

Balogh Ádám Tibor



AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA EGYIK HADIHAJÓJÁNAK
BRAZÍLIAI KIKÜLDETÉSE
ŐFELSÉGE ZRÍNYI KORVETTJE RIO DE JANEIRO PARTJAINÁL 1893–1894-BEN¹

Bevezetés²

Az Osztrák–Magyar Monarchia 1867–1914 közötti hadiflottájának története, főként a 19. századra eső része kevésbé közismert Magyarországon. A Hadtörténeti Intézet és Múzeum gyűjteményi gazdagságát reprezentálja, hogy a 19–20. század Ausztria-Magyarországának haditengerészetével kapcsolatban számos műtárggyal, irat-, illetve fotóanyaggal rendelkezik. A dualizmus időszakára vonatkozóan három kiállítóterrel büszkélkedhet, amelyekben a Császári és Királyi Haditengerészetről is megemlékezik. A „*Ferenc József zászlai alatt*” – *Magyarország hadtörténete 1868–1914 között*,³ és a *Magyarország*

¹ A szerző ezúton mond köszönetet a HM HIM Bécsi Kirendeltség levéltári delegáltjainak, Dr. Számvéber Norbertnek és Dr. Lázár Balásznak, illetve a MNL levéltári delegátusának, Dr. Oross Andrásnak a kutatások során nyújtott segítségükért! Hálás Dr. habil. Szilágyi Ágnes Juditnak, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszéke egyetemi docensének a braziliai felkeléssel kapcsolatos témajavaslatáért és szakmai támogatásáért. Elismeréssel tartozik továbbá a HM HIM gyűjteményeiben lévő munkatársaknak, akik készségesen járultak hozzá vizsgálataihoz. Külön szeretné köszönetét kinyilvánítani Dr. Kreutzer Andreának, Lukács Fanninak, Mohácsi Zoltánnak, Dr. Szoleczky Emesének és Dr. Závodi Szilviának.

² A tanulmány megszületésének célja, hogy egy elfeledett haditengerészeti utazás bemutatásán keresztül felhívja a figyelmet az Osztrák–Magyar Monarchia hadiflottájának történelmi sokszínűségére. Emellett a hiánypótlás annak érdekében, hogy egy braziliai válsághelyzetet érintő kiküldetés története ismertetésre kerüljön, mivel azt a nemzetközi szakirodalom – legyen az brazil, portugál, amerikai, angol – eddig nélkülözte. Habár a Monarchia az események alakulásában nem játszott kiemelkedő szerepet, ennek ellenére a jelentősebb hatalmak közé tartozott, amelyeknek lobogója megjelent a brazil partok mentén.

³ Az Első Világháborús Centenárium Emlékbizottság támogatásával megvalósult állandó kiállítás 2016. május 20-án nyílt meg a látogatók előtt. A tárlat átfogó képet ad az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének felépítéséről a kiegyezéstől az első világháború kezdetéig. 1868–1914 közötti festményeket, egyenruhákat, kitüntetések, jellegzetes fegyvereket, lőszereket, és a szárazföldi haderőnem mellett a haditengerészet fejlődéséről. A kiállítás egy-egy ritka tengeri és folyami tüzérségi löveget, illetve távoli utakat bejáró tengerész emléktárgyait is tartalmazza. <http://www.militaria.hu/kiallitasok/allando-kiallitasok/ferenc-jozsef-zaszlai-alatt-magyarorszag-hadtortenete-1868-1914-kozott> (Megtekintés: 2017. július 19.)

a *Nagy Háborúban 1914–1918*⁴ című állandó kiállításokban egyaránt hangsúlyt ad a flotta birodalmi-, hadászati jelentőségének, illetve bemutatja annak jellegzetességeit, fejlődését. Magyarországon egyedülálló módon, a múzeumhoz külső kiállítóhelyként tartozik egy osztrák–magyar folyami hadihajó, a Lajta (S.M.S. LEITHA) monitor, amelyben a látogatók ismeretei szintén kézzelfogható közelségből bővülnek a Monarchia haditengerészetéről.

A Hadtörténeti Könyvtár egyik eldugott polcán bukkantunk rá a császári és királyi Haditengerészet 1894. évi jelentésére. A kötet a szolgálatban álló hajókra és a tengerészeti hivatalok működésére vonatkozóan közöl részletekbe menő statisztikai adatokat, szövegezett beszámolókat. A könyv egyik fejezetében a tengerentúli kiküldetési utakat teljesítő hadihajók éves szolgálatát jegyezték fel, amelynek bevezetőjében a következő sorok olvashatók: „*A tapasztalat bizonyítja, hogy a hadihajóknak idegen kikötőben való megjelenése megerősíti az illető országokhoz való barátságos viszonyt, emeli az illető állam saját alattvalóinak önbizalmát és függetlenségi érzetét, fokozza vállalkozási kedvüket, társadalmi állásukat és tekintélyüket.*” A továbbiakban azonban a szöveg egy rendkívüli helyzet bejegyzésével folytatódik:

„[...] egészen eltekintve oly alkalmaktól, midőn a viszonyok a kereskedelem és a saját alattvalók egyenes védelmét kívánják meg, mint az a lefolyt évben fordult elő Rio de Janeiróban.”⁵

A távoli vizeken tett haditengerészeti utakat sok esetben alábecsülik a kutatók, és vizsgálatukat csak néhányan tartják fontosnak, annak ellenére, hogy ezeknek az expedícióknak nem csupán a birodalom hatalmi státuszának képviselete volt a céljuk, hanem a legtöbbször egyedi és meghatározott gazdasági-, politikai, illetve ezekkel gyakran egybekötött tudományos érdekek húzódtak a háttérükben, amelyekkel a Monarchia a nemzetközi eseményekbe is becsatlakozott.⁶ Ezek a kiküldetések az osztrák–magyar haditengerészek gyakran kerültek olyan előre nem tervezett helyzetekbe, amelyek minden expedíciónak sajátos jelleget kölcsönöztek.⁷ A távoli kiküldetések vizsgálatán keresztül tovább gazdagodhat az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetéről meglévő tudásunk. Ezért jelen munkában egy idehaza alig ismert missziós út története kerül az olvasó elé, amely az 1890-es évek elején élő, tájékozott magyar lakosság számára köztudomású volt, mára azonban már szinte senki előtt sem ismeretes. Ahogy az a számtalan távoli küldetés sem, amelyeket az osztrák–magyar haderő a kiegyezés és a Nagy Háború közötti időszakban teljesített.

Lokális konfliktusból nemzetközi ügy

A francia forradalomtól folyamatosan kibontakozó jelenségeként mutatható ki, hogy államok belpolitikai ügyeibe külső hatalmak ideológiai és gazdasági alapon beavatkoztak a liberális, a nemzeti, a függetlenségi, és a föderatív mozgalmakat érintően. A nemzetközi válságok a 19. század végére számos alkalommal e lokális forradalmakból és zavargásokból indultak ki. A konfliktushelyzetek eszkalálódása folytán idegen országok hajtottak végre intervenciókat, amelyekkel a belső politikai-, gazdasági-, vagy hadi struktúrák befolyásolására tettek lépéseket. A brazíliai esemény, amely részben bemutatásra kerül az alábbiakban, ebbe a folyamatba illeszthető bele, amely a 20. század első ötven évében olyannyira felerősödött, hogy az időszakban történt megközelítőleg 200 felkelésnél és forradalomnál már szinte minden második alkalommal valamely külföldi állam közbelépésére került sor.⁸

1893 szeptemberében a budapesti újságok⁹ sorra közölték le a Brazíliában kitört forradalom hírét, amely során a brazil haditengerészet fellázadt a kormánya ellen. A kikötőben állomásozó külföldi kereskedelmi-, illetve hadihajók parancsnokai figyelmeztetést kaptak,¹⁰ hogy tegyenek óvintézkedéseket, mert másnap reggel a hadiflotta megkezdí az öbölben található lojalista erődök lövetését. Az üggyel kapcsolatban a Pesti Napló újságírója lényeges pontra hívta fel az olvasók figyelmét: „[...] ez nem egyedül reájok, hanem magára Rio de Janeiróra, Dél-Amerika egyik legnagyobb és legfontosabb városára is végzetes következményekkel járhat. [...] az a kilátás, hogy az új világ egyik legelőkelőbb emporiuma a bombázás eshetőségének van kitéve, immár az ott történő dolgokra irányozza világgrésziink figyelmét.”¹¹

A felkelés hírével párhuzamosan arról értesültek újságíróink, hogy a jelentősebb hatalmak mozgósításba kezdtek és hadihajókat küldtek Rióba a brazíliai események hatására. Olaszországi hírek szerint, a brazil külügyminiszter lázadásról szóló hivatalos bejelentését követően az olasz vezetés a BAUSAN és a DOGALI cirkálóhajókat Rio de Janeiróba küldte.¹² Párizsból származó információk szerint a külföldi hajóraj parancsnokok a Guanabara-öbölben állomásozó franciák kezdeményezésére, arra az elhatározásra jutottak, hogy ha kell, közbeavatkoznak az ágyútűz megakadályozásáért.¹³ Washingtoni értesülések

8 Egedy 2007. 137. o.

9 A magyarországi sajtótermékek forráshasználatát indokolta, hogy azok gazdagsága ellenére, eddig kevésbé kiaknázott információbázist képeznek. A témával foglalkozó szakirodalomban ez idáig nem kerültek felhasználásra ezek a cikkek, továbbá az újságok olvasmányossági szempontból (kritikusan szemlélve) jól alkalmazhatók az események bemutatásához.

10 Rio de Janeiro partjainál, tekintve a város gazdasági jelentőségét, számos külföldi kereskedelmi- és hadihajó tartózkodott ez időben.

11 Pesti Napló, 1893. szeptember 15. 44. évf. 260. sz. 5. o.; A megállapítást (amely értelemszerűen az európai szemszöveget emelte ki) azzal egészítenénk ki, hogy az események helyszínéből adódóan az amerikai (és vélhetően még az ázsiai) kontinens államaiban egyaránt port kavart.

12 Budapesti Hírlap, 1893. szeptember 8. 13. évf. 248. sz. 12. o.

13 Pesti Hírlap, 1893. szeptember 9. 15. évf. 249. sz. 2. o.; 1893. szeptember 8-án, az ARÉTHUSE francia hadihajón gyűltek össze a kikötőben jelenlévő külföldi parancsnokok, és a kereskedelmi érdekek, illetve a külföldi polgárok védelmében történő együttműködésről állapodtak meg. Nabuco 1896. 3. o.

4 A kiállítás ismertetésére vonatkozóan ld. Sallay Gergely Pál: „Magyarország a Nagy Háborúban 1914–1918” A Hadtörténeti Múzeum első világháborús állandó kiállítása, 2016. In: A Hadtörténeti Múzeum Értesítője 16. Szerk. Závodi Szilvia. Budapest, 2016. 323–332. o.

5 Jelentés az 1894-ik évről 1895. 50. o.

6 Nagy 2001. 788. o.

7 Korábban a tengeri kiküldetések témáját érintően a Hadtörténeti Múzeum Értesítőjének 9. számában, Szoléczy Emese és Cs. Lengyel Beatrix a múzeum egyik rendhagyó történeti forrás-együttesről számolt be. (Lásd Szoléczy Emese – Cs. Lengyel Beatrix: „Az emberevő Canibálok is megjelentek” Az 1896-os Albatrosz-szerencsétlenség egy túlélő szemével. In: A Hadtörténeti Múzeum Értesítője 9. Szerk. Hausner Gábor. Budapest, 2007. 41–93. o.)

szerint az Amerikai Egyesült Államok a CHARLESTON cirkálóját Rio de Janeiróba küldte és a DETROIT cirkálót is a térségbe vezényelte.¹⁴ Berlin lépéseiről egy rövid bejegyzést olvashatunk, miszerint a német ARCONA és ALEXANDRINE cirkálójok is Rio de Janeiróhoz érkeztek.¹⁵ Londonból eredő hasonló hírek szerint Grey külügyminiszter bejelentette, hogy Rio de Janeiro kikötőinél jelenleg kettő angol hadihajó tartózkodik és egy harmadikat is odaküldenek. Grey emellett kiemelte, hogy a brit hajókon kívül még az öbölben tartózkodtak a francia, a német, az olasz, a portugál, illetve az amerikai haditengerészet hajói.¹⁶

Az iménti felsorolásokból kirajzolódik számunkra, hogy a brazil flotta felkelését követően legalább hat jelentős állam erősítette meg Rio de Janeiróban lévő képviselőletét hadihajókkal: Olaszország, Németország, Franciaország, az Egyesült Királyság, Portugália és az Amerikai Egyesült Államok. A listából 1893 szeptemberében még hiányzott egy jelentős európai hatalom, az Osztrák–Magyar Monarchia.¹⁷ A Pesti Hírlap egy hónappal a lázadás kitörése után, október 12-én adott hírt arról, hogy Ausztria–Magyarország is reagál a brazíliai eseményekre. E szerint Ófelsége ZRINYI nevű hadihajója Gibraltártól Rio de Janeiróhoz indult.¹⁸

Habár a történet egészének értelmezése és az egyes országok részvételének elemzése joggal vetődik fel, jelen tanulmányban a terjedelmi keretek figyelembevételével, főként Ausztria–Magyarország helyzetének ismertetésére szorítkozunk.

Miért volt érdekelt az Osztrák–Magyar Monarchia Brazíliában?

19. századi nemzetközi kapcsolódási pontok

A két államalakulatot a hatalmas földrajzi távolság ellenére egykori dinasztikus kapcsolatok, nemzetközi egyezmények, közös diplomáciai- és kereskedelmi érdekek egyaránt összekötötték a 19. század során. Az amerikai kontinensre irányuló európai kivándorlás,¹⁹ amelynek az osztrák–magyar alattvalók is nagy létszámban voltak résztvevői szintén befolyással bírt a két állam bilaterális viszonyára.

Az osztrák–brazil dinasztikus kapcsolatok alapvetően a portugál eredetű Bragança-házhoz kötődtek. 1817-ben a portugál koronaherceg, Péter számára a Habsburg–Lotaringiai házból származó Mária Leopoldina főhercegnőt, I. Ferenc osztrák császár (1804–1835) és magyar, illetve cseh király (1792–1835)

14 *Pesti Napló*, 1893. szeptember 15. 44. évf. 260. sz. 3. o.

15 *Pesti Hírlap*, 1893. szeptember 21. 15. évf. 261. sz. 9. o.

16 *Pesti Napló*, 1893. szeptember 19. 44. évf. 264. sz. 3. o.

17 Oroszország és Japán részvételével kapcsolatban, eddig sajnos nem rendelkezünk információkkal. Spanyolország egyik hadihajója azonban később szintén a riói öbölben állomásozott.

18 *Pesti Hírlap*, 1893. október 12. 15. évf. 282. sz. 11. o.

19 Az emigrációra vonatkozóan több tanulmányt írt Dr. Szilágyi Ágnes Judit és Dr. Pongrácz Attila. Példaként említhetjük: *Szilágyi Ágnes Judit: Metszéspontok a portugál és a brazil történelemről*. Szeged, 2009., illetve *Pongrácz Attila: A Sao Paulo-i magyarság*. Szeged, 2009. vagy Magyar

lányát választották feleségül.²⁰ A két fél közötti szorosabb összeköttetés fennállását mutatja, hogy 1826-ban seregek toborzását engedélyezik a birodalom területén. Ezzel a Habsburgok I. Ferenc vejét, I. Péter néven (1822–1831) immár a Portugáliától független brazil császárt segítették az Argentínával szemben 1825–1828-ban vívott területi harcaiban (portugálul: *guerra da Cisplatina/campanha da Cisplatina*, spanyolul: *Guerra del Brasil*), amelyekben a Magyar Királyság területéről származó katonák is küzdhettek.²¹

A 19. század során a két állam uralkodóházainak tagjai több alkalommal tettek személyes látogatásokat egymásnál. A monarchikus kapcsolatok elmélyítéseként értelmezhető, hogy 1850-ben Ferenc József testvére, Miksa osztrák főherceg eljegyezte II. Péter brazil császár (1831–1889) testvérét, Mária Améliát. Habár az esküvőre végül nem kerülhetett sor a hercegnő korai halála miatt, Miksa meggyászolja jegyesét 1859-ben Brazíliába utazott. A herceg találkozott II. Péterrel, illetve távoli rokonaival, mind emellett tiszteletét tette az ország néhány német földműves telepén is. A brazil császár szintén járt a bécsi udvarban. 1871-ben zajló utazása alkalmával még Budapesten is megfordult, ahol találkozott többek között József Károly főherceggel, Deák Ferencsel, Ligeti Antallal, Xantus Jánossal és Rómer Flórisssal.²² 1876 márciusában II. Péter újabb hosszú útra indult „Pedro de Alcantara” álnéven feleségével, Terézia Krisztinával és kíséretével. A brazil uralkodó európai körútja során – 1877 tavaszán – pár hetet Ausztriában is tartózkodott,²³ ennek emlékét őrzi a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Fotóarchívumában fennmaradt császári portré.

A Habsburg Birodalom vezetése 1816-ban határozta el az első brazíliai kirendeltség megnyitását Rio de Janeiróban, amelynek létrehozását erősen támogatta a trieszti kereskedőréteg, hogy ezáltal biztosítsák a szükséges diplomáciai, illetve jogi támogatást az osztrák hajózás és kereskedelem számára.²⁴ A gazdasági és diplomáciai kapcsolatok szinte folyamatos fejlődését mutatja, hogy az 1820-as évektől fokozatosan bővült a konzulátusok száma az országban.²⁵ A küldöttségek intézményi rendszere a gazdasági és migrációs érdekeknek megfelelően változott. A képviselők mellett a Habsburg Monarchia, majd 1867-től Osztrák–Magyar Monarchia számos nemzetközi egyezményt írt alá, amelyek közül többnek Brazíliával együtt közös szignálója lett.²⁶

20 *Torbágyi* 2009. 179. o.

21 *Szabó* 1982. 110–111. o. [Szabó László könyve nem kifejezett történelmi szakmunka, ezért kritikával kezelendő. A benne szereplő információk további kutatást igényelnek és megfelelő forrásokkal alátámasztandók. A magyar zsoldosok jelenlétét több neves szerző is hivatkozza (például Dr. Anderle Ádám és Dr. Torbágyi Péter). A téma kutatását a későbbiekben kívánjuk elvégezni.]

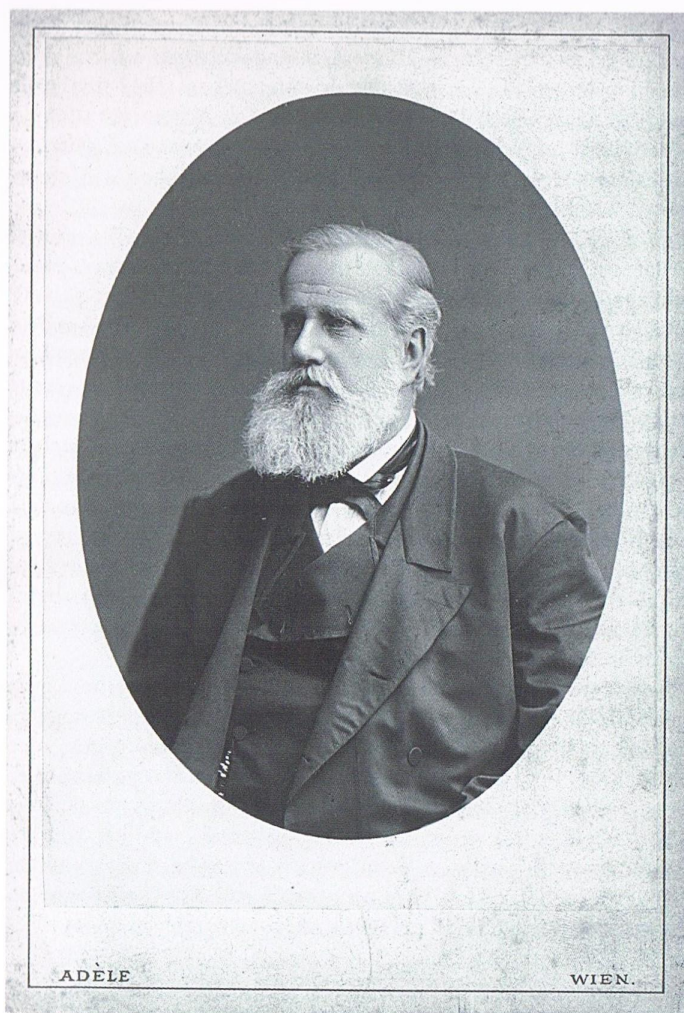
22 *Torbágyi* 2009. 94. o.

23 *Roderick* 1999. 279–281. o.

24 *Blaas* 1965. 214. o.

25 1830 – Pernambuco; 1837 – Belém és Fortaléza; 1839 – Sao Luiz do Maranhao; 1846 – Maroim stb. (*Torbágyi* 2009. 180. o.)

26 Ilyen szerződés volt a Párizsi Tengerjogi Deklaráció; Szentpétervári Konvenció; az egyetemes postaegyesületről több alkalommal (1878; 1885; 1891; 1897 stb.); 1883-ban a köztörvényes



II. Péter császár portréja, 1877. április 1. Bécs (HTM Fotóarchívum 19.13/Fk)

Brazília a Monarchia lisztexportjának egyik fontos célpontjának számított, a latin-amerikai országból pedig többek között kávé és rumot importáltak, emellett kölcsönösen működött posta- és távirati szolgáltatás. A 19. század végén két kereskedelmi társaság, az Osztrák Lloyd²⁷ és az „Adria” Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.²⁸ számottevő áruforgalmat bonyolított

27 Osztrák–Magyar Lloyd néven működött 1872–1891 között.

28 1881–1891 között „Adria” Magyar Tengerhajózási Rt.

le Brazíliával.²⁹ E kereskedelemre vonatkozóan külön megállapodás is született közöttük, amely szerint megosztották a brazil áruforgalmon. A két társaság az előirányozott tervek szerint évente hat-hat járatot indíthatott az országba.³⁰

1889-et³¹ követően az osztrák–magyar és brazil kapcsolatokat már kevésbé befolyásolták a korábbi dinasztikus viszonyok. Annál meghatározóbb jelentőséget kaptak a nemzetközi egyezmények, gazdasági érdekek, továbbá fontos államközi érintkezési ponttá vált az amerikai kontinensre irányuló elvándorlás.³²

A 19. század alkonyán az Amerikai Egyesült Államok egyre szigorúbb bevándorlási előírásai miatt a dél-amerikai országok – főleg Brazília, illetve Argentína – egyre vonzóbb úti célokká váltak az európai kivándorlók számára.³³ A bevándorlás a századforduló Brazíliájának egyik meghatározó jelenségévé vált, amely komolyan befolyásolta a társadalmi és gazdasági helyzetet. A rendelkezésre álló adatok szerint 1887 és 1930 között mintegy 3,8 millió külföldi áramlott be az ország területére. A népmozgás legintenzívebb szakaszának az 1887–1914 közötti időszak tekinthető, amelyben közel 2,74 millióan érkeztek, köztük osztrák–magyar állampolgárok is.³⁴ Ferenc József alattvalói számára a negyedik legfontosabb úti célként számított a hatalmas földterületekkel rendelkező ország, ennek megfelelően legalább 64.000 osztrák és magyar származású személy vándorolt ki 1876–1910 között. A siralmas körülmények miatt azonban, amelyek a kiutazókat várták, Brazília lett az egyetlen olyan állam, ahova Ausztria–Magyarország kormányai törvényileg is szigorították a kivándorlást.³⁵ Egyfelől Európa súlyos demográfiai válságon ment keresztül, amely fokozta a kivándorlási hajlandóságot, másrészt a rabszolgaság eltörlése (1888) arra készítette a brazil hatóságokat, hogy megoldást találjanak a munkaerőhiány problémájára.³⁶

29 A trieszti, illetve a fiumei kikötőkben számos egyéb vállalat is tevékenykedett. A braziliai események kapcsán az általunk röviden bemutatott társaságok tevékenysége a hangsúlyos, továbbá az összekötő szálak értelmezéséhez elegendőnek gondoltuk e kettőnek kiemelt figyelmet szentelni. Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. annak ellenére, hogy forgalma 1893–1914 között elsősorban Európára és a Távol-Keletre irányult, járatai olykor érintették Dél-Amerikát. (Például: Rio de Janeirót és Bahiát is). (Pelles 2016b. 220. o.)

30 Pelles 2016a. 199–200. o.

31 Brazíliában 1889. november 15-én megbuktatták a császárságot és kikiáltották a szövetségi köztársaságot.

32 A témakört illetően ld. *Torbágyi Péter*: Magyar kivándorlás Latin-Amerikába az első világháború előtt. SZTE, „Hispan világ története” PhD-program. Szeged, 2009.; *Szilágyi Ágnes Judit*: Brazília a XIX. század végi magyar újságolvasók szemével: kivándorlási propaganda és ellenpropaganda a korabeli sajtóban. In: *Sic itur ad astra* 1993. 7. évf. 2–4. szám (Közel a múlt: tanulmányok a XIX. és XX. század történelméből) 57–66. o.

33 *Torbágyi* 2009. 88. o.

34 *Fausto* 2011. 166. o.

35 *Brunnbauer* 2016. 185. o.

36 *Ferreira Levy* 1974. 50. o.

A brazil válság

Mi történt 1893–1894-ben Brazíliában, mik voltak az események előzményei és háttér okai? Némi előírással, elfogultsággal, de frappáns megfogalmazással adott összefoglalást erről a Pesti Napló egyik 1893. szeptemberi száma: „*Forradalom Brazíliában. Mióta Brazília Dom Pedro*³⁷ számkivetésével köztársasággá alakult, állandó ott a polgárbábor. [...]”³⁸ Mikor Fonseca tábornok,³⁹ a fölkelők feje, 1889. november 15-én⁴⁰ a meglepett császárral letételét közölte, Dom Pedro ugyan még megkísérelhette volna az ellentállást, de nemis szíve irtózott a vérontástól és kardcsapás nélkül visszavonult [...].⁴¹ Fonsecát, 1891-ben a köztársaság elnökévé választották és zsarnoki önkénykedése csakhamar megértette Brazíliával az alkotmányos uralkodón esett méltatlanságot. Mikor már túrbetelenné vált a tábornok-diktátor garázdálkodása, egy szép napon Custodia [helyesen Custodio – a szerző javítása] de Mello tengernagy⁴² lépett be a diktátorhoz és az ágyúira való gyengéd célzással lemondásra szólította fel. Fonseca nem ijedt meg ugyan az ágyuktól, de a polgárbáború rémeit is aggodalomba ejtette és engedett a felbívásnak [...].⁴³ Peixoto tábornok, a köztársaság alelnöke vette át ezután a kormányt, az alkotmány értelmében az új elnök

megválasztásáig.⁴⁴ Mindjárt kormányra lépte után fellázadt Rio Grande tartomány amiatt, mert a gyűlölt Castilhost megint nyakukra küldé kormányzónak.⁴⁵ A lázadás ez idő óta [...] egyre tart és mivel Peixoto szintén diktátori hajlamokat árult el, a legfontosabb állásokra kegyenceit nevezte ki, miniszterei intésére nem hallgatott, azonfelül meg az az alapos gyanú merült fel ellene, hogy szándékosan bízta meg a polgárbáború Rio Grande-ban: az általános elégedetlenség egyre növekedett. A vihar kitörését Peixoto egy államcsínyre siettetve. Az alkotmány 43. szakasza ugyanis azt rendeli, hogy a köztársaság hivatalban levő alelnöke nem választható meg a köztársaság elnökéül a legközelebbi ciklusra.⁴⁶ Ez ellen Peixoto vétőjogával élt s ezzel bizonyosságot tett arról, hogy az alkotmány világos rendelkezése ellenére a köztársaság elnöki székébe vágyódik. A kamara és a közvélemény Peixoto vétőjét államcsíny számba vette és az általános forrongást Custodia de Mello tengernagy újabb felkelés organizálására használta fel. Miként 1891-ben, ágyúit most is Brazília fővárosa ellen szögeztette.[...]”⁴⁷

A brazil hadiflotta (a köztársaság kikiáltása óta) második, jelentősebb hatalmi erődemonstrációjára, majd az abból kibontakozó felkelésre (*segunda Revolta da Armada/ Revolta da Armada*) 1893 szeptembere és 1894 márciusa között került sor. A haditengerészet lázadásának okai közé tartozott, hogy a flotta vezetése

37 A korábbiakban említett II. Péter brazil császár (1831–1889). Dél-Amerika legnagyobb országában a korábbi monarchikus, stabilnak mondható államrendszer megdöntése a Bragança-dinasztia elűzését vonta maga után.

38 Az új köztársasági berendezkedés szembekerült és megszakította a kapcsolatot a korábbi monarchikus hagyományokkal, amelyek addig meghatározták az ország működését. A kormány, a hadsereg (azon belül a haditengerészet és a szárazföldi erők) és az egykori tartományok között gyakoriak voltak a politikai-hatalmi összefüggések. A kialakult viszonyokat nehezítette, hogy egymást követték a gazdasági- és társadalmi problémák. A rend fenntartása különösebb gondokat a határvidékeken elhelyezkedő államokban jelentett, főként a Brazília déli részén lévő Rio Grande do Sul államban, ahol a központi hatalomnak nehéz volt kiépítenie politikai befolyását. (Fausto 2011. 154. o.)

39 Deodoro da Fonseca (1827–1892) a császárságot megdöntő puccs végrehajtójaként jó elnökjelöltnek bizonyult, mégis a politikai-, kormányzási feladatok ellátásában gyakran összeütközésbe került az Alkotmányozó Gyűléssel. Életének utolsó néhány évében a neve színonimájává vált az önkényes hatalomgyakorlásnak és a visszaéléseknek, annak ellenére, hogy katonai pályáját tekintve tehetséges vezetőről beszélhetünk. (Simmons 1963. 45. o.)

40 II. Péter császár (1831–1889) uralmát a Brazil Egyesült Államok (Estados Unidos do Brasil) – Wittmann Tibor szóhasználatával élve (Wittmann 1978. 333. o.) – „alkotmányos diktátorai” (katonai vezetők) igyekeztek pótolni 1889–1894 között: Deodoro da Fonseca (1889–1891) és Floriano Peixoto (1891–1894) tábornokok. A haditengerészet lázadásai e változások válságos időszakában többször is jelentkeztek.

41 *Pesti Napló*, 1893. szeptember 13. 44. évf. 258. sz. 4. o.

42 Custodio José de Mello (1840–1902) brazil politikus, a haditengerészet egykori ellentengernagyja, Brazília tengerészeti minisztere.

43 Fonseca nehezen bírta ellenzékével és a kialakult intézményi válságot súlyosbította egy gazdasági krízis is. Ez volt az úgynevezett „*Crise do Encilbamento*”. A Nemzeti Kongresszus bezárását követő válsághelyzet csúcspontján fellázadt a haditengerészet és olyan befolyásos személyek intéztek manifesztumokat az elnökhöz, mint Custodio José de Mello (ellentengernagy), és Eduardo Wandenkolk (tengernagy), mindezt Floriano Peixoto alelnök hallgatólagos támogatásával. A hadiflotta képviselői azzal fenyegették meg Deodoro da Fonsecát, hogy lövetni kezdik Rio de Janeirót, ha nem hajlandó lemondani. Ez volt a haditengerészet első felkelése 1891-ben (*primeira Revolta da Armada*). A polgárbáború elkerülésének érdekében, a köztársasági elnök 1891. november 23-án lemondott, ezzel a főváros lövetése elmaradt. (Simmons 1963. 51–52. o.)

44 1891-ben a köztársasági elnöki széket a korábbi alelnök, Floriano Peixoto foglalta el. A legfontosabb célja és feladata az volt, hogy hivatalban maradjon. Peixoto tevékenysége viszonylag sikeresnek mondható, ha évekig tartó hatalmon maradását, szívós kitartását vesszük alapul. Elődjével szemben képes volt megérteni a hatalom és a politika működését. Amint átvette az irányítást a brazil állam élén, saját hatalmi bázist épített ki az egyes tagállamokban. Ez a lépése hozzásegítette ahhoz, hogy szembe tudott szállni a fegyveres fenyegetésekkel. 1892 elején néhány Fonseca párti, magas rangú katonatiszt egy sikertelenül zárult puccskísérletet hajtott végre, amely során egy kiáltványban (*Manifesto dos 13 generais*) szólították fel Peixotot a lemondásra. Annak ellenére, hogy mozgalom résztvevői megpróbálták egy olyan katonai koalíciót létrehozni, amely elég erős lehetett volna ahhoz, hogy megdöntsék Peixoto-t, a diktátor gyorsan reagált, és az érintett admirálisok, illetve tábornokok közül többeket elfogatott, majd börtönbe zárattott. E lépéssel azonban élesen szembe ment az alkotmány egyik fontos pontjával, a brit hagyományokból tovább élő *Habeas Corpus* elveivel. (Habner 1975. 259. o.)

45 Brazília legdélebbi állama, amely Argentína és Uruguay szomszédságában fekszik. 1889 és 1893 között mintegy tizenhét kormány került hatalomra, és cserélődött le Rio Grande do Sul államban. Két jelentős párt rivalizálása nyomán következtek be a kormányváltások, ezek: a republikánus, Rio-grande-i Republikánus Párt (*Partido Republicano Rio-grandense*) és a liberális, Föderalista Párt (*Partido Federalista*) voltak. A két politikai csoportosulás közötti hatalmi konfliktusvégül egy több mint két és fél éves polgárbáborúhoz, az ún. Föderalista Forradalom (*Revolução Federalista*) kitöréséhez vezetett Brazília déli régióiban (elsősorban Rio Grande do Sul, Santa Catarina és Paraná államokat érintve). (Fausto 2011. 154. o.) A cikk szerzője Júlio de Castilhosra (1860–1902) utalt, aki alapítója és vezetője volt a *Partido Republicano Rio-Grandense* pártnak, és ekkor Floriano Peixoto támogatását élvezte.

46 Brazília 1891. évi köztársasági alkotmányának 43. cikkelye szerint az elnök kinevezése négy évre szól és nem választható újra azonnal. A 43. cikkely 1. §-a alapján pedig az alelnök sem választható újra a következő elnöki periódusra. Így tehát az újságcikk szerzőjének hivatkozása helyes. Fontos azonban, hogy az alkotmány 4. §-a kimondja, hogy az első elnöki időszak 1894. november 15-vel ér véget. A rendkívüli elnökváltás így egy jogilag félremagyarázható helyzetet teremtett, ami alapul szolgálhatott a felkelések során, de Floriano Peixoto hatalmának megőrzéséhez egyaránt. Brazília 1891. évi alkotmánya az alábbi oldalról elérhető: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/plconsti/1824-1899/constituicao-35081-24-fevereiro-1891-532699-publicacaooriginal-15017-pl.html> (Megtekintés: 2017. július 20.)

47 *Pesti Napló*, 1893. szeptember 13. 44. évf. 258. sz. 4. o.

politikai befolyásának folyamatos gyengülése miatt elsősorban az olyan drasztikus lépésekkel volt képes hangot adni a kormányzati működéssel szemben, mint a Rio de Janeiro ostromával történő fenyegetés. Ruy Barbosa, kortárs politikusi értelmezése szerint három tényező játszott döntő szerepet a lázadás kitörésében:

1. Deodoro da Fonseca lemondását követően Floriano Peixotonak az alkotmány értelmében elnökválasztást kellett volna összehívnia, ám mivel egymást követően nem tölthette be az alelnöki és az elnöki pozíciót, ezért Peixoto erre nem volt hajlandó.

2. Ahelyett, hogy a kormányzat békésen rendezte volna a Rio Grande do Sul államban zajló helyi csatározásokat, Floriano Peixoto szövetségi csapatokkal támogatta Júlio de Castilhost a Rio-grande-i Republikánus Párt alapítójának és vezetőjének elnöki székbe kerülését, ezzel csorbítva az állam autonóm döntési folyamatait.

3. Floriano felülbírált a Haditengerészeti Tanács vizsgálati és ítélelhozzói jogkörét, és az 1892-ben bírósági eljárás nélkül letartóztatott Eduardo Wandenkolk tengernagy, valamint további magas rangú tisztek ügyét egy katonai bíróság előtt kívánta rendezni, hogy az imént említett személyek ne kaphassanak felmentést.⁴⁸

A brazíliai konfliktus során, a kormány oldalán álló szárazföldi erők és az egy maroknyi politikai támogatott haditengerészeti csapat össze Rio de Janeiroban. Floriano Peixoto elnöknek nem volt ütőképes tengeri hadereje, a Custodio José de Mello vezette felkelőknek pedig nem volt elegendő szárazföldi egysége, hogy a harcokat rövid időn belül lefolytassák. Mind a két félnek időre volt szüksége, hogy megfelelő erő birtokában kitarthasson. Az elnök stratégiája az volt, hogy diplomáciai szempontból igyekezett elszigetelni Mello-t mint lázadót és ellenállt a haditengerészeti minden partraszállási kísérletének. Emellett igyekezett felállítani egy új, ütőképes flottát. Mello ellentengernagy a korábbi, 1891-es fenyegetéséhez hasonló, gyors győzelmet remélt. Úgy vélte, elegendő lehet, ha lefoglalja Rio de Janeiro erődtítményeit, és megfélemlíti Peixoto-t annak érdekében, hogy lemondjon. A köztársasági elnök azonban nem volt hajlandó meghátrálni, ezért megkezdődött a párharc a hadihajók és az erődők katonái között. A tüzeharc nagy károkat okozott a civil lakosság tulajdonaiban és az emberi életekben egyaránt. A mintegy hat hónapi küzdelem végül a kormánypárti erők győzelmével ért véget 1894 tavaszán.⁴⁹

Problémát jelentett, hogy Rio de Janeiro világvárosnak számított, amely becsatlakozott a globális kereskedelembe, valamint gazdasági és politikai központ volt. A külföldi befektetők és a Brazíliával üzleti-, diplomáciai kapcsolatokat ápoló országok érintetteké váltak. Szükségesnek tűnt, hogy az egyes államok védelmet biztosítsanak a kereskedelmi gőzöseknek, gazdasági társaságaiknak és a kivándorolt polgáraiknak. A belpolitikai konfliktus a külpolitikai viszonyokat érintette így, amely az osztrák–magyar vezetést arra készítette, hogy haditengerészeti támogatást is nyújtson a helyi képviselőnek.

48 Alsina Jr. 2014. 12. o.
49 Scheina 2003. 406–413. o.

Maximilian von
Sternneck tengernagy
TM Fotóarchívum
(82/Fk)

Az 1890-es években, a legtöbb esetben Ausztria-Magyarország külmissziós küldetéseire az öregebb, korszerűtlennek számító kompozit hadihajókat alkalmazta, amelyek még gyakrabban használták a vitorláikat, mint a gőzgépeiket a nyílt tengeren. 1892–1893-ban Ferenc Ferdinánd világkörüli útja volt az első olyan európai vizeken kívül megtett tengeri utazás, amelyet egy modern acélból készült hadihajóval, a KAISERIN ELISABETH cirkálóval hajtottak végre. Maximilian von Sternneck, a császári és királyi Haditengerészeti parancsnoka az osztrák–magyar kereskedelem brazíliai érdekeire tekintettel, továbbra is fontosnak látta a lobogómutatást a Dél-Atlanti-óceánon, amelynek során a hajók érintették a latin-amerikai kikötőket. Mivel a ZRÍNYI-nek 1893-ban egyébként is szerepelt a tervezett útvonalában a Dél-Amerika partjainál való elhaladás, ezáltal kézenfekvő volt ennek a hajónak az odaküldése.⁵⁰ További szempont

50 Sondhaus 1994. 137–138. o.

lehetett a vezetés számára, hogy a Monarchia két szövetségese, Olaszország és Németország egyaránt jelentős egységekkel képviseltette magát Rio de Janeiróban, így azokkal együttműködve egy korvett is megállhatta a helyét. Ameddig a ZRÍNYI nem érkezett meg a helyszínre, német hajók segítséget nyújtottak az osztrák–magyar fél számára. Erre hoz példát a MEDUSA nevű osztrák gőzhajó esete, amelynek parancsnoka a rakományát egy kirakodó hajóba pakolta át, ezt azonban Custodio José de Mello ellentengernagy lefoglalta. A MEDUSA kapitányának a tiltakozása önmagában eredménytelennek bizonyult, de végül német közbenjárásra a hajót és a rakományát is kiadták.⁵¹

A gróf Zrínyi Miklós hadvezérről elnevezett korvett és útja Brazília felé

„A vasból épült korvette ropog, nyöszörög minden eresztékében. Hol oldalt, hol előlről, zúgva csap rajta keresztül a néha buszonöt lábnyi magas hullám, mely megtörve a hajó mellvédén merészen kihajló »törökverő, buzogányos Zrínyin« — tajtékozva zug végig az előárboczig, lefutva onnan a corridorban csoportokban fetrengő »tengerbeteg« matrózokra [...]»⁵²

Az S.M.S. ZRÍNYI építésére Triesztben, még Wilhelm von Tegetthoff admirális flottafejlesztési programjának keretében került sor 1869–1871 között.⁵³ A hajó gróf Zrínyi Miklós (1508–1566) horvát bánról, hadvezérről kapta az elnevezését,⁵⁴ testvérhajói a FRUNDSBERG és az AURORA voltak.⁵⁵ A ZRÍNYI az első olyan nagyobb tengerjárója volt az Osztrák–Magyar Monarchiának, amelyik az 1867. évi kiegészítés után magyar vonatkozású elnevezést kapott. Ennek hátterében Magyarországnak a közös költségvetéshez való hozzájárulása, illetve a haditengerészetben szolgáló horvátok aránya (az állomány 30–40%-a) miatti gesztus húzódhatott.⁵⁶ A ZRÍNYI kompozit építésű (fémbordázat, fapálánkozással) csavaros gőzkorvett⁵⁷ volt, amely három árboccal és egy gőzgéppel volt felszerelve, így vegyesen, gőz vagy vitorla meghajtással működött a körülményeknek megfelelően. A ZRÍNYI kezdetben főként a Földközi-tengeren és az Adrián teljesített szolgálatot. Az óceánokat átszelő kiküldetésére mindössze négy alkalommal került sor.⁵⁸ A távoli útjai közül az 1893–1894-es tekinthető a legnagyobb teljesítményének. Ez volt, amelyik a leghosszabb ideig (1893.

51 *Budapesti Hírlap*, 1893. október 5. 13. évf. 275. sz. 8. o.

52 *Gáspár* 1892. 18. o. Dr. Gáspár Ferenc hajóorvos egy korábbi expedíció alkalmával szolgált a ZRÍNYI fedélzetén. Írásai habár szépirodalmi igénnyel íródtak, bepillantást engednek a hajó hétköznapi életébe. Egyes munkáit lásd az irodalomjegyzékben.

53 *Csonkayéti* 1984. 214. o.

54 A ZRÍNYI orrát egy buzogányos emberalak úgynevezett gallion-figura faragványa díszítette, amellyel a névadó Zrínyi Miklóst kívánták ábrázolni. (*Gáspár* 1892. 18. o.)

55 *Aichelburg* 2002. 541. o.

56 *Kaiser* 2014. 87–88. o.

57 A hajó paramétereit tekintve az alapvető vízkiszorítása 1198 tonna, a legnagyobb pedig 1340 tonna volt. Fedélzeti hossza 59,10 m, szélessége 10,88 m volt. (*Aichelburg* 2002. 451. o.)

58 1885–1886-ban az első atlanti-óceáni útjára, amely során a karibi-térségben járt; 1890–1891-ben Kelet-Ázsiáig hajózott el; 1893–1894-ben az ominózus latin-amerikai expedícióra került sor; végül 1897–1898-ban ismét Dél-Amerika volt az egyik fő állomása.

szeptember 2. – 1894. december 15. között, 442 napig) tartott, és a legtöbb mérföld (41.481 tengeri mérföld) megtételét igényelte.⁵⁹

A ZRÍNYI parancsnoka 1893. augusztus 26-tól Johann Holeczek fregattkapitány,⁶⁰ első tisztje Eduard Danelutti sorhajóhadnagy⁶¹ volt.⁶² A hajó legénységi állományába 202 személy tartozott: a törzskar 25 tagból állt, a hajó összlétszáma 227 fő volt.⁶³ A vízi jármű tüzésége ekkor összesen nyolc tengerészeti lövegből állt: kettő 15 cm-es L/21-es és négy 9 (8,35) cm-es L/24-es ágyúból, illetve kettő 4,7 cm-es L/33-as gyorstüzelő lövegből, melyeken kívül a korvett rendelkezett még egy 7 (6,66) cm partraszálló löveggel is.⁶⁴

A ZRÍNYI legénysége 1893. szeptember 2-án hajózott ki Polárból, a tervek szerint a trieszti Tengerészeti Akadémián előző évben végzett tengerészkadétkok egy részével tizenhárom hónapra ütemezett utat tett volna meg, amely során Amerika és Nyugat-Afrika partjai mentén hajózott volna el. Egy hónappal a hajó indulását követően azonban Johann Holeczek kapitány utasítást kapott, hogy sürgősen hajózzon Rio de Janeiro partjaihoz, mert az ottani felkelés aggasztó jelei miatt az osztrák–magyar állampolgárok védelmét szükséges biztosítani, ezért a riói nagykövetséggel együttműködve, minden szükséges intézkedést

59 *Aichelburg* 2002. 541–542. o.

60 Johann Holeczek, fregattkapitány (Klagenfurt, Karintia, 1845. január 8. – Rio de Janeiro, 1894. február 15.) 1859. szeptember 8-án, 14 éves korában kezdte meg tengerészkadét pályafutását a trieszti Tengerészeti Akadémián. Első szolgálati hajója az S.M.S. DANDOLO korvett volt. E hajón szolgálva részese volt Habsburg I. Miksa mexikói császár sikertelen kalandjának 1864–1867 között. Később számos hajón szolgált, például az S.M.S. NOVARA fregatton, az S.M.S. SAIDA korvetten, az S.M.S. LISSA kazamatahajón, az S.M.S. FASANA korvetten, az S.M.S. DONAU korvetten, végezetül az S.M.S. ZRÍNYI korvetten. Rangváltásaira 1861-ben, 1866-ban, 1872-ben, 1877-ben, 1886-ban és 1891-ben került sor. (ÖStA KA, Marine NMA PA OBA QL 2120 HOLECZEK) 1884 júliusában Ferenc József engedélyezte számára, hogy viselje a görög királyi Megváltó-rend tiszti keresztjét. (*Budapesti Közlöny* 1884. július 15. 18. évf. 163. sz. 2. o.) Az uralkodó 1886. november 1-ével nevezte ki korvett-kapitánnyá, majd ezen év decemberében „sok évi, mindig jeles szolgálata és különösen a »Donau« hajónak nébél körülmények között viselt ideiglenes parancsnoksága elismeréséül” megkapta a Katonai Érdemkeresztet. (*Budapesti Közlöny* 1886. december 12. 20. évf. 284. sz. 7. o.) Törzslapja alapján rendelkezett még a Hadiéremmel, és a mexikói Császári Guadalupe Rend lovagkeresztjével. 1891-ben fregattkapitányi rendfokozatba lépett elő. 1893. augusztusában az S.M.S. ZRÍNYI parancsnoka lett. (ÖStA KA, Marine NMA PA OBA QL 2120 HOLECZEK)

61 Eduard Danelutti (Trieszt, 1852. augusztus 3. – Trieszt, 1915. július 14.) 1871-ben csatlakozott a császári és királyi Haditengerészethez. Amikor 1893-ban az S.M.S. ZRÍNYI első tisztje lett, még első osztályú sorhajóhadnagy volt, majd 1894. november 1-jével (még a hajó hazatérte közben) kinevezték korvettkapitánnyá. 1898-ban fregattkapitányi rendfokozatba lépett elő. Danelutti 1900. március 28-ig szolgált a hadiflottában. Kitiüntetései között szerepelt a Hadiérem, melyet 1882-ben kapott, illetve a Katonai Érdemkereszt, amelyet 1896-ban adományoztak neki. (ÖStA KA, Marine NMA PA OBA QL 912 DANELUTTI)

62 *Bayersburg* 1958. 126. o.

63 ÖStA KA, Marine NMA ST 1710 ZRINYI (Korvett). 1893. 44. kötet 1. o.; A pontos létszám meghatározására megbízható forrást a ZRÍNYI korvett hajónaplója jelent. A korabeli sajtóértésterületek nem voltak megbízhatók e tekintetben, sőt az éves jelentésben is téves információ szerepel. A *Pesti Hírlap* 1893. október 12-i számában 211 főt emlitenek. (*Pesti Hírlap*, 1893. október 12. 15. évf. 282. sz. 11. o.) Ugyan ennek az újságnak februári példánya már csak 160 matrózt jelent (*Pesti Hírlap*, 1894. február 2. 16. évf. 33. sz. 11. o.), miközben a hajónapló szerint a legénység létszámában még ekkor nem következett be változás. Az 1894. évi jelentésben is hibás szám, 216 fő szerepel. (*Jelentés az 1894-ik évről* 1895. 50. o.)

64 *Kaiser* 2014. 94. o.

tegyen meg.⁶⁵ Az odáig vezető út két nagyobb szakaszra osztható: az első 1893. szeptember 2. és szeptember 30. között zajlott, mialatt Ófelsége hadihajója a Földközi-tenger térségében megtett tengeri mérföldek után Gibraltárhoz érkezett. A brit kikötővárosnál a hajó 1893. október 1. és 8. között tartózkodott, ahol megkapta a parancsot, hogy induljon Rio de Janeiroba, továbbá feltöltötte a készleteit. Innen számítható a kiutazás második jelentősebb szakasza, amely már az Atlanti-óceánon zajlott. A korvett hajónaplójában fennmaradt térképek is e szakaszolást követve szemléltetik az útvonalat.⁶⁶

A hajó útközben a Kanári-szigetek és a Zöldfoki-szigetek mellett haladt el, majd október 30-án elérte az egyenlítőt, ahol beavatási ünnepségre került sor azok számára, akik életükben először lépték át a Föld leghosszabbnak számító szélességi körét.⁶⁷ A ZRÍNYI-n lezajlott „szertartásról” a Pesti Napló így számolt be:

„Október 30-án hasította át a hajó az egyenlítőt, s ebből az alkalomból a legénység ősi matróz szokás szerint tengeri ünnepet rendezett. Már napokkal az ünnep előtt nagy volt a sürgés forgás, de a program részleteit egészen az utolsó percig eltitkolták. Az ünnep napján délután zenekar játszott. Az egyik induló bangjára megjelent a főárboc mellett elkerített nagy sátorból Neptun isten feleségével Amfitrittel gazdagon díszített trónján, amely erre az alkalomra a hét centiméterre tengeri ágyú talpából került ki. Nyolc négernek öltözött, arany orr- és fülkarikákkal, karperecekkkel és lábperecekkkel felcicomázott matróz vonta a trónt, amely után a kíséret következett: fegyveres matrózok, egy elefánt, egy medve, egy borbély, óriási fuollókkal és borotvákkel és fésűkkel, a zenészek és a szolgálk stb. A tenger istene leszállott feleségével a trónról és bemutatta bódolatát a parancsnoknak. És azzal megindult a pajkos mulatozás, amely a késő éjszakában ért véget. Az ünnep után következő napokban mintha csak megnebeztelt volna a tengeristen, kedveszötlenné vált az idő és a Zrínyi folytonos viharok között érkezett Rio de Janeiroba.”⁶⁸

A ZRÍNYI óceáni átkelése harminchét napot vett igénybe, majd 1893. november 14-én érkezett meg Brazília partjaihoz. November 15-én már a többi külföldi ország hadihajóihoz hasonlóan a Guanabara-öbölben horgonyzott le,⁶⁹ ahol a hajó legénységének szeme elé tárulhatott egy nemzetközi hajóraj, amelyhez immár a Monarchia is csatlakozott. A matrózok szemtanúi lehetnek az ágyúzások következményeinek. Ausztria-Magyarország lobogójának megérkezéséről gróf Szatmáry Király Dominál, Rio de Janeiro osztrák–magyar konzulja táviratot intézett a közös Külügyminisztériumnak, amelyben jelentette, hogy a ZRÍNYI épségben megérkezett, személyzetének egészségi állapota jónak mondható.⁷⁰ A magyar sajtó szintén beszámolt néhány tömör cikkben arról, hogy a korvett eljutott a válság helyszínére.

Rio de Janeiro partjainál

Az S.M.S. ZRÍNYI hivatalos brazilai tevékenysége elsősorban a tengeri kereskedelem zavartalanlását biztosító közreműködésében ragadható meg. A hajó megóvta a Rio de Janeiroba érkező osztrák–magyar kereskedelmi hajókat, ezzel súlyos károktól mentesítette az Osztrák–Magyar Monarchiát. A korvett hétköznapijairól, megpróbáltatásairól szintén rendelkezünk némi információval, amelyekből világosan kitűnik, hogy a Guanabara-öbölben nem okvetlenül a felkelőktől kellett tartaniuk a külföldi hajósoknak, hanem egy pusztító vírustól, a sárgaláztól. A több hónapig tartó jelenlét alatt az egyes nemzetek közötti multságokra és versenyekre is akadt példa.

Amint erre korábban kitértünk, két gazdasági társaság, az Osztrák Lloyd és az „Adria” Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság hajói folyamatosan jártak Ausztria-Magyarország és Brazília között. A felkelést követően azonban fokozott veszélynek voltak kitéve a kereskedelmi gőzösök, hiszen a brazil flotta már nem fektetett jelentős figyelmet a tengeri viszonyok biztosítására. A hajók ki voltak téve annak a veszélynek, hogy kirabolják őket, vagy akadályoztatják a szabad ki- és berakodásukat a dokkokban, továbbá az ágyúzások idején akár találatot is kaphattak.⁷¹ 1893. szeptemberében történt, hogy az Osztrák Lloyd MEDEA gőzösét (főként magyar malmok által exportált lisztet szállított) kalózok támadták meg a brazil partok közelében és jelentős károkat okozva a rakományától teljesen megfosztották.⁷² A ZRÍNYI a Rio de Janeiro partjainál való tartózkodása alatt három esetben bizonyosan részt vett az osztrák–magyar társaságok kereskedelmi forgalmának biztosításában és a korabeli felfogás szerint megóvta a Monarchia tekintélyét attól, hogy csorba essen rajta. Az Osztrák Lloyd PANDORA, illetve ORION nevű gőzöseinek kirakodásánál a ZRÍNYI legénysége védte az árukat. Az „Adria” társaság MATLEKOVITS hajójának ügyében Johann Holeczek kapitánynak személyesen is közben kellett járnia, emellett a tengerész kadétek segítettek a gőzös kipakolásában. Ennek az lehetett az oka, hogy egyfelől a brazil hatóságok nem engedték, hogy a polgárok a felkelés alatt rakodómunkát végezzenek.⁷³ Másfelől az áruk kirakodását járványveszélyre hivatkozva a kikötői hatóságok megtagadták, annak ellenére is, hogy a magyar hajó korábban nem állt meg olyan helyen, ahonnan betegséget hordozhatott volna a városba. Holeczek parancsnok, hivatkozva a nemzetközi szerződésekre, végül meggyőzte a brazil hatóságok képviselőit.⁷⁴

⁷¹ Kaiser 2014. 94–95.

⁷² Pesti Napló, 1893. szeptember 29. 44. évf. 274. szám. 6. o.

⁷³ Jelentés az 1894-ik évről 1895. 51. o.

⁷⁴ Vasárnapi Ujság, 1897. augusztus 29. 44. évf. 35. sz. 565–566 o. (Habár, ez még nem nyert teljes bizonyítást, a császári és királyi haditengerészek vélhetően ennél több alkalommal is érintkezésbe kerülhettek a Rióba érkező osztrák–magyar kereskedelmi hajókkal. Erre enged következtetni, hogy az „Adria” MATLEKOVITS nevű gőzösén kívül még a SZENT ISTVÁN, a BÁTHORY, és a NAGY LAJOS elnevezésű hajók is jártak a felkelés idején Brazíliában. A korabeli menetrendek alapján a BÁTHORY gőzhajó a ZRÍNYI-vel egy időben volt Rióban.)

⁶⁵ Jelentés az 1893-ik évről 1894. 37. o.

⁶⁶ ÖStA KA, Marine NMA ST 1710 ZRINYI (Korvett) 1893. 45. kötet 29. o. és az 1894. 46. kötet 14. o.

⁶⁷ ÖStA KA, Marine NMA ST 1710 ZRINYI (Korvett) 1893. 45. kötet 59. o.

⁶⁸ Pesti Napló, 1893. december 28. 15. évf. 362. sz. 6. o.

⁶⁹ ÖStA KA, Marine NMA ST 1710 ZRINYI (Korvett) 46. kötet. 1893–1894. 14. o.

⁷⁰ ÖStA HHStA, P.A. XXXVIII. 290–14, 1893. Rio de Janeiro

Sárgaláz⁷⁵ Ófelsége hadihajóján

A Brazília partjainál állomásozó külföldi hadihajók parancsnokai a válság folyamán együttműködtek egymással, illetve helyzetükről egyeztettek a diplomáciai kirendeltségeikkel. A felkelés elhúzódott, és a sárgaláz viszonytárságai között való nyugalmasabb periódusokban az egyes államok hadihajóin olykor programokat is szerveztek. Annak köszönhetően, hogy az osztrák–magyar hadihajók és az anyaországok között fennállt a postaforgalom, a matrózok levelei eljutottak az újságokhoz is. Az egyik alkalommal az Egyesült Államok CHARLESTON nevű hadihajóján összejövetelt rendeztek, amire meghívást kapott a ZRÍNYI tiszti kara a legénységével együtt. Így történhetett, hogy a Budapesti Hírlap olvasóközönsége értesülhetett az amerikai haditengerészek által szervezett rendezvényről: „— (Mulatság a tengeren) Rio de Janeiróból írja nekünk egy tengerész: Rio de Janeiro vizein [...] jelenleg több európai és amerikai államnak hadihajói borgonyoznak. Természetes, hogy nem valami kellemetes dolguk van azoknak, kik e hajókra vannak beosztva szolgálatra, mert a sárgalázás vidék klímája alatt még a legvígabb kedélyű tengerész is sóztánná és komorrá szokott válni. Épp ezért a hajók parancsnokai néha-néha egy kis tengerész-mulatságot rendeznek, melyen részt vesz az összes együtt borgonyozó idegen hajók személyzete, felváltva egyszer egyik, másszor másik hajón. Ilyen mulatságot rendezett a múlt betekben a Rio de Janeiro előtt borgonyozó észak-amerikai hajóraj s erre az összes külállamok képviselői s a hadihajók tisztjei és személyzetei is hivatalosak voltak. A mulatságot a Charleston nevű észak-amerikai hatalmas sorhajón tartották. Volt tánc, torna, versenyugrás, csónak és kutter-verseny⁷⁶ s több efféle tengerész-mulatság. A kutterversenyen az összes hadihajók részt vettek. Az első díjat az Etna olasz páncélos⁷⁷ kutterja, a másodikat a Bausan olasz páncélos kutterja és a barmadikat a Zrínyi osztrák–magyar korvett kutterja nyerte el.”⁷⁸

Az S.M.S. ZRÍNYI-ről fennmaradt jelentések és táviratok (amelyek az 1893–1894-es braziliai eseményekről szóltak) sárgaláz járvánnyal kapcsolatos megbetegedésekről, illetve halálozásokról szóló iratokat tartalmaznak, köztük hajó-orvosi beszámolókat és betegtanúsítványokat egyaránt találunk. A haditengerészet állományában 1893–1894-ben 12.600 fő megbetegedésére került sor, amelyek közül mindössze heten betegedtek meg sárgalázban.⁷⁹ A ritka kór kizárólag a ZRÍNYI hadihajón vette áldozatait. A betegek közül négy személy elhunyt, köztük a hajó parancsnoka is.⁸⁰ Mindezek ellenére a ZRÍNYI legénysége szerencsésnek mondható, figyelembe véve a vírus által okozott korabeli halálozások számát Rio de Janeiróban.

75 A sárgaláz főként Afrikában és Dél-Amerikában jellemző, szúnyogok által terjesztett vírusos betegség, amely gyakran vérzéssel párosul, és megfelelő kezelésének hiányában halálos. A betegség gyakran tünetmentesen, lassú lefolyással indul, majd súlyos esetekben vese- és májelégtelenség következtében halálozáshoz vezet mintegy hét-tíz nap alatt. Az elnevezésben szereplő „sárga” jelző a betegség okozta sárgaságra utal. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs100/en/> (Megtekintés: 2017. július 31.)

76 Vitorlás-verseny.

77 Típusukra nézve cirkálók voltak.

78 Budapesti Hírlap, 1894. március 11. 14. évf. 70. sz. 9. o.

79 Jelentés az 1894-ik évről 1895. 154. o.

80 Bayersburg 1958. 127–128. o.

Évszám	Halottak száma (fő/év)
1850	4160
1891	4456
1892	4312
1894	4825
1896	2929
1898	1078
1903	584
1911	2
Összesen (61 év alatt):	59.074

A sárgaláz okozta balázesetek Rio de Janeiróban az 1850–1911 közötti legsúlyosabb periódusokban⁸¹

A táblázat szemlélteti, hogy J. C. Oakenfull adatai szerint 1894 volt a vírus legintenzívebb éve, amelyben Ófelsége ZRÍNYI korvettje is a brazil fővárosban tartózkodott, ráadásul a legforróbb hónapoknak számító december és március között, amelyek kedveztek a betegség elterjedésének.⁸²

A hajó parancsnokságát 1894. február 11-től – ideiglenesen – Eduard Danelutti sorhajóhadnagy vette át a kapitány megbetegedése miatt.⁸³ Johann Holeczek február 15-én este sárgalázban elhunyt, amelyet másnap a Monarchia Rio de Janeiróba delegált ügyvivője, gróf Koziebrodzki Lipót táviratában jelentett.⁸⁴ Február 17-én a hajó Ilha Grande⁸⁵ szigetéhez ment az Abraão-öbölbe, ahol a hajót napokig karanténban tartották és alaposan fertőtlenítették. A korvett február 22-én tért vissza a Guanabara-öbölbe, ahol az 1894. évi jelentés

81 Oakenfull 1922. 31. o. (Az adatok kritikával kezelendők, általában a nagyságrendeket kívántuk szemléltetni.)

82 Járványok rendszeresen pusztítottak a Rióban, amelyek a lakosság életét és a helyi érdekeltségek mellett a külkereskedelmet is fenyegették. A sárgaláz kitérője a brazil főváros hírnevét meglehetősen rontotta, mivel a hajók számára ilyenkor kockázatos volt a lehorgonyzás. A kereskedelmi hajók általában megálltak Rio de Janeiróban és Santosban mielőtt tovább indultak volna Montevideóba, majd Buenos Airesbe, ezért fennállt a lehetősége, hogy a betegséget áthordozzák más kikötőkbe szerte a kontinensen. A járványok számára kedvező évszakokban a szomszédos államok kikötőinek tisztviselői gyakran megtagadták a kikötési engedélyt olyan hajóktól, amelyeknek előző állomása Rio de Janeiro volt. (Meade 2004. 122–123. o.)

83 ÖStA KA, Marine NMA ST 1710 ZRÍNYI (Korvett) 47. kötet 1894. 41. o.

84 ÖStA HHStA, P.A. XXXVI 14. Berichte aus Rio 1894–1895. [A Marine-Section jelentései között megtalálhatóak az esetre vonatkozó lényeges információk, amelyekben részletes leírásokat az S.M.S. ZRÍNYI hajóorvosának tanúsítványai képeznek. – ÖStA KA, Marine-Section, I – 1/3. 1894.]

85 Ilha Grande Rio de Janeiro állam legnagyobb szigete, Brazíliában pedig az ötödik legnagyobb sziget. A területe 193 km² dombos, hegyvidéki terepadoottságokkal rendelkezik. A sziget legmagasabb pontját a Pico da Pedra d'Água (1031 m) és a Pico do Papagaio (982 méter) magaslatok képezik, és partjait számos félsziget, öböl szegélyezi. II. Péter császár 1863-ban látogatta meg a Nagy Szigetet, vagyis az Ilha Grandét, majd egy úgynevezett lazaretót létesített ott, azaz egy olyan intézményt, amely a Brazíliába érkező beteg utasok számára karantén-központként szolgált. A szigeten működött egy szanatórium a leprás betegek számára, illetve a köztársaság első éveiben politikai foglyok őrzésére is használták. Az Ilha Grande-i lazaretóban 1886 és 1913 között 4232 hajó fordult meg, ebből 3367-et fertőtlenítettek. <http://www.ilhagrande.com.br/ilha-grande/historia/dom-pedro-lazareto/> (Megtekintés: 2017. június 19.)

szerint magas rangú személyek és az osztrák–magyar, illetve német kolóniákról is érkezett alattvalók társaságában misét tartottak az elhunyt fregattkapitány lelki üdvéért. Eduard Danelutti, első tiszt ekkor parancsot kapott, hogy hajózon Montevideóba, ahonnan a ZRÍNYI már nem tért vissza a brazil partokhoz.⁸⁶

A hajó további sorsa

A ZRÍNYI haditengerészeire a hazafelé tartó utazás során további kihívások és izgalmak vártak. A visszaúton az afrikai partok mentén haladt a hajó, ahol a Kongó-folyó torkolatánál felütötte a fejét a malária, majd Ponta Delgadánál egy tűzvész eloltásánál nyújtott segítséget. A korvett végül 1894. december 15-én tért haza Polába.⁸⁷ A ZRÍNYI braziliai tevékenységét még később is példaként emlegették.⁸⁸ Dr. Gáspár Ferenc egykori hajóorvos az alábbi szavakkal emlékezett meg egyik könyvében a hajó elhunyt kapitányáról: „Hálás kötelességemnek tartom, hogy ezen a helyen megemlékezzem ezen egykori parancsnokomról, a kinek segítő és támogató vezetése mellett tettem meg első lépésemet a tengeren és a ki »hivatásos tengerész-orvosi« pályámon (Berufs Marine-Arzt) legyőzhetetlennek látszó óriás nehézségek és küzdelmek között atyai elnézéssel és bajtársi szeretettel támogatott. Ez az általános kedvelt és közbecsülésben álló tengerész: Holeczek János [...] a »Zrínyi« korvettát vezényelte Braziliába. Ennek fővárosában, Rio de Janeiroban, sok ezer mértföldnyire imádott családjától érte utol a tengerész-pályán – sajnos – oly gyakori végzet [...]»⁸⁹

A hajó 1901-ben, harminc éves szolgálat után került leszerelésre, majd 1902-ben kivonták a császári és királyi Haditengerészet aktív állományából. 1903-tól aknarakárként üzemelt, majd 1908-ban a nevét átadta egy modernebb sorhajónak és új elnevezése a DELTA lett. Az első világháború végét követően Olaszország kezébe került a sorsa. 1920-ban a Pola-i kikötőben történt a hajó szétbontása.⁹⁰

Az 1890-es évektől kezdve az európai külpolitika a gyarmatosítás révén fokozatosan világpolitikává alakult át, amely szorosan összekapcsolódott a gazdasági, illetve ideológiai elképzelések terjesztésével. Az Európa közepén fekvő Osztrák–Magyar Monarchia szinte teljesen kimaradt a tengeren túli gyarmatosításból, ennek ellenére a távoli piacszerzésekből kivette a részét és igyekezett továbbra is jelen maradni a világkereskedelem forgalmában. Habár a 19. század végére a Habsburgok birodalmának nagyhatalmi pozícióját egyre többen kérdőjelezték meg, a Föld különböző térségeiben kibontakozó válsághelyzeteknél⁹¹ a Monarchia haditengerészete is megjelent, még ha azok eseményeit nem is tudta jelentős mértékben befolyásolni.⁹²

⁸⁶ Jelentés az 1894-ik évről 1895. 51. o.

⁸⁷ Kaiser 2014. 95. o.

⁸⁸ Lásd Reményik Sándor cikkét, amely a „A ZEN'TA torpedó hajó” [valójában cirkáló volt] címmel jelent meg. *Vasárnapi Ujság*, 1897. augusztus 29. 44. évf. 35. sz. 565–566. o.

⁸⁹ Gáspár 1903. 23–24. o.

⁹⁰ Kaiser 2014. 96–97. o.

⁹¹ Gondolhatunk a néhány évvel későbbi, külföldi expedíciós erőkre a bokszerláadás során (1899–1901).

⁹² Gergely 2003. 386–387. o.

Irodalomjegyzék

Aichelburg 2002.

Aichelburg, Wladimir: Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe von Abondanza bis Zrinyi. Wien–Graz, 2002.

Ákos – Horváth 2007.

Ákos György – Horváth József: Amerre szél visz, s hullám utat ad. Budapest, 2007.

Alsina Jr. 2014.

Alsina Jr., Joao Paulo: Rio Branco, grand strategy and naval power (Rio Branco, grande estratégia e podernaival). In: *Revista Brasileira de Política Internacional* 2014. 57. évf. 2. sz. 9–28. o.

Bayersburg 1958.

Bayer von Bayersburg, Heinrich: Die k.u.k. Kriegsmarine auf weiter Fahrt. Wien, 1958.

Blaas 1965.

Blaas, Richard: Die Anfänge des österreichischen Brasilienhandels. In: Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 17/18. kötet (1964/65). Wien, 1965.

Brunnbauer 2016.

Brunnbauer, Ulf: Globalizing Southeastern Europe: Emigrants, America, and the State since the Late Nineteenth Century. Lanham, 2016.

Csonkaréti 1984.

Csonkaréti Károly: A császári és királyi haditengerészet és a Magyar Királyság (1867–1914). In: *Hadtörténelmi Közlemények* 1984. 31. évf. 2. sz. 203–255. o.

Egedy 2007.

Egedy Gergely: Bevezetés a nemzetközi kapcsolatok elméletébe. Budapest, 2007.

Fausto 2011.

Fausto, Boris: Brazília rövid története. Budapest, 2011.

Kaiser 2014.

Kaiser Ferenc: Az Osztrák–Magyar Monarchia Haditengerészetének Zrínyi nevű viselő hadihajói. In: Zrínyiek és a honvédelem. Szerk. Hausner Gábor – Padányi József. Budapest, 2014. 87–122. o.

Ferreira Levy 1974.

Ferreira Levy, Maria Stella: O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872 a 1972). In: *Revista Saúde Pública* 8. (1974) 49–90. o.

Gáspár 1892.

Dr. Gáspár Ferenc: Negyvenezzer mértföld vitorlával és gözzel. (119 eredeti képpel. 3. kiadás.) Budapest, 1900.

Gáspár 1903.

Gáspár Ferenc: Hét év a tengeren. Egy tengerészorvos naplójából. Budapest, 1903.

Gergely 2003.

Gergely András: Magyarország története a 19. században. Budapest, 2003.

Habner 1975.

Habner, June E.: Floriano Peixoto, Brazil's „Iron Marshall”: A Re-Evaluation. In: *The Americas*. Vol. 31. No. 3. 1975. 252–271. o.

Jelentés az 1893-ik évről 1894.

A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1893-ik évről. Bécs, 1894.

Jelentés az 1894-ik évről 1895.

A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1894-ik évről. Bécs, 1895.

Macauley 1986.

Macauley, Neill: Dom Pedro: The Struggle for Liberty in Brazil and Portugal, 1798–1834. Durham, 1986.

Meade 2004.

Meade, Teresa A.: A brief history of Brazil. New York, 2004.

Nagy 2001.

Nagy Miklós Mibály: Geográfia hadilobogó alatt. In: *Magyar Tudomány* 2001. 46. évf. 7. szám 788–798. o.

Oakenfull 1922.

Oakenfull, J. C.: Brazil: a centenary of independence 1822–1922. Freiburg, 1922.

Pelles 2016a.

Pelles Márton: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). *Közgazdasági Szemle* LXIII. évf. 2016. február 188–208. o.

Pelles 2016b.

Pelles Márton: Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. története (1893–1913). *Köztes-Európa: társadalomtudományi folyóirat* 2016. 8. évf. 1–2. (19–20) sz. 217–224. o.

Roderick 1999.

Roderick J., Barman: Citizen Emperor: Pedro II and the Making of Brazil, 1825–1891. Stanford, 1999.

Scheina 2003.

Scheina, Robert L.: Latin America's Wars Volume I: The Age of the Caudillo, 1791–1899. Washington D. C., 2003.

Simmons 1963.

Willis Simmons, Charles: Deodoro da Fonseca, fate's dictator. In: *Journal of Inter-American Studies*. Volume 5. No. 1. 1963/January 45–52. o.

Sondhaus 1994.

Sondhaus, Lawrence: The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918: Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism. Indiana, 1994.

Szabó 1982.

Szabó László: Magyar múlt Dél-Amerikában (1519–1900). Budapest, 1982.

Torbágyi 2009.

Torbágyi Péter: Magyar kivándorlás Latin-Amerikába az első világháború előtt. SZTE, „Hispan világ története” PhD-program. Szeged, 2009.

Rövidítések

HM HIM	Honvédelmi Minisztérium Hadtörténeti Intézet és Múzeum
HTM	Hadtörténeti Múzeum
MNL	Magyar Nemzeti Levéltár
ÖStA HHStA	Österreichisches Staatsarchiv: Haus-, Hof-, und Staatsarchiv
ÖStA KA	Österreichisches Staatsarchiv: Kriegsarchiv

THE BRAZILIAN MISSION OF AN AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIP – THE CORVETTE HMS ZRINYI AT THE COAST OF RIO DE JANEIRO IN 1893–1894

The Military History Museum's collections hold a relatively huge number of items on the Imperial and Royal Navy. The 19th-century history of the Austro-Hungarian Navy still is a less researched field in Hungary, and the foreign missions of the Navy are hardly known. The article presents the results of investigation on a long-forgotten mission to Brazil, which was carried out in 1893–1894. In 1893, the Brazilian Navy revolted against its government. The fleet bombarded the then capital Rio de Janeiro, forcing the Great Powers to mobilize their naval fleets in the defence of their economic interests and position of power. The period Hungarian press monitored the remote events. A battleship bearing a Hungarian name, the corvette HMS Zrínyi was appointed

to defend the interests of the Austro-Hungarian Monarchy. The ship saw service at the coast of Rio de Janeiro for several months. During that time, Commander Johann Holeczek, the corvette's commanding officer and some of the crew lost their lives due to the yellow fever that broke out in the city. The ship's Brazilian mission and the deceased captain were remembered even years later. The purpose of the study is to examine the mission and its background, and to draw attention to the missions accomplished in distant seas by the Monarchy's Navy.

DIE ENTSENDUNG EINES KRIEGSSCHIFFES DER ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHEN
MONARCHIE NACH BRASILIEN – DIE KORVETTE S.M.S. „Zrínyi“
AN DEN KÜSTEN VON RIO DE JANEIRO IN 1893–1894

Die Sammlungen des Instituts und Museums für Militärgeschichte hüten beträchtlich viel Material mit Bezug auf die k. u. k. Kriegsmarine. Trotz dessen ist die Geschichte der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine im 19. Jahrhundert ein weniger erforschtes Gebiet in Ungarn, ihre in weit entfernten Gewässern durchgeführten Missionen sind kaum bekannt. Diese Arbeit präsentiert die Ergebnisse historischer Forschungen über die Geschichte einer heute vergessenen Entsendung nach Brasilien in den Jahren 1893–1894. Im September 1893 entfachte die brasilianische Marine einen Aufstand gegen ihre Regierung. Die Flotte nahm die damalige Hauptstadt Rio de Janeiro unter Kanonenfeuer, was die Großmächte dazu veranlasste, zum Schutz ihrer Wirtschafts- und Machtinteressen ihre Seestreitkräfte zu mobilisieren. Die weit entfernten Ereignisse wurden auch von der zeitgenössischen ungarischen Presse verfolgt. Die Österreichisch-Ungarische Monarchie beauftragte mit der Vertretung ihrer Interessen ein Kriegsschiff, das einen ungarischen Namen trug: die Korvette S.M.S. „Zrínyi.“ Das Schiff verrichtete mehrere Monate lang Dienst an den Küsten von Rio de Janeiro. Währenddessen fielen Fregattenkapitän Johann Holeczek (der Kommandant der Korvette), sowie mehrere Mitglieder der Mannschaft einer in der Stadt ausgebrochenen Gelbfieber-Epidemie zum Opfer. An die Tätigkeit des Schiffes in Brasilien und dessen verstorbenen Kapitän wurde auch Jahre später noch erinnert. Ziel der Abhandlung ist es, die Entsendung und mögliche Hintergrundursachen in ihren Zusammenhängen zu erforschen. Weiterhin wird beabsichtigt, Aufmerksamkeit auf die Reisen der k. u. k. Marine in fernen Gewässern zu lenken.