
1809	8,4	19,6	24,9	52,9	17,9	2,95
1810	9,8	19	24,9	53,7	18,2	2,95
1811	14,2	19,8	41,1	75,1	24,4	3,1
1812	18,9	19,3	41,1	79,3	26,9	2,95
1813	27,2	20,1	41,1	88,6	29,8	2,97

8. sz. táblázat

A brit hajógyártás számára így nem jelentett problémát, hogy a sorhajók számát a háború során 113-ról 152-re növelje, miközben – a francia cirkáló hadviselés okozta károk elhárításának legkézenfekvőbb ellenszereként – megkétszerezte a fregattok számát is.<sup>23</sup> A brit **ipari forradalom** már a XVIII. század végén jelentős előnyt biztosított a szigetország hadiiparának. A más országokkal szembeni tekintélyes brit fölény részben abban nyilvánult meg, hogy a szigetország ipara – a jelentős szállító-kapacitást biztosító kereskedelmi flottára támaszkodva – nem küzdött nyersanyag-beszerezési nehézségekkel.

A gazdaság növekedését szolgálta az is, hogy **1757-1830 között Nagy-Britanniában egy modern, hajózható csatornahálózatot építettek ki.**<sup>24</sup> 1757-ben az első ilyen építmény a Mersey-csatorna volt, amely a St. Helenből Liverpoolba való *szénszállítást* könnyítette meg. „Nagy jelentősége volt a Worsley csatornának is, amit 1759-61 között építettek meg. A csatornahálózattal... a kiemelt városokat összekötötték a gyorsan fejlődő iparvidékekkel. Az első ilyen csatorna az 1777-ben átadott „Grand Truck Canal”, ami a Trent és a Mersey csatornája volt (149 km). **1791-94 között** felgyorsulnak a csatornaépítések: **40 csatorna épül ezen időszak alatt.** A 19. század első 15 évében – például 1805-ben Grand Junction Canal – közvetlen kapcsolatot teremtett Birmingham és London között.”<sup>25</sup> Az 1790-ben megépült Oxford Canal volt az első összekötő csatorna az ország északi és

<sup>22</sup> Napoleon, his army and enemies. British army.

[http://www.napolun.com/mirror/napoleonistyka.atspace.com/foreigners\\_British\\_army.htm](http://www.napolun.com/mirror/napoleonistyka.atspace.com/foreigners_British_army.htm)

<sup>23</sup> Bencze László: Az állóháború harcászati és hadászati előzményei. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest, 2009. 77. o.

<sup>24</sup> Derek Pratt: London's Canals. Shire Publications Ltd. Buckinghamshire, U.K. 2004.

<sup>25</sup> Uo.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

középső ipari vidékei, valamint a Temze között. Londonból hajón elérhetővé váltak olyan nagyvárosok is, mint Manchester, Leeds, Nottingham, Bristol és Coventry. A következő harminc évben további számos csatornát létesítettek és nagyszámú *csatornahajó* is épült. A csatornák belső falát képező vályúkat (béléstesteket) gyakran öntöttvasból készítették. Összességében „1750 és 1820 között *megnégyszereződött* Nagy-Britanniában a hajózható folyószakaszok és épített csatornák hossza. „**1830-ra 6 400 km-nyi csatorna épült Nagy-Britanniában.**”<sup>26</sup>

**A brit ipar megerősödése a hadi- és kereskedelmi flotta fejlesztésének minden addiginál dinamikusabb felfuttatását tette lehetővé**, ami – a gyarmatbirodalom kiépítésén és fenntartásán keresztül – tovább fokozta a gazdasági fejlődést. Nagy-Britannia történetét az egész 19. században az jellemezte, hogy „**túlsúlyba került a gyáripar, ami világvizonylatban biztosította gazdasági fölényét...** így állandó gazdasági föllendülés jellemezte gazdasági életét, amelynek *egyik forrása a hatalmas gyarmatbirodalom létrejötte*. Erre a két forrásra alapozva – ipari fölény és gazdag nyersanyagot rejtő gyarmatok – folytatta Nagy-Britannia kereskedelmét.”<sup>27</sup> Legértékesebb birtokai: India; Új-Zéland, Ausztrália és Kanada voltak. Az iparosodás és a kiterjedt tengeri kereskedelem közvetlenül befolyásolta a haderőszerzés menetét is. Viszonylag kis létszámú lakosságából a gyáripar és a kereskedelem – azon belül a kereskedelmi hajózás – jelentős létszámot vont el, így „az alig tizenhárommillió népesség *csak bajosán tudta biztosítani az utánpótlást a 80 000 fős reguláris hadsereg számára*, ám élénk ipara és kereskedelme elegendő pénzt hozott ahhoz, hogy bőkezűen megfizessék szövetségeseiket.”<sup>28</sup> Emellett a fejlett ipari háttér és a fejlett gazdasági potenciál lehetővé tette egy költséges, de *kis létszámú élőerővel is hatékonyan működtethető technikai haderőnem*, a **sorhajókból álló, teljes értékű haditengerészet** felállítását.

A győztes napóleoni háborúk után a brit ipar és kereskedelem hatalmas fellendülése ment végbe, amikor a szigetország ipari termékeinek kiválósága – egyéb okok mellett a tengeri nyersanyagbeszerzés és szállítás hatékonysága révén – szinte vetélytárs nélkül állt. A brit kapitalizmus a háborús évek konjunktúrája alatt a szigetország tőkésseinél felszaporodott hatalmas összegeket a kontinensen helyezte el. Nagy-Britannia tette lehetővé az európai államoknak nyújtott kölcsönökkel, hogy az iparosodás terén megmutatkozó lemaradásukat csökkentésük, bányáikat feltárják, gyáriparukat megszervezzék. Ebben a folyamatban Nagy-Britannia szerepe nem csupán a hitelező, hanem az áruszállító is, hiszen számos ipari termék (gőzgépek, szerszámgépek, stb.) területén úgyszólván monopóliumot élvezett. A kontinens gazdasági életében a brit magántőke szerepe a 19. század második felére fokozatosan döntővé vált. Az általunk vizsgált korszak végére – amikor Nagy-Britannia utolsó jelentősebb gazdasági-katonai vetélytársával, Oroszországgal is leszámolt

<sup>26</sup> Uo.

<sup>27</sup> Csató Tamás – Gunst Péter – Márkus László: Egyetemes történelmi kronológia I. Tankönyvkiadó, Budapest. 1981. 401. o.

<sup>28</sup> Keegan, John: A tengeri hadviselés története. Corvina Kiadó, Budapest, 1998. 23. o.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

a krími háború folyamán – gazdasági és katonai értelemben is a kor szuperhatalmává vált. „Minek köszönhette ... Nagy-Britannia vezető szerepét?... *A tengereken, az összes világotak korlátlan uralma alá kerültek...* Nagy-Britanniának 1850-ben 3.1 millió regisztrált tonnával kiegészítő kereskedelmi flottája van, Franciaországnak csak 0.8 millió.”<sup>29</sup> *A világgazdaságban betöltött szerepének egyik kulcseleme a kereskedelmi tengerészet szállító kapacitása volt.* „*A brit kereskedelmi és hadiflotta a 19. század közepén a világ hajóparkjának mintegy 40%-át képviselte. A brit össztermék 20-30%-a külföldön értékesítődött, így érthető az irdatlan méretű kereskedelmi flotta aránya.*”<sup>30</sup>

### 3.2.2. Franciaország gazdasági jellemzői

A fél-kontinentális francia nagyhatalom esetében a szárazföldi és a tengeri haderő egyidejű fenntartásának kényszere miatt jelentkező anyagi korlátok kihatottak a haditengerészeti fejlesztés alakulására. A brit költségvetés ötödével gazdálkodtak a napóleoni háborúk során. Ezzel – más országokhoz képest – nem álltak rosszul gazdaságilag. „Az egyetlen kormány által összefogott népek közül a franciák voltak ... a leggazdagabbak.”<sup>31</sup> Ugyanakkor azonban „a francia gazdaság ... a szárazföldi hadsereg mellett képtelen volt egy, a britekével azonos méretű haditengerészet fenntartására.”<sup>32</sup> Az ország mintegy 60 000 fős kereskedelmi tengerészetet tudhatott magáénak. Tengeri halászata pedig közel 20 000 hajót foglalkoztatott, mivel az állam kimondottan támogatta ezt a tevékenységet. Franciaországban a 17. század közepétől a francia forradalom koráig mintegy 250-300 ezer főt tartott el a tenger. (Ezzel szemben Nagy-Britanniában a 18. század végén már több mint kétszer ennyi, mintegy 600 ezer fő élt tengerészeti tevékenységből.) A jelentősebb gyarmati kikötők (Bordeaux, Nantes, Marseille, Le Havre) népessége a 18. század folyamán mintegy kétszeresére növekedett.

Bizonyos mennyiségű gyarmattal Franciaország is rendelkezett. A francia gyarmatosítás kibontakozásának korszaka a 17. század volt. A gyarmati politika bázisát – köztük jelentős flottafejlesztési beruházásokat – Jean-Baptiste Colbert pénzügyminiszter alakította ki. Colbert 1668-tól tengerészeti miniszter (is) volt. „XIV. Lajos főtanácsosa és minisztere a gyarmatoknak fontos szerepet szánt az ország gazdaságában. Felállított egy merkantilizmusra épülő gazdasági elméletet, aminek a lényege az volt, hogy... az exportot minél jobban növelni, az importot pedig csökkenteni kell, vagyis minél nagyobb egy gyarmatbirodalom, annál nagyobb profitja keletkezik az anyaországnak. A gyarmatok ugyanis olcsó alapanyagot és biztos piacot jelentettek, hiszen azok kizárólag csak a gyarmatosító országgal kereskedhettek. Ezt nevezik kolbertista rendszernek, ami a későbbi gyarmati

<sup>29</sup> Balla Antal: A legújabb kor gazdaságtörténete Kir. Magy. Egyetemi Nyomda [http://mtdportal.extra.hu/books/balla\\_antal\\_a\\_legujabb\\_kor\\_gazdasagtortenete.pdf](http://mtdportal.extra.hu/books/balla_antal_a_legujabb_kor_gazdasagtortenete.pdf) 32. és 118. o.

<sup>30</sup> Gazdaságtörténet a XVIII. századtól napjainkig <http://www.doksi.hu>

<sup>31</sup> R. R. Palmer: Nagy Frigyes, Guibert, Bülow: a dinasztikus háborútól a nemzeti háborúig. In: Veszprémy László (szerk.): A korai stratégiai gondolkodás. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2005. 169. o.

<sup>32</sup> Kramli Mihály: A trafalgari csata kétszázadik évfordulójára. Hadtörténeti Közlemények, 118. évf. 4. sz. 2005. december. 914. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

egyezmény alapját képezte.<sup>33</sup> Colbert Indiában és Kanadában a francia gyarmatosítás kiterjesztésére törekedett. Ennek elősegítésére támogatta a Francia Nyugat-indiai Társaság és a Francia Kelet-indiai Társaság létrehozását és fejlesztését. A Nyugat-indiai Társaság foglalkozott az amerikai gyarmatok (Új-Franciaország, a Kis-Antillák és Guyana) megművelésével és betelepítésével, valamint az Atlanti-óceánon folyó kereskedelemmel. Az afrikai partokon telepeket hoztak létre, hogy onnan rabszolgákat vigyenek az Antillákon lévő ültetvényekre. 1659-ben a Szenegál folyó torkolatánál alapítottak gyarmatot, ami aztán virágzó rabszolgapiaccá vált. Elefántcsontpartról rabszolgákat, illetve elefántcsontot és gumit szállítottak Európába. A Kelet-indiai Társaság az indiai-óceáni kereskedelmi létesítmények és Franciaország közötti kapcsolattartással volt megbízva. 1664-ben a társaság Madagaszkáron rendezte be székhelyét. 1670-ben megalapították az első indiai kereskedelmi telepüket, Pondichéryt, ahol textilfestő manufaktúrát létesítettek. A társaságok működése 10 év után megszűnt és az általuk felügyelt területek királyi gyarmatokká váltak. Colbert bábáskodott a Levantei Társaság, az Északi Társaság újjáélesztésénél és a Szenegál Társaság létrehozásánál is.

A francia gyarmati terjeszkedés során a *közép-amerikai szigetvilágban* 1625-ben birtokba vették Saint-Christophe szigetét, majd partra szálltak Saint-Dominguen (Haiti) is. Indigó és cukornádültetvények létesítését követően 1685-ben létesítettek itt cukorgyárat. 1713 és 1787 között 30 000 ember vándorolt be a szigetre Bordeaux-ból. Ezt 100 000 néger rabszolga munkaejege egészítette ki. 1790-ben a sziget a cukor-, kávé- és indigó-termesztés profitjából a leggazdagabb újvilági francia gyarmat lett. A franciák 1635-ben Martinique, majd Guadeloupe szigetét is birtokba vették. Utóbbi szigeten kezdték természeteni a *cukornádat*, a korszak legfontosabb ipari növényét. Néhány évtizeddel később Guadeloupe és Martinique lakossága már szigetenként 10 000 fehér lakost és 20 000 rabszolgát tett ki. Gyarmatokat létesítettek a térségben továbbá Dominikán, Sainte-Lucie-n, Saint-Barthélémy-n, Saints-en, Désirade-on, Sainte-Croix-n és Saint-Martin-on. Emellett 1642-ben a társaság megszerezte Grenade, Tobago és Marie-Galante szigetét is. Három év alatt 7 000 telepes érkezett a szigetekre. Guyanán 1611-től létesítettek ültetvényeket. *Dél-Amerikában* a Cayenne-szigetet szerezték meg a francia hajósok. *Kanada* gyarmatosítása a 17. század elejétől vált valóra. Ezen a gyarmaton – amelynek a prém, a bőr és a gabona mellett a hal volt a legfontosabb terméke – a 18. század közepén már mintegy 70 000 francia telepes élt. A népesség növekedése ekkor már lehetővé tette a *jelentősebb gabonatermelés* elterjedését, ezért rendszeressé válhatott a gabonaexport. A későbbi gyarmatosítások során területeket szereztek a Hudson-öböl térségében, megszerezték Új-Foundland szigetét és Louisianát (1682) is, amely a század közepétől jelentős mennyiségű indigót, rizst, kukoricát, húst és fát állított elő. Az *afrikai* rabszolga-kereskedelem központjává építették ki az 1677-ben elfoglalt Gorée-szigetet. De alapítottak francia gyarmatot az *Indiai-óceán szigetein* is. Már a 17. század közepén sikeres volt a Madagaszkárral szom-

<sup>33</sup> Király Dénes: A francia gyarmatbirodalom és a Frankofónia Nemzetközi Szervezetének bemutatása, térképi ábrázolása ELTE TTK, Budapest, 2012. 14. o.



# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

szédos két kis sziget – Réunion és Mauritius – meghódítása. Ezeket kávétermesztettek. 1715-ben Mauritiuson (Ile de France) megalapították Port-Louis városát. Hatalmas tengeri bázist alakítottak ki itt, emellett hajógyárat és erődtírnnyeket építettek. 1744-ben került sor a Séchellesszigetek elfoglalására. A kontinensen a bengáliai Csandranagar lett a francia indiai kereskedelem egyik legfontosabb központja (Puduccséri, Mahé, Kárikál és Janaon mellett). **Franciaország tehát a 17-18. században a világ minden táján rendelkezett gyarmatokkal, amelyek területe – a jelentős francia gyarmatvesztéssel járó hétéves háborúig – elérte a brit gyarmatokét.**

A gyarmatbirodalmak *gazdasági fellendülése azonban a 18. században következett be igazán. A francia gyarmati kereskedelem a brit mellett ekkor a 18. század közepén a második legjelentősebb volt a világon. Mintegy tízszeres bővülése zajlott le 1716-1787 között.* A 18. század ugyanis a korai gyarmati kapitalizmus virágkora volt, amely az ültetvényes gazdálkodásra és termékeinek kereskedelmére épült. Ültetvényes gyarmataik – az Antillák, Réunion és Mauritius, illetve Guyana – *a brit gyarmatok mellett a korabeli világ legnagyobb kereskedelmi hasznát hozták.* 1713-ban Franciaország külkereskedelmének 18%-át a gyarmatokkal folytatta.<sup>34</sup> 1715-ben a só- és a gyapotkerkedelem, illetve a fűszerek és egyéb termékek behozatala következtében az import mintegy 7%-a származott Indiából. Jövedelmező tevékenységet jelentett a kanadai és louisianai prém- és gabonakereskedelem, továbbá az Új-Foundland térségében folytatott halászat is. Franciaország gyarmatárui-  
nak csupán mintegy 30%-át fogyasztotta el, **70%-a azonban további hasznot hajtva nagyrészt Európában talált vevőkre. 1774-re a gyarmatokról származó termékek már az ország külkereskedelmének több mint 50%-át tették ki.**<sup>35</sup>

A kereskedelmi hajózás lehetőségeinek, gazdasági szerepének bővülését segítették elő a *hajózható csatornák.* Az első hajózható zsilipes csatornát még 1642-ben nyitották meg. A Briare-csatorna építési munkálataival a Loire-t és a Szajnát kötötték össze egy 43 km hosszú szakaszon, 40, a szintkülönbséget leküzdő zsilipkamra segítségével. Ezt a Canal du Midi megépítse követte 1671 és 1685 között. A csatorna hossza 240 km, 99 zsilipkamrája van. A létesítmény a Toulouse és a Garonne folyót, ezzel pedig végeredményében a Földközi-tengert köti össze az Atlanti-óceánnal. „A Canal du Midi megépítése *hatalmasat lendített a francia tengeri kereskedelmén.*”<sup>36</sup> A gyarmatok adta lehetőségek kiaknázása érdekében *a 18. század elejére jelentékeny méretű kereskedelmi flottát állítottak fel.* A kereskedelem különösen a tengeri kikötővárosokban virágzott, Bordeaux, Nantes, La Rochelle főleg *a Cukor-szigetekkel, az Antillákkal, Santo-Domingóval* folytatott kereskedelem lebonyolításában volt érdekelt, amely jelentős hasznot hozott. Cukrot, kávé, indigót, gyapotot hoztak onnan.<sup>37</sup> A francia ipari export mintegy 30%-át a gyarmatok vették fel.

<sup>34</sup> Király Dénes: A francia gyarmatbirodalom és a Frankofónia Nemzetközi Szervezetének bemutatása, térképi ábrázolása ELTE TTK, Budapest, 2012. 18. o.

<sup>35</sup> Uo. 19. o.

<sup>36</sup> Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973. 153. o.

<sup>37</sup> Albert Soboul: A francia forradalom története 1789-1799. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1974. 35-36. o.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

A jelentékeny gyarmati bevételek ellenére a francia flotta költségvetése fokozatosan csökkent, ereje hanyatlott. A hétéves háború (1756-1763) idején a britek és a franciák között zajló gyarmati vetélkedés erőviszonyai jelentősen eltolódtak a britek javára. Franciaország a gyarmatokért folytatott haditengerészeti vetélkedésben e háború során maradt alul először Nagy-Britanniával szemben. A háborút lezáró béke értelmében, öt kereskedelmi központját kivéve, Franciaország az összes indiai területét elveszítette, emellett összes észak-amerikai területe – Saint-Pierre és Miquelon szigetét kivéve – szintén brit birtokba került. Gyarmati területeinek csökkenése ellenére *Franciaország az 1770-1780-as évekre átmenetileg a legjelentősebbé vált a gyarmatárak termelői és forgalmazói között. Több cukrot, kakaót és indigót állítottak elő, mint a brit gyarmatok. Ez különösen nagy konkurenciát jelentett Nagy-Britanniának és okot szolgáltatott egy Franciaország elleni háborúra.* „A francia-brit háborúnak természetesen elsősorban gazdasági természetű okai voltak.”<sup>38</sup> Franciaország számára *gazdasági létkérdés volt legalább a részleges uralom fenntartása a világtengereken. Ezért a 18. század folyamán jelentősen növelték a haditengerészetre fordított összeget: amíg a század elején 30 millió livre-t juttattak a haditengerészetnek, addig 1780-ra ez az összeg több mint a hatszorosára, 200 millió livre-re emelkedett.*<sup>39</sup> A jelentős erőfeszítések ellenére Franciaország – habár gazdasági értelemben jelentős veszténivalója volt gyarmatai elvesztése esetén – *nem volt képes hosszú távon a britekkel összemérhető létszámú és erejű flotta fenntartására, már aligha volt esélye legyőzni a briteket a haditengerészeti területén kialakuló fegyverkezési versenyben.* A francia gyarmati rendszer virágzásának azonban mégsem elsősorban a brit flottával vívott küzdelmek, hanem egy belső tényező: a francia forradalom vetett véget. **A forradalom** politikusai nemcsak a **haditengerészetet tették tönkre** politikai támadásaikkal, de **1794-ben ideológiai megfontolásokból eltörölték a rabszolgaságot is.** Ez a döntés mély válságba sodorta a francia gyarmati gazdálkodást. Napóleon visszaállította ugyan a rabszolgaságot, de ekkor már – a britekkel vívott háborúk idején - **a brit tengeri blokádnál zilálta szét a francia gyarmati kereskedelmet.** „A külkereskedelem gúzsba volt kötve, 1797-ben az óceánjáró kereskedelmi flottának már csak tizedannyi hajója volt, mint 1789-ben. Az export a területi annexiók ellenére körülbelül csak feleakkora volt, mint 1789-ben... Martinique, Saint-Lucie és Tobago elveszett. A francia gyarmati kereskedelem tönkrement, a kereskedelmi hajózást a brit blokádnak lényegében megszüntette, a francia hadiflotta pedig tehetetlen volt.”<sup>40</sup> Ugyanakkor az ország belső fejlődése felgyorsult, mivel „az 1789-es francia forradalom a kereskedelemnek szinte szárnyakat adott... 1797-ben alkalmaztak először gőzgépet az iparban ... de a kocsz használatát vasolvasztásra csak 1800-ban

<sup>38</sup> Uo. 510., 512-513. o.

<sup>39</sup> Kennedy, Paul: A nagyhatalmak tündöklése és bukása Akadémiai Könyvkiadó, Budapest, 1992. 114. o.

<sup>40</sup> Feleki László: Napóleon Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1976. II. k. 510., 512-513. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

vezették be ... Az ancien regime alatt csak négy fegyvergyára volt egész Franciaországnak, ezeknek a száma most megkétszereződött.”<sup>41</sup>

Napóleon próbált új gyarmatokat szerezni, illetve tenni gyarmataik elvesztése ellen: 38 000 fős egyiptomi expedíciója azonban 1798-ban kudarcba fulladt, a Santo-Domingo gyarmat megsegítésére 1802-ben küldött 35 000 fős vállalkozás szintén eredménytelen maradt.<sup>42</sup> Azonban a napóleoni hadjáratok sikerének eredményeképpen, a szárazföldi hódítások következtében, Franciaország és a hatalma alá vont területek *már egy európai birodalom gazdasági erejét vehették latba a szárazföldi és a tengeri haderő szervezésekor*. Ám ez még mindig nem volt összevethető a britek flottafejlesztésre mozgósított erőforrásaival. Ennek kompenzálására *módosították haditengerészeti stratégiájukat* és a védettséget a sebesség érdekében feláldozó, **gyors sorhajók**, illetve **nagyszámú fregatt és korvett** alkalmazásával **korlátozott célok megvalósítására alkalmas, de gyorsan megépíthető flottát** fejlesztettek ki. A korábban prosperáló tengeri kereskedelem csökkenését azonban végül betetőzte a döntő trafalgari vereség. Ez az 1805-ös kudarc lényegében megfosztotta a franciákat az aktív jelenléttől a világtengereken, ami azonnali és jelentős hatással volt a francia tengeri kereskedelemre és a gazdaságra. Trafalgart követően, 1806 és 1814 között, a külföldre irányuló francia kereskedelem 933 millió frankról 585 millióra süllyedt, miközben a brit kereskedelem 68 millió fontról 79 millió fontra emelkedett. **1810-re Nagy-Britannia a maradék francia gyarmatok jó részét is elfoglalta**, amit a 9 000 fős francia gyarmati hadsereg – hajókon érkező utánpótlás és erősítések hiányában – nem tudott meggátolni. Az 1814-es békében csak Guyanát, Martinique-ot, Guadeloupe-t, Szeneagált, Réunion Bourbonnt és indiai telepeit kapta vissza az ország.

**A hosszú távú tengeri kereskedelem problémái és a gyarmatok elvesztése ellenére Franciaország gazdasága Trafalgar után is fejlődött**, iparosodása – a kelet-európai kontinentális országokhoz képest - jelentékenynek volt mondható. „A 19. század első évtizedét – a konzulátus és a császárság időszakát – a francia gazdaság csaknem valamennyi ágának fellendülése jellemezte. *Különösen nagy eredményeket könyvelhetett el az ipar... a nehéziparban jelentős fejlődés mutatkozott: 1790-től 1810-ig a nyersvastermelés több mint kétszeresére emelkedett.*”<sup>43</sup> A korszak ipari fellendülését legjobban a kőszénfogyasztás növekedése jellemzi, amely 1794-1812 között több mint a háromszorosára nőtt. A lyoni selyemipar a forradalom előtt tizenkétezer szövőszéket foglalkoztatott, ami a forradalom kártékony éveiben alig érte el a négyezret. Az 1810-ben feltalált Jaquard-szövőgép forradalmasította a szövőipart és Napóleon uralkodásának vége felé a szövőszékek száma már tizenötezer volt. A lyoni selyem piacra talált Olaszországban és Németországban, sőt az Egyesült Államokban is. *Továbbra is szükség volt tehát tengeri kereskedelemre.*

<sup>41</sup> Balla Antal: A legújabb kor gazdaságtörténete Kir. Magy. Egyetemi Nyomda <http://mtdportal.extra.hu/books/balla-antal-a-legujabb-ko-gazdasagtortenete.pdf>. 39., 80. és 88. o.

<sup>42</sup> Manfred, A.Z.: Napóleon. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1982. 290. o.

<sup>43</sup> Uo. 362. o.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

A vesztes napóleoni háborúkat és a gyarmatok elvesztését követően egy *kisebb méretű, egyúttal korlátozott stratégiai célkitűzésekkel létrehozott francia haditengerészet* felállítása azonban lehetséges – sőt, *gazdasági szempontból szükséges* – volt. Törökországban és Afrikában ugyanis - a francia politikai befolyással együtt – fokozatosan a francia ipar és kereskedelem jelenléte vált uralkodóvá. Afrikában főként Algériában bontakozott ki 1830-tól a francia gyarmatosítás. *Algéria elfoglalása 1830-1847 közt zajlott.* Tuniszban francia protektorátus jött létre. Emellett az országnak további kisebb gyarmatai is voltak Afrikában, mint Dakar és Szenegál, de jelen voltak Elefántcsontparton és Beninben is. Így **a Földközi-tengeri hatalom elsőrendű kérdéssé vált a francia gazdaság számára.** Már jóval korábban egyes kikötővárosok, mint „Marseille főleg a levantei kereskedelemre specializálódtak, amelyben *Franciaország foglalta el a vezető helyet.*”<sup>44</sup> Mindez egy főként a Földközi-tenger térségének birtoklása érdekében megfogalmazott haditengerészeti stratégia kidolgozásának szükségességét erősítette a 19. század második felében. A napóleoni háborúkat követő egy évtizeddel a francia haditengerészet ismét jelentékeny tényezőként jelent meg Törökország és Egyiptom partjainál, illetve később, a krími háború alatt a Fekete-tengeren. Végül – a Földközi-tengeri haditengerészeti jelenlétre támaszkodva – tekintélyes mennyiségű gyarmatra tett szert északnyugat-Afrikában és versengett a britekkel a Szíria és Egyiptom feletti uralomért. *Az 1853-1855 közti krími háború egyik vitathatatlan nyertese Franciaország volt.* Szenegált 1854-1858 között gyarmatosították. A háború Franciaországot ismét a kontinentális Európa élére helyezte. Komoly nemzetközi tekintélyre tettek szert az 1859-es francia-osztrák háborúban elért győzelemmel is, megerősítve pozíciójukat a Földközi-tengeren. *Franciaország ekkortól ismét távolabbi gyarmatok megszerzésére tehetett kísérletet,* így Indokína gyarmatosításának megkezdésére 1858-1863 között került sor, Annamot 1858-1859 között foglalták el, míg Kambodzsát 1863-ban hódították meg. De eljutottak a csendes-óceáni térségbe is, ahol 1860-ban megalapították Új-Kaledóniát. A széles körű gyarmatosítást a gazdaság dinamikus fejlődése és az iparosodás kibontakozása követte: 1848-ban mintegy 5000 gőzgép üzemelt a francia gazdaságban, de öt évvel később már 8000, míg 1865-re ez a szám már megközelítőleg 32000-re volt tehető.<sup>45</sup>

## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Adam Zamoyski: 1812 - Napóleon vezéres oroszországi hadjárata. Park Könyvkiadó, Budapest, 2008.
2. Albert Soboul: A francia forradalom története 1789-1799. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1974. 35-36. o.

<sup>44</sup> Albert Soboul: A francia forradalom története 1789-1799. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1974. 35-36. o.

<sup>45</sup> Csató Tamás – Gunst Péter – Márkus László: Egyetemes történelmi kronológia I. Tankönyvkiadó, Budapest. 1981. 395. és 399. o.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

3. Az ipari forradalom kezdete Nagy-Britanniában  
<http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-ujkor-1492-1914/nepesedes-es-gazdasag-a-18-szazadi-europaban/az-ipari-forradalom-kezdete-Nagy-Britanniaban>
4. Balla Antal: A legújabb kor gazdaságtörténete Kir. Magy. Egyetemi Nyomda  
[http://mtdportal.extra.hu/books/balla\\_antal\\_a\\_legujabb\\_kor\\_gazdasagtortenete.pdf](http://mtdportal.extra.hu/books/balla_antal_a_legujabb_kor_gazdasagtortenete.pdf). 39., 80. és 88. o.
5. Bebesi György: Az orosz gyarmatosítás néhány elméleti kérdéséhez, és az orosz kolonizáció korai szakasza. In: Háda Béla-Ligeti Dávid -Majoros István-Maruzsa Zoltán-Merényi Krisztina (szerk.): Nemzetek és birodalmak. ELTE, Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2010.
6. Bencze László: Az állóháború harcászati és hadászati előzményei. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest, 2009.
7. Cholnoky Jenő: Az orosz-japán háború, Vasárnapi Ujság, 1904. Február 14. 101-102. o.
8. Csató Tamás – Gunst Péter – Márkus László: Egyetemes történelmi kronológia I. Tankönyvkiadó, Budapest. 1981.
9. Csizmadia Sándor – Molnár Gusztáv – Pataki Gábor Zsolt: Geopolitikai szöveggyűjtemény, Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet, Budapest, 1999.
10. Derek Pratt: London's Canals. Shire Publications Ltd. Buckinghamshire, U.K. 2004.
11. Erdősi Ferenc: Tengeri közlekedés és globális gazdasági kapcsolatok - A tengerhajózás fejlettségének következményei Kelet-Európa világiapi kapcsolataira Tér és Társadalom XXII. évf. 2008. évi 4. szám.
12. Feleki László: Napóleon Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1976. II. és III. k.
13. Gazdaságtörténet a XVIII. századtól napjainkig <http://www.doksi.hu>
14. Keegan, John: A tengeri hadviselés története. Corvina Kiadó, Budapest, 1998.
15. Kennedy, Paul: A nagyhatalmak tündöklése és bukása Akadémiai Könyvkiadó, Budapest, 1992. 114. o.
16. Király Dénes: A francia gyarmatbirodalom és a Frankofónia Nemzetközi Szervezetének bemutatása, térképi ábrázolása ELTE TTK, Budapest, 2012. 14. o.
17. Krámlí Mihály: A trafilgari csata kétszázadik évfordulójára. Hadtörténeti Közlemények, 118. évf. 4. sz. 2005. december
18. MacGregor, Knox: Tömegpolitika és nacionalizmus mint hadügyi forradalom: a francia forradalom és ami utána következett. In: Veszprémy László (szerk.): A korai stratégiai gondolkodás. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2005.
19. Manfred, A. Z.: Napóleon. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1982. 290. o.
20. Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973. 153. o.
21. Marjai Imre: Nagy hajóskönyv. Móra Kiadó, Budapest, 1981.
22. Nagy Miklós Mihály: Magyarország az első világháborúban Kárpátia Stúdió, Budapest, 2014.
23. Napoleon, his army and enemies. British army.  
[http://www.napolun.com/mirror/napoleonistyka.atspace.com/foreigners\\_British\\_army.htm](http://www.napolun.com/mirror/napoleonistyka.atspace.com/foreigners_British_army.htm)

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

24. R. R. Palmer: Nagy Frigyes, Guibert, Bülow: a dinasztikus háborútól a nemzeti háborúig. In: Veszprémy László (szerk.): A korai stratégiai gondolkodás. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2005. 169. o.
25. Rákóczi István: Tengerek tengelye. Mundus Magyar Egyetemi Kiadó, Budapest, 2006.
26. Randé Jenő: A gépek forradalma Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest, 1976.
27. Winfield, Rif British: Warships in the Age of Sail 1714–1792 Seaforth Publishing, 2007.