

# BEVEZETÉS

Az osztrák és a benne a birodalom különböző részéről érkezett tengerészek, az 1866.07.20-án megívott Lissa-i tengeri csatában bizonyították, hogy méltó ellenfelei tudnak lenni az olasz haditengerészetnek. A Lissánál győztes flotta fogja majd az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének az alapját képezni. Az ott zászlóshajóként harcoló SMS<sup>3</sup> Erzherzog Ferdinand Max lesz majd a Monarchia első zászlóshajója.

A magyar szakirodalomban igen mostoha helyet foglal el a flotta. Általában felesleges pénzkidobásnak tekintik. Minek ekkora flotta az Adriára. Hajóink gyenge játékszerek a nagy flottákhoz képest. Pedig mind ez nem igaz! Az Osztrák-Magyar Monarchia minden hajója válasz volt egy-egy olasz vagy francia hadihajótípusra. És ezen monarchiabeli hajók, egyenlő ellenfeleik voltak a hasonló hadihajóknak. Mi több, néha azoknál még korszerűbbek is, lásd a 3 ütegsoros lövegtornyok tervezését az SMS Viribus Unitis osztálynál. Tengerálló képességük sem rosszabb, lásd az SMS Szent István és az angol HMS Royal Oak elsüllyedése.

Mikor megvettem az „Adria foglyai” című könyvet, ami a zalai haditengerészekről szól, az eladó döbbenetesen kérdezte, a Monarchiának volt flottája? A hadiflotta tevékenysége mára alig ismert még az érettségizett emberek körében is. Eltűnése mögött talán az állhatott 1945 után, hogy annak egykori flottaparancsnoka, vitéz nagybányai Horthy Miklós altengernagy volt 1920-1944-között Magyarország Főméltóságú Kormányzó Ura. Talán azért nem beszéltek a flottáról, mert avval Horthy tekintélyét akarták rombolni, illetve a haditengerészet emlékeinek felelevenítése Trianon kérdését is napirenden tartotta volna.

Pedig a flotta az Osztrák–Magyar Monarchia nagyhatalmi szerepének szerves részét képezte. Hadihajóink eljutottak Észak-, Közép- és Dél-Amerikába, Kínába, Japánba. Bejárták a Földközi-tengert, az Északi-tengert, a Vörös-tengert, hajóztak az Atlanti- és a Csendes-óceánon és a Japán-tengeren stb. Volt olyan hajónk, amely a Földet is körbehajózta, mint az SMS Novara fregatt.

Ferenc Ferdinánd szerint a haditengerészet a külföld szemében növeli a Monarchia kereskedelmi potenciálját. Szerinte, tengeri hatalom nélkül nincsen világhatalom.<sup>4</sup> A trónörökös a Monarchia flottájának fejlesztése által és a hajók folyamatos levantei cirkálásai révén, igyekezett csökkenteni Nagy-Britannia Földközi-tengeri túlsúlyát és szerette volna elérni, hogy a Török Birodalom szétesése során Ausztria–Magyarország megfelelő súllyal legyen képviselve. Továbbá a flotta feladata volt Olaszország fékén tartása, illetve egy esetleges prevenciós háborúban való részvétele az olaszok ellen, amire már 1903 óta részben készült a Monarchia.

A hadihajózás még az I. világháború kezdetén is egyfajta státusszimbólum. Igen gyakori, hogy a külföldi kikötőkbe behajózó hadihajó kapitányát és gyakran tisztikarát is fogadja az adott állam miniszterelnöke vagy uralkodója. Ma már elképzelhetetlen, hogy egy hajó kapitányát az USA elnöke fogadja, csak azért, mert az kikötött az országában. De a XX. század elején ez még teljesen rendjén való volt. Mivel a tengerésztisztek hatalmas nemzetközi megbecsülésnek örvendtek, érthető, hogy vitéz nagybányai Horthy Miklós altengernagy miért kaphatott nemzetközi elismertséget, minek következtében Magyarország Főméltóságú Kormányzó Urává válhatott. Tengerészeink a diplomácia mellett, útleírásaikkal, amiket újságokban, vagy könyvek formájában jelentettek meg, jelentősen gyarapították az adott térségek megismerési lehetőségét széles tömegek számára.

<sup>3</sup> SMS: Seiner Majestät Schiff, „Őfelsége hajója”. A Német Császári Haditengerészetnél, illetve az Osztrák–Magyar Monarchia tengerészeténél a hajók neve előtt állt ez a rövidítés.

<sup>4</sup> Hannig, Alma: Ferenc Ferdinánd: Életrajz 20 illusztrációval, Saxum Kiadó Kft. 2014, ISBN 978-963-248-237-8

Megjegyzendő, hogy a korabeli sajtó nélkül Horthy nem lett volna Magyarország kormányzója. A magyar lapok szinte attól kezdve, hogy 1915-ben átvette az SMS Novara gyorscirkáló parancsnokságát, sztárolták. Ő lett a flotta legismertebb arca. Ennek köszönhetően vált egyre jobban ikonná a társadalom szemében, ami egyben tengerésztiszt pályáját is felgyorsíthatta. Flottaparancsnoki kinevezésekor jónéhány admirálist előzött meg, de a közvélemény elfogadta, hiszen addigra már a sajtó révén a flotta fényes csillagaként tündökölt. Természeresen, haditettei és az SMS Novara útjai tényleg kiemelték az átlagos tisztek sorából, de tudni kell, hogy például a rombolók legalább akkora terhet cipeltek, mint az SMS Novara cirkáló, de parancsnokaik még sem lettek országosan ismertek. Az osztrák lapok írják az SMS Novara tetteiről, de jóval kevesebbszer emlegetik Horthy-t, mint a magyar lapok.

Hajóink rendre képviselték a Monarchiát a különböző politikai eseményeken és nemzetközi flottatüntetésekben. És itt hangsúlyozni kell, hogy a Monarchiát képviselik. A magyar politikusok ugyanis rendre sérelmezték, hogy a hajók kizárólag osztrák lobogó alatt hajóznak, vezényleti nyelvük a német, még a magyar személyzet esetében is. „Az összes közös intézmény közül pedig éppen a haditengerésztől van a legkevesebb erkölcsi és anyagi hasznunk. A hajóhad közös oka semmiben sem tűnik ki. Osztrák vörös-fehér-vörös lobogó alatt külföldön az osztrák császárságot reprezentálja. Tisztjei németek, legénysége olasz és horvát. A fiumei haditengerészeti akadémiát kivéve, az összes haditengerészeti intézmény osztrák földön van elnevezve; a tisztek, a legénység ott költi el pénzét. A hajóhad fejlesztésére költött milliók is Isztriában maradnak. A hajókat a trieszti Tabilimento Tecnico-ban építik. A hajó felszerelését, berendezését osztrák gyárak szállítják. Az ágyúkat, páncéltornyokat pedig az Arzenál és a cseh Skoda gyártja.”<sup>5</sup>

A magyar politikusok többek között ezért is igyekeztek gátolni a flotta fejlesztését. Így, gyakran cselhez folyamodtak a tengerészeti vezetők. Egy régi, elavult hajó felújítására kértek pénzt, de közben a befolyt összegből egy új hajót építettek. Lásd például a Kaiser Max I. és Kaiser Max II. hajóosztályok esetét, ahol még a hajók nevét sem változtatták meg, de új hajók épültek a régiéik helyett, azok néhány alkatrészének a felhasználásával.<sup>6</sup>

A flottára költött kiadások egyre csak nőttek, ahogy az új és újabb típusok álltak hadrendbe. A következőkben nézzük meg, hogy az új hajóosztályok esetében egy hajó mennyibe is került. A Monarchosztály esetében 9.5 millió, a Habsburg-osztály esetében 17.5 millió. Az Erzherzog-osztály esetében 26.75 millió, a Radetzky-osztály esetében 43.5 millió, míg a Tegetthof-osztály esetében 61 millió (Dreadnought) korona átlagosa. A Tegetthoff osztály után tervezett szuper-dreadnought osztályt már 82.5 millió koronás darabonkénti árral tervezték.<sup>7</sup>

„(Tizenöt új hadihajó.) Négy év előtt az admirális 100 millió koronát akart kérni új hadihajókra tíz évi részletekben. Akkor nagy volt a felháborodás, ennek következtében nem is terjesztették elő ezt a követelést. És íme, most 117 millió koronáról beszél a hír, amit négy év alatt feltűnés nélkül elköltöttek új hajókra, tehát 17 millióval többet, mint amennyit 4 év előtt 10 évi részletre kérni akartak. A 15 hadihajó között a következő arányban oszlik meg ez a horribilis összeg: 1. Habsburg 8840 tonnás erősített partvédő csatahajó. (I.) A hajótest, kazán stb. építési költségei 12.123.810 korona, ágyuk stb. 2.960.000 korona, lövészer 2.019.050 korona. 2. Árpád 8340 tonnás erősített partvédő csatahajó. (II.) A hajótest, kazán stb. 12.756.430 korona, ágyuk 2,865.000 korona, lövészer 2.020.000 korona. 3. Babenberg 8340 tonnás erősített partvédő csatahajó. (III.) A hajótest, kazán stb. 12.950.000 korona, ágyuk 3.100.000 kor, lövészer 2.230.000 korona. 4. Az A-val jelzett 10.600 tonnás csatahajó. A hajótest, kazánok stb. 17.400.000 korona. 5. A B-vel jelzett 10.600 tonnás csatahajó. A hajótest, kazánok stb. 17.400.000 korona. 6. A G-vel jelzett 10.6000 tonnás csatahajó (költségeit az idén terjesztik a delegáció elé). A hajótest, kazán stb. 17.400.000 korona. 7. Az É. cirkáló koshajó (7000 tonna) hajótest stb. 11.785.050 korona, ágyuk 2.200.000 korona. 8. A Szigetvár cirkáló torpedóhajó (2800 tonna), hajótest stb. 3.478.000 korona, ágyuk 450.000 korona, lövészer 640.000 korona. 9–15. Két dunai monitor és öt őrzőtorony építési költségei 3.400.000 korona. És ez az összeg még nem foglalja

<sup>5</sup> Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-08 / 337. szám

<sup>6</sup> Wiener Allgemeine Zeitung, November 1883-11-30

<sup>7</sup> Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-31 / 127. szám

magában a 4–5. számú hajók lövészeteinek költségeit, ami szintén felemésztett vagy 23 milliót. Ez a suba alatti politika valószínűleg nagy vihart fog provokálni az ideai delegációban.”<sup>8</sup>

A flottaépítés is felgyorsult. 1863-hoz képest a flottaépítés teljesítménye a tizenötszörösére nőtt meg. Ezt azonban a magyar sajtó igen negatívan kommentálta. „Nem is csodálkozunk ezeken az adatokon, hiszen az utóbbi 50 év alatt éppen a hadügyi terhek és minduntalan növekedő tengerészeti beruházások következtében a megélhetés nehezebb, a nyomor elviselhetetlenebb lett — ugyanily arányban.”<sup>9</sup> Az osztrák lapok viszont éltetik a flottafejlesztéseket.

A Monarchia tengerészei harcoltak Kínában a Bokszerláadás során 1899–1901 között. Az I. világháborúban egy cirkálónk (SMS Kaiserin Elisabeth) harcolt a japánok ellen, noha Japán csak a Német Császárságnak üzent hadat, az Osztrák–Magyar Monarchiának nem. Igaz viszont, hogy Ferenc József császár és király, ragaszkodva a szövetségi hűséghez, és végül engedélyezte a magyar cirkáló harcbevételét.

A hajóutak igen sokba kerültek a költségvetésnek. Például az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló közép-amerikai útja, amely érintette Santiago de Cubát 74.450 forintnyi (37.225 korona) túlkiadást okozott. A krétai háború címén is szerepel a költségvetésben egy 160.940 forintnyi (80.470 korona) kiadási tétel. Megokolásában a többi közt azt olvassuk, hogy a Leopard hadihajó cirkálást tett a levantei vizek déli részében, hogy ott meglöbögtesse a cs. és kir. zászlót.<sup>10</sup>

A Birodalom flottája minden olyan hadműveletre képes volt, amire a nagy haditengerészeteket kiképezték. Így képes volt partraszálló manőverekre, – ezt a képességet 1908-ban éles helyzetben be is vetették – vegyes flottamanőverekre, repülőgépes tűzvezetésre, vízi repülőgépek hajófedélzeti szállítására stb. A flotta egyetlen gyengesége a létszámhiány volt. Ezért, egyszerre a teljes flotta nem volt bevethető állapotban igen gyakran.

Az Osztrák–Magyar Monarchia flottáját gyakran lekezelően emlegették, mondván csak az Adria vizeire tervezték azt, és így a nagy tengereken nem állta volna meg a helyét. Pedig a Monarchia hajói kiválóan megállták helyüket a világ szinte összes tengerén és óceánján. Talán a Fekete és a Kaszpi-tenger az, aminek vizeit nem kereste fel a flotta a fennállása során. Szinte mindig jelen voltak a Földközi-tengeren. A Monarchia flottája semmivel sem volt rosszabb tengerállóság és fegyverzet terén a francia és az olasz flottánál. Hozzájuk képest a hátrányát az okozta, hogy jóval kevesebb pénz fordítottak rá, mint riválisaira, illetve, hogy állandó létszámhiánnyal küzdött.

A Monarchia jelentős és jól felszerelt flottával rendelkezett, ennek ellenére a birodalom hajóinak története alig ismert. Ennek talán legfőbb oka, hogy Trianon után flottánk idegen kézbe került. Így leginkább a Monarchia képviselői számára készült összefoglalókhöz lehet hozzájutni, de ezek messze vannak egy hajónapló pontosságától.

Alig volt olyan időszaka az évnak az I. világháború előtt, hogy a Monarchia flottája békésen szunyadt volna a kikötőkben. A hajók járták a tengereket és számos hadgyakorlaton vettek részt, illetve képviselték államukat a távoli vidékeken, védelmet adva Ausztria–Magyarország ott élő állampolgárainak.

A nagy páncélosok a Földközi-tenger medencéjét járták, vagy kimerészkedtek az Északi-tengerre, míg a cirkálók igen gyakran voltak a távol-keleti vizeken, Kínában, Japánban, vagy Ausztráliában, esetleg Amerikában. A hajók között egyfajta munkamegosztás alakult ki. De a tengereket járták a fregattok, korvettek, sloopok, ágyú és torpedónaszádok. Tengerészeink többször oltottak tüzet Thesszalonikében, vagy Tokióban. Bajba jutott kereskedelmi hajóknak segítettek a világtengereken.

---

<sup>8</sup> Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám

<sup>9</sup> Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-05 / 236. szám

<sup>10</sup> Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-12-03 / 335. szám

Ausztria–Magyarország számára, bármilyen ellenkező jelek is léteznek, a flotta státuszszimbólum volt. Mindig az épp aktuális legerősebb hadihajók, illetve új cirkálók első útja a mediterránumba vezetett, hogy megmutassák magukat és a K. und K. tengeri erejét.

A Monarchia flottája a földkerekség 6–8. legerősebb haditengerészetét alkotta. Volt, hogy korát megelőzte, de sajnos a kiegyezés után a politikai és gazdasági érdekeknek esett áldozatul. Így, egy idő után korszerűségben csak a többi flotta után futott, és folyton csak a hátrányok kiegyenlítésére törekedett. Ezt a hátrányt még így is sikerült leküzdenie az I. világháború kezdetéig, legalább az Adria vizein.

Az eddigi munkák leginkább az I. világháború időszakára és az ottani hadműveletekre korlátozódnak, illetve rövid műszaki leírások.

Néhány szerző és munkájuk:

Bak József, Csonkaréti Károly stb.: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó 1984,

Bak József, Bak Ferenc: Hadihajó II. típuskönyv, Zrínyi Kiadó,

Földi Pál munkái,

Balogh Tamás és Csepregi Oszkár Szent István csatahajóról írt kötete,

Győri Lajos: A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban 1935,

Verpedi András kutatásai,

Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918, Budapest, Kossuth Kiadó,

Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete az első világháborúban,

Erwin F. Lieche írásai,

Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban,

Krámeli Mihály munkái stb.

Néhány hajó történetét elkészítették angolul, de ezekben is akad tévedés.

Tehát nem teljesen sötét folt a flotta története, de még sok a hiányosság. Az interneten is kevés egy-egy hajóról az értékelhető adat. Igen furcsa, hogy az Osztrák–Magyar flotta hajóiról orosz nyelvű honlapokon többet lehet szinte olvasni, mint a magyar és német nyelvűkön, de még az angol honlapok is pontosabbak a magyar elérhetőségeknél.

Az első világháborúnál is szinte csak az szerepel, hogy a Zenta, Wien és a Szent István elsüllyedt, no meg a Cattarói matrózlázadás, illetve az Otrantói csata, valamint Ancona ágyúzása. Pedig, az Antant az Adrián-sokkal többet vesztett, mint a Monarchia, hajószámában. Ez pedig azt jelenti, hogy az Antant a Monarchia flottáját nem tudta ténylegesen legyőzni. Olasz hadihajók nem tudták tűzüikkel az Isonzó–Doberdó-i csatákat segíteni, míg a Monarchia hajói igen. Az olaszok a Monarchia partjainál nem tudtak partra szállni, és az Adria partjainál a Lovcsen-hegyi francia partraszállást leszámítva, ellenség nem tudott átjutni. A Lovcsent pedig a flotta bevetésével foglalták el a Monarchia katonái és üzték onnét el a franciákat.

Az olaszoknál mindenki ismeri Luigi Rizzo nevét, mivel ő süllyesztette el az SMS Wien (5672 t) és az SMS Szent István (21 343 t) csatahajókat. Magyarországon viszont teljesen ismeretlen Luigi Fiedler (alias Leo Fallt) neve, noha az általa vezetett szárazföldi kommandó süllyesztette el 1915. szeptember 27-én a 13.400 tonnás „**Benedetto Brin**“ olasz csatahajót és 1916.08.02-án a 22.000 tonnás olasz **Leonardo da Vinci** dreadnoughtot. Közben, Velencében **robbantással lángba borított egy olasz cirkálót**, de az nem süllyedt el. Ezt a cirkálót nem tudtam mindezidáig azonosítani. Az olasz tengeralttjáró bázis elleni támadását a kommandónak az olaszok meghiúsították. Röviden, Luigi Fiedler és emberei igen sok fejtörést okoztak ellenfelünknek.

Én most megpróbálom az általam elérhető források segítségével a Monarchia páncélos és cirkáló hadihajóinak a történetét részletesebben feldolgozni. És itt meg kell állni egy gondolat erejéig, mert a páncélosok megnevezés magyarázatra szorul. Ez esetben nem minden páncélzattal ellátott hajót foglal magában a kifejezés, hanem a flotta legfőbb ütőerejét képező hadihajókat jelöli, amiket tévesen a

közgondolkodás csatahajóknak nevez. Ezek páncélos fregattok, toronyhajók, pre-dreadnought-ok és dreadnought-ok.

A hajók leírásánál többször szerepel, hogy a hadgyakorlat után leszerelték. Ez azt jelenti, hogy kivonják az aktív flottából, és csökkentett legénységgel lényegében tartalékba kerül. Ekkor végzik el a hajókon a kisebb-nagyobb javításokat is. A csökkentett legénységgel való tartalék állományba kerülés legfőbb oka a flotta személyi állományának alacsony volta, miáltal nincsen annyi tiszt és tengerész a flottában, hogy egyszerre minden egységet személyzettel tudjanak ellátni. Háború esetén a személyzet hiányát átvezényelt gyalogos katonákkal kívánták feltölteni.

Munkámhoz leginkább a korabeli sajtót néztem át. Hiányok persze így is bőven maradnak, mivel korán sem biztos, hogy minden korabeli cikkre rálelek, illetve a keresők is folyamatosan bővülnek. Vagy épp a sajtó nem írt az eseményről.

A flotta megítélésénél azért tartom fontosnak mit írtak a korabeli lapok, mert azok tükrözik egyértelműen, hogy a hajóhad felé mekkora érdeklődés fordult, milyen szerepe volt a magyar mindennapokban. Persze, ezek a korabeli cikkek is gyakran tartalmaznak tévedéseket, hibákat egy-egy hadihajó adatai megadása során, de ennek ellenére értékes információkat tartalmaznak. Többször adok meg több cikket egy-egy eseményhez. Ennek oka, hogy a történeteket a sajtó különbözőképpen látta.

Persze, a sajtóban téves hírek is megjelenhettek. Ilyen, hogy az SMS Panther torpedócirkálón 1905-ben majd később Rio de Janeiro-ban 1910-ben kitört lázadásról írtak, aminek összeségében 18 halálos áldozata lett. Valójában a hajón semmilyen lázadás nem volt, noha a német és magyar nyelvű sajtó hónapokig cikkezett róla.

A kutatásom során felhasználok az interneten található anyagokat is. Ezeket igen gyakran megerősítik a korabeli újsághírek, bár többször van időbeli eltérés egy-egy kikötés esetében, illetve néha hiány mutatkozik a sajtó és a net forrása között egy-egy esemény említése terén. Ameddig nincsen sajtóbéli cáfolata a netes forrásnak, addig azt elfogadom.

Úgy tűnik, hogy valaki már foglalkozott a Monarchia hajóival. A neten hol eredeti angol nyelven, hol magyar fordításban, de azonos szerkesztéssel feltűnt egy legalább 180 oldalas munka, több részletben. Ezen anyag részei, időről időre feltűnnek a világhálón, majd eltűnnek onnét. Az anyag hibája, hogy nem tartalmaz hivatkozásokat. Bár soha sem nyílt meg rendesen, például a cirkálók esetében az adatbázis, így sok üres foltot tartalmazott számomra ez az anyag. A foltokat az újságcikkek nagyából le tudták fedni. Az internetes anyagok számomra 2023–2025 között voltak elérhetőek. A kutatás végére pár már elérhetetlenné vált, vagy az anyag új cím alatt került elő a világhálón.

A kutatás során figyelembe kellett vennem a korabeli újságírás furcsaságait. Ilyen ma már elképzelhetetlen furcsaság, hogy gyakran közölnek több napos híreket friss hírként. Teszik ezt úgy, hogy gyakran az adott hír, már korábban megjelent egy másik sajtótermékben, illetve nem írják le a történet valódi dátumát. Az osztrák és a magyar lapokat összehasonlítva, az osztrák lapok sokkal részletesebbek sok esetben, mint magyar társaik. Míg sok esetben a magyar lapok a flotta feleslegességéről, költségességéről cikkeznek, addig az osztrák lapok igen sokszor írnak a flotta fejlesztésének szükségességéről, összehasonlítva például azt az olasz flotta fejlettségével. A lapok írásaiban látszik a Monarchia két felének politikai–gazdasági hozzáállása a flotta fenntartásához. Míg a magyar országgyűlés felesleges kiadásnak véli a haditengerészetet, addig az osztrák parlament azt mindig támogatja. Ennek hátterében a megrendelések eloszlása is áll, mivel az osztrák és cseh ipar sokkal több megrendelést kap a flottától, mint a magyar, de a flotta költségét Ausztria–Magyarország azonos részben állja.

Az anyag feldolgozása során, volt olyan hadihajó, amihez több mint 200 újságcikk is tartozott az ismétlések nélkül, míg volt, amihez csak pár 10 cikket tudtam fellelni.

Katonai szemmel nézve, a lövegek űrméretét mm-ben kellene megadnom. De a korabeli források cm-ben adják azt meg és csak ritkán lehet pontosítani mm-ben. Ahol van erre mód, megadom a lövegek űrméretét úgy is. Erre tipikus példa a 7 cm-es hajóágyú, ami valójában csak 66 mm-es. Mivel sok anyaghoz nem magyar nyelven jutottam hozzá, a katonai szakkifejezéseknél lehetnek fordítási hibák, amiért előre is elnézést kérek. Ilyen eltérés például a géppuska, gyorstüzelő löveg, vagy szóró löveg esetén fordulhat elő.

Minden hajónál igyekszem a hajó parancsnokait is megadni, de sajnos ez irányú általam elérhető forrásaim igen hiányosak. Ezért a parancsnokok listája ugyancsak hiányos. Ugyanígy próbálok megadni azon admirálisok neveit is, akik lobogóját hordozták a hajók.

Talán hajótörténeteim elérik a céljukat és felhívják a figyelmet a Monarchia haditengerészetének tényleges jelentőségére. Például, hogy a hajók parancsnokai között szép számmal tűnnek fel magyarok, akik később a különböző tengerügyi rangokat is elérik.

A flotta oroszlánkörmeit az 1864.05.09-i helgolandi és az 1866.07.20-i lissai csatában villantotta meg. Bár ekkor még nincsen Osztrák–Magyar Monarchia, a flotta hajóin szép számmal harcoltak már ekkor is magyarok. És az akkor győztes hadihajók adták később a Monarchia flottájának magját.

Nem véletlen, hogy a lissai diadal a Monarchia fennállása alatt mindig a flotta diadalnapja volt, és az ott győztes rohamot végrehajtó Erzherzog Ferdinand Max vértés koshajót még Ferenc Ferdinánd főherceg is múzeummá akarta átépíteni. És talán így érthető, hogy mikor ezt a hajót az olaszok az I. világháború után megszerezték, azonnal szétbontották.

A lissai tengeri csata egészen a Horthy korszak végéig mérföldkőnek számít a magyar köztudatban és 1918-ig az osztrák köztudatban is. Ezért számos német és magyar nyelvű cikk jelent meg róla az évtizedek során.

Sokan beszélnek az I. világháború során a flotta felesleges voltáról. Pedig a flotta maradéktalanul teljesítette feladatát. Ugyan nem vett részt a Földközi-tengeri harcokban, kivéve pár tengeralattjárót, de ennek legfőbb oka az Adria „öböl” jellege. Flottánk a Földközi-tengertől igen messze állomásozott, és a Földközi-tenger partvidékén nem rendelkezett használható kikötővel. Így, nem voltak adottak a nagy hajók bevetésének a feltételei a térségben. A feltételek hiányát jól mutatja a német SMS Geoben csatacirkáló és az SMS Breslau cirkáló sorsa. Ezen hajók eljutottak ugyan Törökországba a háború elején, de utána már nem tudtak kihajózni a török vizekről. Ennek tudatában nem maradt más feladata a flottának, mint a Monarchia tengerpartjának megvédése. Ennek pedig maradéktalanul eleget tett. Ellenséges hadak nem tudtak partra szállni a Monarchia partszakaszain. Magának a flottának a pusztas jelenléte elég volt az elrettentéshez.

Egy-egy hajó történetét megírni a korabeli forrásokból két héttől hat hónapig is tarthat. Gyakran kell ellenőrizni a helyneveket, mivel azokat régen másképp írták. Kapok egy helynevet és beírom a Google keresőbe, és az kidobja egy Csendes-óceáni sziget városaként. Aztán kiderül, hogy egy görög sziget elírt neve valójában. Máskor egy Krím-félszigeti kikötőt kapok a keresőben, ahová ráadásul sok magyar hajó járt. Azután kiderül, hogy a Cattaró-i öböl egy részéről szól a cikk.

Máskor nem adnak megoldást a magyar források, de például az orosz forrás feloldja a kérdéseket. Tehát, egy-egy hajó történetének még csak a hozzávetőleges feldolgozása is sok időt vesz igénybe.

Sok esetben az újságok elírják a hajók nevét. Máskor pedig rosszul határozzák meg a típusát. De ha jó is egy típusjelölés, lehet, hogy különböző helyesírással írják. Még az egyes hajók neveit is gyakran hibásan írják le. Gyakori, hogy a hajó nevét magyarra fordítva írják a lapok.

A lapokbéli összevisszaságra legyen itt egy példa. Az SMS Lissa kazamata hajó esetén a következő keresőszavakra kaptam találatot a hajó nevéhez kötve: kazamata hajó, casamata hajó, kazamatahajó, casamatahajó, Kasemattschiffes, páncélos, pánczélós, gepanzert, vértés hajó, csatahajó, kos hajó, vaskalapos, fregatt, fregát, fregatte, Panzerfregatte, Casemattschiffes.

További probléma a korabeli sajtóval, hogy viszonylag szabadon kezelik a dátumokat. A ma megérkezett a hajó, az lehet az aznapi dátum, de akár 1-2 nappal korábbi dátum is a valóságban.

Ezen hajótörténetek másoknak kiinduló pontul szolgálhatnak. Például azoknak, akiknek van ideje végignézni a bécsi levéltárak anyagait. A szöveg helyesírása kaotikus. Ennek oka, hogy a korszakban még nem rögzültek a helyesírási szabályok, én pedig nem írtam át a források legtöbbszörjét a mostani szabályok szerint. Tipikus példa Pola és Póla esete, de gyakori a földrajzi nevek különös írásmódja is.

Jelen munkám nem tudja átfogni a flotta összes egységét, így leginkább a nagyobb hajókra összpontosít. Így a kazamata hajókra, toronypáncélosokra, pre-dreadnought-okra, dreadnought-okra és a cirkálókra korlátozom ezt a kutatást. A kisebb hajókat, mint a rombolókat, naszádokat és a fa hajókat, valamint a segédhajókat egy másik munkámban próbálom majd bemutatni, a teljesség igénye nélkül.

Minden hajóról – páncélos és cirkáló – készült egy önállóan is használható hajótörténet. Testvérhajók esetében gyakran a teljes történet és műszaki háttér szét van osztva az egyes hajóknál, így a teljes képet a testvérhajók összességének elolvasása után lehet látni. Mivel minden hajótörténet egyben önálló rész, így ismétlődések előfordulnak a testvérhajók történeteiben, mivel ezeket gyakorta együtt alkalmazták a különböző kihajózások során. Ezért kérem a tisztelt olvasót arra, hogy nézze el az ismétlődéseket.

Jelen munkám tiszteletadás azon bátor emberek előtt, akik a Monarchia lobogója alatt kihajóztak a világtengerekre és ott kitűnően helyt álltak. Elismerés bátorságukért, mikor a nyitott hajófedélzeten harcoltak és akár egy közeli találat által keltett hullámverés is a tengerbe sodorhatta őket, amire sajnos volt is példa csata közben. Tisztelgés a magyar, horvát, cseh, osztrák, szlovén és olasz tengerészek előtt. Tiszteletadás azok előtt, akik áldozatos munkájukkal fejlesztették, fenntartották, illetve vezették Ausztria–Magyarország haditengerészetét.

A tengerésztiszti rendfokozatok és az annak megfelelő gyalogsági rendfokozatok:<sup>11</sup>

	<i>Tengerésztiszti rendfokozatok</i>	<i>Gyalogsági rendfokozatok</i>
<i>Tengernagyok</i>	Tengernagy	Gyalogsági tábornok
	Altengernagy	Altábornagy
	Ellentengernagy	Vezérőrnagy
<i>Törzstisztek</i>	Sorhajókapitány	Ezredes
	Fregattkapitány	Alezredes
	Korvettkapitány	Őrnagy
<i>Főtisztek</i>	Sorhajóhadnagy	Százados
	Fregatthadnagy	Főhadnagy
	Korvetthadnagy (csak tartalékos tiszt lehetett)	Hadnagy
<i>Zászlósok</i>	Tengerésszászlós	Zászlós
	Tengeréskadét	Hadapród
	Tengerészjelölt	–

A cs. és kir. Haditengerészet lelkészi, bírói, orvosi és tisztviselői karához tartozó tisztjeinek a rendfokozati megnevezései eltértek a fentiektől. Ezek közül most csupán azoknak a pontos megnevezését közöljük, melyek viselői közül egy, vagy több személy – tehát egy hajóorvos, négy gépzemvezető és egy tengerészbiztos – az ütközet időpontjában a ZENTA fedélzetén tartózkodott.

<sup>11</sup> Az alábbi táblázatok forrása: Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án

A tengerészorvosi és az annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

<i>Tengerészorvosi rendfokozatok</i>	<i>Tengerésztiszti rendfokozatok</i>
Tengerész vezértörzsorvos	Ellentengernagy
I. osztályú tengerész főtorzsorvos	Sorhajókapitány
II. osztályú tengerész főtorzsorvos	Fregattkapitány
Tengerész törzsorvos	Korvettkapitány
Sorhajóorvos	Sorhajóhadnagy
Fregattorvos	Fregatthadnagy

A gépüzemvezetői és annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

<i>Gépüzemvezetői rendfokozatok</i>	<i>Tengerésztiszti rendfokozatok</i>
Ezredes gépüzemvezető	Sorhajókapitány
I. osztályú főgépüzemvezető	Fregattkapitány
II. osztályú főgépüzemvezető	Korvettkapitány
I. osztályú gépüzemvezető	Sorhajóhadnagy
II. osztályú gépüzemvezető	Fregatthadnagy

A tengerészbiztosi és az annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

<i>Tengerészbiztosi rendfokozatok</i>	<i>Tengerésztiszti rendfokozatok</i>
Tengerész vezérbiztos	Ellentengernagy
I. osztályú tengerész főbiztos	Sorhajókapitány
II. osztályú tengerész főbiztos	Fregattkapitány
III. osztályú tengerész főbiztos	Korvettkapitány
I. osztályú tengerészbiztos	Sorhajóhadnagy
II. osztályú tengerészbiztos	Fregatthadnagy

A hajó legénysége A cs. és kir. Haditengerészetnél – hasonlóan a tisztek beosztásához – a legénység, illetve az egész hajó számára megszervezték az úgynevezett szolgálati ágak rendszerét. A tengerészeket ennek megfelelően, egy-egy konkrét szolgálatba osztották be. Ezek a szolgálati ágak a következők voltak: Fedélzeti szolgálat (Deckdienst), tüzérszolgálat (Artilleriedienst), torpedószolgálat (Torpedodienst), aknaszolgálat (Minendienst), távirás szolgálat (Telegraphendienst), kormányozószolgálat (Steuerdienst), fegyverszolgálat (Waffendienst), gépészsolgálat (Maschinendienst), elektroszolgálat (Elektrodienst), élelmezési szolgálat (Proviantdienst), konyhaszolgálat (Küchendienst), egészségügyi szolgálat (Sanitätsdienst), zeneszolgálat (Musikdienst) és karbantartó szolgálat (Militärarbeiterdienst).

Fedélzeti szolgálat, tüzérszolgálat, torpedószolgálat, aknaszolgálat, távirás szolgálat, kormányozószolgálat, fegyverszolgálat, gépészsolgálat, elektroszolgálat, élelmezési szolgálat, konyhaszolgálat, egészségügyi, zeneszolgálat és karbantartó szolgálat rendfokozatok és az annak megfelelő gyalogsági rendfokozatok:

	<i>Rendfokozatok megnevezése</i>	<i>Gyalogsági rendfokozat</i>
<i>Törzsaltisztek</i>	Főtörzshajómester	Főtörzsőrmester
	Törzshajómester	Törzsőrmester

	<i>Rendfokozatok megnevezése</i>	<i>Gyalogsági rendfokozat</i>
<i>Felsőbb rangú altiszt</i>	Hajómester	Őrmester
<i>Alsóbb rangú altisztek</i>	Hajómestersegéd	Szakaszvezető és őrmester közötti rendfokozat
	Negyedmester	Szakaszvezető
	Árbocos	Tizedes
<i>Legénység</i>	I. osztályú matróz	Őrvezető
	II–IV. osztályú matróz	Honvéd

	<i>Rendfokozat megnevezése</i>	<i>Gyalogsági rendfokozat</i>
<i>Törzsaltisztek</i>	Főtörzsgépgondozó/ főtörzs-elektrogondozó	Törzsőrmester fölötti rendfokozat
	Törzsgépgondozó/ törzs-elektrogondozó	Törzsőrmester
<i>Felsőbb rangú altisztek</i>	Gépgondozó/elektrogondozó	Őrmester
<i>Alsóbb rangú altisztek</i>	Gépészsegéd/elektrosegéd	Szakaszvezető és őrmester közötti rendfokozat
	Gépész negyedmester/elektro negyedmester	Szakaszvezető
	Gépész árbocos vagy főfűtő/elektro árbocos	Tizedes

	<i>Rendfokozat megnevezése</i>	<i>Gyalogsági rendfokozat</i>
<i>Legénység</i>	I. osztályú gépész, matróz vagy fűtő/ I. osztályú elektro matróz	Őrvezető
	II. osztályú gépész, matróz vagy fűtő/ II. osztályú elektro matróz	Honvéd

A hajók méretezésénél fontos megjelölés:

Hajó teljes hossza: LOA vagy oa.

Hajó vízvonal hossza LWL vagy wl.

Hajó hossza az egyenesek között pp.



*Balra Haditengerészeti lobogó (1867-1918),<sup>12</sup> középen az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének címere<sup>13</sup> és jobbra Kereskedelmi tengerészeti lobogó (1867-1918)<sup>14</sup>*

Jelen tanulmányom közel 20%-át teszik ki internetes szócikkek. A források maradék 80%-át újságcikkek és szakkönyvek adják. Ez körülbelül 5000 hivatkozott újságcikket és részben szakkönyvet jelent. Természetesen a hivatkozott cikkeknél jóval többet kellett átnézni. Ezek jórészt duplikát információt hordoztak, vagy olyan adatokat tartalmaztak, amelyek a tanulmány szempontjából érdektelenek voltak. Ezekkel együtt közel 8000 újságcikk került átnézésre.

Több cikk, többször is szerepelhet az anyagban, viszont nincsenek számozva azok a cikkek, amelyek egy-egy hivatkozásnál többes hivatkozásként jelennek meg. Így a hivatkozott 5000-es szám helytálló.

### **A tanulmány a következő 48 hajó történetét dolgozza fel:**

#### **SMS Drache osztály**

1. SMS Drache 1861-1883
2. SMS Salamander 1861-1883 (1896)

#### **SMS Kaiser Max osztály**

3. SMS Kaiser Max 1862-1873
4. SMS Don Juan d’Austria 1862-1873
5. SMS Prinz Eugen 1862-1873

#### **Erzherzog Ferdinand Max osztály**

6. SMS Erzherzog Ferdinand Max 1865 koshajó
7. SMS Habsburg koshajó 1865-1898 (1900)
8. SMS Kaiser (1855-1918) vitorlás sorhajó, csavargőzös majd páncélos kazamata hajó, utóbb Bellona a neve
9. Lissa kazamatahajó 1869
10. Erzherzog Albrecht kazamatahajó 1872-1950
11. Custoza kazamatahajó 1872
12. Don Juan kazamatahajó (II.) 1873, 1877
13. Kaiser Max kazamatahajó (II.) 1873, 1877
14. Prinz Eugen (II.) kazamatahajó 1873, 1877 (utóbb Vulcan)
15. Tegetthoff kazamatahajó 1878
16. Kronprinz Erzherzog Rudolf toronyhajó 1887
17. Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó 1887

#### **Ötödik csatahajóosztály**

18. SMS Wien partvédő páncélos 1895
19. SMS Budapest partvédő páncélos 1896
20. SMS Monarch partvédő páncélos 1895

<sup>12</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar\\_Monarchia](https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar_Monarchia)

<sup>13</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Coat\\_of\\_arms\\_of\\_the\\_Austro-Hungarian\\_Navy.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Coat_of_arms_of_the_Austro-Hungarian_Navy.jpg)

<sup>14</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar\\_Monarchia](https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar_Monarchia)

#### **Negyedik csatahajóosztály**

21. SMS Habsburg (II.) 1900
22. SMS Árpád 1901
23. SMS Babenberg 1902

#### **Harmadik csatahajóosztály**

24. SMS Erzherzog Karl 1903
25. SMS Erzherzog Friedrich 1904
26. SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) 1905

#### **Második csatahajóosztály**

27. SMS Radetzky 1909
28. SMS Zrínyi (II.) 1910
29. SMS Erzherzog Franz Ferdinand 1908

#### **Első csatahajóosztály**

30. SMS Tegetthoff (II.) 1912
31. SMS Viribus Unitis 1911
32. SMS Prinz Eugen (III.) 1912
33. SMS Szent István 1914

#### **Cirkálók**

34. Leopard cirkáló 1885
35. Panther cirkáló 1885
36. Tiger cirkáló (Lacroma) 1887
37. Kaiser Franz Joseph I. cirkáló 1889
38. SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló 1890
39. Kaiserin und Königen Maria Theresia cirkáló 1893
40. Zenta cirkáló 1897-1914
41. Kaiser Karl VI. cirkáló 1898
42. Aspern cirkáló 1899
43. Szigetvár cirkáló 1900
44. St. George cirkáló 1903
45. SMS Admiral Spaun cirkáló 1909
46. SMS Helgoland cirkáló 1912
47. SMS Saida cirkáló 1912
48. SMS Novara cirkáló 1913