

TURCSÁNYI KÁROLY – HEGEDŰS ERNŐ – BÁN ATTILA¹

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

III. rész

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

Part 3

*A geostratégiai pozíció és a gazdasági potenciál hatása a
haditengerészetre 2.*

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.

¹ 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

The second and third parts presents the geostrategic position of the the same 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

3.2.3. Oroszország és a Habsburg Birodalom gazdasági jellemzői

A tengeri kereskedelem és a gyarmatok hiánya miatt legkevesbé a kontinentális geostratégiai pozíciójú államok gazdasága volt teljesítőképes. A kontinentális országok mindössze **partvédelmi, beltengeri és folyami flották és flottillák** felállítására korlátozták szűkös anyagi keretek által a hajógyártás területén egyébként is beszűkített lehetőségekkel rendelkező haditengerészeti hadviselésüket.

Oroszország

Kedvezőtlen gazdasági helyzetben volt **Oroszország** is, amelynek tengerhajózását jelentős mértékben gátolta **geostratégiai bezártsága**, ami mindössze néhány beltenger és a partközeli területek ellenőrzésére kárhoztatta flottájukat. A 17. századtól lehetőségeiket alapjaiban határozta meg Oroszország *bezártsága a beltengerekre* (Balti-, majd később a Fekete-tenger). A fejlődésnek ebben a korai időszakában a csak fokozatosan kibontakozó orosz tengeri hatalom célja mindössze e beltengerek birtoklása, az oda betorkoló folyamat kiterjedt torkolatvidékének ellenőrzése, néhány kikötőváros kiépítése vagy megszerzése volt csupán.

Cholnoky Jenő földrajztudós így igyekezett bemutatni a kontinentális orosz birodalom kedvezőtlen tengeri geostratégiai pozícióból származó korlátozott nagyhatalmi és gazdasági helyzetét: „Rendeteg szárazföldi birodalmában *aránylag kicsiny szerep jutott osztályrészül*, mert **nem elegendhetik bele a nagy világkereskedelembé.**”² Az alkalmas kikötők csekély száma a kereskedelmi és a haditengerészeti flotta fejlesztésére egyaránt hatással volt. „Oroszország *jelentéktelen kis kereskedelmi flottája* szinte kizárólag *csak beltengereken és part menti forgalomban* vett részt.”³ A kereskedelmi flotta tevékenységéhez hasonlóan a hadiflotta tevékenysége és ambíciói sem terjedtek túl a partvédelmi, illetve a szárazföldi csapatokat támogató feladatrendszeren.

Ugyanakkor az *Orosz Birodalom dinamikus szárazföldi keleti terjeszkedése* során az Ohotszki-tenger partján 1649-ben létrehozott Ohotszki katonai bázis és kikötő, illetve a

² Cholnoky Jenő: Az orosz-japán háború, Vasárnapi Ujság, 1904. Február 14., 101-102. o.

³ Koppenhága 1801. <http://www.freeweb.hu/olli/kopp.html> illetve <http://acelmonstrum.host22.com/kopp.html>

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

szintén ebben az időszakban Kamcsatkán létrehozott Petropavlovszk már előrevetítette az Orosz-Távolkeleten létrehozott haditengerészeti képesség lehetőségét is. A dél és kelet felé irányuló orosz kontinentális terjeszkedés fellendítette a *folyamokon és part mentén zajló, kis hajóegységekkel végzett* kereskedelmet. Ennek során „az őslakosságtól rozmaryagart, borostyánt, értékes prémeket kaptak, amellyel **a nemzetközi közvetítő kereskedelemben komoly piaci pozíciókat értek el... jelentős bevételt biztosítva egyúttal az orosz államkincstár számára.**”⁴ Maga a partvidék felépítése, tagolt földrajzi adottságai inkább a kisméretű, jól manőverező evezős-vitorlás hajók építésére készítette az oroszokat. „A térség megannyi keskeny öble és sekély torkolata miatt a Balti-tengeri háborúban **a vitorlás sorhajóknál jobban beváltak az evezős hadihajók... és evezős ágyúaszádok...** amelyek a hagyományos gályáknál zömökebbek, testesebbek voltak, erősebb fegyverzettel.”⁵ Oroszország ezekkel a hajókkal nem tudott kijutni a világtengerekre, viszont valamelyest *élenkíthette kereskedelmét*. A 17. századra terjedt el az északi orosz vizeken a folyami és tengeri használatra egyaránt alkalmas **kocs hajótípus** használata. Főként a *kereskedelem és a gyarmatosító terjeszkedés eszközeként vették hasznát ezeknek a hajóknak*. A 16. századtól már több ezer kocs hajó végzett szállításokat illetve halászatot az orosz északi vizeken, miközben segítségükkel Szibériában sorra alapították meg a folyóparti településeket.

A **Krím 1783-as elfoglalása** egyszerre jelentette egy **fejlett mezőgazdasággal rendelkező térség birtokba vételét** és a **fekete-tenger feletti ellenőrzés megszerzésének lehetőségét**. Számos kikötő és a fekete-tengeri flotta kiépítését követően „az 1700-1860 közötti időszak a Fekete-tenger orosz hegemoniájának korszaka. Nagy Péter Azovot akarta elfoglalni, ezért építette fel Oroszország a flottát... *A Fekete-tenger orosz beltenger lett. Az északi part gabonájával és egyéb termékekkel nagy kereskedelem bontakozott ki,* amelynek a Dnyeper deltájánál lévő Kherszon lett a központja. 1784-ben Marseille-ből három hajó érkezett ide, a következő évben már hús.”⁶ Amíg a Balti-tengeren a brit tengeri kereskedelem erősödött meg, addig a Fekete-tengeren a francia. *Mindkét folyamatnak haszonélvezője volt az exportját növelő Oroszország is.* A 19. században a Fekete tenger térségében fokozatosan megerősítették a hegemoniájukat és több esetben a Boszporusz és a Dardanellák megszerzéséért a Földközi tengerre kijutásért folytattak háborúkat. Az orosz hajózás számára megnyílt az út a Földközi-tenger felé a Boszporuszon át.⁷

Brit támogatással fokozódott az orosz flotta tevékenysége a Földközi-tenger keleti medencéjében a napóleoni háborúk során. E háborúk alatt a kontinentális küzdelemben Oro-

⁴ 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. 30. o.

⁵ Brian Lavery: Hajók. London, Dorling Kindersley Limited, 2004. M-érték Kiadó Kft., Budapest, 2005. 118. o.

⁶ Charles King: The Black Sea. A History. Oxford, 2004, Oxford University Press, XX. 276 o.

⁷ Uo.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

szország és Nagy-Britannia szövetségesek voltak. Ezáltal a Napóleon elleni szövetség keretében – részben összhangban a meleg tengerekre kijutás ekkorra hagyományosnak mondható orosz stratégiájával – a Fekete-tengeren és a Földközi-tenger keleti medencéjében is bizonyos fokig teret nyertek – megszállva néhány szigetet és adriai partszakaszt. A tengereken zajló haditengerészeti küzdelmek során azonban ennek ellenére sem jutottak jelentősebb – kontinentális nagyhatalmi szerepével összevethető – szerephez. (A francia flotta ellen a britek vívták meg – rendszerint sikeres – nyílt tengeri ütközeteiket.) Számszerűségét tekintve azonban – különösen a kis és közepes hajóegységek területén – esetenként mégis jelentékeny tényezőnek bizonyultak a partraszállásoknál. Szövetségesi megbízatással kötelekeik esetenként sikerrel szálltak szembe a francia, vagy a török flotta kisebb kötelekeivel, *fő harctevékenységük azonban mégis inkább a partraszállásokhoz kötődött.*

A napóleoni háborúkat követően a Fekete-tenger térségéből a Földközi-tengerre irányuló tengeri szállítás az orosz gabonaexport fontos pillérévé vált. *Az olcsó orosz gabonát szállító kereskedelmi hajók elárasztották a Földközi-tenger medencéjét.*⁸ Az 1821-ben kitört görög szabadságharc nem tett jót az orosz földközi-tengeri kereskedelemnek. A Dardanel-lákhöz Oroszországot ugyanis kereskedelmi érdekek is fűzték. A görög kalózok által vívott, zömében tengeren zajló háború miatt a törökök lezárták a szorosot a görög hajók előtt, csakhogy az Orosz Birodalom exportjának túlnyomó hányadát ekkor már a Fekete-tengeren át bonyolították - javarészt görög hajók. A jelentős mezőgazdasági exporttal rendelkező Oroszország elsődleges gazdasági érdeke volt a biztonságos Fekete- és Földközi-tengeri kereskedelmi hajózás biztosítása, melynek egyik leghatékonyabb eszköze éppen az orosz Fekete-tengeri flotta lehetett.

Az Orosz Birodalom győztes hatalomként került ki a napóleoni háborúból, így ezt követően is expanzív politikát folytathatott. „A **gyarmatosítással** kapcsolatos nagyhatalmi érdekelletét kérdésével... Oroszország az 1800-as évek elején találkozott először.”⁹ 1829-ben a törökök ellen vonuló orosz cári csapatok – bolgár területen áthaladva – bevették Drinápolyt, kozák előőrsek már Konstantinápolynál jártak. **Az oroszok a város megszerzésénél és a tengerszorosok ellenőrzésének kapujában voltak.** Mindez Ausztria mellett Nagy-Britanniában és Franciaországban is nagy aggodalmat keltett. Ugyanis **Oroszország behatolt a Duna alsó folyásának térségébe és az orosz területnyerés túl közel juttathatta a cári hatalmat a tengerszorosokhoz.** Emiatt a nagyhatalmak hozzáállásában fordulat állt be. Nagy-Britannia külpolitikája változni kezdett: **céljuk ekkortól a további orosz terjeszkedés korlátozása volt. A brit flotta a tengerszorosokhoz hajózott, így az oroszok nem hajthatták végre Konstantinápoly megszállását.** A szárazföldön és tengeren egyaránt erősödő Orosz Birodalom viszont az 1829-es edirnei békében nemcsak a román

⁸ Krámi Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 19. o.

⁹ Bébesi 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. 33. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

fejedelemségek feletti protektorátust szerezte meg, de elismertette a dél-kaukázusi orosz hódításokat és Szerbia autonómiáját is. *1833-ban az orosz hadihajók zavartalan kijutását is biztosították a Földközi-tengerre.* Az oroszok „dinamikus Kaukázus-térségbeli terjeszkedését sem a perzsa, sem a török birodalom nem kívánta eltérni. Ezekből a konfliktusokból azonban az ekkor felemelkedő, és Napóleont is legyőző orosz állam győztesen és megerősödve került ki.”¹⁰

Az orosz expanzióból származó ellentétek hosszú távon a **krími háború** kitöréséhez vezettek. A vesztes krími háborút végül rossz gazdasági és nagyhatalmi helyzetben fejezte be Oroszország. Az orosz felső vezetés a háború hatására felismerte, hogy országa a modernizációban lemaradt és alapvető változásokra szorul. Gazdaságának fejletlensége szorosan összefüggött a tengeri kereskedelem hiányával. **„Oroszországnak... minden anyaga van, ami ma a nagyipar kifejlesztéséhez szükséges: van vasa, szene, fája... A cári orosz birodalom csak nagyon későn, körülbelül a francia forradalom korában kapcsolódott bele a világgazdaság vérkeringésébe...A bécsi kongresszus (1812) után a 70-es évekig... külkereskedelme megháromszorozódott... ipara csak 1812 után kapott lábra...Az első nyugateurópai értelemben vett ipar a hadsereg szükségleteit látta el, fegyvert, lőport, katonai ruházatot gyártott... Az ország mérhetetlen természeti kincseinek, vas- és szénbányáinak...nagjobb mérvű kihasználása csak az 1871 utáni időszakban kezdődik.”**¹¹

A Habsburg Birodalom gazdasági jellemzői

A 15. századtól kezdve a Fekete-tengerrel kapcsolatot teremtő Duna-delta a Török Birodalom része volt. A Habsburg Birodalom csak olyan mértékben volt képes kereskedelmi hajóival kijutni a Fekete-tengerre, amilyen mértékben kiegyezett a török diplomáciával. Ez a törekvés váltakozó eredménnyel járt.

A 17. század második felében a harmincéves háborúból kilépő Habsburg Birodalom immár teljes katonai erejét a török haderő ellen fordíthatta. A század végén visszafoglalta a török ellenőrzés alatt lévő magyar területeket, ami – tekintettel arra, hogy *a haderő ellátása a Dunán megszervezett folyami szállítással zajlott le* – elsőként a magyar Duna környék reokkupációját jelentette. *Az oszmán fennhatóság megszűnése egyet jelentett a dunai hajózás jelentős fellendülésével is.* Erre az időszakra jellemző, hogy a felszabadult Duna mentét – a török háborúk során többségében kiirtott magyarság után – részben a délről észak felé betelepülő délszlávok, de főként az északról dél felé telepített sváb telepesek népesítették be. *Mindkét népcsoport zömében folyami szállítással érkezett új élőhelyére.* (Mátyás király korában a magyarság lélekszáma még meghaladta a 4 milliót, azonban a

¹⁰ 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. 33. o.

¹¹ Balla Antal: A legújabb kor gazdaságtörténete Kir. Magy. Egyetemi Nyomda http://mtdportal.extra.hu/books/balla_antal_a_legujabb_kor_gazdasagtortenete.pdf 90-91. és 118. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

18. század elején hazánk lakossága már alig érte el a 2,5 milliót, mivel Magyarországon a török háborúk pusztításai és a járványok miatt demográfiai katasztrófa következett be, egyes részekben a népesség 70-90%-a elpusztult, az ország elnéptelenedett.) Lipót császár javaslatára az Udvari Kamara határozta el németek (svábok) betelepítését Magyarországra 1689-ben. Eközben – a török háborúk hatására – egy spontán népmozgás is megindult déli irányból, amely főként szerb (rác) népesség beáramlásából állt. *A nagy létszámú munkakerő betelepítése jellemzően dunai hajókon történt, a beutazások nagyobbik része a Dunán zajlott. Ugyancsak a Dunán zajlott a telepések által megtermelt gabona és egyéb mezőgazdasági termények és termékek elszállítása is.*¹²

Ulm, Günzburg és Regensburg volt a betelepített **svábok** (továbbá elzásziak, svájciak, frankok, bádeniek) dunamenti gyülekezőhelye, ott vártak arra, hogy feljussanak egy Magyarország felé induló hajóra. Az „ulmi skatulyának” nevezett, bárkaszerű hajókon indultak új hazájuk felé. A hajók eredetileg gabonaszállítás céljára épültek. A 16. század folyamán *ilyen hajókon a gabonán kívül bort, egyéb terményeket és árukat szállítottak Ulmból Bécs piacára.* A 18. században azonban már a telepések szállítására használták ezeket a vízi alkalmatosságokat. A szállítóhajók 1696 óta Regensburgtól, továbbá 1712-től Ulmtól, 1750-től Donauwörthtől, 1769-től Günzburgtól közlekedtek menetrendszerűen. Az út nagyjából két-három hétig tartott.¹³ Az utolsó ilyen hajójárat 1897-ben ment Bécsbe. A betelepítések következtében a Magyar Királyság gazdasági viszonyai jelentős mértékben javultak.

Az első **szerb** telepések a 15. században, a török balkáni előretörése idején, a Szerémségbe és a Maros-vidékre költöztek be. További jelentős szerb betelepülésre került sor az 1687-1699 között zajló háború során, amikor mintegy 150 000 szerb menekült magyar területre az 1690-ben törökök által levett felkelésük után. Újabb 30 000 szerb telepedett át magyar területre az 1737-1739 közti háború során. A Haditanács a Szeged-Baja vonaltól délre igyekezett letelepíteni a Dunán egyébként Szentendréig, illetve Esztergom és Komárom térségéig feljutott szerbeket és – különféle kiváltságokért cserébe - minél nagyobb arányú katonai (határőr, illetve sajkás) szolgálatra törekedett beállítani őket. *Jogaik közé tartozott a kereskedés szabadsága, így ők maguk közvetlenül is elősegítették a folyami kereskedelem intenzitásának növekedését.* Fegyvernység idején gyorsjáratú hajókon *eredményesen tudtak kereskedni*, de halásztak is. Egy-egy hajójuk éjjel-nappal a Dunán és a Tiszán cirkált, nehogy meglepetésszerű támadás érje a helyőrségeket.

Magyarország legfontosabb hajózható vízi útja a Duna volt. A török kiűzése után *a magyar mezőgazdasági termelés – különösen a gabonatermesztés - a sváb betelepítést köve-*

¹² Egy folyami szállítóhajó kb. 200 szekér rakományát vitte.+

¹³ A három fő sváb telepítési hullám közül az első 1722-26 között, III. Károly uralkodása alatt, a második 1763-73 között, Mária Terézia uralma során, míg a harmadik 1782-1787 között, II. József alatt zajlott le. 1787-ben a mintegy 9 millió lakosból 3,5 millió magyar, míg – második legnépesebb népcsoportként - 1,1 millió a német, de tekintélyes más etnikumok számaránya is. Az 1865-ben 1,9 milliós magyarországi népességből mintegy 63%, azaz 1,2 millió fő származott az 1690 óta zajló betelepítésekből. Bellér Béla: A magyarországi németek rövid története Magvető Kiadó, Budapest, 1981. 72. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

tően fellendült, ami maga után vonta az áruszállítási szükségletek ugrásszerű növekedését. **A természetfelesleg kivételére** - megfelelően kiépített szárazföldi úthálózat hiányában - **elsősorban a vízi szállítás, a folyami hajózás révén kínálkozott lehetőség.** „A török hódoltság után Magyarország társadalmi-gazdasági fejlődésének új feltételei jöttek létre, melyek a 18., de különösen a 19. században fokozatosan kiterjedve és erősödve az élet minden területén éreztették hatásukat. *Visszakerültek és fokozatosan bekapcsolódtak az ország vérkeringésébe a középső és déli, mezőgazdaságilag értékesebb területek. Az újra benépesülő területek, illetve azok települései soha nem látott fejlődésen mentek keresztül vizsgált korszakunkban...* A népességkoncentráció további alakulásában szárazföldi kereskedelmi útvonalak, és *vízi, azaz folyami utak, illetve azok közelsége hatott elsősorban.*”¹⁴ A kereskedelem szállítási folyamatainak többségét biztosító gabonaszállító fahajók főleg Ausztriába, kisebb részben az Adria felé szállítottak. A Duna mentén elhelyezkedő városok lettek a kereskedelem központjai. A kereskedelmi célú folyami szállítás infrastrukturális és tárgyi feltételei – a hajógyártás és a kikötők fenntartása – szorosan összefüggött a török elleni hadjáratok során kiépített katonai célú dunai hajózás eszközeivel és szakember-gárdájával. A Dunán főleg mezőgazdasági termékek, elsősorban gabona szállítása folyt. „A magyar gabonakereskedelem északi útvonalán a 18. század végén és a 19. század elején Komárom volt a központ. *Erre predesztinálta a várost nagy hajózási múltja: a török világban Komárom volt a naszádosok egyik fő helye...* A városban mintegy 416 gabonakereskedő élt, s közülük egyiknek-másiknak 20-25 tölgyfahajója is volt. E gabonaszállító tölgyfahajók 150-700 tonna teher befogadású, 42-47 méter hosszú, 6-8 méter széles, 1,5-2 méter merülésű, lapos fenekű, teljesen fedett vízi szállítóeszközök voltak... A szekekes gazdák vontatták a hajókat.”¹⁵ A vízi szállítás lefelé ereszkedéssel (sodródással), felfelé pedig lóvontatással történt. Egy közepes nagyságú uszályt 2-3 hajós, 10 fuvaros és hajtó, 14-20 lóval Pestről 3-4 hét, az Al-Dunától 3 hónap alatt juttattak el Bécsbe. Lefelé a hajók edényeket, textilárukat, fémárukat szállítottak. A Tiszán és a Maroson szálfát (tutajokat) és sőt úsztattak lefelé. *A Száván gabonával, dohánnyal, kenderrel, gyapjúval megrakott de-reglyéket vontattak fel Károlyvárosig, ahonnan már úton, szekéren szállították a tengerpart-ra.*

III. Károly császár (1711–1740) *támogatta a tengeri kereskedelmet:* 1716-ban felszólította a Habsburg ellenőrzés alatt álló tengerpartok hatóságait arra, hogy tegyenek javaslatokat a tengeri hajózás fejlesztésére és szabályozására. Ennek nyomán egy évvel később rendelettel biztosította a szabad hajózást az egész Adrián, majd az 1718-as pozsareváci békével ezt kiterjesztette az Oszmán Birodalom vizeire is. 1719-ben gondoskodott Trieszt és Fiume szabadkikötői státuszáról. Triesztben *a hajóhadat kimondottan a tengeri kereskedelem védelmére állította fel, feladatuk elsősorban a kalózkodás elleni küzdelem volt.* 1719-től néhány évig birtokolták a Habsburgok a Gangesz deltájában fekvő indiai városkát, a

¹⁴ Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004. 7-8. o.

¹⁵ Uo. 62-63. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

bengáliai Banquibazart (ma: Icsapur, Kalkutta mellett), ahonnan selyem és gyapot beszerzésére nyílt lehetőség. *Javult a birodalom belsejéből a szállítás lehetősége is, mivel 1728-ban kiépült a Laibach-Fiume (Ljubljana-Rijeka) szárazföldi útvonal, mely a vízi úton (Száván) szállított bányási gabona tengerre való eljuttatásának meggyorsítását célozta.*

Mária Terézia (1740–1780) uralkodása alatt jelentős lépések születtek a Habsburg Birodalom adriai haditengerészetének fejlesztése érdekében. Főkéntötővé nyilvánították Triestet, Fiumét, Buccarit, Zengget (Senj) és Carlopagot. Különösen Triest forgalma növekedett dinamikusán. „Triest tengeri kivitele 1766-ban 3 700 000 forint értékre rúgott, mi az akkori időkhöz mérten valóban nagy összeg, s már akkor megkísérelték a vas, sózott hús, liszt, viasz, szövetek, borok, stb. kivitelét Amerikába. A kísérlet utánzókra talált s egyidejűleg Kelet-Indiát, Malabart, Coromandelt és Kínát is megszerezték fogyasztó piacokul, s egyúttal velük jövedelmező cserekereskedést kezdtek, melynek forgalmát 12 nagy kereskedelmi hajó látta el.”¹⁶ A század közepén Dél-Indiában osztrák érdekltségű kereskedőtelepet nyitottak Cabelonban. 1771-ben véglegesen elkészült a kövezett burkolatú „Károlyút”, amely a trieszti kikötőt „hozta közelebb” az ország belsejéből vízi úton érkező szállítmányok számára. Mária Terézia 1775-ben megalapította a Trieszti Kelet-Indiai Társaságot. Ezt követően „1783-ban 400 000 forint tőkével *résztvénytársaság* alakult a kelet-indiai és kínai kereskedelem üzésére s a 22 milliónyi értékű (8 millió behozatal, 14 millió kivitelt) csereüzlet terén már néhány év múlva ez a társaság volt legnagyobb részese.”¹⁷

Már 1777-1778-ban **két kisebb osztrák gyarmatot alapítottak**: Mozambikban a Delagoa-öbölben (mai Maputioi-öböl), valamint az indiai-óceáni Nikobar-szigeteken osztrák kolóniákat hoztak létre. **Azonban 1785-ben az afrikai gyarmatokat kénytelenek voltak átengedni a portugáloknak és a briteknek.** (1858-ban és 1866-ban az osztrákok ismét megpróbálták megszerezni a Nikobar-szigeteket, ám ekkor is sikertelenül.) Ugyanakkor az osztrák kikötők forgalma dinamikus növekedésnek indult. A trieszti „szabadkikötő kedvező helyzetéből az osztrák kereskedelem fejlődésének mind újabb forrásai fakadtak... a Földközi-tenger és az Adria legfontosabb kikötőhelyeit, Török- és Görögországot, a szíriai partokat is bevonta vállalkozásaiba... *Trieszt kikötőjében évenként mintegy 6000 hajó fordult meg*, melyek 50000 tonnányi árut hoztak be, és 40000 tonnányit vittek ki.”¹⁸ A trieszti kikötőben évente megforduló hajók száma egészen a napóleoni háborúk időszakáig egyenletes növekedést mutatott. „Triest évi forgalma 1797 táján mintegy 15 millió forintra rúgott; a *szállítás a kivitelen és behozatalban egyaránt mintegy 7 000 hajót*, a szárazföldi forgalomban pedig 2 000 nagy és több mint 4 500 kisebb társzerkeret foglalkoztatott.”¹⁹ Dinamikus növekedésnek indult tehát a kereskedelemhez kötődő szárazföldi szállítási ágazat is,

¹⁶ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben VIII. kötet Az osztrák Tengeremlék és Dalmácia (1892) <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch11s11.html>

¹⁷ Uo.

¹⁸ Uo.

¹⁹ Uo.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

azonban – megfelelő, a szárazföldi területek belsejébe vezető vízi út (folyó vagy csatorna) hiányában – éppen ez a szállítási lépcső képezte a további fejlődés korlátját.

A tengeri kereskedelem élénkítésének eszközeit továbbra is *a tengerpartra vezető utak építésében látták*. 1809-1840 között megépítették a tengeri kikötőket a birodalom belső területeivel összekötő, a tengerhajózás lehetőségeinek fejlődését eredményező, a horvát tengerpartra vezető további utakat: a „József utat” Károlyváros és Zengg között, a Porto Rébe vezető „Karolina utat” és a magyar tengeri gabonakivitel fő útját, a Károlyvárosból Fiumébe vezető 134 km hosszú „Lujza utat”. 1812-ben tíz évi munkával megépült az úgynevezett „Ludovika út”, Károlyváros-Zágráb-Fiume útvonalon. Céljuk az volt, hogy a Dunán, Dráván és Száván Károlyvárosba érkezett gabonaszállítmányok jobb szárazföldi úton jussanak a tengerhez. 1840-ben korszerűsítették az úgynevezett „József utat”, amely Károlyvárostól Ogulinon át biztosította a legrövidebb utat a tengerig. A tartós, terméskő alapra épült utak egész évben járhatóak voltak, így a mezőgazdasági termékek ezeken az útvonalakon lényegében folyamatosan eljuthattak a tengerhez. *Az utak építése a magyar termékek tengeri kereskedelemben való fokozottabb bekapcsolódásának lehetőségét teremtette meg.*

Az **iparosodás**, a későbbi gyáripar születéséhez szükséges tőke a kereskedelemben halmozódott fel. **„Magyarország a XVIII. század második felében a feudalizmusból a kapitalizmusba vezető úton** a kelet-közép-európai országokra jellemző módon **elsősorban a mezőgazdasági termények tömegmértű, rendszeres és biztosított távolsági kereskedelmével indult el...** a népesség már vázolt nagymértű növekedése, a piac és a kereskedelem igényeinek eltolódása a gabona (pontosabban a búza) irányába, együttesen hozták létre a gazdálkodás rendszerét... A magyar gabona szempontjából a legkorábbi, s mindvégig jelentős külső piacot Bécs és általában az úgynevezett örökös tartományok jelentették. **A magyar gabona értékesítésének másik külső piacát az osztrák és magyar tengermellék, és az olasz, továbbá bizonyos esetekben a földközi-tengeri országok adták.** A magyarországi gabona nagyobb mérvű értékesítésére az 1730-as évek derekától kezdve nyílt alkalom.²⁰ A terménykereskedelem (gabonafélek), illetve a mezőgazdasági termékek (szarvasmarha, bor, gyapjú, dohány) *hozta létre azokat a jelentős tőkéket, amelyek az első hitelintézetek alapítását és az infrastrukturális beruházásokat (vasút, utak, hidak, csatornák, kikötők, hajózás) lehetővé tették.* A legfontosabb külkereskedelmi termékké a folyami és tengeri hajón való szállításra leginkább alkalmas gabonafélek váltak. *„A magyar mezőgazdasági termelés XVIII-XIX. századi egyoldalú fejlődése a kereskedelmi szállítások hasonlóan egyoldalú fellendüléséhez vezetett. E kereskedelem döntő arányban gabonakereskedelmet jelentett, s a szállítás módja pedig dominánsan a vízi, pontosabban a folyami szállítás volt.”*²¹ A szállítását a Dunán vagy a Tiszán megkezdett, majd a Száván folytatott és – kisebb szárazföldi útszakaszt követően – Fiumében és

²⁰ Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004. 10-12. és 18. o.

²¹ Uo. 6. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

más adriai kikötőkben tengeri vitorlás hajóra rakott magyar gabona nagy távolságokra is eljuthatott.

A jellemzően kontinentális geostratégiai pozíciójú Habsburg Birodalom csak a napóleoni háborúk lezárultát követően rendelkezett stabil, hosszabb ideig az államterület részét képező tengeri kijáratokkal az Adrián.²² Ez határozta meg az osztrák kereskedelmi és haditengerészeti flották fejlesztésének lehetőségeit, a távolsági kereskedelemről származó bevételeket illetve a gyarmatosítás folyamatát is. Tengerentúli gyarmatok nagyobb arányú meghódítására nem került sor, nagyobb létszámú haditengerészetet sem tartottak fenn Triesztben vagy más kikötőkben, ugyanakkor ez nem azt jelentette, hogy a Habsburg Birodalom hadviselésében és terjeszkedésében ne játszottak volna jelentős szerepet a nagyméretű, 50-60 ágyús hadihajók. A Habsburg haderő ugyanis egy folyó – a Duna – mentén, illetve a Dunán hajtotta végre délkeleti irányú katonai terjeszkedését a Balkán felé. *Nagy szerepe volt a nagyszámú kereskedelmi hajónak*, amelyek a sikeres katonai terjeszkedés után az újonnan az osztrák örökös tartományokhoz csatolt *magyar területek betelepítése során, majd gabonatermelő területté alakításakor játszottak döntő szerepet.* A betelepítések hatására a mezőgazdaság robbanásszerű fejlődésen ment át, amelynek eredményét – nagy tömegű mezőgazdasági terméket (főként gabonát) – szintén hajón szállítottak el Bécs, illetve a Száva és az Adria, kisebb mértékben a Fekete-tenger irányába.

Az *államok gazdasági versenyképessége* az általunk vizsgált korszakban (1648-1866) nagymértékben függött a **csatornahajózás infrastrukturális feltételeinek rendelkezésre állásától.** **1802-ben elkészült a Dunát és a Tiszát összekötő Ferenc-csatorna**, aminek jelentős szerepe volt a szállítás fejlesztésében, illetve a magyar gabonakereskedelem szempontjából, mivel az addigi dunai hajózási útvonalat 227 km-rel rövidítette meg, ami az áthaladás időtartamát 20 nappal csökkentette. Ugyanakkor „a Ferenc-csatorna átadásának időpontjában Nyugat-Európában lényegesen nagyobb volt a *csatornázottsági fok*, gondolkunk Németalföld (a mai Belgium és Hollandia), valamint Franciaország hajózható csatornáira, továbbá Nagy-Britanniára. Ez utóbbiban például - a fejlett part menti hajózás mellett - az 1800-as évek elején a Ferenc-csatornánál mintegy hússzor nagyobb kiterjedésű csatornarendszer szolgálta a vízi szállítást.”²³ *Csatornák építésére vonatkozó tervek a Habsburg Birodalomban is voltak, a politikai vezetés ugyanis felismerte ennek a szállítást elősegítő közlekedési formának a kiemelkedő fontosságát.* A termékeknek a kontinentális belterületről a külkereskedelem szempontjából legfontosabb területre – az Adria osztrák kikötőibe – történő szállítását, a tengerre kijutást főképpen az gátolta, hogy az *Adria-partnak egyáltalán nem volt hajózható folyóval közlekedési kapcsolata.* Ez a földrajzi jellegzetesség gátolta az osztrák, de különösen a magyar termékek tengeri kikötőkbe való eljuttatását.

²² Habár már a napóleoni háborúkat megelőzően is a Birodalom részét képezte olyan, jelentősebb hajózási lehetőségekkel rendelkező terület, mint Németalföld vagy Velence, ill. Nápoly és Szicília, ezek a területek vagy túlzottan távol estek a Birodalom központi területeitől, vagy csak időlegesen kerültek ellenőrzése alá.

²³ Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004. 47. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

Ennek kiküszöbölése érdekében már III. Károly korában megfogalmazódott egy *a Dunát a Dráván, a Száván és a Kulpán keresztül az Adriával összekötő csatorna*rendszer megépítésének igénye, amely Fiuménél vagy Porto-Rénél (Kraljevica) érte volna el a tengert.²⁴ Ennek technikai feltételei (zsilipek, hajóhidak, stb.) azonban csak a 19. századra jöttek létre megbízható formában. Türr István tábornok és Gerster Béla mérnök – akik a Ferencsatorna felújításánál, illetve a Korinthoszi-csatorna megépítésénél már jelentős tapasztalatokra tettek szert – 1866-ra ki is dolgoztak egy tervet a csatornarendszer megépítésére. Ekkor merült fel egy *Duna-Száva és Száva-Boszna-Neretva-Adria csatorna* megépítésének gondolata is. Számos csatorna megépítését tervezték a Habsburg Birodalom belterületein is (Duna-Odera és Duna-Moldva csatornák, az Elba-csatorna, Rajna-Visztula csatorna), ám ezek rendre nem valósultak meg.²⁵ **Az, hogy a csatornák végül nem épültek meg, döntő mértékben gátolták a Habsburg Birodalom, majd az Osztrák-Magyar monarchia tengerhajózását, gazdasági és külkereskedelmi lehetőségeit, bevételeit és iparosodását.** A kérdéskör fontosságát mutatja, hogy napjainkig is léteznek tervek ilyen jellegű csatornarendszerek megépítésére.²⁶

A 18. századtól kezdve fokozatosan felfejlődött a *tiszai hajózás* is. „A hazai hajóépítés - eleinte főként hadi célokat szolgálva – osztrák, illetve német hajóépítő mesterek küldésével és telepítésével vett új lendületet a 16-18. századokban. E századokban alakul ki hazánkban a külön hajóépítő mesterség... *Szegedről – a későbbi magyarországi hajóépítés egyik legnagyobb központjából* – már 1792-ből van olyan adatunk, hogy ott úgynevezett tölgyfahajó épült, mely 540 tonna terhet is vihetett... A 19. század első felében Szegeden mintegy 800 hajóépítő dolgozott... A legrégebb szegedi folyamhajók, hegyes orral és csapott hátsó véggel, *rendesen vitorlával is felszerelten* épültek... 1802-ben pedig 820 tonna teherbírású hajó is épült.”²⁷

A dunai vízi út jelentette a Habsburg Birodalom egyetlen direkt kereskedelmi kapcsolót a Fekete-tenger térségével. A Magyarország betelepítésében döntő szerepet játszó dunai gabonaszállító kereskedőhajók – az ulmi skatulyák – a hajózási nehézségek ellenére is már a 18. századtól menetrend szerint jártak egészen a fekete-tengeri Izsmaelig. A gazdaság élénkítése szempontjából 1833-tól jelentős vállalkozás volt **az al-dunai hajózás akadályainak elhárítása, a folyamszabályozás.** Az Orsova után lévő Vaskapu környékén a meder sziklámi miatt korábban csekélyebb volt a lefelé tartó forgalom, mivel nagy költséggel a szárazföldön kellett az áruforgalomnak megkerülni a veszélyes szakaszt. 1835-ben nyitották meg a Vaskapun át történő hajóvontatást elősegítő „Széchenyi-utat.” A folyam-meder sziklarobbantásokkal végzett részleges akadálymentesítését követően nagymérték-

²⁴ Gonda Béla: A magyar hajózás Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, Budapest, 1899. 100-101. o. továbbá Nikola Petrovic: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna medencében a merkantilizmus korában Vajdasági Tudományos Akadémia Történelmi Intézet, Belgrád – Újvidék, 1982. 220-222. o.

²⁵ Bencze Boglárka: Historia aquarum – vízűgytörténeti tanulmányok 1. M-Digit Kft., Szekszárd, 2008.

²⁶ Pl.: az Európai Unió Transzeurópai Hálózat 1994-1997 közötti tervei.

²⁷ Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004. 53. és 78. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

ben nőtt a forgalom a Fekete-tenger irányába, amit a felső folyamszakasz hajózási viszonyainak javulása is elősegített. Ugyanis „I. Lajos bajor király megkezdte a *Dunának a Majnával hajózható csatornával való összekötését. 1846-ban történt megnyitása*, s az európai vízi úthálózat által megnyíló új piacok nyugat-európai kereskedők és tőkés csoportok figyelmét irányította a Dunára és Magyarországra, **valamint a Vaskapun át most már transzkontinentális vízi úton elérhető al-dunai tájak, a Balkán térségére.**”²⁸ A *dunai folyamszabályozás és a Vaskapu akadálymentesítése nemcsak a Habsburg Birodalom kereskedelmi terjeszkedésének irányát szabta meg, hanem katonai terjeszkedésének lehetőségét is megteremtette volna*, amelyre 1854-ben, a krími háború során Havasalföld megszállásakor az orosz folyami erőkkal szemben szükség is lett volna. 1846-ra már adóttak voltak a feltételek – a Duna-Majna csatorna, illetve a polgári (és 1849-től a katonai) gőzhajózás megjelenése – a Duna minden eddiginél szélesebb körű gazdasági és katonai hasznosításával kapcsolatban, ám a folyamat még 1833-ban végzetesen elakadt. Ugyanis – részben biztonságpolitikai, részben gazdasági megfontolásokból – „a bécsi haditanács akadályozta a munkát... amelyet csak **hat évtizeddel később fejezhetett be a magyar kormány!**”²⁹ Ilyen körülmények között az osztrák-magyar politikai feszültségek és problémák megoldatlansága végül végzetes mértékben lelassította a Habsburg Birodalom sikeres Duna menti katonai és gazdasági terjeszkedését.

Már „a 18. század végén az orosz és közép-európai geopolitikai és geoökonómiai érdekek egyik metszéspontjává vált az Alsó-Duna térsége... Oroszország a Duna használatára 1774-ben kapott lehetőséget a portától, s parti állammá 1812-ben vált, majd *1829-ben az egész deltavidéket az uralma alá hajtotta, s Odessza versenyhelyzetének javítása érdekében akadályozta a dunai hajózást.*”³⁰ Ausztriát a görög-török háború (1821-1831) során a Balkánon előrenyomuló oroszok elvágták a Duna deltától s ezzel Fekete-tengeri kijáratától, amikor I. Miklós cár a szultánnal kötött **akkermani egyezményvel** (1826) elérte, hogy **a Duna torkolat főága orosz fennhatóság alá kerüljön.** Az oroszok – saját gazdasági érdekeik mentén – minden rendelkezésre álló legális eszközzel (kotrás elmaradása, túlbonyolított egészségügyi karantén, stb.) gátolták a hajózást a Duna-deltában. Bécszet gazdaságilag gátolta az oroszok jelenléte a Dunánál, mely az Osztrák Birodalom kereskedelmében kulcsfontosságú szerepet töltött be. A Habsburg Birodalomnak azonban nem volt megfelelő katonai ereje ahhoz, hogy saját maga számára biztosítsa a Duna-deltát. Csak az 1853-ban kitört krími háború alatt, 1854-56 közötti került sor a Duna-menti osztrák mozgósításra. 1854 júniusában a Duna mentén zajló orosz-török háborút egyre kevésbé elviselő osztrák kormányzat katonai beavatkozással fenyegette meg a román fejedelemségeket már lassan egy éve megszálló és hadműveleteikkel láthatóan elakadt oroszokat, így a cár

²⁸ Uo. 148. o.

²⁹ Az 1833-ban megkezdett robbantások után a hatóságok akadékoskodása megakadályozta a további munkát. Fekete Sándor: *Haza és haladás* Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest, 1977. 106-107. o.

³⁰ Hardi Tamás: *Orosz geopolitikai és geoökonómiai érdekek a Duna mentén*
http://www.regscience.hu:8080/jspui/bitstream/11155/282/1/hardi_orosz_2013.pdf

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

végül hadserege visszavonása mellett döntött. A kivonuló orosz hadsereg helyét – a törökök, a britek és a franciák beleegyezésével – ekkor átmenetileg az osztrák hadsereg vette át. Az osztrákok moldvai és havasalföldi bevonulása elválasztotta egymástól a harcoló feleket és megszüntette a dunai fronton zajló harci cselekményeket. *Egy, a dunai hajózás szabadságát biztosító nemzetközi egyezményrel csak ekkor sikerült többé-kevésbé megnyugtatóan rendezni a Habsburg Birodalom Fekete-tengerre történő kijutását a Duna-deltán át.* Eredetileg a két tartomány megszállása lett volna a cél, azonban *a Habsburg Birodalom sem tengeren, sem szárazföldön nem vett részt a krími háborúban, ezért „a párizsi kongresszuson Ausztria egyáltalán nem számított győztes hatalomnak. Így az osztrák csapatoknak ki kellett vonulniuk Moldvából és Havasalföldről.”*³¹ Az ok, amiért az osztrák szárazföldi haderő nem vett részt a krími háborúban, pusztán gazdasági volt. „Ferenc József 1854 októberében az egész hadsereget hadiállapotba helyezte... Csak hogy a Monarchia pénzügyi helyzetét a hadsereg lábón tartása kimerítette... Olyannyira, hogy a hadsereget 1855 júniusában – dolgvégezetlenül – békelétszámra kellett visszaállítani... A britek és franciák győzelmet arattak az oroszok fölött 1855 nyár végén, *amely azonban már... az osztrák hadsereg leszerelése után következett be.*”³² *Ausztria roskatag gazdasága tehát már nem bírta ki a haderő mozgósítását egy teljes háború során.* Csekély létszámú, sorhajókkal nem rendelkező haditengerészete is csak jelképes részvételre vállalkozhatott, hiszen 1854-55-ben mindössze egy 4 fregattból, és 4 korvettből álló flottaköteléket küldött Ausztria – azt is csak őrzőparózi feladattal – a Földközi-tenger keleti medencéjébe.³³ (A Habsburg Birodalom ekkor a Dunán sem tudott kellőképpen erős hajócsoporthozást felvonultatni havasalföldi műveleteinek támogatása érdekében. Az osztrákok a háború után a nagyhatalmaktól engedélyt kaptak dunai flottilla állomásoztatására a Duna-deltában, azonban erre sem voltak képesek, miközben a törökök 7 pán célozott ágyúnaszádót és két tengeri monitort vezényeltek a Dunára. Összességében tehát a krími háború során a Habsburg Birodalomnak – a gazdaság gyengesége miatt – már nem volt megfelelő katonai ereje arra, hogy területéhez csatolja a Duna-deltát, mint tengeri kijáratot. Érdemes megjegyezni azt is, hogy az 1848-49-es magyar forradalom és szabadságharc leverését követően – a magyarokkal való kiegyezés helyett – az osztrák haderő olyan rendkívül nagy értékű beruházásokba kezdett, mint a Citadella erődítménye, amelynek csak az építési költségei mintegy 200 000 Ft-ot emésztettek fel – miközben egy korszerű 44 ágyús fregatt bekerülési költsége 350 000 Ft volt.³⁴ A Bach-rendszer hatalmas pénzügyi kiadásai 1849-től végzetesen megterhelték a Habsburg Birodalom költségvetését, majd 1859-re csődhöz vezettek. Az 1848-49-es forradalmak, az osztrák és a magyar polgárosodás háborús állapotok, majd a konzervatív fordulat miatti fennakadása, a viszony rendezetlensége a Magyar Királyság-

³¹ Gonda Béla: A magyar hajózás Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, Budapest, 1899. 208. o.

³² Uo. 207-208.

³³ Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 30. o.

³⁴ Uo. 15. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

gal jelentős pénzügyi erőforrásokat vont el az iparfejlesztéstől, a haderőfejlesztéstől és az expanzív külpolitika lehetőségétől.

Ugyanakkor a napóleoni háborúk után a Habsburg Birodalom hosszú távon birtokba vehette Isztria, Dalmácia és Velence kikötőit, ahol minden korábbinál nagyobb mértékben fellendült a kereskedelem. A napóleoni háborúkat követően a Habsburg birodalom jelentősebb partszakaszokhoz jutott Dalmáciában és Velencében, ami egy új haditengerészeti-fejlesztési korszak kezdetét jelentette. Éppen a hatékony folyami szállítás segítségével az adriai tengerpartra kijuttatott nagy mennyiségű gabona ösztönözte leginkább az osztrák tengeri kereskedelem fejlesztését, ami viszont kötelezettségeket rótt az államra a kereskedelmi tengerészet hajóegységeinek kalózkodás elleni védelmével kapcsolatban. **Az 1820-as években egyre több nagy tengerész nemzet hajói keresték fel Triesztet:** mások mellett svéd és dán hajók. „A trieszti kikötőt 1820-ban mindenféle lobogó alatt különböző irányokból érkező hajók keresték föl, s Amerikával, a Levantéval, Egyiptommal, Nagy-Britanniával, Máltával, Corfuval, Genovával, Marseille-el, Lisszabonnal évenként mintegy 107000 tonnányi beviteli, és csaknem ugyanannyi kiviteli forgalmat létesítettek. *E hajók közül kétszáznál több osztrák lobogó alatt járt...* Különösen említésre méltó, hogy Trieszt ez időtájtban kezdte meg az egyiptomi gyapot behozatalát, mit folyton emelkedő sikerrel folytatott úgy, hogy az 1820-tól 1830-ig terjedő időben Egyiptom összes gyapot-termésének csaknem felét ide szállították. Ezzel benső kapcsolatban előmozdító tényezőül lép föl a gyarapodó osztrák ipar.”³⁵ Ekkortól a korábbinál sokkal nagyobb intenzitással folyhatott volna a Habsburg Birodalom mezőgazdasági termékeinek tengerentúli exportja, segítve ezzel a tőkefelhalmozást és az iparosodást. Adódott azonban ezen a területen egy nehezen áthidalható probléma: *az orosz kereskedelmi tengerészet megjelent a Földközi-tengeren és az Adrián. Ezáltal „a magyar gabona értékesítése elé egyre nagyobb akadályok gördültek a tengerparton...* A 19. század elején hadi, politikai és gazdasági okok következtében **a magyar kereskedelemben háttérbe szorult a tengeren való továbbszállítási lehetőség, ami a magyar gabonának a tengeri forgalomban való fokozatos csökkenését jelentette.** A császári udvari Kamara jegyzéke *1824-ből jelzi az amerikai, illetve az orosz búza előretörését a nemzetközi kereskedelemben...* **A magyar gabona már nem tudja tovább tartani ezt a piacot,** mert az olcsóbb és hasonlóképpen kielégítő minőségű **orosz gabona kiszorította.**”³⁶ *Ilyen körülmények között csak akkor lehetett sikeresen tengeren túli piacra juttatni a magyar gabonát, ha az orosz gabona tengeri szállításában valamilyen akadályoztatás állt be. Ilyen esemény volt a Boszporusz törökök általi 1822-es lezárása a görög felkelés kirobbanását követően, aminek következtében a görög kereskedők nem tudták az orosz búzát Európába szállítani.* Ennek következtében az 1822-ben értékesített 2 442 357 po-

³⁵ Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben VIII. kötet Az osztrák Tengermellék és Dalmácia (1892) <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch11s11.html>

³⁶ Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004. 18. és 59. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

zsonyi mérő gabona mintegy 40%-kal haladta meg az előző évben eladott mennyiséget.³⁷ Harminc évvel később, hasonló okokból, ismét fellendült a külföldre – elsősorban a tengermellékre - irányuló magyar gabonakivitel. *„Gabonatermelésünk fellendülésének háttérében pedig az 1853-56 között zajló krími háború állt. A fekete-tengeri orosz gabonakivitel útja ugyanis elzárult, s a kereslet az európai piacokon hirtelen igen nagy lett, az árak megduplázódtak.”*³⁸ *A Habsburg Birodalomnak tehát egyértelmű és közvetlen érdeke fűződött ahhoz, hogy az orosz kereskedelmi és katonai tengerészetet bezárva tartsa a Fekete-tengeren, vagy legalább részben akadályozza az Európa felé irányuló orosz kereskedelmi tevékenységet. Érdekei érvényesítéséhez azonban nem rendelkezett megfelelő létszámú haditengerészettel.* Nem vett birtokba haditengerészeti bázisnak alkalmas szigeteket az Adria keleti medencéjében, az Égei-tengeren, illetve a Boszporusz térségében, korzárhadviselésre alkalmas fregatt-flottát sem létesített és korzárakat sem bérelt fel.³⁹

A harmincéves háború lezárultától a Königraetzi katonai vereségig (1866) terjedő időszakon a gazdasági problémáknak és az iparosodás alacsony fokának egyik legfontosabb oka az osztrák gyarmatosítás elmaradása volt. A Habsburg Birodalom – megfelelően nagy létszámú haditengerészet hiányában – *„távol tartotta magát a tengerentúli terjeszkedéstől. Pedig lett volna rá lehetősége, mert a dunai birodalom – adriai államként – folyamatosan fejlesztette a hadiflottáját... hadihajói a világóceán minden részén jelen voltak... A bécsi udvar részéről a 18. századtól történtek ilyen kísérletek.... 1776-1781 közötti expedíciója során gyarmatosította a Nicobar-szigeteket, de az itteni Habsburg-birtok néhány év múlva elveszett. Ezt követően, a napóleoni háborúk időszakában az egyik Habsburg főhercegnőt, Leopoldinát a portugál trónörökösöz adták feleségül, és mint ilyen fontos szerepet játszott abban, hogy a Portugáliától elszakadó egykori gyarmat, Brazília önálló latin-amerikai császársággá váljon. Leopoldina pedig brazil császárné lett. A harmadik jelentős próbálkozás arra, hogy a Habsburgok birtokot szerezzenek a tengerentúlon, Ferenc József császár öccse, Habsburg Miksa nevéhez kötődik. Ő a kiegyezést megelőző években a francia külpolitika támogatását élvezve került feleségével a polgárháborús állapotokba süllyedt Mexikóba, ahol hamarosan császárrá koronázták. A polgárháború végén azonban Miksa a köztársaságpárti felkelők fogságába esett, akik hamarosan kivégezték.”*⁴⁰ 1858-ban ismét megpróbálták megszerezni a korábban 1778-1785 között egyszer már birtokolt Nikobar-

³⁷ Uo. 28. o.

³⁸ Uo. 37. o.

³⁹ A korzárkodás hivatalosan 1856-ig állt fent, amikor a párizsi egyezményben eltörölték ezt az intézményt.

⁴⁰ Nagy Miklós Mihály: Magyarország az első világháborúban Kárpátia Stúdió, Budapest, 2014. 28. o. Megjegyzendő, hogy Miksa mexikói expedíciója egy francia érdekszférában, francia hatalompolitikai törekvések mentén végrehajtott művelet volt, nem annyira osztrák.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

szigeteket, ám a kísérlet ekkor is sikertelenül végződött. (1880-ban kísérletet tettek az indiai-óceáni Socotra-szigetek megvásárlására, ám költségvetési okok miatt végül erre sem került sor.) *Ezeknek a gyarmatosítási kísérleteknek a bukását főként az erős osztrák haditengerészet hiánya, az expedíciók nem megfelelő haditengerészeti (és tengerészgyalogsági, illetve katonai) kísérlete okozta.*⁴¹

Egy erős, nagyhatalmi státuszhoz jobban illő haditengerészet lett volna hivatva elősegíteni a gyarmatosítást, távol tartani a kalózokat az osztrák kereskedelmi tengerészettől, illetve gátolni a konkurens hatalmak térnyerését a Földközi-tenger keleti medencéjében. Az erős haditengerészet létrehozása elősegíthette volna a mezőgazdasági és az ipari export fokozását, a hozzájutást a gyarmati nyersanyagokhoz, piacokhoz és bevételekhez, ami összességében az ipar növekedését eredményezte volna. A valóságban éppen ezeknek a folyamatoknak az ellentéte zajlott le: a gyenge haditengerészet fenntartása az 1815-1855 közötti időszakon, konkurens tengeri hatalmak térnyerése következtében a mezőgazdasági export csökkenéséhez, majd végül az ipari lemaradás fokozódásához vezetett.

Az 1750-1860 időszakon az európai nagyhatalmak ipari termelési részaránynövekedésének átlagához képest **a Habsburg Birodalom ipari termelésének elmaradása** 1750-ben még csak 0,7%, míg 1860-ban már 7,4% volt.⁴² **Ausztriának ekkor meg kellett volna háromszoroznia ipari termelés-növekedését ahhoz, hogy az európai szinten átlagos termelési értékekkel bírjon, de még ahhoz is meg kellett volna kétszereznie ipari kapacitását, hogy az orosz vagy a francia termelést beérje.**

A Habsburg Birodalom legjelentősebb területi egységét kitevő Magyar Királyságot az osztrákok gazdaságilag elnyomták. A magyar iparfejlődés védővámokkal kivitelezett megátlása rövidtávon az osztrák örökös tartományok iparának relatív fejlődését eredményezte és egy olyan belső piacot teremtett az osztrák és a cseh iparcikkek számára, amelyet kedvező esetben a tengerentúli (esetleg balkáni) osztrák gyarmatoknak kellett volna felvenniük. „A magyar-osztrák határon csak 3%-os vámot kellett fizetnie annak, aki Ausztriából hazánkba hozott be iparcikket, de ha magyar iparos akart Bécsbe vinni ipari árut, 10-30%-os vámra kényszerült... **Nem volt érdemes többé a magyar ipart fejleszteni,** hiszen az osztrák termékek mindenképpen olcsóbbak lettek hazánkban... *Magyarország bányakincseit, nyersanyagait javarészt külföldre szállították és az osztrák, illetve cseh ipar dolgozta fel...* Hazánkban aránylag sok nyers gyapjút állítottak elő, de ennek csak alig 1-2%-át használták fel itthon... Még a 20-30 főt foglalkoztató kis üzemek is ritkaságszámba men-

⁴¹ Érdemes megvizsgálni például a Miksa-féle mexikói gyarmatosítási kísérlet haditengerészeti és katonai támogatottságának léptékét. A műveletek során mindössze egy 6700 fős „hadtestet” tudott megjeleníteni a Habsburg Birodalom néhány fregatt segítségével, ami viszont – a francia szövetséges térségből való távozása után – elégtelennek bizonyult a terület megtartása szempontjából.

⁴² Kennedy, Paul: A nagyhatalmak tündöklése és bukása Akadémiai Könyvkiadó, Budapest, 1992. 144. o. Az alapadatokból került kiszámításra az európai nagyhatalmak ipari termelésének átlaga, illetve Ausztria ipari termelésének elmaradása az európai átlagtól, továbbá Ausztria ipari termelésének aránya az átlaghoz képest.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

tek.”⁴³ Ezzel azonban *hosszú távon és összességében jelentős mértékben csökkent a Habsburg Birodalom összegzett ipari termelése*. Mivel a magyarokkal nem sikerült kiegyezni sem a reformkor és a polgári forradalmak időszakában, sőt azt követően húsz évig sem, a gazdaság és az ipar fellendülésére egészen 1867-ig kellett várni, ami mintegy fél évszázados – végzetes – késést és lemaradást jelentett a Habsburg Birodalom iparosodásában.

A görög-török háború (1821-1831) és a krími háború (1853-1856) továbbá az amerikai polgárháború (1861-1865) során, illetve a Földközi-tenger partvidékének államaival kapcsolatos kisebb konfliktusokhoz kötődően lezajlottak a napóleoni háborúk győztes hatalmainak gyarmatosító területfoglalásai, amelyekben esetenként a Habsburg Birodalom is érdekelt lehetett, természetesen távolsági (tengeri) érdekérvényesítő képességének (haditengerészeti erejének) függvényében.

Az osztrák-magyar gyarmatosítás elmaradásával kapcsolatban az osztrák-magyar haditengerészet utolsó parancsnoka, Horthy Miklós altengernagy is állást foglalt. „Sohasem tudtam megérteni, hogy az osztrák-magyar monarchia miért nem szerzett a maga számára néhány gyarmatot... ahová a népesedés feleslegét el lehetne helyezni, a helyett, hogy Amerika javára lemondanánk róluk. Amit oly kis országok, mint Belgium, Hollandia és Portugália elértek, bizonyára Ausztria-Magyarországnak is sikerülne.”⁴⁴ Korunk történészei és haditengerészeti szakértői is egyetértenek azzal, hogy a Habsburg Birodalom, „mint nagyhatalom külpolitikai érdekérvényesítését... gyengítette, a Birodalom nagyhatalmi állását mérsékelte az a tényező is, hogy a tengerentúli gyarmatosításban... nem vett részt.”⁴⁵ Mindez alapjaiban határozta meg a Habsburg Birodalom, majd az Osztrák-Magyar Monarchia gazdaságának fejlődési ütemét, illetve a gazdasági elmaradás létrejöttét.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben VIII. kötet Az osztrák Tengeremlék és Dalmácia (1892) <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch11s11.html>
2. Balla Antal: A legújabb kor gazdaságtörténete Kir. Magy. Egyetemi Nyomda http://mtdaportal.extra.hu/books/balla_antal_a_legujabb_kor_gazdasagtortenete.pdf.
3. 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.
4. Bellér Béla: A magyarországi németek rövid története Magvető Kiadó, Budapest, 1981.

⁴³ Fekete Sándor: Haza és haladás Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest, 1977. 12. o.

⁴⁴ Horthy Miklós: Emlékirataim Buenos Aires, 1953. 28-29. o.

⁴⁵ Nagy Miklós Mihály: Magyarország az első világháborúban Kárpátia Stúdió, Budapest, 2014. 28. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 3. szám

5. Bencze Boglárka: Historia aquarum – vízügytörténeti tanulmányok 1. M-Digit Kft., Szekszárd, 2008.
6. Brian Lavery: Hajók. London, Dorling Kindersley Limited, 2004. M-érték Kiadó Kft., Budapest, 2005.
7. Charles King: The Black Sea. A History. Oxford, 2004, Oxford University Press, XX.
8. Cholnoky Jenő: Az orosz-japán háború, Vasárnapi Ujság, 1904. Február 14.
9. Fekete Sándor: Haza és haladás Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest, 1977.
10. Gonda Béla: A magyar hajózás Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, Budapest, 1899.
11. Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004.
12. Gráfik Imre: Hajózás és gabonakereskedelem Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2004.
13. Hardi Tamás: Orosz geopolitikai és geoökonómiai érdekek a Duna mentén http://www.regscience.hu:8080/jspui/bitstream/11155/282/1/hardi_orosz_2013.pdf
14. Horthy Miklós: Emlékirataim Buenos Aires, 1953.
15. Kennedy, Paul: A nagyhatalmak tündöklése és bukása Akadémiai Könyvkiadó, Budapest, 1992.
16. Koppenhága 1801. <http://www.freeweb.hu/olli/kopp.html> illetve <http://acelmonstrum.host22.com/kopp.html>
17. Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz.
18. Nagy Miklós Mihály: Magyarország az első világháborúban Kárpátia Stúdió, Budapest, 2014.
19. Nikola Petrovic: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna medencében a merkantilizmus korában Vajdasági Tudományos Akadémia Történelmi Intézet, Belgrád – Újvidék, 1982.