

A TEGETTHOFF-OSZTÁLY SZÜLETÉSE

Az osztrák–magyar dreadnought-program

1905–1906-ban nem egyszerűen kavicsot, hanem valósággal féltéglát hajítottak a csatahajó-tervezés állóvizébe. A Royal Navy új csatahajója, a DREADNOUGHT megjelenése keltette hullámverés hamarosan elérte valamennyi nagy és közepes haditengerészetet. A kisebb-nagyobb tengeri hatalmak haditengerészeti vezetését valamint politikusait a nagy változások idején tapasztalható izgatottság fogta el, ahhoz hasonló, amikor fél évszázaddal korábban a páncélos hajók felváltották a fából készült sorhajókat.

Miben rejlett a DREADNOUGHT újszerűsége, amellyel képes volt ilyen mértékű hatást elérni? Elsősorban a megjelenés időpontjától. Az egységes nehéztüzérségű, négy-nél több löveggel ellátott páncélos hajók gondolata nem volt új, másfél-két évtizeddel korábban több is épült, ám különösebb visszhang nélkül maradtak, mivel megjelenésük a haditengerészeti fejlesztés és versengés nyugalmi időszakára esett. Ráadásul kivitelük miatt nem jelentettek komolyabb kihívást, inkább csak amolyan kurióznak számítottak.¹ Teljesen más volt a helyzet a DREADNOUGHT-tal. A gondolat merészességét, bár mint említettük, az alapötlet nem volt új, nem tagadhatjuk meg a hajó szellemi atyjától, Sir John Fisher tengernagytól, az admirális első lordjától.² Az egységes nehéztüzérség elvének alkalmazásához, ráadásul mindjárt tíz löveggel, valóban merészségre volt szükség abban az időben, amikor a haditengerészeti teoretikusok kara a közepes tüzérség elbármósítását zengte. A DREADNOUGHT jelentőségét tovább növelte, hogy nem csupán a megszokottnál jóval több nehézlöveget helyeztek el rajta, hanem felszerelték a korszak olyan technikai újdonságaival, melyeket ilyen osztályú hajón még nem alkalmaztak, például 45 kaliberhosszúságú (L 45) lövegekkel és gőzturbinával; ráadásul mindezeket egy minden korábbinál nagyobb, 18 000 tonnás hajótestbe építették be. Ezzel a minden korábban épülnél nagyobb, erősebb és gyorsabb csatahajóval a világ vezető tengeri hatal-

¹ Ilyen volt az orosz SINOP-osztály négy hajója (1887, 10 200 t, 6×30,5 cm, nyitott barbettákban), illetve a német BRANDENBURG-osztály öt egysége (1891, 10 000 t, 6×28 cm, ikertornyokban).

² Sir John „Jackie” Fisher tengernagy két ízben, 1904–1910 illetve 1914–1916 között volt az admirális első lordja. Fisher nagy vonalakban már 1902 körül kidolgozta az egységes fegyverzetű típus tervét. Eredeti elképzelése szerint a fő fegyverzet 25,4 cm-es ágyúkból állt volna. 1904-re azonban sikerült meggyőzni őt arról, hogy az ideális fegyverzetet a 30,5 cm-es ágyúk jelentik. Elképzeléseit 1904 után, az admirális első lordjaként sikerült megvalósítania. Mondása, miszerint „a legkisebb nagy ágyúkra és a legnagyobb kis ágyúkra van szükségünk” tükröződött a DREADNOUGHT terveiben is, melyen elhagyták a közepes tüzérséget. Az új típusra kevés hatással volt az orosz–japán háború, annak tapasztalatai inkább a terv elfogadtatásában jelentettek segítséget. A csuzimai csata idején pedig már a részletes tervek is készen voltak.

Fisher számára, aki nagy jelentőséget tulajdonított a sebességnek („a sebesség – páncél”), nem a DREADNOUGHT volt az igazi cél. Számára az új „univerzális” hajótípus, az „újszövetségi hajó” a csatacirkálókban testesült meg. Pénzügyi okokból gyors csatahajó tervét (X4, 22 500 t, 10×30,5 cm, 25 cs, 279 mm páncélzat) nem sikerült megvalósítania, így folytatódott az erős de lassú csatahajók, illetve a gyors, de kisebb tüzerejű és vékony páncélzatú csatacirkálók párhuzamos építése. A jütlandi csata tapasztalatai bebizonyították, hogy a fisheri koncepció alapulóp csatacirkálók nem sokat érnek, később pedig a hajógepek fejlődése lehetővé tette a gyors csatahajók építését. (Fisherről és a dreadnoughtok, illetve a csatacirkálók születéséről l. *Arthur J. Marder: The Royal Navy in the Fisher Era. 1-5. Oxford, 1961–1970.; Jon Tetsuro Sumida: Sir John Fisher and the Dreadnought. In: Journal of Military History, 59, 1995.*)

ma, Nagy-Britannia állt elő a navalizmus, a századforduló óta zajló, egyre élesedő flottaverseny korszakában. Anglia a DREADNOUGHT-tal a haditengerészeti vetélkedésbe a mennyiségi mellé bevezette a minőségi tényezőt. E hajó korszakos jelentőségét jelzi, hogy az új típust első képviselőjéről *dreadnought*-nak nevezték el.

A DREADNOUGHT jelentősége ebben rejlik: az egyre éleződő flottaverseny korában állt vele elő Anglia, és a kihívás Németországnak szólt. Az adott körülmények között azonban az összes tengeri hatalom haditengerészeti és politikai vezetésének súlyos kihívással kellett szembenéznie. Hatalmas költséggel kiépített flottáik harcértéke szinte egyik napról a másikra lenullázódott.³ Erre a kihívásra pedig csak egyféle módon lehetett válaszolni: az érintett tengeri hatalmak hasonló típusú hajókat kezdtek el építeni. A DREADNOUGHT éppen az ellenkező hatást érte el, mint amire szánták. Az eredeti elképzelések szerint e jóval nagyobb, erősebb, és ami ezzel együtt jár, drágább típusnak a tengeri fegyverkezés feladására kellett volna szorítania Németországot. Ám, a várakozásokkal ellentétben, egészen más történt: a századforduló óta zajló flottaverseny új, még intenzívebb szakaszba lépett: a dreadnought-korszakba.⁴

A dreadnoughtoknak, és a szinte velük egy időben született csatacirkálóknak számos kritikusuk akadt. Ennek ellenére, egy-két esztendőn belül, mindenki belátta, hogy ez a jövő útja, és a dreadnoughtok építése elkerülhetetlen. Anglia példáját először az Egyesült Államok követte 1906-ban. Németországgal szemben a DREADNOUGHT, legalábbis részben, elérte a célját. Tirpitz tervei romokban hevertek, a megnövelt vízkiszorítás miatt hatalmas összegekért ki kellett bővíteni a kieli csatornát. A hajótervek átdolgozása miatt a németeknek, 18 hónap szünet után, végül csak 1907-ben sikerült hajóépítő programjukat folytatniuk, immár dreadnought-típusú hajókkal. A nagyobb tengeri hatalmak közül Japán, Oroszország és Olaszország 1909-ben, Franciaország és az Osztrák-Magyar Monarchia 1910-ben kezdte el első dreadnoughtjai építését.

A dreadnoughtok megjelenése, mint már említettük, új tényezővel bővítette a flottaversenyt: a mennyiségi mellett megjelent a minőségi faktor is. Míg a megelőző másfél évtized csatahajói, a sorhajók, mind méretükben, mind fegyverzetükben, mind műszaki jellemzőikben meglehetősen hasonlóak voltak, addig a DREADNOUGHT megjelenése után az új típusú csatahajók mérete és tűzereje rohamos növekedésnek indult. A versenyt

³ Természetesen ez nem azt jelentette, hogy a korábban épült, hagyományos sorhajók egyik percről a másikra minden harcértéküket elvesztették volna. Több szerző (pl. az amerikai Bernard Brodie) élesen kritizálja is az erre az időszakra vonatkozó efféle véleményeket. Ennek ellenére úgy véljük, hogy a dreadnoughtok megjelenését követően a sorhajók már csak másodvonalbeli feladatokra voltak alkalmasak. Ennek alátámasztására elég csak Jellicoe tengernagyra hivatkoznunk (*Admiral Viscount Jellicoe of Scapa: The Grand Fleet 1914-1916*. London 1919. 47–48. o.), aki leírja, hogy a dreadnoughtok közé 1914-ben kényszerből beosztott sorhajók kisebb sebességük miatt nem tudták végrehajtani a manővereket, és csak összekuszálták a hadrendet, emellett rövidebb lőtávolságú ágyúikból tüzet sem tudtak volna időben nyitni az ellenségre.

⁴ Németország a komoly tengeri fegyverkezést 1898-ban, Tirpitz első flottatörvényével kezdte. A kortársak ezt még az aktivizálódó német gyarmatpolitika jelének vélték. A német flottapolitika valódi céljaira, az angol tengeri hatalom elleni kihívására csak a második, 1900-as flottatörvény után derült fény. *Steinberg, Jonathan: Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*. New York 1965. 128–147. o. A dreadnoughtok megjelenése csak tovább fokozta a kialakult flottaversenyt, melynek fenntartásában a gyáripárosok erősen érdekelve voltak. A folyamat így öngerjesztővé vált, Gebhardt szavait idézve „...mely éhséget csak újabb dreadnoughtokkal lehetett csillapítani. Hosszú távon ez a folyamat csak fokozódott és egyre nehezebbé vált a megállítása.” *Louis A. Gebhardt Jr.: The Development of the Austro-Hungarian Navy, 1897-1914. A Study in the Operation of Dualism*. PhD disszertáció, Rutgers University, 1965. 231. o.

eztán már nem csak az jelentette, hogy ki tud több hajót építeni, hanem hogy ki tud többet, nagyobbat és erősebbet. Az 1905-ben elkezdett DREADNOUGHT 18 000 tonnás volt, az 1909-ben elkezdett brit ORION-osztály egységei 22 500 tonnásak (az ugyanakkor építeni kezdett csatacirkálók már 27 000 tonnásak) voltak; az 1912-ben építeni kezdett QUEEN ELISABETH-osztály pedig már elérte a 30 000 tonnát. Az Egyesült Államokban és Japánban még ennél is nagyobb csatahajók építésébe fogtak; némi késéssel Németországban is hasonló trend alakult ki, mint Nagy-Britanniában.

A vízkiszorítással párhuzamosan a tüzérség kalibere is növekedett. Korábban a sorhajók standard fegyverzete 30,5 cm-es (a németeknél 28 cm-es) ágyúkból állt. Az első dreadnoughtok fegyverzetét is a 30,5 cm-esek korszerűbb változatai alkották. Az angolok voltak az elsők, akik az ORION-osztálynál bevezették a nagyobb, 34,3 cm-es ágyúkat, majd 1912 után, a QUEEN ELISABETH-osztálynál a 38,1 cm-eseket. Az Egyesült Államokban és Japánban a 35,6 cm-es, majd a 40,6 cm-es kaliber váltotta fel a 30,5 cm-eset. Németországban a 28 cm-es ágyúkat 30,5 cm-esre cserélték, majd utolsó osztályukat 38 cm-es lövegekkel látták el. Európában még egyetlen államnak, Franciaországnak sikerült nagyobb, 34 cm-es lövegekkel ellátott hajókat szolgálatba állítania. A többi ország (Olaszország 38,1 cm-es és a Monarchia 35 cm-es) ilyen irányú tervei a háború kitörése után már nem valósultak meg.

A navalizmus 1904 körül érintette meg a Monarchiát, elsősorban Ausztriát. Ekkor, az első rendkívüli hitellel kezdődött meg a flotta intenzív fejlesztése: a haditengerészet költségvetése a következő évtized során az ötszörösére nőtt. Ezzel párhuzamosan a Monarchia és a legfőbb riválisnak tekintett Olaszország között egyre élesedő flottaverseny kezdett kibontakozni. A XX. század első évtizedének végén alapvetően két ok kényszerítette a Monarchiát dreadnoughtok építésére. Az egyik az olasz dreadnought-program volt, a másik pedig a hatalmas állás fenntartásának kényszere. A nagyhatalmi státuszuk ugyanis immár szükségszerű kellekei voltak a dreadnoughtok,⁵ különösen annak a fényében, hogy a Monarchiánál jelentéktelenebb államok is igyekeztek dreadnoughtokra szert tenni (a Földközi-tengeren Franciaország és Olaszország mellett a Török Birodalom, Görögország és Spanyolország). Ugyanakkor a Monarchia volt a legkisebb tengeri hatalom – a nyolcadik a rangsorban – amely még megfelelő ipari-technikai háttérrel rendelkezett ahhoz, hogy saját tervezésű és gyártású dreadnoughtok építésére vállalkozzék. 1910 és 1915 között megépült a TEGETHOFF-osztály négy csatahajója, melyek a Monarchia első, egyben utolsó dreadnoughtjai voltak. Számunkra, magyarok számára ez azért is jelentős, mert az osztály negyedik tagja, a SZENT ISTVÁN magyar gyárban, a fiúmei Danubiusban épült.

⁵ Ezt Rosenberg Gyula, a magyar delegáció tengerészeti albizottságának vezetője így fogalmazta meg: „... a világpolitika alakulása folytán a haditengerészeti érték a nagyhatalom fogalmának bizonyos fokig constitutív factora lett. Ma már egy igazi nagyhatalom harczképes és a többi államokéhoz mérten viszonylagosan erős haditengerészet nélkül el nem képzelhető. A súly, mellyel a többi nagyhatalmak között bír, nem csak szárazföldi hadseregi erejétől, hanem tengeri harczkészségétől is függ...” (Közösügyi Bizottság, 1910/I. napló, 109. o.)

A cs. (és) kir. haditengerészet számára 1814-től kezdve a legfőbb mércét és az első számú riválist az itáliai majd olasz haditengerészet jelentette. Az olasz-osztrák haditengerészeti vetélkedés olasz egység utáni időszakára tekintve megállapíthatjuk, hogy a két hatalom tengeri ereje között többé-kevésbé valamiféle egyensúly alakult ki. Ezt elsősorban a két állam hasonló mérete és hasonló gazdasági potenciálja magyarázza, de nem teljes mértékben. Az olaszok jóval többet, átlagában kétszer annyit költöttek a flottájukra, mint a Monarchia, Olaszország ugyanis nem csak Ausztriával, hanem Franciaországgal is rivalizált a Földközi-tengeren. Mégis, ennek ellenére, a szóban forgó időszak legnagyobb részében fennállt ez a bizonyos egyensúly. Ennek oka pedig a következő: mint az a kortársak számára széles körben ismertes volt, az olasz flotta anyagi-technikai fölényét az osztrák-magyar haditengerészet személyi állományának magasabb képzettsége és jobb harci szelleme ellensúlyozta.

1814 és 1848 között a cs. kir. haditengerészet jóval gyengébb volt, mint a nápolyi vagy a piemonti, a siker reményében még külön-külön sem volt képes felvenni velük a küzdelmet. Az osztrák haditengerészet alkalmatlansága már az 1821-es itáliai forradalmak idején is bebizonyosodott, ám akkor Bécsben még úgy gondolták, hogy felesleges a flottára többet áldozni. Az igazi katasztrófa 1848 márciusában, a velencei forradalom idején következett be.

A forradalmak leverése után, 1848 tapasztalatainak okulva, végre Bécsben is belátták, hogy a haditengerészet fejlesztése elkerülhetetlen. Ennek érdekében 1850 tavaszán megalkották flottatörvényt. A törvény célja kifejezetten az volt, hogy a fejlesztési program eredményeként a cs. kir. haditengerészet ereje megegyezzen az itáliai államok flottáinak egyesített erejével. Az már más lapra tartozik, hogy a törvény végrehajtása akadozott, és a haditengerészet az évtized végén még igen távol volt a kitűzött céltől.

1861 márciusában megalakult az Olasz Királyság, és ezzel együtt az olasz királyi haditengerészet. Cavour kérésére a torinói parlament komoly összeget szavazott meg új hajók építésére, valamint, Ausztria számára közvetlen fenyegetésként, az adriai Ancona hadikikötővé való kiépítésére. Olaszország nem csak Ausztriától tartott, hanem a Bourbon Spanyolországtól is, ezért kezdett feszített ütemű flottafejlesztésbe. Cavour akkora flottát akart létrehozni, mely egy időben képes szembeállni az osztrák és a spanyol haditengerészettel. Bár hamarosan világossá vált, hogy osztrák-spanyol támadás nem várható, a fejlesztés üteme nem csökkent. Ez az egyre erősödő irredentizmussal magyarázható, mely nem csak Velencét és Rómát, de Isztriát és Dalmáciát is az új királysághoz akarta csatolni. Olaszország, mely Európa negyedik legerősebb haditengerészetét tartotta fenn, egyre komolyabb fenyegetést jelentett Ausztria számára. Az olasz flottafejlesztésnek csak a hatalmas pénzügyi terhek szabtak határt, míg Ausztriában a haditengerészet vezetésének a politikuskok ellenállásával is meg kellett küzdenie.

Az olasz egységgel pontosan egybeesett a haditengerészeti technika forradalmi átalakulása, a páncélos hajók megjelenése. Az olaszok még 1860-ban megrendeltek két ilyen hajót. Az olasz lépésre válaszul Miksa főherceg, a haditengerészet parancsnoka szintén megrendelt két páncélost. Az olaszok erre még több hajó megrendelésével válaszoltak.

Az 1866-ig tartó olasz-osztrák fegyverkezési verseny eredményeként Olaszország 12, Ausztria 7 páncélos hajót állított szolgálatba a háború kezdete előtt.

Az 1866-os lissai csata fényes bizonyítékát adta az osztrák flotta emberi oldalon mutatkozó fölényének. A közel kétszeres túlerő ellenében Tegetthoffnak saját veszteség nélkül sikerült kivívnia a győzelmet. A következő években, Tegetthoff parancsnoksága alatt, az osztrák-magyar flotta utolérte az olasz flotta erejét. A Monarchia négy új páncélos kazamatahajót épített, míg az olaszok 1873-ig egyetlen új hajóhoz sem fogtak hozzá. Tegetthoff 1871-es halála után azonban a fejlesztés hosszú időre leállt, az olaszok viszont, Benedetto Brin tengerészeti miniszter vezetésével, 1873-ban nagyszabású hajóépítő programba kezdtek. A következő évtized során összesen hét hatalmas (11 000-14 000 tonnás), óriási ágyúkkal felszerelt toronyhajó épült Olaszországban, melyekkel az osztrák hadihajók (a legnagyobb, a TEGETTHOFF 7800 tonnás volt) a siker legkisebb reményében is képtelenek lettek volna szembeszállni. A cs. kir. haditengerészet tisztjei tudták, az osztrák-magyar flottának egyhamar nem lesznek hasonló hajói. Max von Sterneck, a haditengerészet későbbi parancsnoka, keserűen állapította meg 1878-ban: „ez már nem stagnálás többé, ez visszafejlődés”⁶

Amikor 1880-ban szolgálatba állt az olasz flotta első új páncélosa, Bécsben kisebbfajta pánik tört ki. Albrecht főherceg vezetésével bizottság állt fel, mely a flotta további fejlesztéséről volt hivatott dönten. Végül a főherceg koncepciója mellett voksoltak, mely szerint elég a flotta erejét szinten tartani, és csak a partvédelemre kell koncentrálni. Ez az időszak tekinthető az osztrák-magyar haditengerészet mélypontjának, akkoriban volt a legnagyobb az anyagi-technikai lemaradás az olasz haditengerészet mögött.

Ezen csak az enyhített, hogy az 1870-es évek elején javultak az olasz-osztrák-magyar kapcsolatok, legfőképpen Andrássy Gyula közös külügyminiszter oroszellenes politikája következtében, mert az orosz fenyegetettség állapotában felértékelődött Róma barátsága. Egyébként, egészen az első világháborúig, az olasz-osztrák-magyar kapcsolatok minőségére komoly hatással volt a pillanatnyi orosz-osztrák-magyar viszony. A következő évtized elején viszont Olaszország számára értékelődött fel a Monarchia, pontosabban az 1879-ben megkötött német-osztrák-magyar szövetség értéke, miután Tunisz gyarmatosítására szőtt tervüket a franciák 1881-ben keresztülhúzták. Rómában ekkor rájöttek, Berlinbe Bécsen keresztül vezet az út, és 1882-ben megkötötték a Hármasszövetséget, mely a két potenciális riválist, Olaszországot és a Monarchiát három évtizedre, legalábbis formálisan, szövetségessé tette. A szövetség ellenére mindkét haditengerészet vezetése továbbra is a másikat tartotta legvalószínűbb ellenségének.

Az 1882-ben megkötött Hármasszövetség valóságos katasztrófát jelentett a cs. kir. haditengerészet számára, mivel formálisan megszűnt az olasz fenyegetés az Adrián, és a flotta elvesztette a fejlesztés fontosságának legfőbb hivatkozási alapját. 1883-ban a teljesen tehetetlennek bizonyult Friedrich von Pöcköt flottafőparancsnokot Sterneck váltotta fel, s 1884-ben, hosszú szünet után, két újabb páncélos hajó (a 6900 tonnás RUDOLF és az 5600 tonnás STEPHANIE) építését kezdték el, bár csupán fele akkorak voltak, mint az olasz páncélosok.

⁶ Maximilian Daublebsky von Sterneck: Erinnerung en aus den Jahren 1847-1897. Budapest-Leipzig, 1901. 209. o.

1891-ben, Olaszországot megelőzve kezdték el építeni a cs. és kir. haditengerészet első páncélos cirkálóját, később azonban az olaszok ezen a területen alaposan leghagyták a Monarchiát: a háború kezdetéig tíz páncélos cirkálót építettek, szemben a három osztrák-magyarral. A Monarchia haditengerészetének lassú, de folyamatos fejlesztése ebben az évtizedben kezdődött meg. 1893-ban kezdték építeni a MONARCH-osztály (5600 t) három partvédő páncélosát, melyek az akkoriban kialakult standard sorhajótípus kicsinyített másai voltak. Az olaszok viszont már 1889-ben megkezdték sorhajóik építését, a RE UMBERTO-osztály (13 600 t) három egységével. Bár az olaszok továbbra is majd háromszoros anyagi fölényben voltak, a cs. és kir. haditengerészet kezdte behozni a lemaradását. Az új hajók egyre nagyobbak lettek, és egyre kevesebb idő telt el két osztály építésének megkezdése között. Mindezt nagyban elősegítette, hogy Ausztriában az évtized során, az egyre nagyobb hazai megrendeléseknek és a feltörekvő új politikai erőknek köszönhetően, a korábbi flottaellenes hangulatban száznyolcvan fokos fordulat következett be.

A Sternecket 1897 végén felváltó Hermann von Spaun jóval bizakodóbban tekintett a jövőbe. 1898-ban megkezdték a HABSURG-osztály (8300 t) három sorhajójának, 1901-ben pedig az ERZHERZOG-osztály (10 600 t) három tagjának az építését. Mellettük elkészült a második páncélos cirkáló, és megkezdődött a harmadik építése. 1904-ben, német mintára, megalakult az Osztrák Flottaegyesület, mely hamarosan igen befolyásos szervezetté vált, és nagy szerepe lett a haditengerészet további fejlesztésében. Időközben az olaszok sem tétlenkedtek: megépült az EMANUELE FILIBERTO-osztály (9600 t) és a REGINA MARGHERITA-osztály (13 200) két-két sorhajója. 1903-ban megkezdték utolsó sorhajóik, a négytagú REGINA ELENA-osztály (12 400 t) építését.

Spaun flottafejlesztési terveit támogatta, hogy újraéledt az olasz fenyegetés, noha közben, hivatalosan, a két ország szövetséges volt. 1902-ben az olasz haditengerészet vezetése kijelentette, hogy a jövőben az olasz flotta ellenfele legvalószínűbben az osztrák-magyar flotta lesz. A századelőn hasonló haditengerészeti verseny kezdett kialakulni az Adrián, mint az Északi-tengeren Anglia és Németország között Tirpitz 1900-as második flottatörvénye után, csak persze kisebb méretekben.

A Spaunt 1904-ben követő Rudolf von Montecuccoli újabb sikereket könyvelhetett el. 1907-ben megkezdték a RADETZKY-osztály (14 500 t) három csatahajójának építését. E hajóknak köszönhetően az olasz-osztrák-magyar haditengerészeti rivalizálás történetében először – és utoljára – a Monarchia átvette a kezdeményezést. Az olasz csatahajó-építésben beállt hatéves szünet következtében, e hajók, bár nem voltak igazi dreadnoughtok, méretben és tüzerőben messze felülmúlták az olasz sorhajókat. A RADETZKY-osztály fenyegetése miatt Olaszország felgyorsította csatahajó-programját, és 1909-ben egy dreadnought (DANTE ALIGHIERI 19 000 t) építésébe fogott.

A Bosznia-Hercegovina annexiója okozta háborús veszély újabb lökést adott a flotta expanziójának, bár a krízis ideje alatt a haditengerészet szerepe minimális volt. Ugyan Oroszország is háborúval fenyegetődött, a haditengerészet vezetése mégis elsősorban a szövetséges Olaszországra fókuszált, mely nem várt ellenségességgel reagált az annexióra. A két ország között igen megromlott a kapcsolat (Conrad von Hötzendorf vezérkari főnök például preventív háborút sürgetett Olaszország ellen). Montecuccoli 1908-as programjában négy, 20 000 tonnás dreadnought építését szorgalmazta. Az osztrák-

magyar dreadnought-program akadozva indult be. A négytagú osztály számára szükséges hitelt csak 1911 elején sikerült megszavaztatni. Ennek ellenére az első két hajó építését már 1910-ben megkezdték. Szintén 1910-ben az olaszok újabb három, immár 22 500 tonnás csatahajó építését kezdték meg.

1910–11-re az olasz–osztrák-magyar kapcsolatok a mélypontra zuhantak. Sem Bécsben, sem Rómában, sem Berlinben nem akadt politikus, aki bízott volna az 1912-ben lejáráó Hármasszövetség megújításában. Ám az 1911–12-es olasz–török háború, és az azt követő balkáni események végül Olaszországot ismét közelebb vitték Németországhoz és a Monarchiához. Az olasz–francia viszony megromlott, majd Albánia kérdésében az olasz és az osztrák-magyar érdekek találkoztak. 1912 decemberében a Hármasszövetséget ismét meghosszabbították. Ugyanabban az évben kötötték meg az angol–francia haditengerészeti egyezményt, melyben Anglia magára vállalta Franciaország atlanti vizeinek védelmét, cserében a franciák teljes flottájukat a Földközi-tengerre koncentrálták, a francia és az angol érdekek együttes védelmére.

A Hármasszövetség megújítását követően Rómában felvetették az 1900-as osztrák-magyar–német–olasz haditengerészeti egyezmény felélesztését. A megromlott olasz-francia viszonyoknak köszönhetően az adott pillanatban Olaszországban a franciákat tekintették a legfőbb ellenségnek. Az olasz felvetést a másik két fél pozitívan fogadta. 1913 júniusában abban egyeztek meg, hogy egy Franciaország elleni háború esetén az egyesült olasz–osztrák-magyar flotta Messinából kiindulva támadást intéz a francia flotta ellen, és igyekszik ellenőrzése alá vonni az egész Földközi-tengert. Bár mind az olasz, mind az osztrák-magyar fél számos, az egyezményben foglaltak végrehajtásához szükséges lépést megtett, alig kilenc hónappal életbe lépése (1913. november 1.) után, 1914 augusztusában az egyezmény értelmét és érvényét veszítette.

A háború előestéjén az anyagiakat tekintve Olaszország ismét vezetésre állt. Olaszországban hat dreadnought épült, illetve állt építés alatt, a Monarchiában négy. Olaszországban 1914-ben egy 32 800 tonnás, 38,1 cm-es ágyúkkal felszerelt, négy tagú osztály építését kezdték meg. Ugyanazon évben a Monarchia is belekezdett egy új, szintén négy tagú osztály építésébe, de azok csak 24 500 tonnásak voltak, 35 cm-es ágyúkkal. Olaszország mellett jelentős számbeli fölényben volt rombolók, torpedónaszádok és tengeralattjárók tekintetében is. Végül a tervezett új csatahajó-osztályok sorsát megepcsételte a háború, az olasz–osztrák-magyar haditengerészeti versengésre pedig 1918-ban végérvényesen pontot tett a történelem.

A RADETZKY-osztály

Bár a TEGETHHOFF-osztály tagjai a Monarchia első, s egyben utolsó dreadnoughtjai voltak, az osztrák-magyar dreadnought-tervek korábbra nyúlnak vissza. Már 1905-ben, a későbbi RADETZKY-osztály tervezésekor felmerült egy dreadnought-típusú hajó építésének lehetősége. Bár e hajók végül egységes helyett vegyes nehéztűzérséggel épültek meg, méretüket és tűzerejüket tekintve a Monarchia első komoly csatahajói lettek.

1904 tavaszán, amikor az új osztály tervezésének előmunkálatai megkezdődtek, az 1890-es években meginduló fejlesztés ellenére, az olasz haditengerészet még mindig több mint kétszeres számbeli fölényben volt a cs. és kir. haditengerészettel szemben,

legalábbis papíron. Az 1890 után épült, illetve épülőfélben lévő csatahajók (sorhajók) tekintetében már kedvezőbb volt a kép. A Monarchia, a partvédő páncélosokat is beleértve, hat elkészült és három építés alatt álló sorhajóval, míg Olaszország szintén hat elkészült és öt építés alatt álló sorhajóval rendelkezett. Ezt a korábbi állapotokhoz képest akár kedvezőnek is mondható arányt azonban alaposan lerontotta, hogy az osztrák-magyar hajók jóval kisebbek és gyengébb tűzerejűek voltak. Ráadásul Olaszország hat szolgálatban álló és négy tervezett páncélos cirkálóval rendelkezett, míg a Monarchiának ekkor csak két páncélos cirkálója volt, a harmadik, egyben az utolsó, még építés alatt állt.

Az 1904–1905-ös esztendő eseményei kedveztek a flottafejlesztésnek. A Port Arthur elleni japán támadás, majd a csuzimai csata kiemelte a hadiflották fontosságát. A Monarchia számára ez kétszeresen is fontos volt: a meglepetésszerű japán támadás hasonló jellegű olasz támadás rémképét vetítette elő Bécsben, míg a távol-keleti vereség után Oroszország a figyelmét ismét a Balkánra irányította. Az 1904 áprilisában Egyiptomról és Marokkóról megkötött angol–francia megegyezés szintén komolyan érintette a Monarchiát, akárcsak legfontosabb szövetségesét, Németországot. A meglepetésszerű olasz támadástól való félelem megkönnyítette a haditengerészet számára az 1903 végén kilátásba helyezett rendkívüli hitel⁷ megszavaztatását. 1904 nyarán a delegációk meg is szavazták a 120 millió koronás, többéves, rendkívüli hitelt. Ez azonban csak a megkezdett hajók gyorsabb befejezését, illetve a korábban teljesen elhanyagolt romboló- és torpedónaszád-flottilla fejlesztését tette lehetővé, új nagy hajók építésére továbbra sem jutott pénz.

A haditengerészet pénzügyi problémái ellenére Hermann von Spaun tengernagy, a haditengerészet parancsnoka 1904 márciusában kezdeményezte az új hajóosztály tervezési munkáinak megindítását, bár tudatában volt annak, hogy az új csatahajók építését legkorábban csak 1907-ben lehet elkezdni. Az már a kezdetekben világos volt, hogy a nemzetközi tendenciáknak megfelelően, és az olasz fölény ellensúlyozására, a hajókat az ERZHERZOG-osztálynál jóval nagyobbra és erősebbre kell építeni, a korábbi, 24 cm-es főtüzérség helyett 28 vagy 30,5 cm-es főtüzérséggel. A hajók cs. és kir. haditengerészetben komoly minőségi előrelépés megtételére voltak hivatva; híven tükrözi e szándékot, hogy a tervezett hajók hivatalos megnevezése is megváltozott: míg az addig épült sorhajókat *Panzerschiff*-nek nevezték, az új hajók a tervekben már a *Schlachtschiff* I. II. III. elnevezést kapták.

Az első technikai jellegű megbeszélésre 1904. május 18-án, Polában került sor. Spaun közölte, hogy az első egység építése legkorábban csak 1907-ben kezdődhet, ezért egyelőre csak előtervek kidolgozására van szükség. Abban megállapodás született, hogy az új hajók főtüzérsége 28 vagy 30,5 cm-es ágyúból álljon, a közepes tüzérség 19 cm-esekből. Abban is megegyeztek, hogy az erősebb tüzérség és a vastagabb páncélzat (210 mm helyett 230 mm) miatt az új hajók vízkiszorítása 2000 tonnával meghaladja az ERZHERZOG-osztályét.⁸

⁷ A közös minisztertanácson 1903 novemberében Tisza István magyar miniszterelnök vetette fel, hogy a haditengerészet fejlesztésének finanszírozását hitel formájában valósítsák meg. Die Protokolle des gemeinsamen Ministerrates des österreichisch-ungarischen Monarchie 1896–1907. Bearbeitet von Éva Somogyi, Budapest, 1991. 342. o.

⁸ Christoph Ramoser: K. u. K. Schlachtschiffe in der Adria. Österreich-Ungarns Tegetthoff-Klasse. Wien, 1998. (a továbbiakban: Ramoser) 29. o.

Nem sokkal ezután Siegfried Popper,⁹ a haditengerészet vezető tervezője hat különböző tervet dolgozott ki a megadottak alapján, 12 000-13 000 tonnás csatahajókra. A tervek között mindössze egy hajónál számolt 28 cm-es lövegekkel, a többinek 4-2 db 30,5 cm-es ágyúból áll a főtüzérsége. A melléktüzérség valamennyi hajónál 19 cm-es volt, a lövegek száma a különböző variánsoknál 8 és 16 db között változott. Az övpáncélat egységesen 230 mm, a főtüzérség lövegtornyaié 280 mm volt.¹⁰

A fent említett hat terv megvitatására 1904. szeptember 19-én egy főként mérnökökből álló bizottság ült össze Polában, Franz von Minutillo altengernagy elnökletével. A bizottság az V-ös és a VI-os tervet (12 950 t, 4×30,5 cm, 12×19 cm) tartotta a legjobbnak. Abban nem sikerült egyetérteniük hogy a két változat eltérő elhelyezésű közepes tüzérsége közül (V.: 8 db ikertornyokban, 4 db kazamatában, VI: 4 db egyes tornyokban, 8 db kazamatákban) melyik lenne a kívánatosabb.¹¹ Ám akkoriban még az sem volt eldöntött kérdés, hogy a hajók főtüzérsége 28 vagy 30,5 cm-es ágyúból álljon-e. Az 1905. február 26-án szintén Polában tartott megbeszélésnek, melyen Julius von Ripper ellentengernagy elnökölt, e kérdés volt a fő témája. A többség a 30,5 cm-es ágyú mellett érvelt, és végül abban egyeztek meg, hogy az új hajók számára a 30,5 cm-es lövegek jelenjenek az ideális fegyverzetet. A bizottság ebben a kérdésben egyetértésre jutva abban állapodott meg, hogy a továbbiakban már a részletes tervek kidolgozása van hátra, melyhez majd ősszel kezdenek hozzá.¹²

1905 első felében a tengerészeti műszaki bizottság (Marinetechnische Komitee) is kidolgozott két alternatív tervet. Az egyik szerint az ismeretlen vízkiszorítású hajó fegyverzete négy darab 28 cm-es, valamint nyolc darab, kazamatákban elhelyezett, 19 cm-es ágyúból állt volna. A másik terv szerint a 13 200 tonnás hajó fegyverzete négy darab 28 cm-es, négy darab 24 cm-es és nyolc darab 19 cm-es ágyúból állt volna. A tervek szerint 18 000 lóerős gépeivel mindkét hajó 20 csomós sebességet ért volna el.¹³

A tervezésnek ebben a fázisában, 1905. június 22-én érkezett az első jelentés a tíz darab 30,5 cm-es löveggel felszerelt angol csatahajó tervéről.¹⁴ A tervezési munka már ennek a hírnek az ismeretében folytatódott tovább. A bizottsági elnök, Ripper ellentenger-

⁹ Siegfried Popper (1848–1933) hajóépítő mérnök, a haditengerészetben a legmagasabb (Generalschiffbauingenieur, a tengernagyival egyenértékű) rangot elért zsidó volt. 1869-ben lépett a haditengerészet szolgálatába, és 1904-ben érte el a külön a számára kreált Generalschiffbauingenieur rangot. Ő tervezte a TIGER cirkálót, a MONARCH-, a HABSBERG-, az ERZHERZOG-, a RADETZKY- és a TEGETTHOFF-osztályokat, valamint a KAISER KARL VI páncélos cirkálót. 1907-ben, megromlott hallása és látása miatt nyugállományba vonult, de 1914-ig tanácsadóként dolgozott az STT-ben. A Bécsi Műszaki Egyetem 1916-ban díszdoktorává avatta. A háború utáni antiszemita hullámnak köszönhetően díszdoktorátusát visszavonták. Szülővárosában, Prágában hunyt el 1933-ban, egy villamos ütötte el.

¹⁰ Közlekedési Múzeum Archívuma, Témagyűjtemény (KMA TM) 210/13. „Alternativ Projekte für ein Schlachtschiff von 12 000 bis 13 000 Ton. Depl.”, Pola, 1904. A Marinesektion/Präsidialkanzlei (MS/PK) 1904. 2657. melléklete. A tervek főbb adatai a következők: I.: 12 650 t, 20 cs, 4×28, 12×19.; II.: 12 200 t, 19 cs, 4×30,5, 8×19.; III.: 12 650 t, 20 cs, 3×30,5, 12×19.; IV.: 12 650 t, 20 cs, 2×30,5, 16×19.; V.: 12 950 t, 20 cs, 4×30,5, 12×19.; VI.: 12 950 t, 20 cs, 4×30,5, 12×19. E két utóbbi változat a közepes tüzérség elhelyezésében tér el egymástól.

¹¹ KMA TM 210/13. „Schlachtschiff-Projekte.”

¹² *Ramoser* 30–31. o.

¹³ KMA TM 210/13. „Schlachtschiff-Projekte.”

¹⁴ *Ramoser* 31. o.

nagy 1905. szeptember 25-én kifejtette, hogy a harcban a nehézlövegek a főszerep, ezért a lehető legnagyobb ágyúkat kell beépíteni. Az utána szóló Ziegler sorhajókapitány, a műszaki bizottság vezetője, az angliai hírek hatására dreadnought-típusú, 16 000 tonnás hajók építését szorgalmazta. Ripper ellentengernagy azonban úgy nyilatkozott, hogy a vízkiszorítás nem haladhatja meg a 13 500 tonnát, és a 30,5 cm-es ágyúkból is csak négy darabot lehet beépíteni. A jelenlévő tengernagyok a 19 cm-es melléktüzérség mellett érveltek, kiemelve annak nagy tűzgyorsaságát. Jedlička mérnök válaszában azt vetette ellen, hogy a 19 cm-es ágyúknak csekély a páncélátütő képessége. Ugyanakkor a 30,5 cm L40 lövegek helyett a 28 cm L45 lövegeket ajánlotta. A megbeszélések eredményeként Popper szeptember 29-ére öt új vázlatot készített a tervezett hajókról.¹⁵

A 13 500 tonnás hajókról készített öt vázlat (A-E) közül három (B, C, D) már a dreadnought-típust képviselte. A B variáns fő fegyverzete nyolc darab 28 cm-es L45 ágyúból állt, két ikertoronyban és négy egyes toronyban. A C variánsé szintén nyolc darab 28 cm-es L45 ágyúból állt, négy ikertoronyban. A D variáns fegyverzete hat darab 30,5 cm-es L45 ágyúból állt, két ikertoronyban és két egyes toronyban. Az új, 30,5 cm-es L45 Škoda ágyúról először Jedlička mérnök tett említést. Megvizsgálva a két, 28 illetve 30,5 cm-es L45 löveg tulajdonságait, a bizottság úgy döntött, hogy a 30,5 cm-es ágyú lesz az új hajók fő fegyvere. A lövegek száma és elrendezése továbbra is kérdőjeles volt. Rudolf von Montecuccoli tengernagy, aki 1904 októberében váltotta fel Spaunt a haditengerészet élén, megjegyezte, nincs meggyőződve arról, hogy két 30,5 cm-es ágyú jobb volna nyolc 19 cm-esnél. Ripper és Mauler ellentengernagyok is a 19 cm-es ágyúk előnyei mellett érveltek. Velük szemben a mérnökök (Popper, Ziegler, Jedlička) a dreadnought-típust, azon belül is a 30,5 cm-es főtüzérségű változatot támogatták.¹⁶

A végső döntésre 1905. november 3–4-én került sor. A bizottság ülésén akkor már maga Montecuccoli elnökölt. A fő kérdés ismét a fegyverzet volt. Míg Montecuccoli a közepes tüzérség mellett érvelt, Popper előhúzta egy 14 000 tonnás, nyolc darab 30,5 cm-es ágyúval felszerelt hajó modelljét. Végül, bár Popper és Ziegler a nyolc ágyúval felszerelt hajó mellett szavazott, a kérdést Montecuccoli hatalmi szóval döntötte el. A tengernagy kijelentette, hogy az új csatahajók fő fegyverzete négy darab 30,5 cm-es, illetve nyolc darab 19 cm-es lövegből áll.¹⁷

Mindez később annyiban változott, hogy a melléktüzérség kalibere 19 cm-ről 24 cm-re növekedett, a vízkiszorítás pedig 13 500 tonnáról 14 500 tonnára emelkedett.¹⁸ Az új

¹⁵ KMA TM 210/13. „Schlachtschiff-Projekte.” Kriegsarchiv, Wien (KA) MS/PK 1905. I-4/9. 2667.

¹⁶ KMA TM 210/13. „Schlachtschiff-Projekte.” KA MS/PK 1905 I-4/9 2667. A két ágyú főbb összehasonlító adatai a vizsgálat szerint a következők: 30,5 cm: lövedéktömeg 445 kg, robbanótöltet 48 kg, páncélátütés 6000 m – 283 mm, 10 000 m – 193 mm, 15 000 m – 129 mm. 28 cm: lövedéktömeg: 345 kg, robbanótöltet: 35 kg, páncélátütés 6000 m – 248 mm, 10 000 m – 166 mm, 15 000 m – 114 mm. A szintén e helyt végzett számítások szerint a két iker-, illetve a két egyes toronyban elhelyezett hat darab 30,5 cm-es ágyú tömege tornyostul 1634 tonna lett volna, ami szinte azonos a négy ikertoronyban elhelyezett nyolc darab, 28 cm-es lövegből álló fegyverzet 1624 tonnás tömegével.

¹⁷ Ramoser 33. o.

¹⁸ Ramoser 33. o. Ramoser szerint a bécsi Kriegsarchivban e változtatásnak manapság már nem található írásos nyoma. Az mindenesetre bizonyos, hogy valamikor létezett egy MS/PK 1905. I-4/9. 12274. számú irat, mely 1905 végén keletkezhetett. Ebben a Műszaki Bizottság a végső változathoz nagyon hasonló, 14 000 tonnás hajó tervét írja le. E változat fegyverzete 4×30,5 cm-es L45, illetve 8×24 cm-es L45, ikertornyokban elhe-

típustól akkor még idegenkedő Montecuccoli döntésének köszönhetően a Monarchia elvesztette azt a lehetőséget, hogy Angliával szinte egy időben, Németországot megelőzve, dreadnought-típusú csatahajók építésébe kezdjen. A tengernagy döntésére azonban lehet magyarázatot találni: a hadihajók ügye legalább annyira politikai és pénzügyi, mint technikai kérdés. Valószínűleg attól tartott, hogy ha a jóval költségesebb¹⁹ dreadnoughtokkal áll a politikusok elé, az amúgy is megkésett program újabb késedelmeket szenvedhet.

Az új osztály politikai előkészítéseként Montecuccoli 1905 nyarán a flotta kiépítését sürgető, illetve flottaprogramját bemutató emlékiratot intézett az uralkodóhoz. Az emlékirat Olaszországot nevezte meg fő ellenségként, és megkongatta a vészharangot, mondván, a folyó, 1905-ös évben sokkal rosszabb helyzetben van a cs. és kir. flotta az olasszal szemben, mint Lissa idején volt. Programjában Montecuccoli a flotta kívánatos létszámát tizenkét csatahajóban állapította meg, melyek közül egy sem lehet húsz évnél idősebb. Ebből egyenesen következett, hogy a flotta három legrégebbi, még szolgálatban álló páncélosát 1907-ben le kell váltani.

A magyarországi politikai válság következtében a delegációk 1906 nyaráig nem tudtak összeülni. A nyári ülésen az 1905-ös és 1906-os költségvetést szavazták meg pótlólag, az 1907-es költségvetésről 1906 decemberében ültek össze szavazni. A haditengerészet vezetése tartott attól, hogy az ellenzéki győzelmet követően a magyar delegáció nem fogja elfogadni a haditengerészet költségvetését. Montecuccoli különösen az új hajók megszavazása miatt aggódott, hiszen úgy vélte, már így is elkéstek az új csatahajóosztály építésének megkezdésével.²⁰ Aggodalma azonban alaptalannak bizonyult, mivel az új koalíciós kormány 1904-es, a magyarokkal az ipari megrendelések elosztásáról kötött megállapodás 1906. áprilisi megerősítése után megtartotta a megállapodást. 1906 decemberében a magyar delegáció megszavazta a három, 14 500 tonnás csatahajó építésének megkezdéséhez szükséges összeget az 1907. évre.²¹

A hajókra a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino, a Monarchia legnagyobb hajógyára, a haditengerészet első számú beszállítója kapta a megrendelést. Az építés előre haladtával, 1908 elején, napirendre került a névadás kérdése is. Ezzel kapcsolatban Magyarország már a költségek megszavazásakor kifejezte abbéli óhaját, hogy az egyik hajó magyar nevet kapjon. Ennek hallatán az osztrák delegációban heves magyarelleses kirohánások hangzottak el.²² Mindezek ellenére a kérés teljesült. A haditengerészet által készített felterjesztés a következő névjavaslatokat tette, a hajók számozási sorrendjében (I-III. sz. csatahajó): RADETZKY, HUNYADI és PRINZ EUGEN.²³ Egy hónappal ké-

lyezett ágyúkból áll. A torpedóelhárító fegyverzet is egyezik: kazamatákban elhelyezett, 10,5 cm-es ágyúkról van szó, bár esetükben darabszámot nem említenek. KMA TM 210/13. „Schlachtschiff-Projekte”

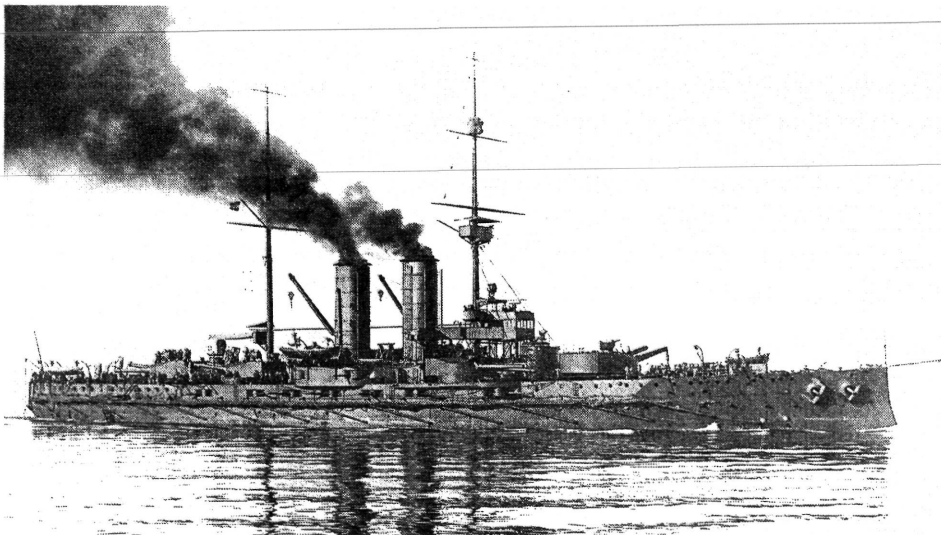
¹⁹ Japán is pénzügyi megfontolásból volt kénytelen lemondani első dreadnoughtjairól. Mivel a SATSUMA és az AKI hajónként 12 db 30,5 cm-es ágyújára nem volt elég pénz, kénytelenek voltak e hajókat 4×30,5 és 12×25,4 cm-es ágyúkkal felszerelni.

²⁰ Stenographische Sitzungsprotokolle der Delegation des Reichsrates (StPD) XLVI. 1906. 468. o.

²¹ Közösügyi Bizottság 1906/II napló, 130–137. o. Az 1904-es és 1906-os megállapodásokról részletesen: *Krámtli Mihály: Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása, 1890–1910.* In: *Hadtörténelmi Közlemények*, 2001/1. (a továbbiakban: *HK*) 52–61. o.

²² StPD XLVI. 1906. 1177. o. Leopold Steiner képviselő kijelentette, hogy ha ez így megy tovább, egy napon majd a haditengerészet egyik hajóját Kossuth-nak keresztelik.

²³ *Ramoser* 38. o.



S. M. S. RADETZKY

sőbb, 1908 márciusában Montecuccoli újabb, megváltoztatott névsort terjesztett fel az uralkodó elé: ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADETZKY és ZRÍNYI.²⁴ A legfelsőbb jóváhagyás után a hajók ezeket a neveket kapták. Az osztályt azonban, a szokásuktól eltérően, nem az első hajóról, hanem a másodiktól nevezték el, így hivatalosan Typ-RADETZKY lett. A három hajót 1910-ben és 1911-ben állították szolgálatba. E hajók, tüzérsgüket nézve nem voltak igazi dreadnoughtok, sebesség tekintetében azonban, hagyományos, dugattyús gőzgépeik ellenére, már inkább a csatahajók eme új osztályához álltak közelebb.²⁵

Az első hajónak a trónörökösről való elnevezése kétségtől bizonyos húzás volt a haditengerészet részéről. A haditengerészet iránt amúgy is elkötelezett Ferenc Ferdinánd hiúságát kihasználva remélték, hogy további támogatását is megnyerhetik. Ferenc Ferdinánd természetesen jelen volt a róla elnevezett hajó, illetve a RADETZKY vízrebocsátásán, ám a magyarok iránt érzett megvetésének kifejezéséeként a ZRÍNYI vízrebocsátási ünnepségére nem ment el.

Bár ezek a hajók még nem voltak igazi dreadnoughtok, komoly fenyegetést jelentettek Olaszország számára. A cs. (és) kir. haditengerészet fennállása óta először került anyagi téren lépéselőnybe az olasz haditengerészettel szemben. Olaszországban ugyanis 1903–1909 között szünetelt a csatahajó-építés. A REGINA ELENA-osztály megkezdése után az olaszok négy nagy, 10 000 tonnás páncélos cirkáló építésébe fogtak. E szünet

²⁴ Ramoser 39. o.

²⁵ Valamennyi hajó 20 csomó feletti sebességre volt képes, szemben a sorhajók megszokott 18-19 csomójával. A ZRÍNYI egyik próbamenetén 20,97 csomós sebességet ért el, s ezzel gyorsabb volt a későbbi TEGETHOFF-osztály turbinás hajóinál is. KMA TM 210/13. „Forcierte Dauerfahrt. 2 stündige durchgeführt mit S. M. S. Zrínyi am 11 August 1911.”

idején kezdett a Monarchia a RADETZKY-osztály hajóinak építésébe, melyek méret és tüzerő tekintetében messze felülmúlták a legnagyobb olasz hadihajókat is. S éppen e hajók voltak azok, melyek beindították 1908–1909-ben az olasz dreadnought-programot.

A 20 000 tonnás tervpályázat

1907-ben megkezdték ugyan a 14 500 tonnás hajók építését, ám nem volt kétséges, hogy a haditengerészet további modernizációjára van szükség. A haditengerészet vezetése, így Montecuccoli is, aki fél évvel korábban a dreadnoughtok ellen szavazott, tisztában volt vele, hogy a jövőben a Monarchiának is dreadnought-típusú csatahajókat kell építenie. Még meg sem szavazták a RADETZKY-osztályra a pénzt, amikor 1906. július 4-én Montecuccoli felvetette a lehetőségét, hogy a cs. és kir. haditengerészetet 20 000 tonnás csatahajókkal lássák el, mert csak így tud lépést tartani a nemzetközi trenddel.²⁶

1906 novemberében a delegáció ülészaka miatt a magyar fővárosban tartózkodó Montecuccoli Budapestre hívta titkárát, Alfred Koudelka korvettkapitányt, hogy puhatolja ki, mit szólna a magyar politikai vezetés egy három tagból álló dreadnought-osztály tervéhez. A delegáció tagjai, akikkel Koudelka tárgyalt, nem elleneztek a tervet. Másnap Koudelka a kormány tagjaival tárgyalt. Wekerle Sándor miniszterelnök kijelentette, hogy a programot csak abban az esetben tudják támogatni, ha a haditengerészeti költségvetés egyharmadát Magyarországon költik el. Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter ehhez hozzátette, hogy egy csatahajónak Fiumében, a Danubiusnál kell épülnie.²⁷

Az 1906-ban megtett első, puhatolóldzó lépések után 1908 elején kezdődött meg a terep politikai, illetve propagandisztikus előkészítése az új csatahajóosztály számára. Montecuccoli februárban 30 oldalas emlékiratban fordult az uralkodó, illetve a két kormány felé. Négy 18–19 000 tonnás csatahajó építését sürgette, aminek szükségességét az Olaszország részéről megnyilvánuló egyre fokozódóbb veszéllyel indokolta. Állítása szerint Olaszország négy 19 000 tonnás csatahajó építésébe kezdett, kifejezetten Monarchia-ellenes szándékkal. Montecuccoli emellett felpanaszolta, hogy az európai hatalmak közül messze a Monarchia költi a legkevesebbet a haditengerészetére.²⁸

Ugyanekkor kezdett propagandát az Osztrák Flottaegyesület lapja, a „Die Flagge” is az új csatahajók érdekében. A vezércikk azt hangoztatta, hogy a MONARCH-osztályt, az új olasz hajók ellensúlyozására, 19 000 tonnás csatahajókkal kell leváltani.²⁹ Franz Schönaich közös hadügyminiszter Montecuccoli emlékiratára reagálva kijelentette, hogy a fennálló viszonyok közt, a hadsereg nehéz anyagi helyzetét tekintetbe véve, a haditengerészet egyhamar nem kap pénzt újabb csatahajóosztály építésére.³⁰

²⁶ StPD XLII/1. 1906. 465. o.

²⁷ Denn Österreich lag einst am Meer. Das Leben des Admirals Alfred von Koudelka. (a továbbiakban: Koudelka) Graz, 1987. 113–114. o.

²⁸ KA MS/PK 1908. XV-7/9. 108. Míg Olaszország lakosonként 2,41 koronát, addig a Monarchia csak 1 koronát költött ekkor a haditengerészetére.

²⁹ *Die Flagge*, 1908/11 sz. 1. o.

³⁰ KA MS/PK 1908. XV-7/9. 838.

Az első megbeszélést 1908. május 7-én tartották az új csatahajóosztályról, Montecucoli elnökletével. A résztvevők valamennyien egyetértettek, hogy dreadnought-típusú csatahajót kell építeni, de abban már vita bontakozott ki, hogy szükséges-e közepes tűzérés, jelen esetben a 19 cm-es lövegek. Most is, mint a RADETZKY-osztály esetében, a mérnökök voltak azok, akik az erős nehéztűzérésű (10–12 db 30,5 cm-es lövegekkel ellátott), közepes tűzérés nélküli hajók mellett érveltek. A tengernagyok (Ripper, Haus, Jedina, Ziegler – bár utóbbi 1905-ben, sorhajókapitányként, a dreadnought-típus fő szószólója volt) nyolc darab 30,5 cm-es löveg mellett nyolc-tíz 19 cm-es ágyúból álló mellékűzérés mellett tették le a voksukat. Haus például a francia DANTON-osztályhoz hasonló hajót képzelt el, ahol az első és a hátsó, illetve a középső szárnytoronyokba 30,5 cm-es, az első és a hátsó szárnytoronyokba 19 cm-es ágyúk kerültek volna.³¹

Következő lépésként a Műszaki Bizottság (MTK) 1908. július 6-án tervpályázatot írt ki haditengerészeti mérnökök számára, egy éves határidővel, a következő főbb mutatók előírásával: vízkiszorítás legfeljebb 20 000 tonna,³² 8 db 30,5 cm-es löveg a hajó közepvonalában, maximum 19 cm-es, illetve 10 cm-es közepes és könnyű tűzérés, 230 mm-es övpáncél, 250 mm-es toronypáncél.³³ A haditengerészet történetében ez volt az első eset, hogy csatahajóra tervpályázatot írtak ki, ez korábban csak torpedónaszádok esetében volt gyakorlat. A pályázati kiírásban kikötötték, hogy a pályázati anyag elkészítése nem mehet a rendes munka rovására.

1908. november 5-én a haditengerészet a Stabilimento Tecnico Triestinót (STT) és a Danubiust is felkérte a pályázatban való részvételre.³⁴ Az STT, ahol az 1907 óta a nyugállományba vonult Popper dolgozott, elfogadta a felkérést. A felkérést valószínűleg az is motiválta, hogy a haditengerészet nem szeretett volna lemondani Popper tapasztalatairól. A Danubius viszont, noha két évvel korábban Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter kijelentette, hogy az egyik csatahajónak itt kell épülnie, november 24-i válaszában visszautasította a felkérést, arra hivatkozva, hogy a csatahajók építéséhez szükséges feltételek, a megfelelő sólya, a vasúti összeköttetés és az új gyárcsarnokok létesítéséhez szükséges telek, mind hiányoznak.³⁵

Az első előtervet, 1909 februárjára, a Műszaki Bizottság készítette el: a tíz nehézlöveggel felszerelt hajót dugattyús gőzgépek hajtották volna, mivel a Műszaki Bizottság még túl kockázatosnak tartotta a turbinák beépítését. Egy hónappal később az STT is jelentkezett hét különféle, Popper által készített előtervvel. E hajókat már Parsons-

³¹ Ramoser 54. o.

³² Vízkiszorítás alatt itt konstrukciós vízkiszorítást kell érteni. Ezt azonban nemzetenként másként számolták, ezért nem olyan egyszerű két állam hajóit összemérni. A Monarchia a vízkiszorítást metrikus tonnában (1t = 1000 kg), nem pedig az általánosan alkalmazott long tonban (1t=1016 kg) számolta. A konstrukciós vízkiszorítást Angliában 33 %-os tüzelőanyag-készlettel és 100 %-os löszerkészlettel számították. Németországban, Olaszországban és Franciaországban 50 %-os tüzelőanyag-készlettel és 100 %-os löszerkészlettel számoltak. A Monarchiában ezzel szemben 50 %-os tüzelőanyag-készlettel, 50 %-os löszerkészlettel, és 50 % tartalék kazántápvízrel kalkuláltak. A tartalék tápvízet más hatalmak nem számolták be a konstrukciós vízkiszorításba.

³³ Ramoser 55–56. o.

³⁴ KA MS/II. Geschäftsgruppe (II. GG) 1908. 47C/15. 5.

³⁵ KA MS/II. GG 1908. 47C/15. 8. A Danubius nehéz helyzetbe került, hiszen szerette volna a megrendelést megszerezni, viszont a szükséges beruházásokat önerőből nem tudta volna végrehajtani, ehhez mindenképpen állami segítségre volt szüksége.

rendszerű gőzturbinákkal látták volna el, melyek licencét éppen akkor vásárolta meg a trieszti gyár. A tervekben szereplő valamennyi 30,5 cm-es löveg, a 12 ágyús változatot kivéve, 50-es kaliberhosszúságú volt. A tervek egyike sem hasonlított a később megépített csatahajókhoz.³⁶

A Műszaki Bizottság és az STT által készített előtervek³⁷

	Vízki- sorítás (t)	Méretek (m)	Páncél (mm) övtorony	Teljesít- mény (LE)	Nehéz- tűzéréség (cm)	Közepes tűzéréség (cm)	Könnyű tűzéréség (cm)
MTK	19 700	159×26	230/250	25 000	10×30,5	12×12	11×7
STT I	20 000	151×26	230/250	25 000	8×30,5	10×19	20×10
STT II	20 000	151×26	230/250	25 000	8×30,5	8×19	20×10
STT III	20 000	151×26	230/250	25 000	10×30,5	10×15	14×10
STT IV	20 000	151×26	230/250	25 000	10×30,5	14×12	14×10
STT V	20 000	151×26	230/250	25 000	12×30,5	24×10	–
STT VI	20 000	151×26	230/250	25 000	10×30,5	14×15	11×7
STT VII	20 000	151×26	230/250	25 000	10×30,5	18×12	11×7

A Műszaki Bizottság 1909. április 14-én véleményezte a terveket. A valamennyiben szereplő 230 mm-es övpáncélt éppen csak elegendőnek találták. A saját pályázó mérnökök által készített tervet túl nagynak találták, úgy vélték, hogy ezer tonnával túllépi a felső határként megszabott 20 000 tonnás vízkiSORÍTást. Kritika érte az STT IV. számú tervét is, mivel a bizottság véleménye szerint fölösleges luxus egy hajót egyszerre 10 és 12 cm-es ágyúkkal felszerelni, mert mindkettőnek ugyanaz a feladata. Megállapították viszont, hogy a főtűzéréség kilövési lehetőségei a Műszaki Bizottság tervében a legjobbak, mivel abban a legnagyobb a távolság a lövegtornyok között. E tekintetben úgy foglaltak állást, hogy az STT-féle terveken valamilyen módon javítani kell a főtűzéréség kilövésén, például úgy, hogy az egymás felett elhelyezett tornyok esetében magasabbra kell helyezni a felső tornyot. A Műszaki Bizottság ugyanakkor revideálta saját, korábbi álláspontját, és már inkább a turbinák alkalmazása felé hajlott. Mint megállapították, a turbiná továbbfejlesztése terén még nagy távlatok vannak, míg a dugattyús gőzgépek már elérték lehetőségeik végső határát.³⁸

A Műszaki Bizottság jelentése alapján a tengerészeti osztály elnöki irodáján a terveket három csoportba sorolták. Az első csoportba a közepes (19 cm-es) tűzéréséggel rendelkező hajók, a másodikba a 12 db 30,5 cm-es löveggel felszerelt hajó, a harmadikba a tíz nehézlöveges hajók kerültek. A fent említett terveken kívül, a pályázat meghirdetése után, valószínűleg számtalan más vázlatot is szerkesztettek. Feltehetőleg a Műszaki Bi-

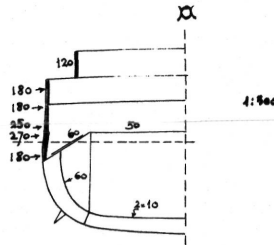
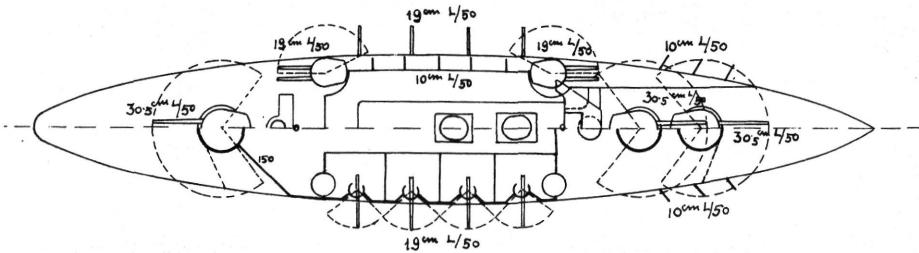
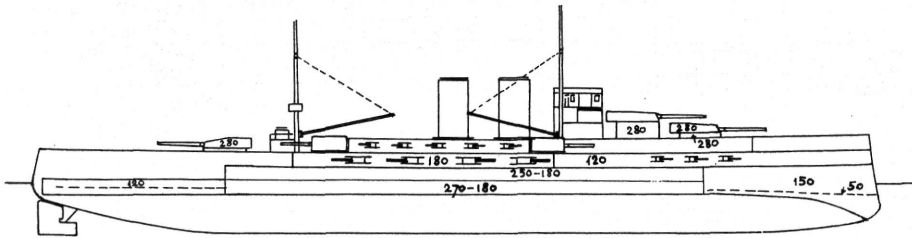
³⁶ Ramoser 60–62. o.

³⁷ Ramoser 60–62. o.

³⁸ Ramoser 63–64. o.

Projekt-skizze eines Schlachtschiffes von 18.500 Ton. Displacement.

1:1000



6 Stück 30.5 cm Gesch. L/50.
16 " 19 cm " "
16 " 10 cm " "

Länge in K.M.L. 154 meter
Grösste Breite in α 26.2 "
Konstruktions Tiefgang 8.3 "
Geschwindigkeit 21 Meilen
Verdrängung 25500 im³.

Entworfen:

Amalatsky

Wien, April 1908.

Egy elvetelt ötlet

zottság kebelén belül készült 1909 folyamán egy tervezet, mely háromféle csatahajó előterveit dolgozta ki, a vázlatok mellett hozzátételges súlyszámításokkal együtt. A 18 000 és a 18 500 tonnás hajó övpáncélja a tervek szerint 270 mm-es, a 20 000 tonnásé 250 mm-es volt. A 18 000 tonnás fő fegyverzete 8 db 30,5 cm-es L50, a 18 500 tonnásé 6 db 30,5 cm-es L50, a 20 000 tonnásé 10 db 30,5 cm-es L50 ágyúból állt, a 18 500 tonnás hajónak 16 db 19 cm-es ágyúból álló közepes tüzérsége is volt.³⁹

Április 16-án az STT-ből telefonon érdeklődtek a tervek fogadtatása felől. A különféle változatok közepes és könnyű tüzérsége számának és elhelyezésének megváltoztatása ügyében folytatott megbeszélés mellett szóba kerültek a 30,5 cm-es L45 lövegek is. A tervek között szereplő egyetlen 12 ágyús változat ugyanis ilyen a lövegekkel volt ellátva. A haditengerészet azért választotta ki ezt a változatot, mert a Škodának problémái voltak az 30,5 cm-es L50 ágyú fejlesztésével. Az STT vállalta, hogy a VI-os és a VII-es számú tervet átdolgozza L45 kaliberhosszú ágyúkra. A gyár szerint a rövidebb lövegek révén elért súlymegtakarítás lehetővé teszi az övpáncél 250 mm-re növelését. Ennek alapján a tengerészeti osztály április 20-án megbízta az STT-t egy hat ikertoronyban 12 db 30,5 cm-es L45 löveggel felszerelt változat kidolgozására, kikötve, hogy a 20 000 tonnás víz-kiszorítást nem lehet túllépni. A kért tervet két változatban, Va és Vb számon, április 27-én tette le az asztalra a gyár, ám nem sokkal később, május 5-én, még egy terv érkezett Triesztből, a VIII számú, mely Montecuccoli személyes kívánságára készült. Az új variáns 12 db 30,5 cm-es L45 ágyúval volt felfegyverezve, melyek négy – hármas – toronyba kerültek volna.⁴⁰

A cs. és kir. haditengerészet valamikor 1908 és 1909 fordulóján szerzett tudomást arról, hogy az olaszok tervezett dreadnoughtja hármas lövegtornyokkal épül. Valószínűleg ennek a hatására kezdett foglalkozni az osztrák-magyar haditengerészet is a hármas lövegtornyokkal. A legfontosabb, ami – a helyszüke miatt – tisztázásra várt, a középső löveg löszerellátásának kérdése volt. 1909-ben a Škoda modellt készített, melyen a probléma megoldási lehetőségeit vizsgálták.⁴¹

³⁹ KMA TM 210/13. „Projekte von Schlachtschiffen 20 000 – 18 000 T Depl.” A 18 000 tonnás főbb adatai: 150×26 m, 25 000 LE, öv 270 mm, 8×30,5 cm, 16×15 cm, 8×10 cm. A 18 500 tonnás főbb adatai: 154×26,2 m, 25 500 LE, öv 270 mm, 6×30,5 cm, 8×19 cm ikertornyokban, 8×19 kazamatákban, 16×10 cm. E típusról két vázlat készült, az egyik szerint az elől elhelyezett két 30,5 cm-es ikertorony egymás mögött és fölött, míg a másik szerint csak egymás mögött, emelés nélkül helyezkedett volna el. A 20 000 tonnás főbb adatai: 155×27 m, 27 000 LE, öv 250 mm, 10×30,5 cm, 16×15 cm, 8×10 cm. Ez utóbbi valószínűleg később készült, s szemmel láthatóan a 18 000 tonnás típus megnagyobbítása volt, a melléktüzérség azonos elhelyezésével. E vázlat érdekessége, hogy a főtüzérség két hármas és két ikertoronyban van elhelyezve, a későbbi ERSATZ MONARCH-hoz hasonló elrendezésben.

⁴⁰ *Ramoser* 66–67. o. A hármas tornyok ötlete ennél régebbi volt, mivel áprilisban Tirpitz már tudott arról, hogy a cs. és kir. haditengerészetben foglalkoznak az ötlettel. Dátumozás híján csak valószínűsíthető, hogy a két iker- és két hármas toronnyal felszerelt hajó terve (KMA TM 210/13. „Projekte von Schlachtschiffen 20 000 – 18 000 T Depl.”) korábban keletkezett a VIII. számú tervnél, már csak azért is, mert L50 lövegekkel volt ellátva, pedig abban az időben, a konstrukciós problémák miatt, a haditengerészet már gyakorlatilag lemondott ezekről az ágyúkról.

⁴¹ *Friedrich Prasky*: Die Tegetthoff-Klasse. Wien, 2000. (a továbbiakban: *Prasky*) 65. o. E modell ma a bécsi Heeresgeschichtliche Museum tulajdonában van.

A haditengerészet az új csatahajók tervezésekor nem kívánt kizárólag a Műszaki Bizottság és az STT mérnökeire hagyatkozni. Ezért a tengerészeti osztály 1909 tavaszán a berlini osztrák katonai attasén, Karl Bienereth grófon keresztül kieszközölte, hogy a cs. és kir. haditengerészet részéről valaki betekinthesse a legújabb német csatahajótervekbe, természetesen a legnagyobb titoktartás mellett. Az engedély áprilisban érkezett meg, és Montecuccoli titkárát, Alfred von Koudelka fregattkapitányt bízta meg a feladattal. (Az angolok erősen érdeklődtek az osztrák-magyar dreadnought-tervek iránt, Koudelkát berlini tartózkodása során mindvégig követte egy angol kém.⁴²)

Koudelkát személyesen Tirpitz tengernagy fogadta, és nagyon barátságos volt hozzá. Azzal kezdte, hogy gratulált a cs. és kir. haditengerészet merészségéhez, mivel hallomása szerint a Monarchiában az új csatahajókat hármás lövegtornyokkal kívánják ellátni. Tirpitz a megbeszélések során folyton a torpedóvédelem fontosságát hangoztatta. Hangsúlyozta, hogy a külső és a belső héjazat között legalább két méter távolságnak kell lennie, szintúgy a belső héjazat és az úgynevezett torpedófal között. Erre, mint mondta, az 1:1-es léptékű szekciókísérletek gyakorlati tapasztalatai alapján jöttek rá. Mindezen túl a hajótestet nagyon erős konstrukciójú válaszfalakkal kell vízmentes rekeszekre osztani. Azt tanácsolta, hogy a vízmentes válaszfalakat nem szabad ajtókkal gyöngíteni, már csak azért sem, mert ha véletlenül nyitva maradnak, a válaszfalak nem érnek semmit.⁴³

A német haditengerészet nagy hangsúlyt fektetett csatahajói erős konstrukciójára. Ezzel párhuzamosan a hajókba nagy teljesítményű szivattyúrendszereket építettek be, melyek rövid idő alatt nagy mennyiségű vizet voltak képesek kipumpálni. Mindezen túl a németek új fejlesztésű, 15 cm-es lövegekkel látták el hajóikat, amiket – az angolok szabad fedélzeten elhelyezett, 10,4 cm-es torpedónaszád-elhárító tüzérségével ellentétben – erősen páncélozott kazamatákban helyeztek el. A kazamata-ágyúk ugyanis, az általában hasznavehetlenné váló fedélzetiekkel ellentétben, távolról vívott tűzpárbaj után is épek maradtak.

A Tirpitz-cel folytatott megbeszéléseken nagy hangsúlyt kaptak a lökísérletek is. A gránátokkal végzett tesztek folyamán kiderült, hogy a vízvonal feletti szénbunkereken keresztül való gránátbecsapódás nyomán nagy mennyiségű, finom szénpor keletkezik, mely felerősíti a gránátrobbanás hatását. Az éghető festékek szintén fokozzák a találatok nyomán keletkezett pusztítást. A szénpor és a gyúlékony festékek okozták a csuzimai csatában az orosz hajók fedélzetén eluralkodó, megfékezhetetlen tűzvészeket. A torpedók ellen viszont hatásos védelmet nyújt a szén, ezért a széntárolókat a vízvonal alatt érdemes elhelyezni. A németek úgy vélték, hogy a 300 mm-es övpáncél nem nyújt elegendő védelmet, ezért következő csatahajó-osztályukat (a 24 600 tonnás KAISER-osztályt) 340 mm-es övpáncéllal tervezték.

A torpedókísérletek megmutatták, hogy a detonáció nyomán a külső héjazat darabjai erősen megrongálják a belső héjazatot, ezért hívta fel Tirpitz Koudelka figyelmét arra, hogy a kettő között legalább két méter távolságnak kell lennie. A lökés hullám csillapítá-

⁴² Koudelka 116–117. o. Koudelka Tirpitzet az első napon egyenruhában kereste fel. Tirpitz az ablakhoz hívta, és megmutatta neki az utca túloldalán ácsorgó angol kémét. Majd figyelmeztette Koudelkát, hogy ezután civil ruhában jöjjön be hozzá.

⁴³ Koudelka 117. o.; Koudelka titkos jelentése: KA MS/PK 1909. I-4/9. 1632.; Ramoser 58–60. o.

sa céljából a belső héjazat és a torpedófal között szenet kell tárolni, és ennek a távolságnak is két méternek kell lennie.

Koudelka természetesen nem üres kézzel ment Berlinbe: magával vitte az STT által készített előterveket, megmutatta azokat Tirpitznek és kikérte a véleményét. Tirpitz közölte, hogy Montecuccoli döntését nem prejudikálhatja, a VI. számú tervel kapcsolatban viszont kifejtette, hogy a 20 000 tonnás vízkiszorításhoz képest a fegyverzetet (10 db 30,5 cm-es löveg, öt ikertoronyban)⁴⁴ túlságosan soknak tartja, a 230 mm-es övpáncél ellenben bármely más dreadnoughténál gyengébb. Azt javasolta, hogy az egyik torony elhagyása, és a kazamaták páncélvastagságának csökkentése árán az övpáncélt a vízvonalon növeljék 300 mm vastagságúra. Kifejtette, hogy a 230 mm-es páncél az olasz ágyúk ellen nem nyújt megfelelő védelmet. Emellett hiányosnak tartotta a tervezett hajók torpedóvédelmét is, aminek fontosságára külön felhívta a távozó Koudelka figyelmét.⁴⁵

Tirpitz szövetségeselek közt is ritkán tapasztalható nyíltsággal beszélt a legújabb német eredményekről; Berlinben bizonyára igen valószínűtlennek tartották, hogy a két ország valaha is háborús konfliktusba keveredik egymással a tengereken.⁴⁶ Koudelka révén a cs. és kir. haditengerészet számos fontos adathoz jutott, ám azokból viszonylag kevés hasznosult, amiképpen a kapott rajzoknak is csak harmadlagos jelentőségük volt a csatahajó-tervezésben.⁴⁷

A végleges tervek

Miközben az osztrák-magyar dreadnought-típusú csatahajók tervezése, s ami talán még fontosabb, a megvalósításukhoz szükséges pénz előteremtéséért vívott küzdelem folyt, az idő nem állt meg, s a többi tengeri hatalomra is a fokozódó aktivitás volt a jellemző a hajóépítő-programok terén. 1906–1907 folyamán világossá vált, hogy a nagyhatalmi létnek új attribútuma született: az új típusú csatahajó birtoklása. E korszakban a dreadnoughtok építése vált a hatalmi státusz mércéjévé, így e hajók önmagukon túlmutató szimbólumokká váltak.

A legtöbb tengeri hatalom számára az átállás persze nem ment az egyik napról a másikra. Angliát követően a legszerencsésebb helyzetben az Egyesült Államok volt, mely 1906-ban két 16 000 tonnás, 8 db 30,5 cm-es ágyúval felfegyverzett dreadnought építését kezdte meg.⁴⁸ 1907-ben Németország is hozzáfogott első csatahajói, a négytagú

⁴⁴ Egy 30,5 cm-es Škoda iker-lövegtorony tömege 250 mm-es páncélzattal 472 tonna volt. KMA TM 210/13. „20 000 t Schlachtschiff.”

⁴⁵ KA MS/PK 1909. I-4/9. 1632.; *Ervin F. Sieche*: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű csatahajója. IV rész. In: *Haditechnika*, 2002/1. 9. o.

⁴⁶ *Koudelka* 117. o.

⁴⁷ A bécsi Kriegsarchivban a csatahajótervezés anyagában általam látott rajzok két témára vonatkoztak. Az egyik a német dreadnoughtok jellegzetes orrkiképzését vizsgálta, a másik csoport a csatahajók kabinelrendezését. Itt a különböző német csatahajóosztályok császári lakosztályait hasonlították össze – a német csatahajókra szokás volt császári lakosztályokat tervezni. Érdekes módon az első két német dreadnought-osztály császári lakosztályai kisebbek voltak, mint a TEGETHOFF-osztály egyszerű parancsnoki lakosztályai. KA MS/II. GG 1910. 47C/13. 2343.

⁴⁸ Az amerikai hajók esetében párhuzamosságról is lehet beszélni, mivel e hajók tervei hamarabb elkészültek, mint az angol DREADNOUGHT-é.

NASSAU-osztály (18 200 t, 12×28 cm) építéséhez. Anglia 1907-ben és 1908-ban a DREADNOUGHT növelt és kissé módosított változataival folytatta programját. A típus névadóján kívül összesen kilenc épült e hajókból, 1906–1911 között pedig négy csatacirkáló (17 500–18 500 t, 8×30,5 cm), melyek a korábbi páncélos cirkálókat tették egy csapásra elavulttá. Németországban, válaszként, megépült a testvérhajók nélküli VON DER TANN (18 700 t, 8×28 cm) csatacirkáló. A dreadnoughtok első generációját képviselte az amerikai UTAH-osztály (21 800 t, 10×30,5 cm) még 1909 elején építeni kezdett négy egysége. A franciák, akik a DANTON-osztály hat vegyes nehéztüzérségű (18 000 t, 4×30,5 és 12×24 cm) csatahajójának építésével foglalatostokdtek, csak 1910-ben kezdtek meg első dreadnoughtjaik, a COURBET-osztály (23 000 t, 12×30,5 cm) építését. Oroszországban (GANGUT, 23 000 t 12×30,5 cm) és Japánban (KAWACHI, 20 800 t, 12×30,5 cm) 1909-ben indult meg a dreadnoughtok építése. E hajók mind a dreadnought-típusú csatahajók első generációjához tartoztak, mivel főtüzsérségük 30,5 cm-es ágyúkból állt, és övpáncéljuk vastagsága kevesebb volt 300 mm-nél.

A csatahajók második generációja az angol ORION-osztállyal lépett színre. Az 1909 végén építeni kezdett hajók vízkiszorítása 22 500 tonna, övpáncélja 305 mm volt, fegyverzetüket öt ikertoronyban elhelyezett, tíz darab 34,3 cm-es löveg alkotta. Az ORION-osztályt a hozzá nagyon hasonló KING GEORGE V- (23 500 t) és IRON DUKE-osztály (25 000 t) követte. Az angolok egyidejűleg megkezdték a csatacirkálók második generációjának (27 000 t, 8×34,3 cm) építését is. A csatahajó-építésben világső Anglia vezetete be a harmadik generációt is: 1912-ben kezdték építeni a 30 000 tonnás, nyolc darab 38,1 cm-es ágyúval felszerelt QUEEN ELISABETH-osztályt, melyet már kizárólag olajtüzelésű kazánokkal láttak el. Németország méretüknél és páncélzatuknál fogva második generációs tekintetű csatahajói a KAISER- és a KÖNIG-osztály (24 600 és 25 500 t) tagjai voltak, ám tüzsérségük csak 10 db 30,5 cm-es ágyúból állt. Újabb építésű csatacirkálók is a két generáció közti átmenetet mutatták: méretük és páncélzatuk inkább a második, fegyverzetük (10×28 cm) inkább az elsőbe sorolta őket. Harmadik generációs csatahajót Európában,⁴⁹ Anglia mellett, egyedül Németország épített (BAYERN, 30 000 t, 8×38 cm). Anglia és Németország mellett második generációs csatahajót Európában még Franciaország volt képes építeni, a többi hatalom terveit megghiúsította a háború.

A cs. és kir. haditengerészet vezetését a nemzetközi trend figyelése mellett legjobban a közvetlen rivális, Olaszország tervei érdekelték. Mint arról már szó esett, az olaszok páncéloscirkáló-programjuk (négy 10 000 tonnás hajó) kedvéért 1903 után hat évig nem kezdtek új csatahajók építésébe, mellyel komoly előnyhöz juttatták a Monarchiát. Az építés alatt álló REGINA ELENA-osztályt követő újabb csatahajó-osztály tervezési munkáit 1906-ban kezdték meg. A 16 000 tonnás hajó már az eredeti tervek szerint is dreadnought-típusú lett volna. Cuniberti főmérnök 1903-ban publikálta az „ideális csatahajó” terveit, melynek fegyverzete kettőnél több ikertoronyban elhelyezett 30,5 cm-es ágyúkból állt.⁵⁰ Mivel az építés alatt álló sorhajók és páncélos cirkálók az olasz hajógyá-

⁴⁹ Az Egyesült Államok és Japán az első világháború idején kezdett harmadik generációs tekintetű csatahajók építésébe. Mindkét állam hajóinak vízkiszorítása meghaladta a 30 000 tonnát, fegyverzetük pedig 12×35,6 cm-es ágyúkból állt. Még a világháború befejezése előtt kezdett bele mindkét hatalom 8×40,6 cm-es ágyúkkal felszerelt hajók építésébe, melyek már a háború után álltak szolgálatba.

⁵⁰ *Siegfried Breyer: Schlachtschiffe 1905–1992. I Band. Von der DREADNOUGHT bis zum Washington-Vertrag. 1992. 42. o.*

rak kapacitását, illetve a haditengerészet pénzügyi lehetőségeit teljesen lekötötték, az elkövetkező két évben a dreadnought-programra éppen csak csordogált a pénz, így a tervezési munkák is vontatottan haladtak. Az ERZHERZOG FRANZ FERDINAND közelgő vízrebocsátása (1908 szeptember) 1908 nyarán felgyorsította az olasz programot. A tervezett vízkiszorítást 19 000 tonnára növelték, és hármas lövegtornyokban elhelyezett 12 db 30,5 cm-es ágyúval kívánták felszerelni az új csatahajót. A boszniai krízis nyomán, 1908 végén, az olasz haditengerészet vezetése az osztrák-magyar haditengerészettel szembeni kétszeres fölény kivívását javasolta, ám a kormány, pénzügyi okokból, elutasította a tervet. Végül, nem utolsó sorban az osztrák-magyar dreadnought-tervekről kiszivárgott hírek hatására, az eredeti kettőről négyre emelték az építendő csatahajók számát. Ezt 1909 első felében még egy módosítás követte: az első csatahajó egyedi konstrukció lett, a második-negyedik hajót már új tervek alapján kívánták építeni, nagyobbra és erősebb fegyverzetűre (21 000 t, 13×30,5 cm). Az első egység építését a hajógyári problémák miatt csak 1909. júliusában tudták megkezdeni. E hajó később a DANTE ALIGHIERI⁵¹ nevet kapta. A másik három építésének megkezdését 1910-re tervezték. Az optimista tervek szerint 1912-re mind a négy hajónak el kellett volna készülnie.⁵²

Az első olasz dreadnought, mely végül testvérhajók nélkül épült meg, az olasz csatahajó-tervezési irányzat tipikus példája volt: nagy tűzerő és sebesség, viszont gyenge páncélzat. A DANTE ALIGHIERI volt a világon az első csatahajó, melyet hármas lövegtornyokkal kezdtek építeni. A négy lövegtorony különleges elhelyezése – egyik tervezője⁵³ után Cuniberti-elrendezésnek is nevezték – a páncéltömeg minimálisra redukálását, illetve a súlypont kedvezően alacsonyan tartását szolgálta: egy torony az első felépítmény előtt, egy a hátsó felépítmény mögött, kettő pedig a két felépítmény között, a hajó középvonalában, egy síkban. Hátrányként jelentkezett, hogy előre, illetve hátra csak egy-egy toronynak volt kilövése, és a kazánokat, valamint a gépeket nehezen lehetett a hajótestben elhelyezni. Ilyen elrendezésben az olaszok több hajót nem is építettek, de az oroszok átvették első dreadnoughtjaik (a GANGUT-osztály) számára.

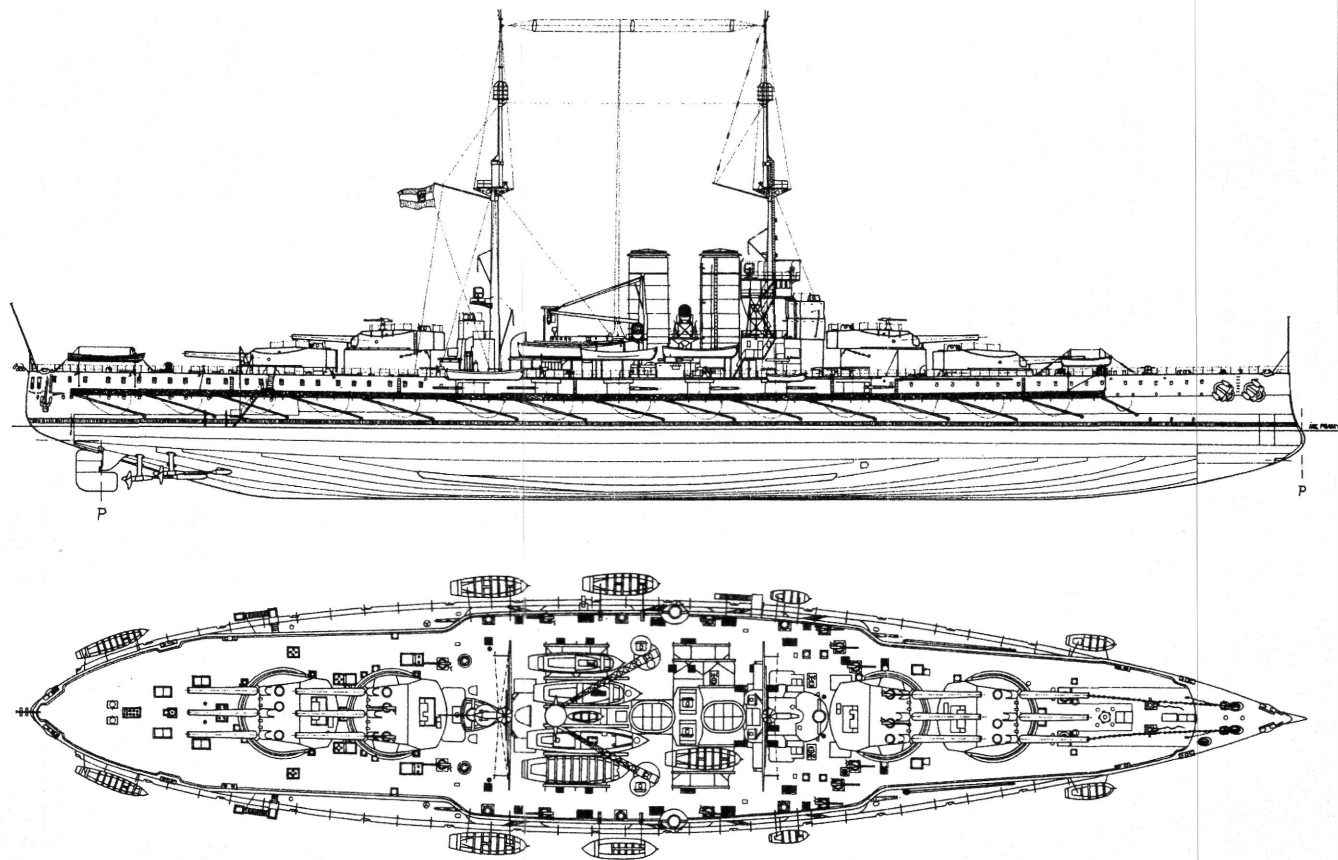
Visszatérve az osztrák-magyar csatahajókhöz, a haditengerészet 1909. június 9-én újabb, módosított pályázatot írt ki az STT és a Műszaki Bizottság számára. Az új pályázatban már véglegesen 30,5 cm L45 lövegekről volt szó, melyek számát azonban nem szabták meg. A melléktüzérség kaliberét 15 és 7 cm-ben állapították meg. Az övpáncélzat vastagságát a vízvonalon 280 mm-re növelték, míg az öv felső részét 200 mm-ben, a kazamaták páncélzatát pedig 160 mm-ben határozták meg. A haditengerészet megengedte, hogy 1600 tonna szénrel és fél készletekkel a vízkiszorítás elérje a 20 500 tonnát. Előírták egy hátsó parancsnoki torony, illetve a 15 cm-es lövegek számára két oldalsó tűzvezető állás elhelyezését is. Hajtóműként a kifrás gőzturbinákat és kiegészítő olajtüzeléssel ellátott kazánokat jelölt meg.⁵⁴

⁵¹ A hajó Dantéről való elnevezése szimbolikus üzenetet is hordott: az olasz irredentizmus őt tekintette az egyik nagy szellemi elődjének, s a századfordulón a határokon túl sorra alakuló, az olasz nemzeti eszme terjesztését hivatott körök is Dante nevét vették fel.

⁵² *Giorggerini-Nani: Le navi di linea italiane*. Roma, 1963. 13., 216–218. o. *Lawrence Sondhaus: The Naval Policy of Austria-Hungary*. West Lafayette, 1994. (a továbbiakban: *Sondhaus*) 183. o.

⁵³ A részletes tervek kidolgozása Edoardo Masdea nevéhez fűződik.

⁵⁴ *Ramoser* 67. o.



A VIRIBUS UNITIS jellegrajza

1909. június 21-re Popper két új tervet készített (A, B), valamint négy régebbi tervet átdolgozott (C-F). A tervek 10, 11 és 12 löveggel voltak felszerelve, a B, D, E, F változatokon hármass lövegtornyok is voltak. A hajók vízkiszorítása 20 500 tonna, méretük 155×26 m (A, B), illetve 151×26 m (C-F) volt, melléktüzérségük egységesen 14×15 cm-es és 12–14×7 cm-es ágyúból állt. Övpáncéljuk vastagsága 280 mm (B-D), 270 mm (E) és 240 mm (A, F) volt. A legérdekesebb azonban a 30,5 cm-es lövegek elhelyezése. A-terv: öt ikertorony; egy elöl, kettő hátul, kettő oldalt (a német csatacirkálókra jellemző elhelyezés). B-terv: egy hármass torony elöl, egy hármass torony hátul, két oldalsó ikertorony. C-terv: öt ikertorony (az egykori VI. terv szerint: kettő elöl, kettő hátul, egy közepén, az angol ORION- és a német KÖNIG-osztályhoz hasonlóan). D-terv: egy-egy hármass- és ikertorony elöl és hátul (a korábbi, feltehetően műszaki bizottsági tervhez,⁵⁵ illetve a későbbi ERSATZ MONARCH-hoz⁵⁶ hasonlóan). E-terv: elöl két hármass torony, hátul egy hármass- és egy ikertorony. F-terv: a korábbi VIII terv átdolgozása, elöl és hátul két-két hármass torony, mint ahogyan később meg is valósult.⁵⁷

A fő kérdés ezután a toronyelrendezés kiválasztása lett, melynek érdekében ismét bizottsági ülést hívtak össze. Az oldaltornyos változatokat már az elején kizárták, bár korábban a haditengerészet nagy hangsúlyt fektetett a hossz tengely irányában koncentrálódó tüzerőre. A kizárást két tényezővel is indokolták. Az egyik szerint az ellenfélre merőleges hajó jobb célt mutat (az oldalirányzás pontosabb volt, mint a távolságmérés, és az ilyen elhelyezkedés növelte a találati valószínűséget). A másik ellenvetés szerint az oldaltornyok túl közel vannak a hajó héjazatához, és ez jelentősen rontja a torpedó- és gránátvédelmet. (A nemzetközi trend is az összes lövegtoronynak a hajó hossz tengelyében való elhelyezése felé mutatott.) A másik nagy kérdés a hármass tornyok alkalmazása volt. A bizottsági ülés idején már tudták, hogy az olaszok első dreadnoughtjukat hármass lövegtornyokkal építik. Ennek ellenére még bizonytalanok voltak e kérdésben, hiszen semmilyen gyakorlati tapasztalat nem áll rendelkezésre a hármass lövegtornyokkal kapcsolatban. Megjegyzendő, hogy később az olaszoknak a DANTE ALIGHIERI-n számos problémájuk volt a lövegtornyokkal, ugyanakkor a TEGETTHOFF-osztály lövegtornyai problémamentesen üzemeltek. A bizottság emellett véglegesen úgy döntött, hogy 30,5 cm-es L45 ágyúkkal szerelik fel az új csatahajókat, mert megállapították, hogy az L45 és az L50 változat páncéltűtő képessége nem sokkal tér el egymástól, és a különbség a lőtávolság függvényében csökken.⁵⁸

A bizottság, a vízkiszorítás szigorú betartása esetére a C változat (öt ikertorony a hajó középvonalában) mellett voksolt. Abban az esetben viszont, ha túlléphetik a megengedett határt, akkor a módosított F változatot (négy hármass torony) támogatták. Ennek alapján a tengerészeti osztály 1909. augusztus 6-án új előirányzatot adott ki az építendő csatahajókról az STT és a Műszaki Bizottság számára: négy hármass lövegtorony, 280 mm-es páncélzat és maximálisan 21 000 tonnás vízkiszorítás. Az alapkonceptiót ezután

⁵⁵ KMA TM 210 210/13. „Projekte von Schlachtschiffen 20 000 – 18 000 T Depl.”

⁵⁶ A haditengerészet hivatalosan „Verstärkten Typ TEGETTHOFF”-nak nevezte, de mi e tanulmányban az elterjedtebb ERSATZ MONARCH elnevezést használjuk erre a tervezett hajóosztályra.

⁵⁷ Ramoser 68. o.

⁵⁸ Ramoser 69. o. A két változat páncéltűtése 3000 méteren 594 mm és 536 mm, 5000 méteren 485 mm és 455 mm volt.

már csak egyetlen téren módosították. A haditengerészet eredetileg azt szerette volna, hogy a 15 cm-es lövegekből kettő-kettő tudjon oldalanként előre, illetve hátra tüzelni, ez azonban a gyár szerint a lövegtornyok közötti távolság 9 méterrel való megnövelését és az övpáncél 230 mm-re csökkentését vonta volna maga után. Ezek után a haditengerészet elvetette az ötletet.⁵⁹ Az új csatahajók alapkonceptiójának kidolgozása ezzel véget ért, megkezdődhetett a részletes tervek elkészítése.

A Popper-féle tervek mellett az 1909 júniusi tervpályázatra a Műszaki Bizottságból 1910 tavaszán – mikor már az utolsó részlettervek készültek - ketten adták be terveiket: Franz Pitzinger (aki később Popper utóda lett) és Theodor Novotny I. osztályú hajómérnökök. A Pitzinger-féle terv leginkább Popper C-tervére hasonlított, Nowotnyé, bár lövegelrendezése hasonló volt, jóval nagyobb volt annál. Noha terveiket nem vették figyelembe, Pitzinger 2000, Nowotny 1000 korona díjazásban részesült.⁶⁰

1909 őszén már tudni lehetett, hogy az új csatahajók hogy néznek ki, és milyen lesz a lövegelrendezésük. A részletes tervek kidolgozása csak ekkor indulhatott meg, az idő azonban már nagyon szorított. Míg a RADETKY-osztály esetében az alapkonceptió kidolgozása és az építés megkezdése között több mint egy év telt el, a 20 000 tonnás csatahajók esetében alig néhány hónap maradt a részletes tervek elkészítésére, mivel az első anyammegrendeléseket és a munkák megkezdését 1910 tavaszára tervezték. Az idő rövidsége mellett komoly nehézséget jelentett a vízkiszorítási korlát betartása. Az alapvető problémát az jelentette, hogy az új csatahajókkal szemben túl nagyok voltak az elvárások: olyan fegyverzetet és páncélzatot kellett hordozniuk, amihez 2–3000 tonnával nagyobb vízkiszorítás lett volna az ideális. Mindennek az oka a haditengerészet vezetése által megfogalmazott, egymásnak ellentmondó követelményekben rejlett. Bár mai ismereteink alapján forrásokkal nem lehet egyértelműen bizonyítani, valószínű, hogy a tizenkét löveges megoldást Montecuccoli személyesen erőltette, mivel az épülő olasz dreadnoughtnak is ilyen volt a fegyverzete.⁶¹ A 20 000 tonnás vízkiszorítási határnak is fontos szerepe lehetett, vélhetően a haditengerészet úgy gondolta, hogy ennél nagyobb hajókat nehezebben tud elfogadtatni a finanszírozásról döntő politikusokkal.

A szigorú vízkiszorítási korlát és a részletes tervek kidolgozására jutó kevés idő komoly nehézségek elé állították a tervezőket. Megkezdődött az osztrák-magyar haditengerészetre olyannyira jellemző harc a tonnákért.⁶² Mivel a fegyverzet (12×30,5 cm, L45) és a páncélzat (a vízvonalon és a lövegtornyokon 280 mm) adott volt, illetve a gépteljesítményt (25 000 LE) is előírták, súlymegtakarítást csak a hajótest konstrukciójának a rovasára lehetett elérni. Ennek a hajótest nem megfelelő szilárdsága mellett elsősorban a torpedóvédelem és a vízmentes válaszfalak estek áldozatául. Az utóbbiakat ugyanis a le-

⁵⁹ *Ramoser* 70. o.

⁶⁰ *Ramoser* 71. o.; KMA TM 210/13. „Projekt Pitzinger.” A Nowotny-terv főbb adatai: 21 300 t, 160×26 m, 280 mm övpáncél, 25 000 LE, 22 cs, 10×30,5 cm (mint a C-tervben), 16×15 cm, 14×7 cm. A Pitzinger-féle terv főbb adatai: 20 100 t, 152×26 m, 280 mm övpáncél, 23 500 LE, 20,9 cs, 10×30,5 cm (mint a C-tervben), 16×15 cm, 20×7 cm. Utóbbi érdekessége, hogy a tervezett 14 kazánból 6 olajtüzelésű.

⁶¹ Valószínű, hogy fontos szerepe volt a szóbeli megbeszéléseknek és az informális döntéseknek, melyeknek nem maradt frásos nyoma.

⁶² Ez abból adódott, hogy az osztrák-magyar haditengerészet politikai okokból, illetve spórolásból gyakran az ideálisnál kisebb vízkiszorítási korlátot szabott meg a tervezők részére. Ugyanez volt a helyzet a 3500 tonnás cirkálók esetében is.

hető legvékonyabbra méretezték, és a legszükségesebben túli többlet-megerősítéseket teljesen elhagyták. Emellett a válaszfalakba – Tirpitz tanácsai ellenére – több nyílást vágtak, tovább gyengítve azokat. Mindezt tetézte az időhiány: sok részletet kapkodva dolgoztak ki, s számos menet közbeni tervmódosítást kellett végrehajtani, mert építés közben derült ki, hogy az eredeti terv nem jó.

A 20 000 tonnás csatahajók teste tulajdonképpen a RADETZKY-osztály testén alapult, fő vonalaiban annak megnövelt változata volt. A két osztály torpedóvédelme (e hajók Achilles-sarka) is gyakorlatilag megegyezett. A RADETZKY-osztályon a torpedófal (Popper kifejezésével gepanzerter Minenboden, páncélozott aknafenek) 1,6 méterre volt a hajó belső héjazatától, a TEGETTHOFF-osztályon 1,7 méterre. A legújabb német csatahajókon ez a távolság elérte a négy métert. Míg Németországban 1:1 arányú víz alatti robbantási kísérleteket végeztek, a Monarchiában, a spórolás jegyében, csak 1:10 arányú modellkísérleteket hajtottak végre, illetve 1906 novemberében egyet, a KAISER MAX hulkon. E kísérletek azonban nem jártak értékelhető eredményekkel.⁶³ Popper a 20 000 tonnás csatahajók tervezésekor nem vette figyelembe a Koudelka által 1909 áprilisában hozott német adatokat. A haditengerészet e spórolásért, illetve a német adatok figyelmen kívül hagyásáért később, a SZENT ISTVÁN elvesztésével, drágán megfizetett.

A hajók páncélvédelme (280 mm), méretükhöz képest, erősnek volt mondható, különösen az olasz csatahajók 250 mm-es páncélzatához viszonyítva. A vízvonalon az övpáncél 280 mm-es volt, a lövegtornyokat, azok barbettáit és a parancsnoki tornyot is ilyen vastagságú páncél védte. Az öv felső része, illetve a 15 cm-es lövegek kazamatáinak páncélzata 180 mm, a páncélfedélzet közepén 30 mm, a szélein 48 mm vastag volt. A páncélzat tömege, a lövegtornyok forgó részének páncélzata nélkül, meghaladta az 5000 tonnát. A RADETZKY-osztálynál ez az érték 3700 tonna volt.⁶⁴ A páncélzat anyaga 100 mm vastagság felett Krupp cementált acél (KC), a vékonyabb lemezek esetén Krupp acél (K), a páncélfedélzetek esetében Siemens-Martin acél (SM) volt.⁶⁵

A hajógépek tekintetében a 20 000 tonnás csatahajók nagy előrelépést jelentettek az előző csatahajóosztályhoz képest. Ezek voltak ugyanis a cs. és kir. haditengerészet első (és utolsó) gőzturbinával hajtott csatahajói. (A haditengerészet első turbinás, és egyben első négycsavaros egysége a polai Arzenálban épült 3500 tonnás ADMIRAL SPAUN cirkáló volt.) Az STT 1909-ben szerezte meg az angol Parsons-turbinák licencjogát. A magyar Danubius is az év októberében vásárolta meg a német, Curtiss-rendszerű AEG-turbinák licencét.⁶⁶ Az osztály Triesztben, illetve Fiumében épülő tagjai között a legnagyobb különbség a hajógépek között volt. Az STT a maga három hajóját Yarrow-kazánokkal és Parsons-turbinákkal, illetve négy hajócsavarral építette, a Danubius a negyediknél Babcock-Wilcox-kazánokat és AEG-turbinákat, illetve két hajócsavart alkalmazott. Mindkét kazántípus széntüzeléses volt, kiegészítő olajtüzeléssel. Bár a turbinák

⁶³ Erwin Siech – Lothar Baumgartner – Georg Pawlik: Die Radetzky-Klasse. Graz, 1984. 5. o.

⁶⁴ KMA TM 210/13. „20 000 T Schlachtschiff,” „14 000 T Schlachtschiff.”

⁶⁵ A Krupp-féle eljárással készült cementált acél a kor legjobb minőségű páncélanyaga volt. Technológiai okok miatt 100 mm-nél vékonyabb lemezeket nem lehetett cementálni, azaz a felszínen néhány centiméter vastagságban a széntartalom növelésével az acélt megkeményíteni.

⁶⁶ KMA Petneházy-féle anyag, 10. cs. Csatahajók esetében 9 K volt az AEG licencdíja tengelyen mért lóerőként, azaz a SZENT ISTVÁN esetében 237 600 K. Ez a turbinák árának (kb. 5,7 millió K) 4 %-át tette ki.

nagy technikai előrelépést jelentettek, a TEGETTHOFF-osztály gépei (26–27 000 LE) fajlagos teljesítményben nem sokkal múlták felül a RADEZKY-osztály dugattyús gőzgépeit (20–21 000 LE). Az előbbieket tömege a kazánokkal együtt 1500 tonna, az utóbbiaké 1300 tonna volt,⁶⁷ így a turbinás gépek fajlagos teljesítménye 17,3–18 LE/t, a dugattyúsaké 15,4–16,1 LE/t értéket mutat. A nagyobb gépteljesítmény és fajlagos teljesítmény ellenére a TEGETTHOFF-osztály egységei lassabbak voltak a RADEZKY-osztály hajóinál.

A 20 000 tonnás csatahajók fő fegyverzetét ugyanazok a 30,5 cm-es L45 Škoda lövegek alkották, melyek először a RADEZKY-osztály hajóin kerültek beépítésre. Lőszer-javadalmazásuk is megegyezett: csővenként 76 lövedék. A négy darab hármastoronyban elhelyezett 12 löveg tűzvezetését eredetileg két 3658 mm-es és négy, a lövegtoronyokban felszerelt 2743 mm-es angol Barr&Stroud távmérő biztosította. Később, a találati pontosság növelése érdekében, bevezettek egy olyan rendszert, mely tengelykapcsolók segítségével egymáshoz rögzítette egy-egy torony lövegcsöveit. Az együtt mozgó, összekapcsolt csövekkel a lőtávolság a kisebb csőemelkedési szög miatt ugyan 20 km-ről 18,5 km-re csökkent, viszont megnövekedett a találati valószínűség. Az 1914 tavaszán kipróbált rendszert az osztály első két hajójába utólag építették be.⁶⁸

A haditengerészet élén Montecuccolit 1913 februárjában felváltó Anton Haus nagy hangsúlyt fektetett a tűzvezetés javítására. E célból a haditengerészet 144 000 koronáért megrendelte az angol Pollen-készüléket, ami jelentősen megkönnyítette volna a 30,5 cm-es lövegek tűzvezetését. E készülékek azonban a háború kitörése miatt sohasem érkeztek meg. 1917-ben a hajókat német gyártmányú (Petračić-féle) irányjelző- és tűzvezető-készülékkel látták el.⁶⁹

Politikai és pénzügyi háttér

Az új program propagálását, immár konkrétumokkal, az Osztrák Flottaegyesület lapja, a „Die Flagge” kezdte meg 1909 elején. A februári vezércikk, a program költségét 250 millió koronára becsülve, négy 20 000 tonnás csatahajó, négy cirkáló és torpedónaszádok építését szorgalmazta. Szociális alapon (a munkahelyek védelmében) az új hajóknak a RADEZKY-osztály elkészülte utáni azonnali megkezdését javasolta.⁷⁰ A dreadnought-kérdés fontossága miatt, s mert az az osztrák politikai körökben mindennapi beszédtema volt, a haditengerészet összeállított egy kis tájékoztató füzetecskét az új típusú csatahajókról a Reichsrat képviselői számára.⁷¹

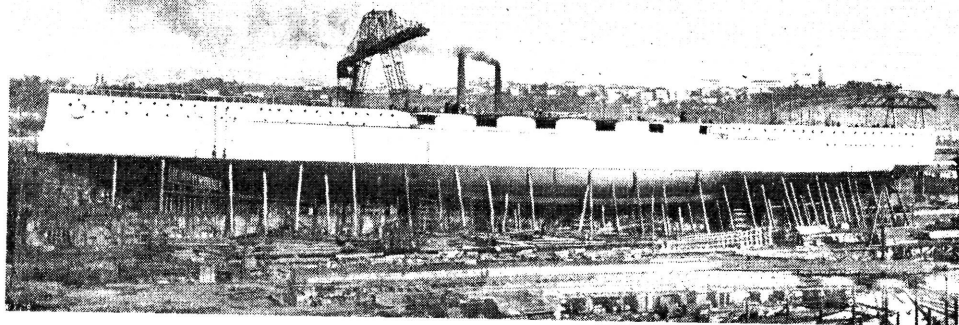
⁶⁷ KMA TM 210/13. „20 000 T Schlachtschiff,” „14 000 T Schlachtschiff.”

⁶⁸ Prasky 87., 111. o.

⁶⁹ Prasky 113. o. A megrendelt Pollen-készülékeket a háború kitörése előtt Angliát utoljára elhagyó hajóra rakták, mely azokat Ostendébe szállította. Később, a háború zűrzavarában e műszerek megsemmisültek.

⁷⁰ Die Flagge, 1909 2. sz. 1. o.

⁷¹ A haditengerészet által készített kis nyomtatvány kátészerű formában tájékoztatta a képviselőket. Érdekes, hogy ebben a birodalmi német terminológia (Großkampfschiff) köszön vissza. A képviselők megtudhatták például, hogy ilyen új típusú csatahajónak a legalább 6×28 cm ágyúval felszerelt egységek minősülhetnek. KA MS/PK 1909. XV-7/4. 2136.



A VIRIBUS UNITIS a sólyán

Az osztrák-magyar dreadnought-tervek nyilvánosságra kerülése 1908 végén mind Angliában, mind Franciaországban hisztérikus reakciókat váltott ki. 1909 folyamán az angol sajtóban állandó téma volt az osztrák-magyar csatahajók ügye. Az angol és a francia félelmek fő oka abban keresendő, hogy a Monarchia Németország szövetségese volt, és dreadnoughtjai, különösen az olasz csatahajókkal együtt, komolyan fenyegették Anglia és Franciaország helyzetét a Földközi-tengeren. Angliában 1909 nyarán tetőzött a pánik, akkor úgy gondolták, hogy hamarosan 16–18 ellenséges (olasz és osztrák-magyar) dreadnoughttal kell számolniuk a Földközi-tengeren. A kedélyek végül 1910 elejére csillapodtak le, amikor már látszott, hogy az osztrák-magyar program pénzügyi okokból késedelmet fog szenvedni.⁷² Valójában Angliában jelentősen túlértékelték Bécsnek Berlinhez való kötődését, és alulértékelték az osztrák-magyar–olasz haditengerészeti rivalizálást. Az angol Admiralitásban sokan úgy vélték, a Monarchia német sugalmazásra épít dreadnoughtokat. A franciák sem nézték jó szemmel az osztrák-magyar terveket, a bécsi francia haditengerészeti attasé, Faramond 1910 decemberében figyelmeztette kormányát, hogy Franciaország ne adjon semmilyen hitelt a Monarchiának, mert abból öellenük építenének csatahajókat.⁷³

Miután 1909 nyarára tisztázódtak az új csatahajók alapvető paraméterei, és megindult a részletes tervek kidolgozása, a haditengerészet a magyar kormányhoz fordult az új csatahajók ügyében. 1909 júliusában a haditengerészet egyszerre kezdeményezett megbeszéléseket Weiss Manfréddal, a Danubius igazgatótanácsának tagjával és a Kereskedelmiügyi Minisztériummal. E megbeszéléseken a haditengerészet a Danubius gyártókapacitásának a növelését sürgette.⁷⁴ Válaszként Szerényi József kereskedelemügyi államtitkár 1909. július 12-én felkereste Leodegar Kneissler altengernagyot, a tengerészeti osztály

⁷² Ramoser 51–53. o. Az osztrák-magyar program hatására döntöttek úgy, hogy Új-Zéland finanszíroz egy csatacirkálót.

⁷³ Sondhaus 197. o.

⁷⁴ KA MS/PK 1909. I-4/9. 2689.

főnökének helyettesét, és közölte vele, hogy a magyar állam kész 3 millió koronáért megépíteni a vasutat Porto Rébe, és elvégezni a szükséges földmunkákat, cserében azt kérte, hogy a haditengerészet garantálja hat évre a gyár foglalkoztatását és két dreadnought megrendelését.⁷⁵ E megbeszélés után Koudelka fregattkapitány és Wagner főmérnök Budapestre utazott, ahol július 25-én tárgyaltak a magyar törvényhozással és a Danubius vezetésével a gyár kiépítéséről és a jövőbeli megrendelésekről. A Kereskedelmiügyi Minisztériumban tartott tanácskozáson Szterényi a Danubius állami pénzből való fejlesztéséért, illetve az új hajók megszavazásáért cserében egy dreadnought megrendelését, valamint az összes hajóépítés 50 %-át kérte, ez utóbbit az osztrák páncél- és lövegszállítások kompenzációjaként. A hivatalos tárgyalás végeztével Szterényi megvalósította, hogy az 50 %-ot maga is túlzottnak tartotta, és csak tárgyalási alpnak tekintette. A megrendelések kérdésének szeptemberben kellett a közös minisztertanács elé kerülnie, majd az esetlegesen novemberben összeülő delegációk elé, bár az utóbbi a magyar belpolitikai helyzet miatt már akkor is kérdésesnek tűnt.⁷⁶

Még a közös minisztertanács ülése előtt, augusztusban kiderült, hogy a delegációk összeülésére bizonytalan ideig nem kerülhet sor.⁷⁷ Ilyen körülmények között került szeptember 14-én a haditengerészet költségvetésének kérdése a közös minisztertanács elé. Abban mindenki egyetértett, hogy szükség van az új hajókra, csak a finanszírozás módja volt kérdéses. Az osztrák pénzügyminiszter és a magyar miniszterelnök a hitel mellett tette le a voksát, míg Montecuccoli a rendes költségvetés megemeléséből kívánta a költségeket fedezni. A 18-i ülésen terjesztette be Montecuccoli a 4 dreadnoughtot, 3 cirkálót és rombolókat, valamint torpedónaszádokat tartalmazó programját a közös minisztertanács elé. A programot 309 millió koronás hiteltől kívánta fedezni. Aerenthal közös külügyminiszter támogatta Montecuccolit, mondván, hogy Olaszország igen megbízhatatlan szövetségesnek tűnik. Wekerle Sándor magyar miniszterelnök kissé elsietettnek tartotta a programot, de elvben szintén egyetértett az új hajók építésének szükségességével.⁷⁸ Végül olyan helyzet alakult ki, hogy elméletben mindenki egyetértett a program szükségességével, de a magyar kormányválság miatt a delegációk nem tudtak összegyűlni, s ezért 1910-re a haditengerészet nem kapott pénzt új hajók építésére.

Szeptember 22-én Ferenc József magánkihallgatáson fogadta Montecuccolit a haditengerészet költségvetése és a rendkívüli hitel ügyében, de a parancsnok a bizonytalan magyar politikai helyzet miatt nem tudott gyakorlati eredményeket elérni.⁷⁹ Két nappal később Ferenc Ferdinánd katonai irodáján keresztül tárgyalt a tengerészeti osztállyal a dreadnoughtokról. A trónörökös igen fontosnak tartotta a négy új csatahajó építését, elsősorban az olasz flottafejlesztés miatt. Ugyanakkor Ferenc Ferdinánd és Montecuccoli is aggódott, hogy a delegációk a magyar politikai helyzet miatt nem tudnak időben összeülni (a magyar kormány 1909-es bukását követően az 1910-es új választások utáni nem lehetett magyar delegációt alakítani), s így a tervezett hitelt nem lehet megszavazni. A rendkívüli hitel összegét ekkor 309,5 millió koronára tervezték, s abból kellett volna a

⁷⁵ KA MS/PK 1909. I-4/9. 2754.

⁷⁶ KA MS/PK 1909. I-4/9. 2931.

⁷⁷ KA MS/PK 1909. I-4/9. 2926 A haditengerészet augusztus 6-án tájékoztatta a Škodát, hogy a bizonytalan magyar belpolitikai helyzet miatt a delegációk nem tudnak összeülni.

⁷⁸ KA MS/PK 1909. XV-7/8. 120.

⁷⁹ KA MS/PK 1909. I-4/9. 3638.

négy csatahajót megépíteni, egységenként 57 millió koronás áron. A tervek már azzal számoltak, hogy három hajó az STT-ben, egy pedig a Danubiusban épül.⁸⁰

Montecuccoli mindezek ellenére nem mondott le a csatahajók építésének lehető leg hamarabb történő elkezdéséről. Már 1909. július 16-án kezdeményezte az STT-nél két új csatahajó építésének megkezdését, természetesen a cég saját kockázatára, hiszen a kormányzat esetleges közbelépésére a megrendelés meghiúsulhatott. Ugyanakkor ígéretet tett arra, hogy a szükséges fedezet megszavazása után a hajók átvétele mellett a gyár felmerülő többletköltségeit is megtérítik. Közölte, hogy a hajók tervei 1909 októberére készülnek el, amikor is meg lehet kezdeni az anyagmegrendeléseket.⁸¹ A haditengerészet a két másik kulcsfontosságú gyárral, a Škodával⁸² és Witkowitz-cal (előbbi a lövegeket, utóbbi a páncéllemezeket gyártotta) is hasonló szellemben indított tárgyalásokat. A lényeg az volt, hogy a cégek saját kockázataikra kezdenék meg a két csatahajó építését, a haditengerészet pedig titkos szerződésben garantálná azok átvételét, amint megkapja a szükséges hitelt. A tervet a trónörökös is támogatta. A terv pénzügyi fedezetét a Rothschildok biztosították, kiknek a Creditanstaltan keresztül mindhárom cégben jelentős érdekeltségeik voltak. A tárgyalások októberben sikeresen zárultak.⁸³ A haditengerészet 1909. november 29-én megkötötte a szerződést az STT-vel a IV. és a V. számú csatahajó megépítésére. A szerződés nem tartalmazta a hajók árát⁸⁴ (hajótest és gépek), mely egyenként 21 millió koronára rúgott. A teljesen felszerelt hajók ára 60,6 millió korona volt. A haditengerészet a hazai cégekkel való tárgyalásokkal párhuzamosan külföldön is érdeklődött a páncélárak iránt. A haditengerészet, mint korábban, most is kénytelen volt konstatálni, hogy Angliában vagy Németországban olcsóbban lehet páncéllemezekhez jutni,⁸⁵ ám politikai és gazdasági okokból nem tehetette meg, hogy ne a hazai ipartól (Witkowitz) rendeljen.

Miután Ausztriában a meghatározó politikai erők döntő többsége támogatta a flottafejlesztést,⁸⁶ a haditengerészet számára a legfontosabbá a magyar kormányzat, és a majdan összeülő delegáció megnyerése vált. Bár a haditengerészet aggódott a magyar gyártmányok minősége miatt, politikai okokból kénytelen volt belemenni abba, hogy az egyik csatahajó a Danubiusban épüljön. A Danubius először 1909. november 9-én fordult a tengerészeti osztályhoz a csatahajó-megrendelés ügyében.⁸⁷ Aerenthal közös külügyminiszter, az uralkodó katonai irodájával egyetértésben, december 6-án közölte Montecuccolival, hogy amennyiben a magyar kormány a csatahajó-rendelésről való tájékoztatás után alkotmányjogi kifogásokat emelne, a Danubiusszal akkor is meg lehet kez-

⁸⁰ KA MS/PK 1909. I-4/9. 3639.

⁸¹ KA MS/PK 1909. I-4/9. 2689.

⁸² KA MS/PK 1909. I-4/9. 2926.

⁸³ KA MS/PK 1909. I-4/9. 3896.

⁸⁴ KA MS/PK 1909. I-4/9. 4550.

⁸⁵ KA MS/PK 1909. I-4/9. 3692., 3932. Angliában a 11 hüvelykes (279 mm) páncél tonnája 2760 koronába került, míg Ausztriában 3200–3300 koronába.

⁸⁶ Ausztriában mind a német, mind a szláv politikai erők, különböző okokból, a flottafejlesztés támogatói voltak. A keresztényszocialisták és a német nacionalisták mellett a délszlávok voltak a flottafejlesztés fő szószólói, a csehek pedig ipari érdekeltségeik miatt támogatták. Egyedül a szociáldemokraták voltak következetes ellenfelei a haditengerészet fejlesztésének.

⁸⁷ KA MS/PK 1909. I-4/9. 4328.

deni a tárgyalásokat az STT-vel kötött szerződés analógiájára.⁸⁸ Miután e tiltakozás a Kereskedelemügyi Minisztérium részéről megtörtént,⁸⁹ a haditengerészet december 12-én közölte, ha a cég saját kockázatára egy hajó építésébe fog, akkor kötelezi magát, hogy a hitel megszavazása után a hajót átveszi.⁹⁰ A Danubius 1910. február 28-án ismét a haditengerészethez fordult, megrendelést kérve, de a haditengerészet ismét csak az építés saját kockázatra történő megkezdését tudta ajánlani, átvételi garanciával.⁹¹

A Danubius nehéz helyzetbe került, mivel a haditengerészet pénz híján hivatalos megrendelést nem tudott adni, a magyar kormány viszont ellenezte a saját kockázatra történő építést. Mivel a gyár telke állami tulajdonban volt, és a bővítéshez szükséges új telekrészt is csak az állam segítségével tudta megszerezni, a Danubius a csatahajó-építéshez szükséges fejlesztésbe addig nem tudott belekezdeni, amíg a magyar állammal nem egyezett meg. A Danubiusnak végül 1910. május 24-én sikerült megegyeznie a Kereskedelemügyi Minisztériummal a telekbővítésről. Június 23-án a gyár jelentette a haditengerészetnek, hogy megtették az előkészületeket az új telkek megszerzésére. Közben a minisztérium közbenjárását kérte a csatahajó ügyében. A Kereskedelemügyi Minisztérium nem támogatta a kérést, mivel a magyar kormány még elvi beleegyezését sem adta a tervezett program költségeihez, de jelezte, a költségvetés megszavazásánál fontos szempont lesz, hogy a magyar ipar milyen arányban részesedik a megrendelésekből.⁹² Nem sokkal később a haditengerészet rövid kommunikében tudatta, hogy az STT két csatahajó építését kezdte meg.⁹³

Miután 1910 novemberében a delegációk végre újra összeültek, és közeledett a rendkívüli hitelről való szavazás, 1910. december 13-án a Tengerészeti Műszaki Bizottság megvizsgálta a Danubius fiumei gyárát, és megállapította, hogy a gyár felszereltsége hiányos, a munkások ekkora hajó építésében tapasztalatlanok, ezért elképzelhetetlen a haditengerészet által megkívánt 30 hónapos építési határidő betartása, legalább 42 hónapra lesz szükség.⁹⁴

A 312,4 millió koronás rendkívüli hitel megszavazásának elsődleges feltétele volt, hogy konkrét formába öntsék a magyarokkal kötendő, fő vonalaiban már 1909 nyarán rögzített alkut. Erre 1911. január 31-én Hieronymi Károly miniszter elnöklete alatt, a magyar Kereskedelmi Minisztériumban, dr. Rosenberg Gyula képviselő, a magyar delegáció tengerészeti albizottságának előadója részvételével megtartott értekezleten került sor. A megegyezést rövid úton sikerült megkötni. A haditengerészet képviselői bemutat-
ták megosztási tervüket, mely szerint 110,4 millió korona jutott volna a magyar iparnak. Hieronymi a magyar részesedés 3,313 millió koronával történő emelését kérte (vas félgyártmányok címszó alatt), mivel a teljes hitelösszeg 36,4 %-a 113,713 millió korona

⁸⁸ KA MS/PK 1909. I-4/6. 4615.

⁸⁹ KA MS/PK 1909. I-4/9. 4661. A Kereskedelemügyi Minisztérium információi részben hamisnak bizonyultak, mivel 4 helyett csak 2 dreadnought megrendeléséről volt valójában szó.

⁹⁰ KA MS/PK 1909. I-4/9. 4328.

⁹¹ KA MS/PK 1910. I-4/6. 627.

⁹² KA MS/PK 1910. I-4/6. 3090.

⁹³ Közösügyi Bizottság 1910/I. napló, 109. o. Az építés megkezdését a haditengerészet azzal indokolta, hogy az STT-nek ne kelljen munkásokat elbocsátania.

⁹⁴ KA MS/PK 1910. I-4/6. 5170.

volt. A haditengerészet képviselői ehhez hozzá is járultak, s néhány nap múlva írásban is megkötötték az egyezséget.⁹⁵ A hitelt a magyar delegáció február 28-án megszavazta.⁹⁶

A hitel legnagyobb részét a négy csatahajó ára (242,4 millió korona)⁹⁷ tette ki, a fennmaradó összegből a haditengerészet az eredeti elképzelések szerint három 3500 tonnás turbinás cirkálót, hat 800 tonnás turbinás rombolót, tizenkét 250 tonnás turbinás torpedónaszádot és hat korszerű tengeralattjárót kívánt építeni. A hitel mindkét delegáció részéről megtörtént megszavazása biztosította a megkezdett két hajó átvételét, illetve az osztály másik két hajójának megkezdését.

A TEGETTHOFF-osztály

Az 1909. november 29-én megkötött szerződés alapján az STT 1910 tavaszán megkezdte a két hajó építésnek előkészítését. A gyár a hajók átadását 30, illetve 36 hónapra vállalta, és 4,2 millió korona kauciót (10 %) tett letétbe a Creditanstaltnál.⁹⁸ A munkák megkezdését 1910 tavaszára tervezték. Az építés kezdeti fázisában nagy problémát jelentett, hogy egyes részlettervek még 1910 áprilisában is hiányoztak, így például a részletes páncélterv, illetve a 30,5 cm-es lövegtornyok gyűrűinek, illetve aknáinak részletes tervei. Mindez kérdésessé tette a határidők betarthatóságát, ugyanis a beszállítók tervek hiányában nem tudták időre legyártani és szállítani a szükséges darabokat. Később, 1910 őszére, ezek a határidővel kapcsolatos, kezdeti nehézségek elmúltak. Ugyancsak problémát jelentett, hogy az előzetes számítások szerint a hajótest konstrukciója túl gyengének ígérkezett, ám megerősíteni, a vízkiszorítási limit betartása mellett, csak a páncélzat 280 mm-ről 260 mm-re való csökkentésével lehetett volna. Köztes megoldásként jobb minőségű anyag beépítését írta elő a haditengerészet.⁹⁹ A problémát azonban így csak részlegesen lehetett orvosolni, később az osztály több tagjánál deformációkat találtak a hajótesten.

A megrendelt anyagok beérkezése és a szükséges előmunkálatok megtétele után a IV. számú csatahajó (fedőneve Objekt 427 volt) gerincét 1910. július 24-én fektették le, az V. számúét (Objekt 428) két hónappal később, 1910. szeptember 24-én. A IV. számú csatahajó építése – a tervek többszöri, menet közbeni változtatása mellett – jó ütemben haladt, az V.-é valamivel lassabban. Miután 1911. február 28-án a magyar, majd március 2-án az osztrák delegáció megszavazta a rendkívüli hitelt, a haditengerészet végre hivatalosan is megköthette a szerződést az épülő két hajóra, illetve az osztály másik két tagjára. Az első szerződést a Danubiusszal kötötték 1911. április 20-án, a VII. számú csatahajóra, a határidőt 1914. július 10-ében állapították meg. Az STT-vel a szerződéseket április 24-én kötötték meg, a IV. számú csatahajó esetében 1912. július 1-i, az V. számú

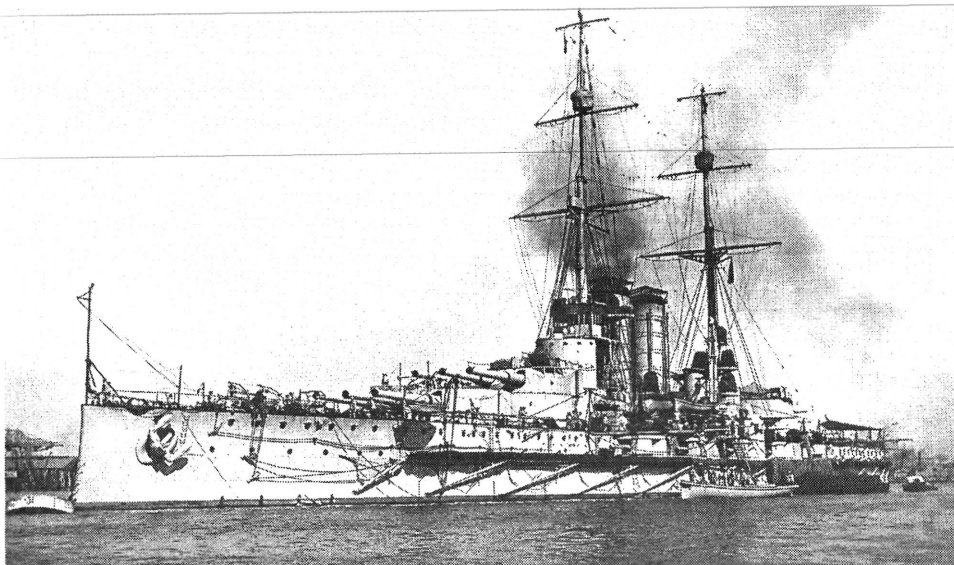
⁹⁵ KA MS6PK 1911. XV-7/5. 960.

⁹⁶ A hitel megszavazásáról részletesebben: *Krámlí Mihály*: Az S. M. S. SZENT ISTVÁN. Magyarország és az osztrák-magyar dreadnought-program. In: *HK 2000/1*. 13–15. o. A hitel pontos megosztásáról: *Krámlí Mihály*: A magyar tengeri hadihajógyártás 1907–1914. In: *HK 2002/1*. 82. o.

⁹⁷ Egy csatahajó ára a következő tételekből állt össze: test és gépek: 21 000 000 K, páncél: 12 400 000 K, tüzérség: 12 850 000 K, lópor: 3 710 000 K, hüvely: 2 020 000 K, lövedék 4 000 000 K, gyújtó 600 000 K, elektromos berendezések: 1 800 000 K, kamra: 1 500 000 K, torpedó: 620 000 K. A tüzérségi lőszernek tételét vizsgálva a korabeli árak alapján ez három teljes lőszerjavadalmazást jelent.

⁹⁸ KA MS/PK 1909. I-4/9. 4433.

⁹⁹ *Ramoser* 84–87. o.



S. M. S. VIRIBUS UNITIS

esetében 1913. január 1-i, a VI. számú esetében 1914. január 1-i határidővel.¹⁰⁰ A IV. számú csatahajót 1911. június 24-én bocsátották vízre, az V. számút 1912. március 21-én.

Külön figyelmet érdemel a névadás problematikája. Ahogy közeledett az osztály első tagjának, a IV. számú csatahajónak a vízrebocsátása, úgy vált aktuálissá a névadás kérdése. Figyelemre méltó, hogy a haditengerészet a névjavaslatokat elsősorban a trónörökös katonai irodájának nyújtotta be, nem pedig az uralkodóénak.

1911. március 8-án a tengerészeti osztály a következő javaslatot terjesztette fel: IV.: TEGETTHOFF, V.: DON JUAN, VI.: PRINZ EUGEN, VII.: HUNYADI. A haditengerészet ugyanakkor kijelentette, hogy a sajtóhíresztelések, mely szerint az első hajónak a FRANZ JOSEPH nevet szánák, minden alapot nélkülöznek. Ferenc Ferdinánd válaszában közölte, hogy egyelőre csak az első hajó nevével foglalkozzanak, ami TEGETTHOFF legyen. 1911. március 22-én azonban Ferenc József katonai irodája közölte Montecuccolival, hogy a IV. számú hajó névadásának jogát az uralkodó magának tartja fenn. Március 28-án, személyes jelmondata után, Ferenc József a VIRIBUS UNITIS nevet adta a csatahajónak.¹⁰¹ Némi szünet után, 1911. október 23-án kelt levelében Ferenc Ferdinánd katonai irodája közölte a haditengerészettel, hogy a trónörökös az V. számú hajónak a TEGETTHOFF, a VI. számúnak a PRINZ EUGEN nevet óhajtja adni. 1912-ben az uralkodó elfogadta a TEGETTHOFF nevet, később pedig a PRINZ EUGEN-hez is hozzájárult. 1912-ben a haditengerészet úgy döntött, hogy a 20 000 tonnás csatahajókat hivatalosan Typ TEGETTHOFF-nak, azaz TEGETTHOFF-osztálynak nevezik el.¹⁰²

¹⁰⁰ KA MS/PK 1911. I-4/7. 729.; Magyar Országos Levéltár (MOL) Z 429. 18. cs. 131. t.

¹⁰¹ Ramoser 167–168. o.

¹⁰² Ramoser 168–169. o.; KA MS/PK I-4/4. 1912., 1032. E döntés oka nem egészen tisztázott. Felmerül a lehetőség, hogy e lépésnek olaszellenes éle volt, de lehet, az volt az oka, hogy a TEGETTHOFF nevet eredetileg az első egységnek szánta a trónörökös, és a haditengerészet így próbált hízelegni neki.

Külön érdemes szólni a Danubiusnál épülő VII. számú hajó névadásáról. 1913 áprilisában a tengerészeti osztály a következő négy nevet terjesztette fel a trónörökös katonai irodájának: CORVIN MÁTYÁS, SZENT ISTVÁN, HUNYADI és ERZSÉBET KIRÁLYNÉ.¹⁰³ A trónörökös kifejtette, hogy a HUNYADI név azért nem megfelelő, mert Magyarországon élnek még Hunyadiak, a CORVIN MÁTYÁS és az ERZSÉBET KIRÁLYNÉ pedig a magyar szeparatizmus alá adna lovat. Ferenc Ferdinánd a LAUDON nevet szerette volna adni a hajónak, de Arthur Bolfras tábornok, az uralkodó katonai irodájának vezetője értésére adta, hogy a magyar gyárban épülő csatahajó számára nem lenne szerencsés nem magyar nevet adni. Bolfras a SZENT ISTVÁN nevet támogatta. Végül, mint az első hajó esetében, Ferenc József magának tartotta fenn a döntés jogát, és 1913 júniusában a SZENT ISTVÁN nevet választotta a VII. számú csatahajó számára.

1911 októberében, katonai irodáján keresztül, Ferenc Ferdinánd jelezte, hogy a flotta leendő zászlóshajóján, német mintára, lakosztályt szeretne magának. A német flottában ugyanis az S. M. S. DEUTSCHLAND-on, illetve a dreadnought-osztályok egy-egy tagján külön lakosztálya volt II. Vilmosnak. A kérést a haditengerészet teljesítette, az 1912 tavaszán elvégzett átalakítás és a lakosztály berendezése 82 000 koronába került.¹⁰⁴

A VIRIBUS UNITIS építése nemzetközi összehasonlításban is gyorsan haladt, ám a kezdeti problémák, illetve a menet közbeni módosítások miatt az eredeti határidőt így sem lehetett betartani. A hajó 2 órás, erőltetett próbajáratát 1912. szeptember 18-án tartották, melyen 27 383 lóerős teljesítményt és átlagosan 20,49 (rövid időre maximálisan 20,76) csomós sebességet ért el.¹⁰⁵ Az előzetes elméleti számítások alapján ugyan 21 csomót vártak a hajótól, de még így is bőven túlszárnyalta a szerződésben előírt 20 csomós sebességet.¹⁰⁶ A haditengerészet 1912. október 6-án, délután két órakor állította szolgálatba első dreadnoughtját, Anton Willenik sorhajókapitány parancsnoksága alatt. A hajó hivatalos átvétele azonban csak december 5-én történt meg.¹⁰⁷ A VIRIBUS UNITIS lett a világon az első, hármás lövegtornyokkal szolgálatba állított csatahajó. A VIRIBUS UNITIS számos apró részletben különbözött nem csak a Danubiusban épült hajótól, de Triesztben épült testvéreitől is. Ennek a legfőbb oka abban keresendő, hogy számos, a munkák megkezdése utáni termódosítást ezen az egységen már nem tudtak végrehajtani, mivel építésének már előrehaladottabb fázisában volt.

A VIRIBUS UNITIS próbajáratái során több hibára is fény derült. Bekövetkezett az, amitől tartani lehetett: az egymás felett elhelyezett lövegtornyok miatt túl magasra került

¹⁰³ KA MS/PK 1913. I-4/4. 1476.

¹⁰⁴ Ramoser 165. o.; Neudeck – Schulz – Blochmann: Der Moderne Schiffbau. Berlin, Leipzig 1912. melléklete. A DEUTSCHLAND-on lévő lakosztály jóval kisebb volt, mint a későbbi német császári lakosztályok, vagy Ferenc Ferdinándé. (KA MS/II. GG 47C/13. 2343.) Bár a kérés teljesült, a trónörökös konyhája részére igényelt külön hűtőkamrát Montecuccoli személyesen utasította el.

¹⁰⁵ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.” A hajók átvételi próbái a következőkből álltak: álló géppróba, 6 órás előpróba, 8 órás próba emelkedő majd csökkenő teljesítménnyel, 30 órás próba 5000 LE teljesítménnyel, 30 órás próba 17 000 LE teljesítménnyel, 4 órás próba 8 mérföldes tesztszakaszon 20 000 LE teljesítménnyel, 2 órás próba maximális teljesítménnyel 8 mérföldes tesztszakaszon, 8 órás manőverpróba, 4 órás próba a kiegészítő olajtüzelés tesztelésére. A próbákat 900 tonna tüzelőanyaggal és fél készlettel végezték. Egyes próbákat már a szolgálatba állítás után végeztek.

¹⁰⁶ KMA TM 210/14. „24 500 T Schlachtschiff Projekt.” A tanulmány sok ponton említi VIRIBUS UNITIS-t, illetve annak hiányosságait. A szerződés szerint 20 csomó alatt 0,1 csomónként 20 000 korona levonás járt.

¹⁰⁷ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.”

a hajó súlypontja. Mindezt tetézte, hogy a lövegtornyok a Škoda által garantált 629 tonna helyett alul 688 tonna, felül 692 tonna tömegűek lettek.¹⁰⁸ Húsz csomós sebességgel haladva, maximálisan (35 fokkal) kitérített kormánylapáttal fordulva, a hajó 8° 20'-re dőlt. A próbajáratok során a TEGETTHOFF 11° 20'-re, a PRINZ EUGEN pedig 10° 45'-re dőlt meg.¹⁰⁹ A SZENT ISTVÁN esetében a dőlés még sokkal jelentősebb volt: 19° 45'. A nagy különbség oka a Műszaki Bizottság szerint a fényzórók elhelyezésének különbségéből (megemelt fényzóróplatform), illetve az eltérő csavarelrendezésből és a nagy méretű tengelynadrágokon keletkező áramlatokból adódott.¹¹⁰ A trieszti gyárban készült hajóknál emiatt 20°-ra, míg a SZENT ISTVÁN-nál 15°-ra korlátozták a kormánylapát maximális kitérítését.

Az osztály valamennyi tagjának közös problémája volt még, hogy a hajóorr kiképzéséből, és a megemelt orrfedélzet hiányából adódóan, 18-20 csomós sebességgel haladva, a felcsapódó víz folyamatosan elárasztotta a fedélzet első részét.

A másik probléma a kazánokkal, illetve a turbinákkal volt. Az STT hajógép-tervezői ugyanis túlságosan optimistán számolták a turbinák gőzfogyasztását. Ennek következtében a 12 Yarrow-kazán kapacitása nem bizonyult elegendőnek. A turbinák gőzfogyasztása a számított 7 kg/LE helyett a valóságban 8 kg/LE volt. Ennek az lett a következménye, hogy a hajók az eredetileg előírt nyolc helyett csak két órán keresztül tudták tartani a maximális sebességet, utána esni kezdett a nyomás a kazánokban. A haditengerészet úgy segítette a problémán, hogy e hajók számára csak kétórás próbautat írt elő.¹¹¹

A SZENT ISTVÁN esetében más volt a helyzet: Babcock-Wilcox-kazánjai nagyobbak és jobb hatásfokúak voltak, mint a másik három egység Yarrow-kazánjai, és nyolc órán keresztül is lehetővé tették a teljes gőzzel való haladást.¹¹²

A hajótest gyenge konstrukciója okozta problémák már az osztály első hajójánál rögtön jelentkeztek. A szerződés előírásai szerint a próbajáratokat követően a haditengerészet úszódokkjában megvizsgálták a hajótestet, s azt tapasztalták, hogy az 50. és a 70. borda, azaz a két hátsó lövegtorony között a kettős fenék szerkezete deformálódott. Az 1912. október 2-án felvett jegyzőkönyv szerint a deformációk valószínűleg a dokkolás következtében keletkeztek.¹¹³ Emellett vita volt a gyár és a haditengerészet között a súlytúllépésről is. A haditengerészet számításai szerint a VIRIBUS UNITIS 66 tonnával lépte túl az előírt próbajáratok vízkihasználását, amely így 20 343 tonna lett. Az STT ez ellen tiltakozott, és csak 12 tonnát ismert el.¹¹⁴

¹⁰⁸ KA MS/II. GG 47C/6. 10 206. Természetesen a lövegtornyok nem voltak kilogrammra egyformák, pl a PRINZ EUGEN leghátsó tornya a gyári súlytáblázat szerint 682 tonnás volt. KMA TM 210/42. „Gewichts Aufnahme S. M. S. Prinz Eugen 30,5 cm RT Nr. 4”. A VIRIBUS UNITIS súlypontja 1789 mm-rel volt a víz-vonal felett, míg a tervezett ERSATZ MONARCH-osztály esetében ez 1289 mm volt. KMA TM 210/14. „24 500 T Schlachtschiff Projekt”

¹⁰⁹ KMA TM 210/42.

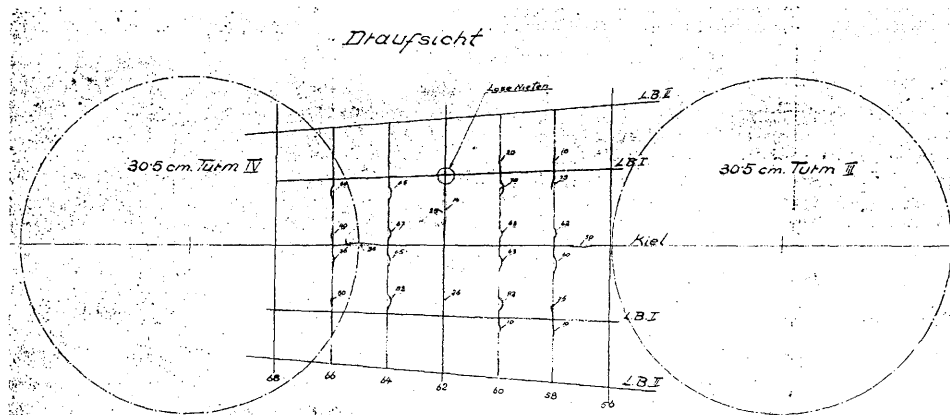
¹¹⁰ MOL Z 429. 18. cs. 130 t.; KA MS/II. GG 1916. 47. D/2. 16.

¹¹¹ KA MS/II. GG 1912. 47C/6. 10.; KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.”

¹¹² KA MS/II. GG 1912. 47C/6. 2026.

¹¹³ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.”

¹¹⁴ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.” A legnagyobb túllépés a lövegtornyok esetében volt, a négy torony összsúlyát 2512 tonnára számították, míg a megvalósulásakor 2798 tonna lett. A 66 tonna a többletek és a megtakarítások összegzésével jött ki.



A VIRIBUS UNITIS kettősfenék-szerkezetében tapasztalt torzulások
a dokkolás után

A 30,5 cm-es lövegek löpróbái során a hajó tizennégy helyen sérült meg (pl. parancsnoki torony, kémények, csónakok, előfedélzet), de ez természetes jelenség volt minden csatahajón.¹¹⁵

Az osztály második hajója, a névadó TEGETTHOFF, jóval lassabban készült, mint a VIRIBUS UNITIS. Miután nyilvánvalóvá vált, hogy az 1913. januári 1-i átadási határidőt nem lehet betartani, a határidőt a gyár kérésére 1913. április 16-ra módosították. A sorozatos turbinaproblémák és a többszöri javítás miatt azonban ezt a határidőt sem sikerült betartani. A kétórás próbajáratra 1913. április 25-én került sor, melyen a hajó 25 638 lóerő teljesítmény mellett 20,31 csomós átlagos sebességet ért el.¹¹⁶ A TEGETTHOFF-ot a haditengerészet 1913. július 14-én állította szolgálatba, Anton Hansa sorhajókapitány parancsnoksága alatt.

Az STT-ben a VI. számú hajó gerincét 1912. január 16-án fektették le, és a PRINZ EUGEN névre keresztelt csatahajót 1912. november 30-án bocsátották vízre. Felszerelése a szükségesnél lassabban haladt, és az 1914. január 1-i határidőt nem sikerült betartani. A PRINZ EUGEN kétórás próbajáratát 1914. május 14-én tartották meg, melyen a hajó 27 183 lóerő teljesítményt és átlagosan 20,41 csomós sebességet ért el. A Triesztben épült harmadik csatahajó közel hét hónapos késedelemmel, 1914. július 17-én állt szolgálatba.

A fiumei Danubiusban megrendelt VII. számú csatahajó építését nagyban hátráltatta, hogy a hajógyár kibővítése, illetve a megfelelő sólya építése alig kezdődött meg 1911 tavaszán. Emellett a gyárnak semmiféle tapasztalata nem volt ekkora méretű hajók építésében. Az osztrák sajtóban több cikk kárhoztatta a haditengerészetet, hogy magyar gyárban rendelte meg a negyedik csatahajót. Ferenc Ferdinánd is aggodalmát fejezte ki a hajó minősége miatt. A VII. számú csatahajó gerincét végül 1912. január 29-én fektették le. A

¹¹⁵ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. VIRIBUS UNITIS.”

¹¹⁶ KMA TM 210/42. „Kollaudierung S. M. S. TEGETTHOFF.”

hajó építése a gyár hiányos felszereltsége és a munkások tapasztalatlansága miatt jóval lassabban haladt, mint trieszti testvérhajóié. Az 1913 elejére tervezett vízrebocsátás emiatt alapos késedelmet szenvedett, végül csak 1914. január 17-én került rá sor. A SZENT ISTVÁN névre keresztelt csatahajó továbbépítése szintén vontatottan haladt, különösen a háború kitörése után, mikor a munkákat Polóban folytatták, a Danubius munkásaival. A hajó próbajáratait végül csak 1915. november 20–21-én sikerült végrehajtani, a háború miatt a Fasana-csatornában. Ezek során a hajó 26 400 lóerőt teljesített, érdekes módon az elért sebességet nem jegyezték fel. A harmincórás próbajáratoktól a háborús viszonyok miatt eltekintettek.¹¹⁷ A SZENT ISTVÁN-t hivatalosan 1915. november 17-én állította szolgálatba a haditengerészet.

Kevéssé ismert, hogy a magyar ágyúgyár felállításáról folyó tárgyalások idején, 1911-ben felmerült annak a lehetősége, hogy ez a gyár szállítsa a Danubiusban épülő csatahajó melléktüzérségét. Miután a gyár felállítására csak két évvel később került sor, a magyar ipar lemaradt a 2 160 000 koronás megrendelésről.¹¹⁸

A próbajáratok során a SZENT ISTVÁN még testvérhajóinál is instabilabbnak mutatkozott. Mint már említettük, 19° 45'-re dőlt meg, és ennek következtében a 15 cm-es ágyúk kazamatájába víz áramlott be.¹¹⁹ A próbajáratokat követő dokkolás során a hajótest alsó részén nagy felületű deformációkat találtak, melyek sokkal nagyobb területre terjedtek ki, mint a testvérhajóin. A műszaki bizottság szerint ezt az okozta, hogy a Danubius egyes részkonstrukciók esetében nem az előírt erősségű anyagot használta.¹²⁰ A haditengerészet a késedelem miatt 312 500 korona kötbért állapított meg, mely ellen a Danubius tiltakozott. Végül abban egyeztek meg, hogy a kötbér rendezését a háború végéig elnapolják.

*

A TEGETTHOFF-osztály négy csatahajója nem tartozott a legsikerültebb csatahajókonstrukciók közé. Ennek elsősorban a sietség, illetve a velük szemben megfogalmazott túlzott elvárás volt az oka. A nagy sietség, az építés minél hamarabb való megkezdése az olaszok által építeni kezdett dreadnoughtok miatt volt fontos. Ugyanekkor a haditengerészet legnagyobb, 20 500 tonnás úszódokkja limitálta a hajók lehetséges méretét. Az ily módon megszabott vízkiszorítású csatahajókat az olasz hajók tűzerejét ellensúlyozandó a lehető legerősebb tüzérséggel látták el, a páncélzat, de elsősorban a hajótest konstrukciójának rovására. A vízmentes válaszfalak fogyatékoságai ismertek voltak, ám azokat, súlytakarékosági okokból, csak részben javították ki. Mindezt tetézte a hajók elégtelen torpedóvédelme. A kettő együtt halálos veszedelmet jelentett: az osztály két tagja, a SZENT ISTVÁN és a VIRIBUS UNITIS víz alatti robbanás következtében süllyedt el.

¹¹⁷ MOL Z 429. 18. cs. 130. t.

¹¹⁸ KA MS/PK 1911. XI-4/9. 1967.; KA MS/II. GG 1912. 47C/6. 10 206. A gyárat 1913-ban hozták létre Győrben, 7/13 magyar állami és 6/13 Škoda részesedéssel.

¹¹⁹ MOL Z 429. 18. cs. 130. t. A SZENT ISTVÁN emellett még ornehéznek is bizonyult: az 1915. november 20-i próbaúton a merülése elől 8,78 m, hátul pedig 8,64 m volt.

¹²⁰ KA MS/II. GG 1916. 47D/2. 5.

A haditengerészet természetesen tisztában volt a TEGETTHOFF-osztály hiányosságaival, s azokat a következő csatahajóosztálynál igyekeztek kiküszöbölni. A VIRIBUS UNITIS stabilitási problémáit tapasztalva felhagytak a felső hármas lövegtornyok gondolatával, a jobb tengerállóság érdekében megemelték az előfedélzetet, a hajótest konstrukcióját átalakították, hogy kiküszöböljék a dokkoláskor keletkező deformációt, és sokkal több gondot fordítottak a torpedóvédelemre, valamint a vízmentes válaszfalakra.¹²¹

Mindeme hiányosságuk ellenére a TEGETTHOFF-osztály tagjai az Osztrák-Magyar Monarchiát mediterrán hatalmi tényezővé léptették elő. A navalizmus és az olasz-osztrák-magyar tengeri vetélkedés gyümölcseként megszülető dreadnoughtjai nélkül a Monarchia nem lett volna teljes jogú tagja a nagyhatalmak klubjának.

FÜGGELÉK

A RADEZKY- és a TEGETTHOFF-osztály műszaki adatai

	RADEZKY	TEGETTHOFF
Teljes hossz	138,7 m	152,2 m
Szélesség	24,6 m	27,3 m
Konstrukciós merülés	8,1 m	8,5 m
Konstrukciós vízkiszorítás	14 508 metrikus t	20 013 metrikus t
Maximális vízkiszorítás	15 845 metrikus t	21 689 metrikus t
Hajtómű	12 db vízcsöves kazán 2 db háromszoros expanziójú gőzgép 2 db hajócsavar	12 db vízcsöves kazán 2 db gőzturbina 4 (2) db hajócsavar
Üzemanyag	1850 t szén 139 t olaj	1871 t szén 163 t olaj
Teljesítmény	19 500 – 20 500 LE	25 638 – 27 383 LE
Sebesség	20,5 – 21 csomó	20,31 – 20,76 csomó
Hatótávolság	6000 tmf/10 cs	4500 tmf/10 cs
Övpáncél	230 mm	280 mm
Lövegtorony	250, illetve 200 mm	280 mm
Kazamata	150 mm	180 mm
Parancsnoki torony	250 mm	280 mm
Fedélzet	48 mm	48 mm
Személyzet	30+860 fő	31+1056 fő
Fegyverzet	4×30,5 cm L45 8×24 cm L45 20×10 cm L50 3×45 cm (torpedócső)	12×30,5 cm L45 12×15 cm L50 18×7 cm L50 4×53 cm (torpedócső)

¹²¹ KMA TM 210/14. „24 500 T Schlachtschiff Projekt.” Az ERSATZ MONARCH-osztály építésének előkészítésekor a haditengerészet rászánta magát, hogy 1:1 arányú szekciókísérleteket végezzenek a torpedóvédelem javítása érdekében. Ennek költségeit beépítették az első egység árába. KA MS/PK 1914. XV-7/7. 1035.

Földközi-tengeri dreadnoughtok és dreadnought-tervek, 1909–1914¹²²

Ország/osztály	Vízki- szorítás	Méreték/ övpáncél	Teljesít- mény	Sebes- ség	Főtüzérség
Ausztria-Magyarország TEGETTHOFF (4)	20 000 t	152×27,3 m 280 mm	27 000 Le	20,5 cs	12×30,5 cm 12×15 cm
Ausztria-Magyarország ERSATZ MONARCH	24 500 t	175×28,5 m 310 mm	31 000 Le	21 cs	10×35 cm 14×15 cm
Franciaország COURBET (4)	23 100 t	168×28,2 m 275 mm	28 000 Le	20,5 cs	12×30,5 cm 22×14 cm
Franciaország PROVENCE (3)	23 230 t	166×27 m 275 mm	43 000 Le	21,5 cs	10×34 cm 22×14 cm
Franciaország NORMANDIE	25 000 t	176×26,8 m 280 mm	40 000 Le	21,5 cs	12×34 cm 24×14 cm
Olaszország DANTE (1)	19 160 t	161×26,5 m 250 mm	32 000 Le	22,5 cs	12×30,5 cm 20×12 cm
Olaszország GIULIO CESARE (3)	22 800 t	176×28 m 250 mm	31 000 Le	21,5 cs	13×30,5 cm 18×12 cm
Olaszország ANDREA DORIA (2)	22 800 t	176×28 m 250 mm	32 000 Le	21,7 cs	13×30,5 cm 16×15 cm
Olaszország CARACCIOLO	32 800 t	212×30 m 300 mm	70 000 Le	25 cs	8×38 cm 14×15 cm
Spanyolország ESPANA (3)	15 450 t	140×23,8 m 229 mm	23 000 Le	20 cs	8×30,5 cm 20×10 cm
Törökország ¹²³ RESHADIJE	22 800 t	170×28,7 m 305 mm	26 500 Le	21 cs	10×34,3 cm 16×15 cm
Görögország ¹²⁴ SALAMIS	20 000 t	? 250 mm	40 000 Le	23,5 cs	8×35,6 cm

¹²² A zárójelben lévő szám az osztály megépült tagjainak számát mutatja. Ahol nincsenek számok, azok csak tervezett, de meg nem épült hajók.

¹²³ Törökország e típusból kettőt rendelt meg Nagy-Britanniában. Az első világháború kitörésekor az angolok a RESHADIJE-t lefoglalták, és ERIN néven saját flottájukban állították szolgálatba. A másik hajó elkészült részeit a balkán-háborúk idején lebontották.

¹²⁴ A hajót 1912-ben Németországban rendelték meg, amerikai lövegekkel. A hajótest el is készült, de hadihajóként sohasem került felszerelésre.

Mihály Krámlí

THE BIRTH OF THE TEGETTHOFF CLASS

The Austro-Hungarian Dreadnought Project

Summary

The British DREADNOUGHT, built in 1906, was a landmark in the history of battleships. With the appearance of this new type of warship, the previously built ships had become obsolete. It started a new chapter in the age of navalism and the race for naval supremacy: the dreadnought period. During the subsequent years, the possession of dreadnoughts proved to be a fundamental requirement of naval power. A land power in the first place, the Austro-Hungarian Monarchy was reached by the waves of navalism at that time. It is indicated by the budget of the Navy, which increased by nearly 400% between 1904 and 1914, while the Navy's quota in the defence budget grew from 7 to 25%. Following the appearance of the new type of battleship, Austria-Hungary too was forced to build dreadnoughts to be able to maintain her status of a great power, and to counterbalance the dreadnought project of her rival, Italy.

Although the first (and last) dreadnoughts of the Austro-Hungarian Monarchy were the warships of the TEGETTHOFF Class, Austro-Hungarian dreadnought plans were made even earlier. The first reports of the new battleship reached the Imperial and Royal Navy in the summer of 1905, at a time when their latest warships were being planned. As a result of the news, chief constructor Siegfried Popper and others suggested that the new battleships be built according to the new principles. Back then, however, the leaders of the Navy refused that idea, and the new warships (RADETZKY Class, 14 500 tons) employed combined heavy artillery (4x30.5 cm, 8x24 cm).

In spite of the foregoing, the Navy leaders were fully aware that dreadnoughts had to be built in the future. In the summer of 1906, politics and propaganda started to prepare the way for the dreadnoughts. In May 1908, the preliminary steps in planning were taken, and the first drafts had been made by March 1909. In compliance with the various plans, 8-12 30.5 cm cannons would have constituted the artillery of the ships. In the course of planning, more and more details of the Italian project had become known, which influenced the Austro-Hungarian plans to a great extent. It had come to light that the Italian dreadnought was to be armed with 12 30.5 cm guns, arranged in triple turrets. The final version had developed by the early autumn of 1909. Austro-Hungarian dreadnoughts too were equipped with 4 triple turrets.

Financing was a problematic issue in the special dual political system of the Austro-Hungarian Monarchy. In 1909 and 1910, as a result of the Hungarian political crisis, delegations could not meet and vote for the Navy budget, and so the necessary credit could not be granted either. The Navy, however, had to rely on loans to cover the expenses of the project. For the sake of the credit, the Navy had to conclude an agreement with the Hungarian government, offering one of the battleships to the Hungarian Danubius Factory. Subsequent to the agreement, in early 1911, both delegations voted for a credit of 312 million crowns. Irrespective of this, in a secret contract the Navy ordered two ships from Stabilimento Tecnico Triestino one year before voting the loan, so that the construction of the ships could start as soon as possible.

The building of the first two ships (VIRIBUS UNITIS and TEGETTHOFF) started in 1910, while the construction of the other two (PRINZ EUGEN and SZENT ISTVÁN) began in 1912. VIRIBUS UNITIS was the first to enter into service in October 1912, and SZENT ISTVÁN, built in the Hungarian factory, was the last in November 1915. These ships were rather faulty in design, primarily because the 12 30.5 cm guns were too heavy when compared with the displacement of 20 000 tons.

Mihály Krámlí

LA NAISSANCE DE LA CLASSE TEGETTHOFF

Le programme austro-hongrois de dreadnought

Résumé

Construit en 1906, le dreadnought inaugura une ère nouvelle dans l'histoire des navires de guerre. Avec l'apparition de ce navire d'un nouveau type, les autres devinrent alors vétustes. A l'époque du „navalisme” et de la concurrence acharnée entre les flottes, les grandes puissances se devaient de posséder des dreadnoughts. La Monarchie austro-hongroise, qui était principalement

une puissance terrestre, commença alors être touchée par la vague du navalisme : le budget de la marine militaire fut presque multiplié par cinq entre 1904–1914, tandis que le pourcentage de la marine militaire à l'intérieur du budget de la défense passait de 7 % à 25 %. Après l'apparition des dreadnoughts, la Monarchie fut contrainte de lancer leur construction afin de maintenir son statut de grande puissance et de contrebalancer le programme dreadnought de l'Italie, sa rivale.

Quoique les navires de la classe TEGETTHOFF aient été les premiers et aussi les derniers dreadnoughts de la Monarchie, les premiers projets austro-hongrois concernant les dreadnoughts remontent plus loin. La marine militaire impériale et royale, en train de concevoir ses nouveaux navires, eut les premières informations sur les dreadnoughts en été 1905. Sous l'effet de ces nouvelles, plusieurs personnes, dont le chef projeteur Siegfried Popper, proposèrent de construire leurs navires selon les nouveaux principes, mais le commandement de la marine militaire écarta alors cette idée. Ainsi les nouveaux navires de guerre (classe RADEZKY, 14 500 t) furent construits avec une artillerie lourde mixte (40x305 mm, 80x240 mm).

Malgré cela, le commandement de la marine militaire savait qu'elle devrait faire construire des dreadnoughts. Sur le plan politique et de la propagande, la préparation du terrain pour les dreadnoughts commença en été 1906. Les préparatifs des projets de construction débutèrent en mai 1908 et les premières esquisses furent élaborées pour mars 1909. D'après les différents plans, l'armement des navires se serait composé de 8 à 12 pièces d'artillerie de 305 mm. Au cours de la rédaction des plans, de nombreux détails filtrèrent sur le programme italien, ce qui eut un fort impact sur les projets austro-hongrois. Il était désormais connu que le dreadnought italien serait équipé de 12 pièces de 305 mm installées dans des triples tours d'artillerie. La conception définitive vit le jour, après une douzaine de versions, en début d'automne 1909. Les dreadnoughts austro-hongrois furent également équipés de 4 triples tours d'artillerie.

La particularité du système dualiste de la Monarchie austro-hongroise posa problème pour le financement du projet. En raison d'une crise politique en Hongrie, les délégations qui auraient dû voter le budget de la marine militaire n'ont même pas pu se réunir en 1909–1910. Ainsi, le crédit nécessaire n'a pas pu être voté non plus. Comme la marine militaire avait absolument besoin de crédits pour financer le projet, elle dut conclure un accord spécial avec le gouvernement hongrois dans lequel elle promit un navire au chantier naval hongrois Danubius. A l'issue de cet accord, les deux délégations votèrent, début 1911, le crédit de 312 millions de couronnes. Toutefois, un an avant le vote de ce crédit, la marine militaire avait déjà commandé, dans un contrat confidentiel, deux navires à Stabilimento Tecnico Triestino afin de commencer la construction au plus tôt.

La construction des deux premiers navires (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF) fut lancée en 1910, tandis que celle des deux autres (PRINZ EUGEN, SZENT ISTVÁN) en 1912. C'est VIRIBUS UNITIS qui fut mis en service le premier, alors que le SZENT ISTVÁN, construit dans un chantier naval hongrois, fut le dernier en novembre 1915. En raison de leur armement trop lourd (12 pièces de 305 mm) par rapport à leur déplacement d'eau de 20 000 tonnes, ces navires ne furent pas des constructions réussies.

Mihály Krámlí

DIE GEBURT DER TEGETTHOFF-KLASSE

Das österreichisch-ungarische Dreadnought-Programm

Resümee

Die 1906 erbaute englische DREADNOUGHT eröffnete in der Geschichte der Kriegsschiffe eine neue Ära. Mit dem Erscheinen des neuartigen Kriegsschiffes wurden die früher erbauten Kriegsschiffe unzeitgemäß. Es eröffnete in der Zeit des Navalismus und des immer stärker werdenden Flottenwettbewerbs einen neuen Abschnitt: die Dreadnought-Ära. In den folgenden Jahren wurde der Besitz der Dreadnoughts zu einem wichtigen Mittel des Großmächte-Daseins. Die Welle des Navalismus erreichte gerade in dieser Zeit die Österreich-Ungarische Monarchie, die in erster Linie eine Festland-Großmacht gewesen ist. Dies wird durch die Tatsache belegt, dass das Budget der Kriegsmarine zwischen 1904–1914 nahezu auf das Fünffache anstieg, und der Anteil der Kriegsmarine am Verteidigungsbudget von 7% auf 25% anstieg. Im Anschluss an das Erscheinen der Dreadnoughts war die Monarchie – infolge der Aufrechterhaltung ihrer Großmächte-Position, bzw. des Ausgleichs des Dreadnought-Programms des Rivalen, Italiens – gezwungen, mit dem Bau von Dreadnoughts zu beginnen.

Obwohl die Schiffe der TEGETTHOFF-Klasse die ersten und letzten Dreadnoughts der Monarchie waren, waren die ersten österreichisch-ungarischen Dreadnought-Pläne bereits früher entstanden. Die ersten Nachrichten über das neue Kriegsschiff erreichten die kaiserliche und königliche Kriegsmarine, die gerade ihre neuesten Kriegsschiffe plante, im Sommer 1905. Auf die Nachrichten reagierend schlugen mehrere Personen, unter ihnen der leitende Konstrukteur Siegfried Popper, vor, die neuen Schiffe bereits nach den neuen Prinzipien zu bauen. Die Führung der Kriegsmarine aber war dazu damals noch nicht bereit, und so wurden die neuen Kriegsschiffe (RADETZKY-Klasse, 14 500 t) mit einer gemischten Schwerartillerie (4x30,5 cm, 8x24 cm) gebaut.

Trotz des oben Dargelegten war sich die Führung der Kriegsmarine darüber im Klaren, dass in Zukunft nunmehr Dreadnoughts gebaut werden müssen. Die diesbezüglichen politischen und propagandistischen Vorbereitungen begannen im Sommer 1906. Die Vorbereitungen der Planung wurden im Mai 1908 begonnen, die ersten Entwürfe wurden bis März 1909 fertig gestellt. Den verschiedenen Plänen zufolge hätten 8–12 Stück 30,5 cm-Kanonen die Rüstung der Schiffe gebildet. Im Laufe der Planung kamen immer mehr Details des konkurrierenden italienischen Programms ans Tageslicht, was die österreichisch-ungarischen Pläne in bedeutendem Maße beeinflusste. Es wurde bekannt, dass die italienischen Dreadnoughts mit 12 Stück 30,5 cm-Geschützen ausgerüstet werden, die in Drillingtürmen stehen. Die endgültige Konzeption wurde nach etwa ein Dutzend Varianten im frühen Herbst 1909 fertig gestellt. Auch die österreichisch-ungarischen Dreadnoughts wurden mit 4 Drillingtürmen versehen.

Die besondere, dualistische staatliche Grundordnung der Österreich-Ungarischen Monarchie führte in der Finanzierung zu Problemen. Infolge der ungarländischen politischen Krise konnten die Delegationen, die über das Budget der Kriegsmarine abstimmen sollten, 1909–1910 nicht zusammentreten, sodass auch über den notwendigen Kredit nicht abgestimmt werden konnte. Die Kriegsmarine konnte die Kosten des Programms nämlich nur mit Hilfe eines Kredites finanzieren. Um den Kredit zu billigen, musste mit der ungarischen Regierung eine gesonderte Vereinbarung geschlossen werden, in der eines der Kriegsschiffe der ungarischen Werft Danubius versprochen wurde. Nach dieser Vereinbarung stimmten Anfang 1911 beide Delegationen für den Kredit in Höhe von 312 Millionen Kronen. Die Kriegsmarine jedoch gab bereits ein Jahr vor der Abstimmung über den Kredit in einem geheimen Vertrag bei der Stabilimento Tecnico Triestino den Bau zweier Schiffe in Auftrag, damit der Bau der Schiffe möglichst rasch beginnen konnte.

Der Bau der ersten beiden Schiffe (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF) begann 1910, die der beiden anderen (PRINZ EUGEN, SZENT ISTVÁN) im Jahre 1912. Als erstes Schiff trat im Oktober 1912 die VIRIBUS UNITIS ihren Dienst an, als letztes die in einer ungarischen Werft erbaute SZENT ISTVÁN im November 1915. Die Konstruktion der Schiffe war aber keine besonders gut gewählt: vor allem, weil sie im Vergleich zu ihrer Wasserverdrängung von 20 000 Tonnen mit den 12 Stück 30,5 cm-Geschützen eine zu schwere Rüstung hatten.

Михай Крамли

РОЖДЕНИЕ КЛАССА TEGETTHOFF

Австро-венгерская программа по строительству дредноутов

Резюме

Английский DREADNOUGHT, построенный в 1903 году, открывает новую эпоху в истории боевых кораблей. С появлением боевого корабля нового типа становятся устаревшими построенные ранее боевые суда. Это событие открыло новую эру в истории навализма и все более обостряющейся конкуренции по строительству флотов – эпоху дредноутов. В последние годы обладание дредноутами стало важным атрибутом великих держав. В это время волна навализма докатилась до Австро-Венгерской Monархии, которая прежде всего была сухопутной державой. Об этом свидетельствует тот факт, что бюджет военно-морского флота в период 1904–1914 годов возрос приблизительно в пять раз, в то время как доля военно-морского флота в вооруженных силах в бюджете обороны государства увеличилась с 7 % до 25 %. После появления на сцене дредноутов Австро-Венгерская Monархия в целях поддержания статуса великой державы, а также для сбалансирования дредноутной программы своего главного соперника Италии была вынуждена наладить строительство дредноутов.

Хотя суда Класса *TEGETTHOFF* были первыми и одновременно последними дредноутами Монархии, первые австро-венгерские планы по строительству дредноутов возникли гораздо раньше. Первые вести о новом боевом судне поступили летом 1905 года к королевско-кайзеровскому боевому флоту. Уже как раз проектировали первое новое боевое судно. Под влиянием этих известий многие руководители флота, в том числе ведущий конструктор Зигфрид Поппер поставил вопрос о том, что новые суда следует строить по новым принципам. Однако руководство военно-морского флота в это время отказалось от этих принципов, и новые военные суда (Класса *RADETZKY*, 14 500 т) строились с оснащением тяжелой артиллерией (4 x 30,5 см, 8 x 24 см).

Несмотря на вышесказанное, руководство военно-морского флота отчетливо сознавало, что в будущем необходимо строить дредноуты. Для создания почвы для строительства дредноутов политическая и пропагандистская подготовка началась летом 1906 года. Подготовка к проектированию началась в мае 1908 года, первые проекты были составлены уже к марту 1909 года. Согласно различным проектам вооружение военных судов должны были составлять 8–12 пушек калибра 30,5 см. В ходе проектирования становились известными все больше деталей из программы итальянского соперника, что значительно повлияло на австро-венгерские планы. Выяснилось, что итальянские дредноуты были оснащены 12 орудиями калибра 30,5 см, размещенными в тройных башнях-бойницах. После доброй дюжины вариантов окончательная концепция была создана к ранней осени 1909 года. Австро-венгерские дредноуты были оснащены 4 (четырьмя) тройными башнями-бойницами.

Специфическая, дуалистическая структура Австро-Венгерской Монархии привела к возникновению проблем в финансировании строительства. Вследствие венгерского политического кризиса в 1909–1910 году не были сформированы делегации, которые проголосовали бы за бюджет военно-морского флота, таким образом не состоялось и голосование за необходимые кредиты. Ибо, как известно, бюджет программы по строительству военно-морского флота можно было финансировать только за счет кредитов. В целях получения кредита необходимо было заключить отдельное соглашение с венгерским правительством, согласно чему строительство отдельных военных судов было обещано венгерскому заводу Данубиус. После заключения этого соглашения обе делегации в начале 1911 года проголосовали за кредит в размере 31,2 миллиона кроп. Однако военно-морской флот в целях скорейшего начала строительства военных кораблей за год до голосования кредитов в секретно заключенном соглашении уже сделал заказ на два военных судна у фирмы *Stabilimento Tecnico Triestino*.

Строительство первых двух кораблей (*VIRIBUS UNITIS*, *TEGETTHOFF*) началось в 1910 году, а двух других (*PRINZ EUGEN*, *SZENT ISTVÁN*) в 1912. Первым на вооружение было принято судно *VIRIBUS UNITIS* в октябре 1912 года, самым последним был построен на венгерском заводе дредноут *SZENT ISTVÁN* в ноябре 1915 года. Эти суда не имели слишком удачную конструкцию в первую очередь потому, что по сравнению с их водоизмещением в 20 000 тонн они имели слишком тяжелое вооружение, состоявшее из 12 орудий калибра 30,5 см.