

MÁSODIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Radetzky 1909

SMS Radetzky (pre-dreadnought)

(Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajója)
(Testvérhajói: SMS Erzherzog Franz Ferdinand és SMS Zrínyi)

Névadója Joseph Wenczel Radetzky cseh gróf, osztrák császári-királyi tábornagy a napóleoni és az itáliai háborúk győztes hadvezére.

Az Angliában építendő új típusú csatahajóról (a Dreadnoughtról) 1905. június 22-én érkeztek az első hírek a tengerészeti osztályhoz. A haditengerészet újabb három, minden addiginál nagyobb csatahajója (Schlachtschiff I, II, III) még éppen tervezési fázisban volt, így a frissen érkezett hírek alapján azonnal hozzáláttak a tervek megváltoztatásához. A hajók tervezője, Siegfried Popper, a haditengerészet vezető hajótervezője és munkatársai több tervvariánst dolgoztak ki. Az eredetileg célul kitűzött 13 000 tonnás vízkiszorítást már a tervezés egy korábbi szakaszában 14 500 tonnára növelték, hogy a legfőbb riválisnak számító Olaszország minden hadihajóját felülmúlják. A Dreadnoughtról érkezett hírek hatására a hajók lehetséges tűzérének több változatát vizsgálták meg: az egyes variáns szerint két ikertoronyban és négy egyes toronyban 8 db 28 cm L/45 ágyút helyeztek volna el, a kettes variáns szerint két ikertoronyban és két egyes toronyban 6 db 30,5 cm L/45 ágyút, a hármas variáns szerint pedig négy ikertoronyban 8 db 28 cm L/45 ágyút. A 19 cm-es ágyúk helyett végül 8 db 24 cm-es L/45 ágyú négy ikertoronyban való elhelyezéséről született döntés. Az így kialakított hajó tipikusan vegyes, nehéz és félnehéz főtüzérségű, úgynevezett pre-dreadnought lett, bár mindhárom hajó a Dreadnought után épült meg.



Siegfried Popper cseh hajótervezőmérnök, a Császári és Királyi Haditengerészet főmérnöke

A készülő új csatahajókkal kapcsolatban Magyarország kifejezte abbéli óhaját, hogy az egyik hajó magyar nevet kapjon, amire az osztrák delegációban heves magyarelles kirohanások hangzottak el, főként horvát képviselők szájából. Ennek ellenére a kérés teljesült. A hajókat végül a következőképp nevezték el: ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADEZKY és ZRÍNYI. A három hajót a fenti sorrendben 1910-ben illetve 1911-ben állították szolgálatba; mindhármát a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino, a Monarchia legnagyobb hajógyára építette. A hajók még dugattyús gőzgéppel épültek. A haditengerészet ügyei iránt élénken érdeklődő Ferenc Ferdinánd azzal is kifejezte a magyarok iránt érzett megvetését, hogy a ZRÍNYI vízrebocsátására nem ment el, pedig az előző két hajóén jelen volt.

Bár ezek a hajók még nem voltak igazi dreadnoughtok, komoly fenyegetést jelentettek Olaszország számára, amely nem tudott hasonló méretű és tűzerejű hajókat szembeállítani velük. Éppen a RADETZKY-osztály hajói voltak azok, amelyek felgyorsították az olasz dreadnought-programot.²⁸⁰⁷

A Radetzky hadihajót Popper Sigfried cs. és kir. tengerészeti hajóépítő mérnök tervei szerint, Pitzinger Ferenc és Pál Vilmos cs. és kir. hajóépítő főmérnökök vezetésével építették.²⁸⁰⁸

A Radetzky-osztály három csatahajója: az Erzherzog Franz Ferdinánd., a Radetzky és Zrinyi hajók részére a Stabilimento Tecnico a kormányművet a Merky Bromovski cégtől, a horgony kezelő berendezést az andritzi gépgyártótól, a hűtőberendezéseket a Breitfeld Danek cégnél, a csónak kezelő berendezést pedig a simmeringi gépgyártótól rendelte meg. Tehát egyetlen magyar gépgyár sem szerepel a hajófelszerelések szállítói között, ami bizonyára nem következett volna be, ha a haditengerészet vezetősége él a megszorítás említett jogával.

A Radetzky-osztály második hajója: a Radetzky részére az egész elektromos berendezést ismét Kőiben prágai cégnél rendelték meg, de oly kikötéssel, hogy ezen a hajón még az elektromos berendezés gőzturbinái is osztrák gyártmányok legyenek, melyeket azután Breitfeld és Danek cég szállított. Noha a magyar gépipar ez esetben a magyar kereskedelemügyi miniszter interveniálását is igénybe vette, részére még ezt a csekély szállítást sem lehetett biztosítani, úgyhogy a gépgyártásunk részesedése ennél a hajónál semmi.²⁸⁰⁹

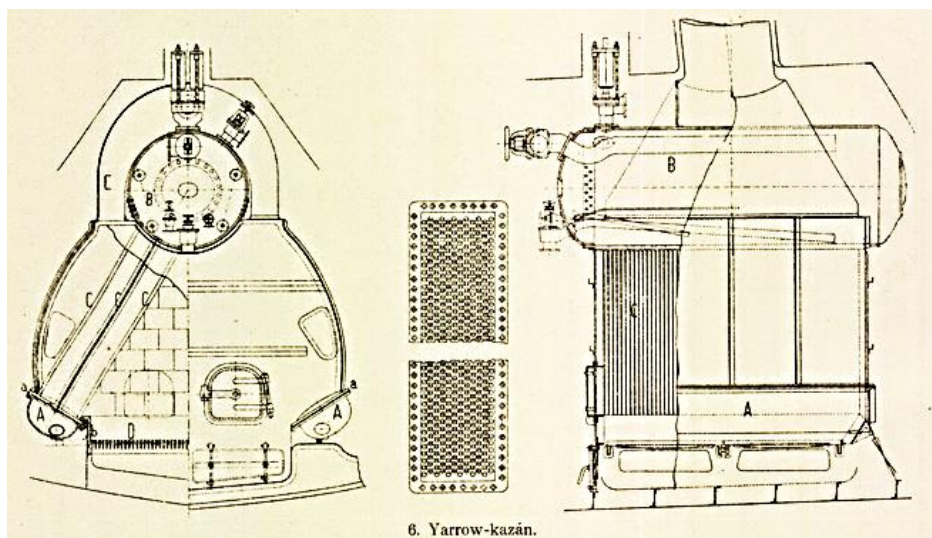
Vízkiürítési: üresen 13 430 t, konstrukciós vízkiürítés 14 508 t, maximális vízkiürítés 15 854.50 t (más adatok szerint 14 741 – 16 099 t)

Méretei: Hossza 131.11 m – 137.45 m -138.79 m (456 ft), szélessége 24.58 m (82 ft), merülése 8.8 m - 8.14 m (26 ft 7 in)

23.7 t többletsúly után merülése 1 cm-re nőtt.

Meghajtása: 12 db széntüzelésű Yarrow tűzcsöves (vázcsöves) kazán, olaj befecskendezéssel, 2 db álló, négyhengeres, háromszoros expanziós gőzgép, 2 db befelé forgó mangánbronz hajócsavar (5.25 m átmérőjűek), 2 db kormánylapát, 1298 t - 1854 t szén és 188 t fűtőolaj, teljesítménye 19 437 - 20 888 LE, 14 700 KW

(A Triesztben épült csatahajók Yarrow kazánjai nem Angliában készültek, csak a licencük volt angol)



A Yarrow kazán két alsó és egy felső gyújtóból áll, melyeket csövek kötnek össze. A csövek belvilága 1” és külső felületük a rozsdásodás ellen cinnel van borítva. Az alsó gyújtók szekrényalakúak, a csövek egy aczélalumba torkolnak s egyszerűen be vannak illesztve s jól behengereltetnek. A felső gyújtó

²⁸⁰⁷ (https://hu.wikibooks.org/wiki/Heraldikai_lexikon/Flotta)

²⁸⁰⁸ (Pesti Napló, 1909. július (60. évfolyam, 154-180. szám) 1909-07-04 / 157. szám)

²⁸⁰⁹ (A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911)8. szám)

hengeres; a gőzgyűjtő, egy a gőztérben elhelyezett csőből áll, mely hosszirányú résekkel bír (Crampton-cső). A régebbi Yarrow-kazánok ejtő csövekkel bírtak; az újabb kazánokon ez elmaradt. A czirkuláció ugyanis ezek nélkül is igen élénk. A belső csövekben, melyeket a láng közvetlenül érint, a víz felfelé áramlik és a köpeny felé eső alacsonyabb temperaturájú csövekben a víz lefelé tart és az alsó gyűjtőbe ömlik. A vízniveau a felső gyűjtő tengelyébe esik. A kazán kettős bádogburkolattal bír, mely azbesttel van bélelve. A rostély a két alsó gyűjtő között foglal helyet. Újabban nagy hajókon tágsöves Yarrow-kazánokat is alkalmaznak. A tüzelés ezeken két oldalról történik s a kazán felébe egy tűzálló válaszfal lö. A csövek a nagy hőségben kissé meghajolnak, úgy, hogy a tűzhelyről nézve, convex alakot mutatnak. Azért az újabb kazánoknál a belső csöveket előre meggörbítik. A tágsöves Yarrow-kazánt a mi tengerészetünk is készülni bevezetni, a most épülő nagy czirkáló (Kreuzer E), valamint a tervbe vett három 10,000 tonna deplacemnttal bíró hadihajók már ilyen kazánokat kapnak. A szűkcsöves hajókazánok alaptípusát a 'Yarrow kazán képezi. A többi e fajta kazán csak az elemek alakjában mutat változatosságot. Legközelebb áll a Yarrow kazánhoz a Blechynden-kazán.²⁸¹⁰

A Császári és Királyi Haditengerészet mindig is gondban volt, amikor a hadihajói meghajtásához szükséges szén készletek beszerzéséről volt szó. 1876-ra készült el az a vasút, amely Polát és Triesztet összekötötte, ezzel lehetővé téve a hazai szén vasúti szállítását. Az Osztrák–Magyar Monarchia rengeteg szenet bányászott, 1913-ban 55 millió tonnát, amivel Európában a harmadik helyen állt Németország és Nagy-Britannia mögött. A hazai termelésű szén minősége azonban nem volt megfelelő – nem égtek elég magas hőfokon, illetve elég tisztán – ahhoz, hogy hadihajók felhasználhassák. Importálni kellett. 1889 és 1897 között a haditengerészet 307 803 tonna szenet vásárolt, s ennek 99%-a Nagy-Britanniából érkezett, további 0,8% Németországból, s mindössze 0,2% volt a hazai beszerzés aránya. Az utóbbit főleg a kikötőkben lévő kisebb egységek – gőzbárkák, tolóhajók – használták. Spaun tengernagy parancsnokságának hét éve alatt a flotta 380 202 tonna szenet vásárolt, 98%-ban Nagy-Britanniából, 1% érkezett az amerikai Pocahontas bányából, és kevesebb mint 1% hazai tárnákból. A kialakult helyzet hátrányaival természetesen a politikai és a haditengerészeti vezetés is tisztában volt, próbálták a külföldi beszerzés arányát csökkenteni. A baráti források közül Németország volt a legfontosabb. 1909-ben a beszerzés 5,9%, 1910-ben 13%, 1911-ben pedig 9,8% érkezett német bányákból. A német szenet azonban háború esetén nem lehetett tengeren szállítani, vasúton pedig hosszadalmas és drága volt Polába juttatni. A világháború alatt pedig – természetesen – a német igények kielégítése volt az első, így a Monarchia szükségleteire csak a fennmaradó mennyiség jutott. Az amerikai Pocahontas bányából érkező szállítmányok 1912-ben az összmennyiség kevesebb mint 4%-ára rúgtak, ám 1913-ban már megközelítették a 12%-ot, háború esetén viszont ez a forrás sem jöhetett szóba. Az import szenekből óránként 9,2-9,8 tonna volt a TEGETHOFF fogyasztása, a hazaiból 12,4 tonna. Haus visszafogott, „széntakarékos” stratégiájának köszönhetően a flotta készletei még a főtengeternagy halálakor (1917 februárja) is megközelítették a 400 000 tonnát. Njegovan alig egy éves parancsnokságának végére (1918. február) viszont ez a mennyiség mindössze 95 000 tonnára csökkent.²⁸¹¹

Sebessége: 20.16 cs (37.1 km/h) (20.6 cs – 20.94 cs max.)
(A „Radetzky” csatahajónk nemrég tért vissza a cattarói öbölből.²⁸¹²)

Hatótávolsága: 7400 km/ 10 cs (19 km/h) (6000 tmf = 11 112 km/ 10 cs (19 km/h)

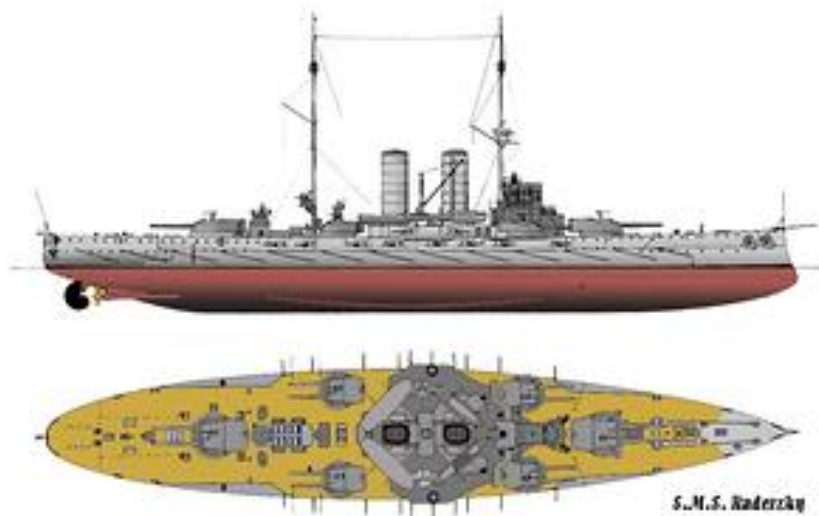
Személyzete: 1907-ben 29 tiszt és 845 tengerész
Tartalék hajórajban 16 tiszt és 479 tengerész
Készletléti állapotban 7 tiszt és 238 tengerész
Egyes számú tartalékban 3 tiszt és 116 tengerész
1910-ben 29 tiszt és 847 fő
1913-ban 30 tiszt és 860 tengerész

Hívójele: BR 60,022

²⁸¹⁰ Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-02-15 / 5. szám

²⁸¹¹ (KAISER FERENC: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban)

²⁸¹² Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915 Éves tartalomjegyzék / Nauticus: A mi „U 12” tengeralattjáró hajónk fényes haditette (3 képpel és 3 rajzzal)



Páncélzata:

Öv (vízvonalon): 100-230 mm (9.1 in)

(Az övpáncél alá teakfa került beépítésre. A teak a **tökéletes faanyag**, mert kombinálja a tölgy keménységét, a cédrus vízállóságával és az akác korhadás-mentességével.)

Orr és tatpáncél 100 mm

Fedélzet: 36-48 mm- 54 mm (1.9 in – 2.1 in)

Rekeszfalak: 150 mm

Vezérlőtorony (parancsnoki torony): 250/120/60/40 mm (9.8 in)

Fő lövegtornyok (30.5 cm): 250/200/150/60 mm (9.8 in)

Közepes lövegtornyok (24 cm): 200/150/125/50 mm (7.9 in)

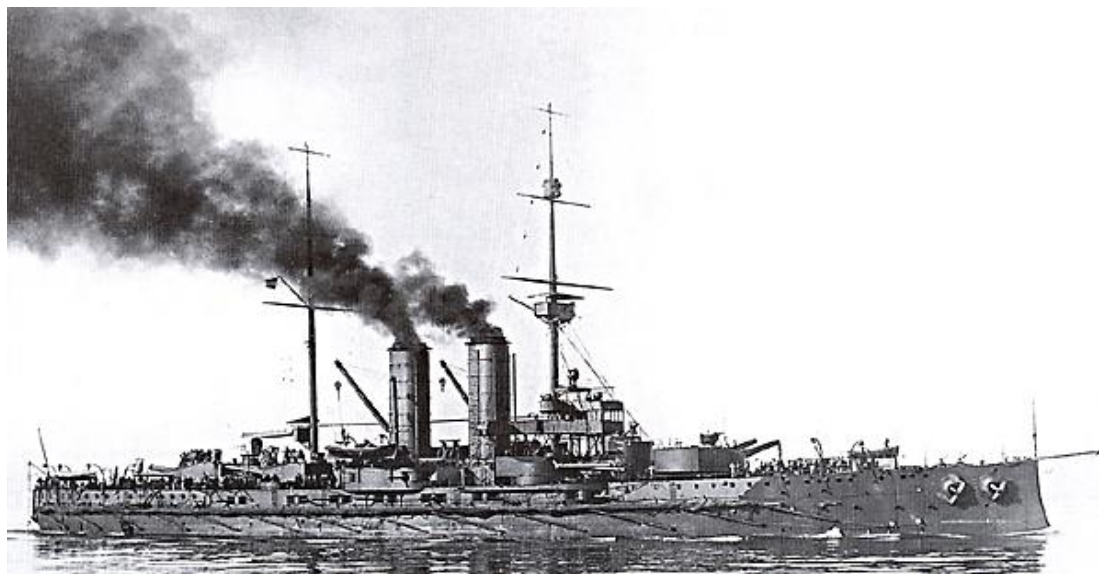
Kazamata ütegek: 120 mm (4.7 in)

Tűzvezető torony: 40/30/10mm

A hajó dupla hajóaljzattal bírt a torpedók és aknák ellen.

(A víz alatti torpedóvédelem igen gyenge. A Tegetthoff osztály vízalatti védelme a Radetzky osztály kicsit javított változata volt. A Tegetthoff osztálynál a torpedók ellen a hajó ún. torpedo bulkhead típusú páncélzatot kapott: a vízvonal és az övvért alatt a hajó külső páncélzata csupán 10 mm-es volt, majd egy levegőt tartalmazó blokk után egy kétrétegű, 25 mm-es második páncélozott válaszfalat is beépítettek. E rendszer helyes elgondolás alapján épült, de a mindössze 1,6 méter széles rendszer a gyakorlatban nem bizonyult elegendőnek, azt egy víz alatti robbanás képes volt jelentős szakaszon feltépni.

A páncélzat össz súlya 3070 t.



Fegyverzete:

4 db (2x2) 30,5 cm (12 in)/L45 Skoda löveg, két ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 150 db páncéltörő lövedék, 150 db gyújtólövedék) Ugyan ezt a típusú löveget építették be a Thegethoff osztály hajóiba is! (A Skoda cég első ekkora űrméretű lövegei.)

(A tornyok tetején lévő megfigyelő kupolák nagyon nagyok voltak és jelentősen gyengítették a páncélszerkezetet. A löporgázok szellőztetés nem sikerült megoldani. Ezért 15 perc folyamatos lövöldözés után lehetetlen volt megmaradni a tornyokban.) (Lövegcső tömege 54.25 t, hossza 1 450 3.7 m, ebből a lövegcső hossza 13 m, lövedék súlya 450 kg, csőemelés -4° - $+20^{\circ}$, torony forgási foka -140° - $+140^{\circ}$. Lőtáv $+20^{\circ}$ -on 22 000 m. Tűzgyorsaság 3 lövés/perc)

A főtüzéség Skoda gyártmányú, béléscsöves rendszerű lövegei 305 mm-es űrméretűek voltak. A cső hossza L/45 mm, 13,725 m; a huzagolt rész; 10.606 m. A csőben 92 db huzag volt, iránya jobbra forduló, huzag menetemelkedése 6,9 mm; a barázdák szélessége 3,5 m. A huzagolás progresszív, a véghuzagolás L/25 hosszú, a cső tömege a zárral együtt 54 300 kg. Gyorstüzelő ékzárás rendszerű volt, fémhüvelyes lőszerrel tüzelt. Tűzgyorsasága 2 lövés/min. Míg a Monarchia a legnagyobb űrméretig is képes volt lőszerhüvelyeket gyártani, az antantállamok ipara csak 15 cm űrméretig alkalmazta ezt a módszert. Nehéztüzéségünk általában az úgynevezett zsáktöltényt használta, amely nem volt olyan biztonságos, mint a hüvelytöltény. A 305 mm lőszer adatai: Páncélgránát tömege: 450 kg, hossza=1036 mm (3,4 űrméret), legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege: 240 kg. Gyújtógránát tömege=450 kg, hossza= 1229 mm (4 űrméret) legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege= 26,7 kg. A sárgaréz töltényhüvely hossza= 1400 mm, tömege üresen 69,3 kg. teljes töltettel 209,6 kg, résztöltettel 138,6 kg, átmérője a talpnál 386 mm, a szájnál 351.1 mm. A lópor az 1897. M csöves lópor melynek tömege a teljes töltetnél 140 kg. mérete 25/660 mm. A résztöltet tömege 69 kg. mérete 21/700 mm. A hüvely falvastagsága 8,3 mm.²⁸¹³

(Kaliber 30.5 cm, az ágyúcső hossza 13'75 méter, az ágyúcső súlya 52'8 tonna, a závarzat súlya 1'6 tonna, a lövedék súlya 450 kg, lóportöbblet súlya 136 kg, a lövedék kezdő sebessége 800 méter, az ikertalp (torony) súlya 450 tonna, -a Tegetthoff 3 csöves tornya 630 t- lőtávolság 18.000 méter. (máshol 20-22 000 m-es lőtáv szerepel)

A lövegtoronynak a hajóban való elhelyezése céljából a hajón egy aknaszerű, nagy méretű szerkezet van, amely a főfedélzetről egészen a hajófenékig leér. Ezen akna falazata a felső három fedélzeten, a vízfölötti részében, páncélozva van és semmiféle áttörés nincs rajta. Csak azon a részén, amely a páncélfedélzet alatt, tehát már a hajó vízszíne alatt van; a falazaton két vízmentesen elzárható ajtó van,

²⁸¹³ (Haditechnika 22. (1988)1988 / 3. szám: HADITECHNIKA-TÖRTÉNET: Az első magyar építésű csatahajó a Szent István)

Lőtábla a 30,5 cm L/45 ágyúhoz							
Lőtáv	Induló- szög	Becsá- pódási szög	Sebes- ség	Energia	Röpidő	Tetőpont	Áttűrő
1	00,27	0,28	763	13 352	1,3	2	620
2	00,56	1,00	724	12 022	2,6	8,5	573
3	1,28	1,38	681	10 637	4,1	20	527
4	2,03	2,24	637	9 306	5,6	39	480
5	2,43	3,11	592	8 038	7,3	66	433
6	3,26	4,23	554	7 039	9,1	102	393
7	4,12	5,36	520	6 202	11	149	260
8	5,03	7,00	489	5 484	13	208	233
9	6,00	8,39	460	4 853	15,2	284	218
10	7,02	10,32	433	4 300	17,5	379	202
11	8,10	12,42	409	3 837	20	495	184
12	9,25	15,09	388	3 453	22,6	636	170
13	10,46	17,50	370	3 140	25,4	804	160
14	12,14	20,46	355	2 890	28,3	1 003	150
15	13,50	23,57	343	2 698	31,5	1 239	143

Legnagyobb elérhető lőtáv: 20 000 méter +20 °C-os csőemelésnél
Kezdősebesség: 800 m/s. Energia: 14 680 mt
Légsúly: 1,20 kg, hőmérséklet: +20 °C, légnyomás: 760 kg/mm, páratartalom: 50%

amelyen át a toronyba s az ezt körülforgó löszertárba juthatunk. A főfedélzeten, az akna torkolata körül, egy nagy kerek golyóágyazat van, a hajó fenekén pedig, a központban, egy tengelyágy van elhelyezve. A teljes torony a felső ágyazaton, az abban levő golyókon nyugszik és forog, tengelycsapja pedig a hajó fenekén levő tengelyágyban vezetettik. Az egész torony maga vízszintes padlózatok által (G) helyiségekre — kamarákra — van beosztva, amelyekben a löveg kezelésére szükséges gépezetek vannak elhelyezve s ahol a kezelőlegénység tartózkodik. A legfelsőbb (A) helyiségben a három (két) ágyú talpa, az irányzó és töltőkészülékek vannak. E helyet erős páncélos kupola fűdi, amelynek három (két) részén át az ágyúcsövek kinyúlnak. Ezen részeket rossz időjárásakor vízmentesen el lehet zárni. A páncélos kupolán ezenkívül még négy (három) sokkal kisebb áttörés van, amelyekbe a célzásra és irányításra szolgáló távcsövek végei nyúlnak ki. A célzó tengerész teljesen fedett állásban lévén, az ellenséges hajót, a célt egyenest nem láthatja. A kilőtt töltényhüvelyeket a löveghelyiség padozatába vájt lyukakon át a fedélzetre dobják. E lyukak egyike egyszersmint bejárattul is szolgál. Egy csapóajtón át hágsón a legközelebbi, az alatta levő helyiségbe, a töltényátrakodó kamarába (B) kerülünk. A kamarát tengelye irányában 6 aknaszerű szerkezet szeli át, amelyekben a töltények emeltetnek. Ezen aknákat egy forgatható dobogó veszi körül, amelyen 60 (40) lövedék vízszintesen van elhelyezve. Az alatta levő kamarában (C) a kézi kezelésre szolgáló fogantyúk vannak. Ezek által nemcsak a tornyot forgatni, hanem a töltényeket emelni is lehet, ha a hozzátartozó motorok megrongálódtak volna. E kamarában levő kapcsolókészülékek által, amelyek egyik részét a löveghelyiségből is lehet kezelni, a motoros hajtást kézire lehet be- vagy kicsatolni.

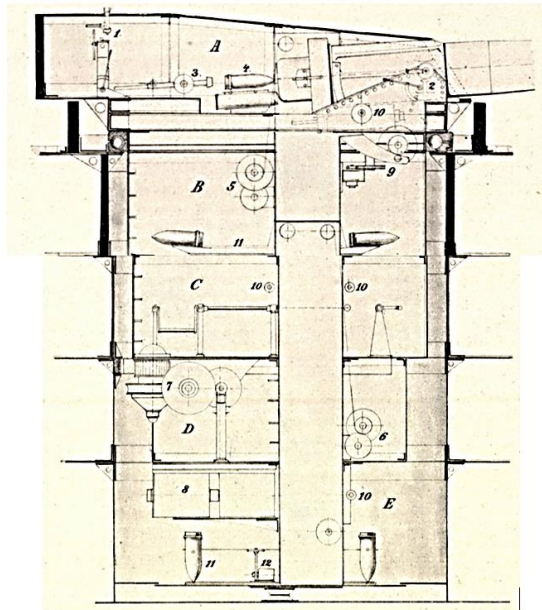
A töltényakna falzatára erősített hágsón a villamos motorok kamarájába (D) juthatunk. A kamara a torony gerince; a torony forgatására és a töltények emelésére szükséges villamos motorok elhelyezésére szolgál. Ezek részint az ágyúhelyiségből, részint a toronyfenéken levő szabályozó készülékek által kormányoztatnak s fontosságuk miatt a hajó vízszíne alá oly mélyre helyeztettek, ahová alig juthat el egy találó veszélyes gránát. E hatalmas torony hajtóereje a villamosság, amely a hajó villanyfejlesztő központjából, ahol erős gőzturbinák avagy Diesel-szerkezetű petróleummotorok által hajtott dinamógépek állanak, a torony fenekén elhelyezett áthidaláson át az ott levő motorgenerátorokhoz jut. Ezek által a 100 voltos feszerővel bíró áram 200 voltra feltranszformáltatik és szabályoztatik.

E szabályozás által, amely ellentállások ki- és bekapcsolásából áll, az ágyúhelyiségben levő célzó pattantyús, magasabb rangú tűzéraltiszt, a torony forgását, sebességét változtatja. A villamerő azonkívül az ágyúk irányzására (emelésére s lebocsátására) s a töltények emelésére szolgál.

Kézi erővel csak az ágyúk töltése, a lövedékek- és töltények betolása történik.

A toronyfenék (E) egy dobogót képez, melyen egy függetlenül forgatható magas gyűrűszerkezet van, amely a lövedéktartályok felvételére szolgál. Ezek csapszögön függő kosarak, amelyekbe — mint a vázlat mutatja — a lövedékek hegyükkel lefelé el vannak helyezve. A forgógyűrűben végződnek a töltényaknák, amelyeknek elülső falzatában nyílás van, melyen át vízszintesen a felcsapott

lövédéktartályok segítségével a lövedékek az aknában levő töltényágyzatba betoltnak.



A löportöltényeket egy hasonló szerkezetű tartállyal teszik az ágyzatba. Egy kis villamos motor által a lövedéktartály gyűrű úgy fordítottatik, hogy a tartályok éppen az átellenükben levő aknalyuk előtt önműködően megállnak. A nikkel-acélból készült ágyúcső alakjára nézve egy rajnai boros palackhoz hasonlít, erősítő gyűrűkkel nem bírván. Hátsó része simára és hengeralakra van legyalulva, ezzel az úgynevezett bölcsőben nyugszik, amelyben a lövésnél idestova csúszhat. Nem az ágyúcsővön, hanem ezen a bölcsőn vannak a csőcsapok, amelyekkel ez a csőcsapágyzatban nyugszik. A bölcső alsó részén a hidropneumatikus fék van, mely következőképpen van szerkesztve: Egyöntetűen a bölcsővel három hengert látunk. A középső nagyobb méretű, mint a két oldalvást fekvő henger. Az ágyúcső hátsó részét erősítő zárkarikával két dugattyúrúd van összeköttetésben, amelyek dugattyúi az oldalhengereket elzárják. A dugattyúrúd szorító szelencén hat át. Ezen szelence és a dugattyú közt glicerinn van, amely a henger hátsó részébe erősített, görbített erős rézcsövön át a középső nagy hengerrel összeköttetésben álló fékszellentyűtökhöz hatolhat. A fékszellentyű erős acélrúgó által a szellentyűvánkásra van leszorítva, míg a tányérján finom fűrészek vannak. A szellentyűtök közelében a nagy henger dugattyúja van, amelynek vezetőrúdja szintén szorító szelencében mozog. A nagy hengerben 50 légkörnyomásra sűrített levegő van, melynek feszereje folytán a dugattyút folyton a leghátulsi helyzetben tartja. Ha most az ágyút elsütjük, a visszalökés által a két fékezőrúd hátrafelé tolatik. A dugattyúk mögött álló glicerinn roppant erővel a fékező szellentyűt felemeli és a középső dugattyú elébe sietve, ezt előre tolja, miáltal ez, a már sűrített levegőt tovább — körülbelül 200 légkörnyomásra — összeszorítja. Ezen összpontosított ellenállási munkálat által a visszalökés ereje — vagy egy méter hosszú visszalökési út után — végre felemésztetik. A középső hengerben levő nagyon komprimált levegő most kifeszítő erejével a dugattyút hátra tolja, amely a glicerint a szellentyűtányérban levő likacsokon átszorítja és a fékhengerek dugattyúját s a velük összeköttetésben álló lövegcsövet előre — a tüzelőhelyzetbe — tolja. A magassági irányzást minden egyes ágyúnál saját pattantyúsa végzi, az oldalt irányzást — mint már említve volt — a torony hátsó részében felállított állványról egy 2—272-szeres nagyítású tört távcső segítségével egy altiszt adja. Ez utóbbi altiszt telefon és tűzertelegráf által van folytonos összeköttetésben a tűzvezénylő központtal s ő adja tovább a központi parancsokat, amelyek a lőtávlati javításokat illetik. O a torony parancsnoka, s egy kézi kerék segítségével kezeli a villamos motort, mely a tornyot forgatja. Az ágyúpattantyúok feladata csak a célzás és az elsütés. Ok a távcső-irányzék mögött fedett állásban vannak és egyik kézzel az irányzó gépezet emeltyűjét szolgálják, a másikkal pedig a villamos elsütésre szolgáló billentyűt. Az irányzó egy tört prizmás távcső 10—20-szoros nagyítással, amely a lövegbölcső csapjára van erősítve s így vele forog. A távcső objektív vége a toronykupola résén kinyúl. Egy kis kézikerékkel a távcsövet a lőtávolságnak megfelelő szögbe helyezi és ezután az emeltyű segítségével az ágyút a célra irányítja. Arra az esetre, ha a villamos motor, amely a löveg talpa alatt van elhelyezve, felmondaná a szolgálatot, kézzel hajtható tartalék-hajtómű áll

rendelkezésre, amelyet könnyen lehet be- és kikapcsolni. Az ágyúk töltése következőképpen történik: minden löveg mellett a závarzattal ellenkező oldalon egy akna van, mely csak az átrakodó kamaráig ér le, amely mellett egy másik, egészen a toronyfenéig nyúló akna van beépítve. Ezekben az aknapárokban villamos motorok által emelt töltényágyazatok mozognak, melyekkel a lövedék és a töltény szállítatik. Az átrakodó kamarában egy forgó dobogón lövedékek fekszenek. A harc első fázisában a torony fenekéről, amíg a felső lövedékkészlet tart, csupán töltényeket emelnek. Az alulról fölkerült töltény gyorsan a másik aknában levő ágyazatra át lesz helyezve és itt nagyon gyorsan, jóformán egy pillanat alatt az ágyúhelyiségbe emeltetik. Itt megérkezvén, egy tölténykocsira tolják, amely síneken az ágyú hátsó része mögött szalad és forgattyú által mozgatható. Ha most az ágyút tölteni kell, ezt a kocsit az ágyú töltőlyuka mögé húzzák és először a lövedéket, azután a helyébe emelt töltényt a töltőkészülékkel betolják. Mialatt a závarzat bezárul, a tölténykocsit megint az akna mögé vonják, hol az újabb töltényt vehet fel. Míg ezen leírt kezelések végbemennek, azalatt az alsó töltényakna útján szakadatlanul töltényeket és szükség esetében lövedékeket emelnek; az átrakodás egy aknából a másikba alig szünetel. A töltények szállításának ez a módja azzal az előnnyel bír, hogy az ágyúk tényleg percenként 1—2 lövést képesek tenni. Ez a harc bevezetésénél nagyon fontos, mert a gyorsan egymást követő lövések által a nagy lőtávolságokra (8000—11.000 m) a valódi lőtávlatot hamar be lehet löni, azaz megállapítani. És tényleg, az első percben az ágyú három lövésre is képes, ha feltesszük, hogy egy töltény már az ágyúban van, a második a tölténykocsin és végre a harmadik az aknában, a felvont töltényágyazatban nyugszik. A felső akna motorja az ágyúhelyiségből, az alsó pedig egy kézikerek által a torony fenekén indítatik. Mint minden villamos motor, úgy ezek is kapcsolókészülékek által kézi hajtásra kapcsolhatók át, de van ezenkívül egy tartalék-töltényemelő, melyet szintén villamosság hajt és amely a töltényeket a toronyfenékről egyenesen az ágyúhoz felvonja. Az ágyúk mögött, két foknyi szög alatt, a töltőkészülékek állanak. Ezen készülék egy hosszabb csőbe elhelyezett fogasrúd, amelybe egy forgattyú által hajtott fogaskerek belefog és így mozgathatja. A töltőrúd végén van egy hosszabb tagos lánc, melynek részeibe a fogaskerek fogai lépnek és a láncot előre tolják. A lánc fogai a vezetőcsövön átmenve, egybekapcsolódnak és egy rúddá dermednek. Ha a töltőkészülék hajtóforgattyúját az ellenkező irányba forgatják, a lánc tagok szétkapcsolódnak és hajlékonyá válva, a kupolafalazat hosszában elfektetett tokcsőbe kerülnek. Az ágyútorony alkatrészei részletesebb leírásába helyszűke miatt és azon okból sem bocsátkozhatunk, mert ezek legnagyobb részét szabadalom védi s e cikk célját, az olvasónak egy ily modern ágyútorony berendezéséről némi képet adni, így is elértnek véljük.²⁸¹⁴



2815

8 db (4x2) 24 cm (9.4 in)/L45 Skoda löveg négy ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 160 db páncéltörő lövedék, 640 db gyújtólövedék) Lőtáv +20 fokos csőemeléskor 20 000 m.

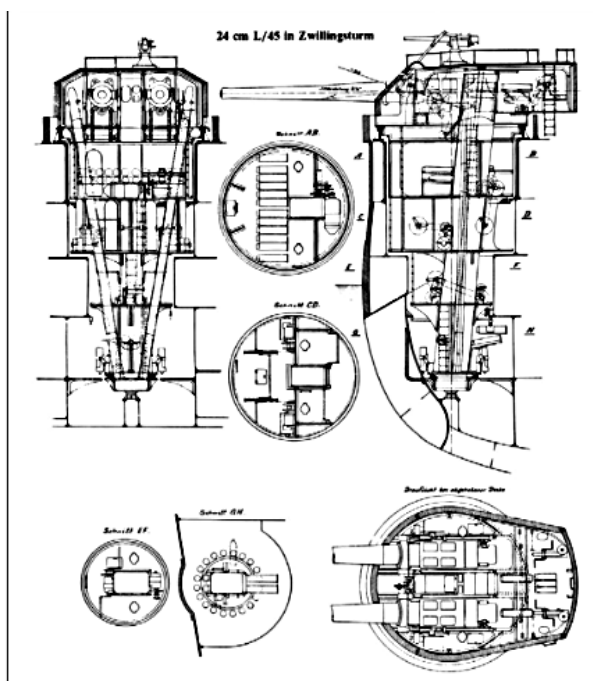
Lövegtípusok adatai 1904 után	24 cm/45 Radetzky osztály
tényleges furatátmérő	240 mm
fegyver súlya	27 700 kg
a fegyver hossza	10 800 mm
tűzgyorsaság	2/perc

²⁸¹⁴ A Tenger 4. évfolyam 1914, Éves tartalomjegyzék, Beck Zoltán: A nagy csatahajók ágyútornyának szerkezete

²⁸¹⁵ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

lőszertípus	külön, hajtóanyag egyetlen sárgaréz patronban
lövedék típusa és súlya	APC 215 kg HE (SAP) 215 kg
lövedék hossza	APC 820 mm HE 997 mm
robbanótöltet	APC 2,4 kg HE 17,4 kg
hajtóanyag töltet	70 kg
A patron (hüvely) üres súlya	32,96 kg
torkolati sebesség	800 mps
lőtáv	12 fok 1 perc csőemeléskor 12 000 m max. csőemelés 20 fok
páncéláthatolás oldalpáncélnál	KC 5 000 m – 193 mm 10 000 m – 107 mm

2816



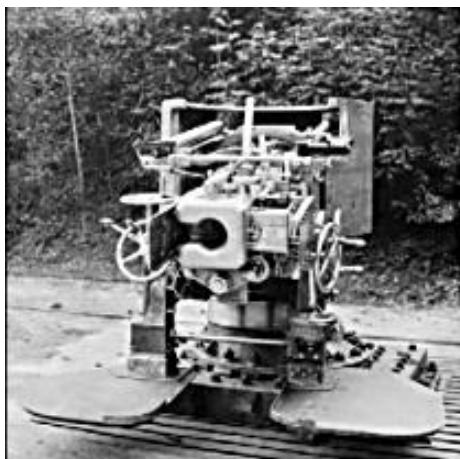
19 24 cm/45 gun turret. Note the so called *Gepanzerte Mienenboden*, the torpede bulkhead which is the 54 mm thick inner plating of the double side

2817

20 db 10 cm (3.9 in)/L50 Skoda gyorstüzelő löveg a kazamatákban (lőszer kiszabat: 6000 robbanógránát) (Löveg súlya 13.75 kg. Csőemelés -4° - + 18°. Tűzgyorsaság 8-10 lövés/perc. Lőtáv + 14°-on 11 000 m.) A nem kazamatában elhelyezett löveg 15.2 km-re hordott + 45°-nál.

²⁸¹⁶ Mihály Kráneli: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

²⁸¹⁷ Mihály Kráneli: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021



A Radetzky 10 cm/50-es lövege partra téve²⁸¹⁸

6 db 7 cm (2.8 in) /L45 Skoda gyorsüzelő löveg – légvédelmi löveg- (Súlya 520 kg, hossza 3.5 m. Lövédék súlya 4.5 kg. Csőemelés – 6 °- + 90°, tűzgyorsaság 10-15 lövés/perc. Lőtáv 20°-nál 5 000 m.)

2 db 7 cm (2.8 in)/L18 Skoda csónaklöveg (tévesen 6.6 cm-es lövegnek írják sok helyen)

1 db 4,7 cm (1.9 in)-es Skoda gyorsüzelő löveg a gőzbárkához

1-4 db 4,7 cm-es Skoda gyorsüzelő löveg (Súlya 594 kg, teljes hossza 2.85 m, cső hossza 2.35 m, 4 kg, tűzgyorsaság 25 lövés/perc, lőtáv 3 000 m)

4 db 3.7 cm L/44 légvédelmi löveg

2 db 8 mm-es golyószóró

3 db 45 cm (18 in)-es víz alatti torpedócső (1 a taton, 2 pedig oldalt)

(lőszer kiszabat:10 db torpedó, 20 db C/08-as akna)

1 db hidroplán (1913-ban) Donnet-Léveque hidroplán repülőcsónak²⁸¹⁹

(A hadihajó egyoldalú max oldalsortűzének súlya 2660 kg)

Egyéb felszerelése:

2 db. gőzbárka, 2 db. I. osztályú nagybárka, 1 db. I. osztályú mentőkutter, 3 db. I. osztályú kutter,

1 db. I. osztályú gígg, 1 db. III. osztályú gígg, 2 db. Jolly-boot, 2 db. jolle, 2 db. kicsónak

3 db. 6500 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db. 2500 kg-os Tyszak típusú viharhorgony

A jobboldali csónakdaru a tat-, míg a baloldali az orr felé rögzítve.



Osztrák-Magyar felfegyverzett gőzbárka és egy evezős csónak

1907.

A hajó építését 1907.11.26-án kezdték meg a Stabilimento Technico Triestino (San Marco) hajógyárban, Triesztben. A hajó nevét 1908.03.30-án hagyta jóvá I. Ferenc József császár és király.

A Radetzky csatahajó építésénél már voltak kisebb-nagyobb bonyodalmak. A hajógyár elsősorban az első hajó építésére koncentrált, és ennek vízrebocsátása után csoportosították át erőik javát a második hajóhoz. Ekkor azonban anyagihiány lépett fel az építésénél, főleg azért, mert a magyarországi gyárak jó része nem tudta időben teljesíteni a megrendeléseket, és vagy késedelmesen szállítottak, vagy sehogy

²⁸¹⁸ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleship and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

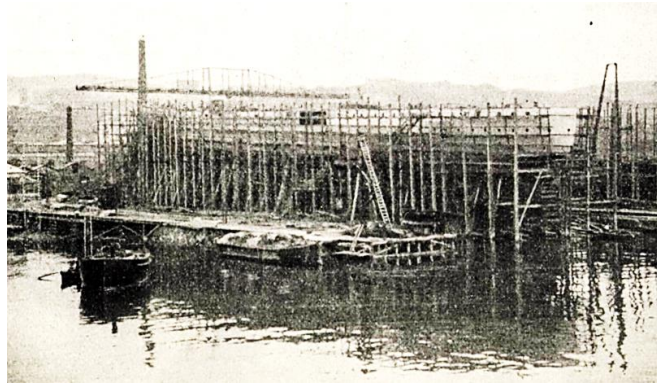
²⁸¹⁹ Krámel Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018

sem. Ugyanis míg az első csatahajó építésénél csak 14 százalékban képviselték magukat a magyarországi üzemek, a másodiknál már 35 százalékban, ami úgy tűnik, túl nagy kihívást jelentett a fejletlen magyar ipar számára. A második csatahajó vízrebocsátására így csak 16 hónapnyi építési idő után került sor, 1909 július harmadikán.²⁸²⁰

1909.

1909.07.02-án Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok felkereste a vízrebocsátásra váró hajót.²⁸²¹

1909.07.03-án bocsátották vízre. A hajó keresztanyja Sophie von Hohenberg hercegnő, Ferenc Ferdinánd trónörökös felesége. A vízrebocsátásnál a trónörökös is jelen volt. A hajó ára 38 000 000 korona volt.²⁸²²



*Az SMS Radetzky a vízrebocsátás előtt*²⁸²³

1910.

1910.12.08-án áthajózott Triesztből Pólába. (Eredetileg december 2-án kellett volna kifutnia.)

1910.12.30-31-én futópróbákat tartott a Trieszti-öbölben.²⁸²⁴

1911.

1911.01.15-én állt hadrendbe.



Az olaszok részben a Radetzky osztály jelentette kihívásra válaszként kezdték el építeni a Dante Alighieri dreadnought hajóosztályt.

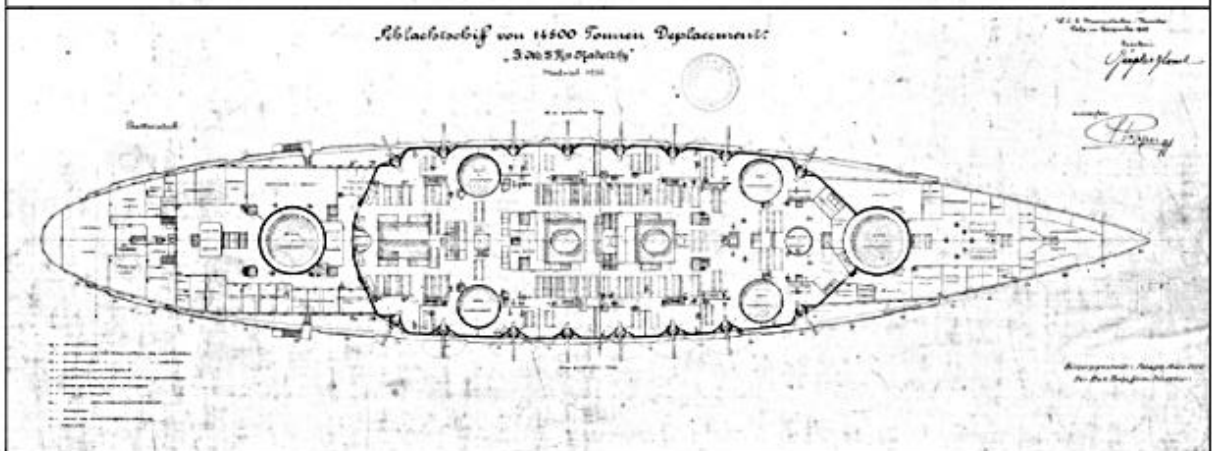
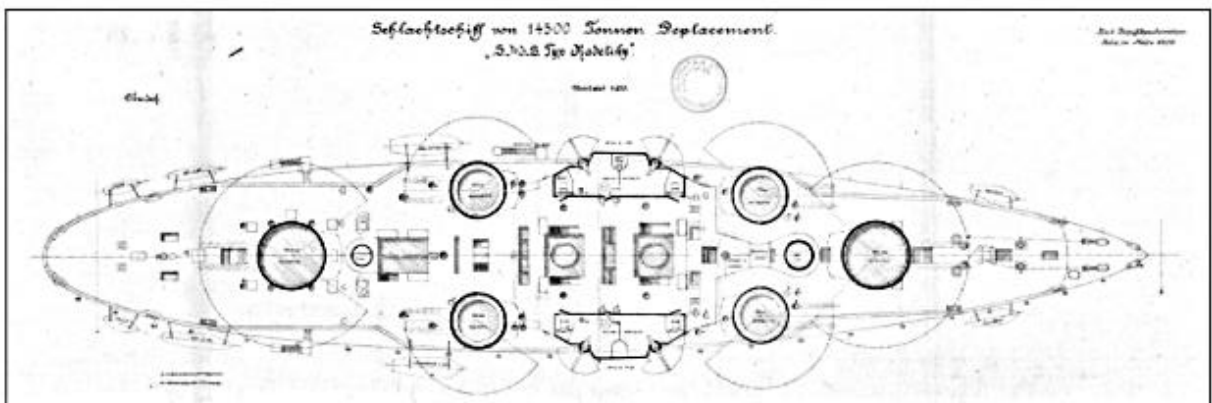
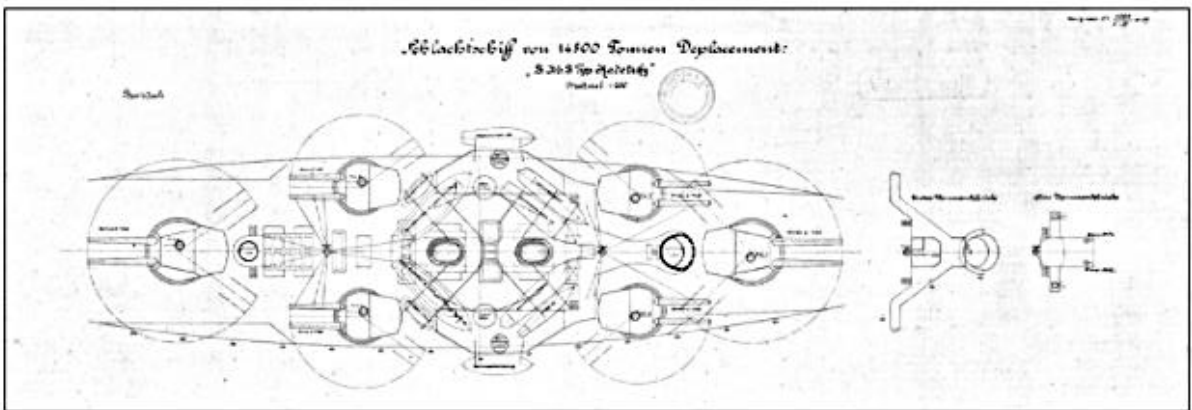
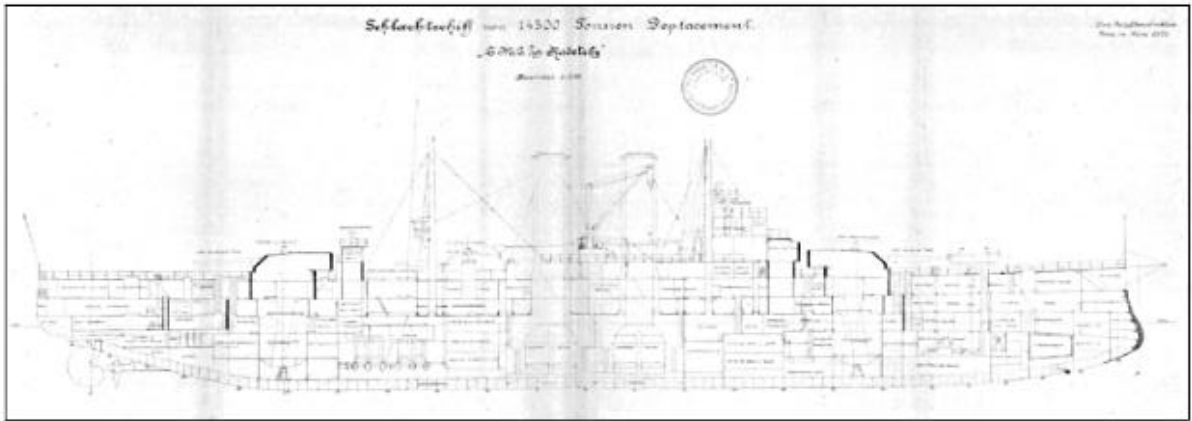
²⁸²⁰ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

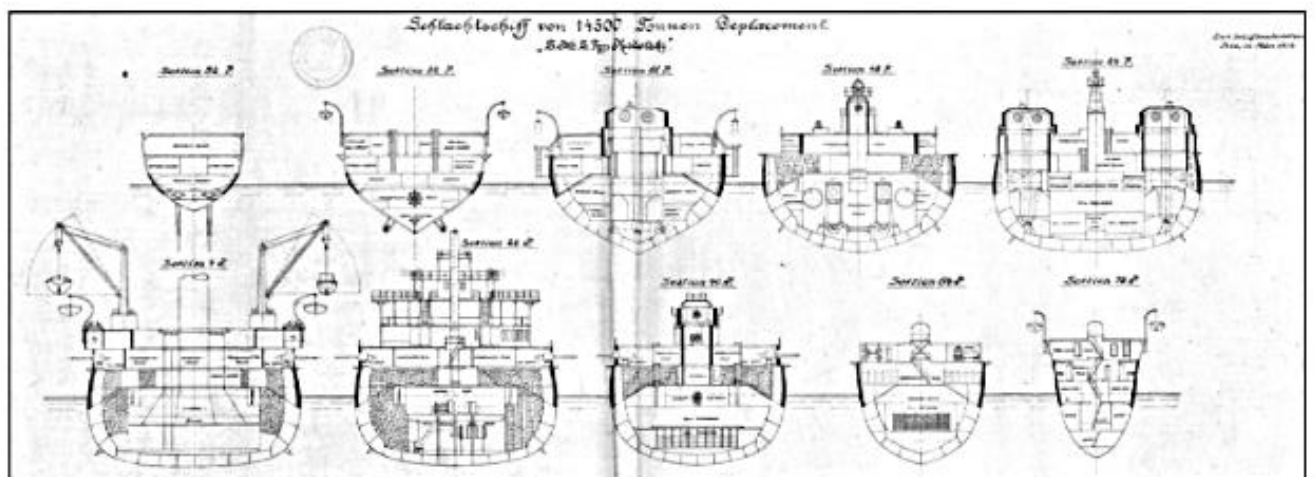
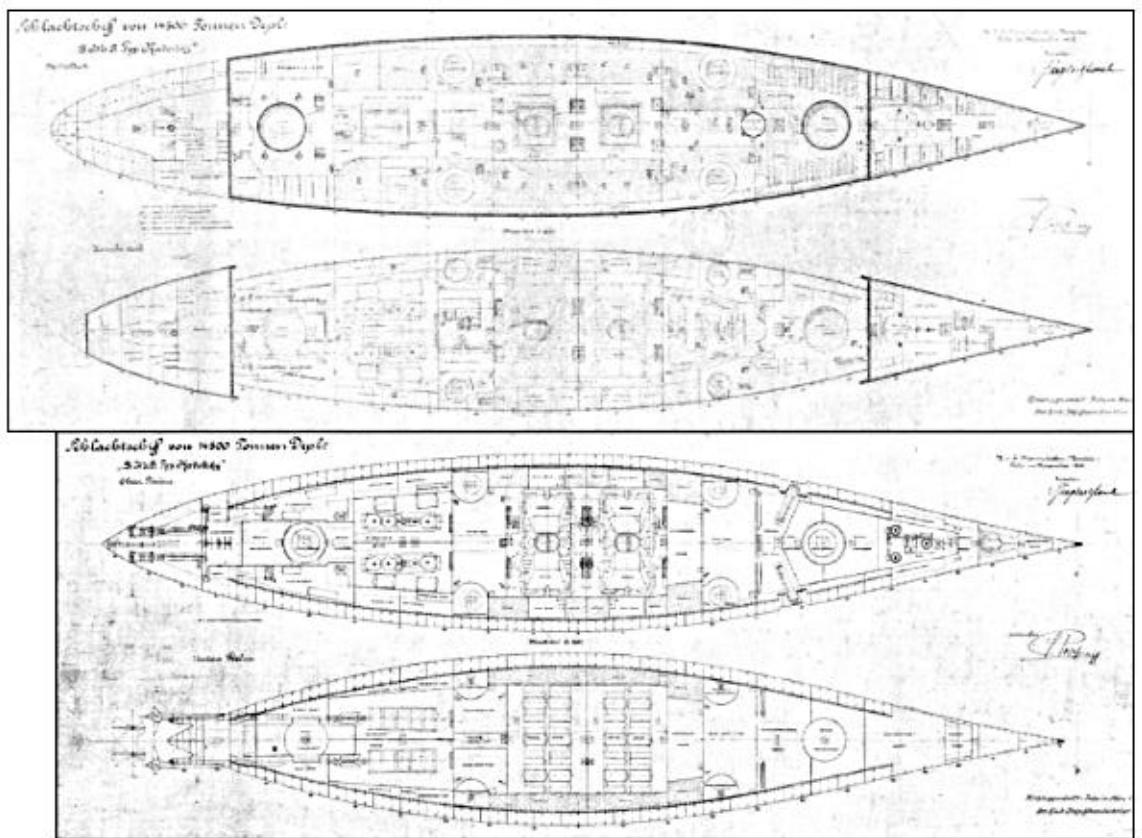
²⁸²¹ (Az Újság, 1909. július/1 (7. évfolyam, 154-166. szám) 1909-07-02 / 155. szám)

²⁸²² (Az Újság, 1909. július/1 (7. évfolyam, 154-166. szám) 1909-07-04 / 157. szám)

²⁸²³ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Újság füzetekben 46. kötet (Budapest, 1909)

²⁸²⁴ (Pesti Hírlap, 1911. január (33. évfolyam, 1-26. szám) 1911-01-04 / 3. szám)





A Radetzky osztály tervrajzai²⁸²⁶

Görögországi körutazás:

1911.02.28-án kifizott az Adriai-tengeri Kotori öbölbeli Teodó (Tivat) kikötőjéből. (Ma Montenegró része)

1911.03.03-06 között a görögországi Jón szigetekhez tartozó Kefelonia szigeten lévő Argostoli kikötőben tartózkodott.

1911.03.08-16 között a görögországi Pafaszitikósz öbölben lévő Volosz kikötőben volt a Pílio hegy lábánál.

²⁸²⁶ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

1911.03.16-27 között Thesszaloniki kikötőjében volt.

A hajókötelék: a Ferencz Ferdinánd, Radetzky, Ferdinánd Miksa, Réka, Velebit és Mária Terézia hadihajók.²⁸²⁷

1911.03.28-31 között a görögországi Cavalla (Kavala) kikötőjében állomásozott. Ez a Kelet-Macedónia-i régió központi kikötője, a Kavala öbölben, Thesszalonikitől 160 km (99 tmf)-re nyugatra. 1911.04.01-19 között a Kis-Ázsia-i Szmirna kikötőjében volt. 16 km-re nyugatra.

1911.04.22-24 között görögországi Zákynthosz (Zante) vizein volt a Jón-tengeren a Peloponnészosz-félszigettől 16 km-re nyugatra.

1911.04.24-26 között a görögországi Korfu szigeténél volt.

1911.04.26-1911.06.04 között Teodó (Tivat) kikötőjében állomásozott a mai Montenegró partjai előtt.

1911.06.04-én befutott az isztriai Pola (Pula) kikötőjébe. (Ma Horvátország.)

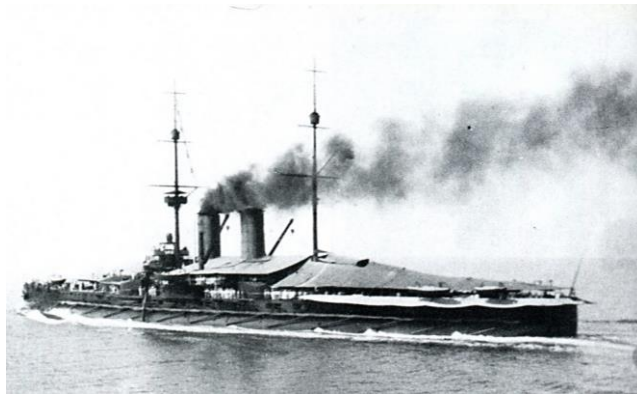
Angol király koronázása:

1911.06.05-én kifutott Pola kikötőjéből (Van ahol az áll, hogy 12-én futott ki és 17-én ért Algírba. A kifutás napja 5-én hétfőn volt.), hogy részt vegyen V. György angol király koronázása alkalmából rendezendő flottafelvonuláson, illetve tisztikarának egy része jelen legyen a koronázási ünnepségen. A hajó 10 órákor szedte fel horgonyait. Eredetileg testvérhajója az Erzherczog Franz Ferdinand volt kijelölve az útra, de ezt az utolsó pillanatban megakadályozta Ferenc Ferdinánd trónörökös. Így a Radetzkynek nagy hírtelenjében kellett útra kelnie.

1911.06.09-12-én Algier (Algír)-ban volt. (Algéria 1830-1962 között francia gyarmat volt.)

Még Gibraltár előtt a spanyol vizeken tengeri viharba kerültünk, amely hajónkat úgy dobálta, mint a szél a pelyhet. Nagyon sokan tengeri betegséget kaptak. A hajó ágyútornya az elülső fedélzeten, a parancsnoki híd és a hajó első kéménye, melyeket a feltörő hullám csapdosott, a tenger sós vizétől egészen fehér lett. Gyönyörű, fenséges látvány volt a sötét, felleget égből a villám cikázása. Néha-néha meg-megborzadtunk látványától. A villám megvilágította az egész partot, ahol hajónkkal haladtunk. Óriási sziklák meredtek ég felé, egyiken-másikon régi várkastélyok voltak építve.

1911.06.19-28 között az angliai Portsmouth (Spithead)-ban volt. *A bemenetel alatt hajónk 21 ágyúlövést adott le tiszteletből. Az angolok 7 lövést adtak tiszteletünkre. A hajónkon levő zenekar az egész bemeneti idő alatt a lövések után az angol himnuszt játszotta, az angol zenekarok pedig az osztrák himnuszt. A hajó parancsnoka és 6 törzstiszt Londonba utazott, hogy Karl Franz Josef főherceggel közösen a koronázáson képviselje I. Ferenc József császár és királyt. A koronázás ideje alatt minden hajó 21 díszlövést adott le egyszerre.*²⁸²⁸

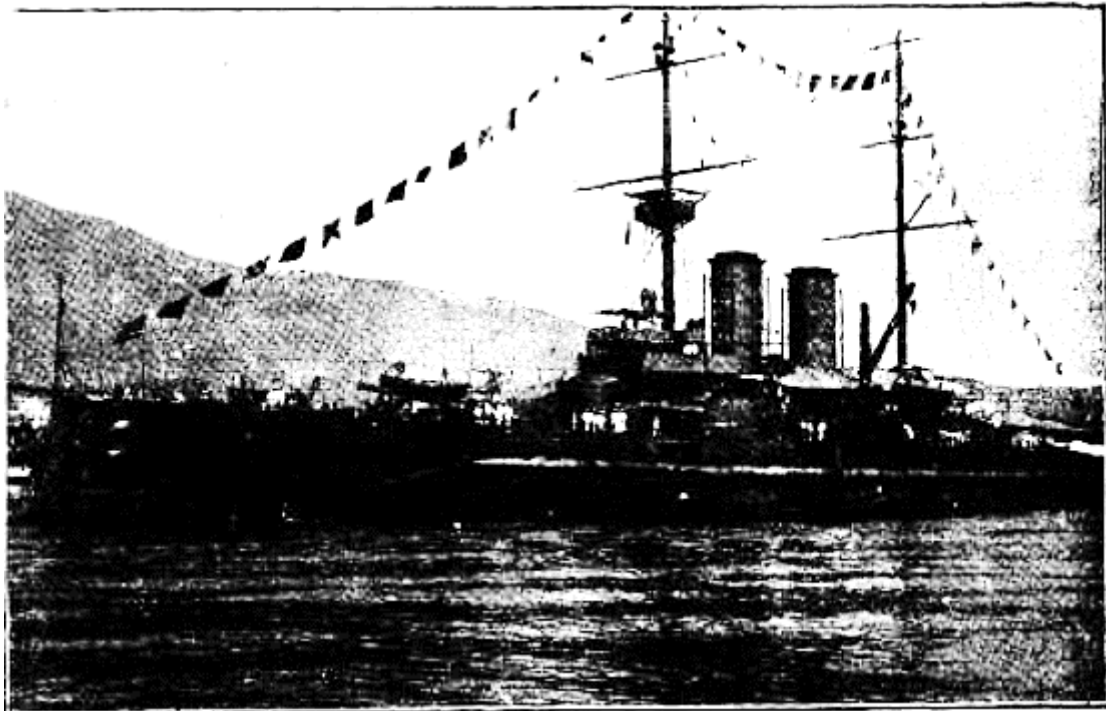


*A Radetzky nyári napvédő ponyvával*²⁸²⁹

²⁸²⁷ (Az Újság, 1911. március (9. évfolyam, 64-76. szám) 1911-03-18 / 66. szám)

²⁸²⁸ (Magyarország, 1911. június (18. évfolyam, 128-153. szám) 1911-06-08 / 134. szám)

²⁸²⁹ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111



Radetzky lobogódíszben

1911.06.24-én Spitheadnél nagy flottaparádé volt. Ezen 165 hajó vett részt, közöttük 18 külföldi egység. Az osztrák kolónia tagjai a Radetzkyre látogattak. A hajó 21 ágyúlövéssel köszöntötte, míg a legénység hangos hurrá kiáltásokkal a Victoria and Albert királyi jachtot. Ezt követően a brit jacht fedélzetén volt fogadás. Az angol király németül beszélgetett a hajó parancsnokával. A fogadáson Karl főherceg is jelen volt. 19.15-kor bevonták a nagy lobogódíszet. 20.45-23.00 között a hajón bekapcsolták a díszkivilágítást. Izzólámpákat helyeztek el még a vízvonál mentén is, a parancsnoki híd felett pedig a hajó nevét állították össze az égőkből.

1911.06.28-án a brit flotta elhagyta Spitheadot. 14.30-kor a Radetzky is kifutott. Az ünnepség alatt az időjárás végig rossz volt. A hajó, a szokatlan olívizöld festése miatt nagyobbak tűnt.

1911.06.29-én futott be az angliai Plymouthba, majd 20.00-kor Devonportba. Itt a britek megcsodálták, hogy milyen jól kormányozható a hajó.

1911.07.02-án hagyta el az angliai Devenport.

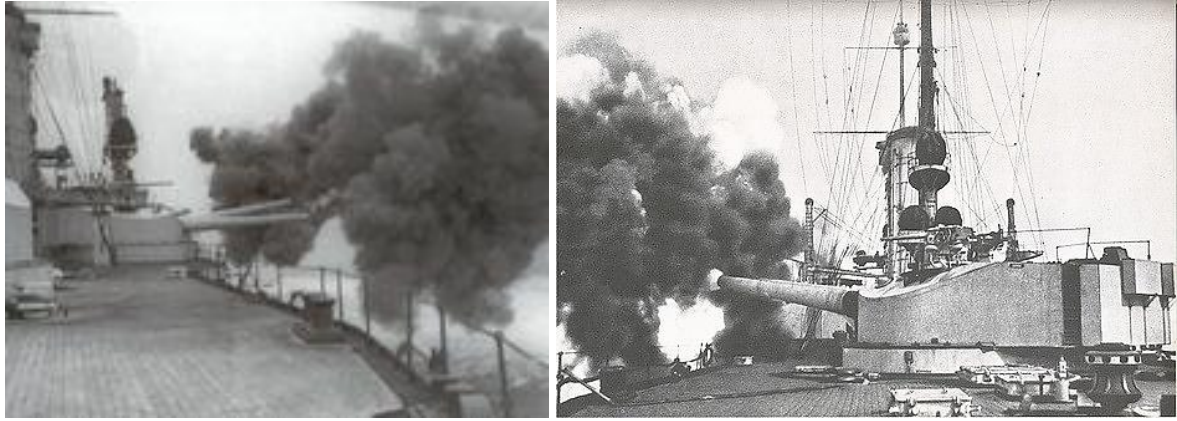
1911.07.12-én futott be Polába.

1911.08.12-én egyik matróza – Hogni Tivadar- Polában, a horgony leeresztése közben, saját hibájából szörnyethalt.²⁸³⁰



A Radetzky V. György angol király koronázásakor

²⁸³⁰ (Népszava, 1911. augusztus (39. évfolyam, 181–206. sz.) 1911-08-13 / 192. szám)



A Radetzky 24 cm-es egyik tornya tüzel, illetve egy Radetzky osztályú hajó fő lövege tüzel

1911.08.23-án Pólából Fiúmébe hajózott az Erzherzog Franz Ferdinand – fedélzetén Ferenc Ferdinánd trónörökössel, a Radetzky, Babenberg, Erzherzog Friedrich Karl, Kaiser Karl VI és Admiral Spaun, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A Lacroma nevű hadiyachton gróf Montecuccoli tengernagy tartózkodik. Útközben éjjeli hadgyakorlatot tartottak. A hadiflotta a Mária Terézia-móló előtti kikötőn kívül vetett horgonyt.²⁸³¹

1911.08.25-én hadgyakorlat volt.

A támadó fél parancsnoka Anton Haus, viceadmirális. Flottája: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“ páncélos csatahajók, 2 torpedóromboló és négy torpedónaszád. A védő sereg áll a következő csapatokból: Öt bataillon baka, öt hegyi brigád, két hegyi üteg, egy eskadron vadász, öt partvédő üteg, megfelelő egészségügyi, távírda- és vasútcsoport, valamint két csatahajó, hat torpedóromboló, kilenc naszád, négy tengeralattjáró, egy aknarakó, egy torpedó anyahajó. Dalmácia ismét szorosan zárt terület lett, oda gyanús ember, értve alatta holmi politikust, hírlapírót, olasz kémeket, be nem teheti a lábát. Igen félnek, hogy ismét kiderül valami. De félnek a fő-fő katonák is, nehogy a négy év előtti jelenetek ismétlődjenek meg. A hadgyakorlatok lefolyásáról a következő félhivatalos jellegű tudósítás számol be: Pola, aug. 25. A Haus tengernagy parancsnoksága alatt álló kék fél a hajóraj legnagyobb részéből és egy partraszállási célokra összeállított és felszerelt csapatkülönítményből állott, melyet 4 szállítógőzösön hoztak. Az egyik hajóraj két nehéz osztályra oszlott, összesen hat csatahajóval és egy cirkálóflottillával. A csapatkülönítmény az otocani gyalogezred 4. zászlóaljából, az 5. számú ulánusezred egy negyed századából és egy hegyi ágyúütegből volt összetéve és gróf Sallis dandárparancsnok vezetése alatt állott. A kék fél feladata volt, hogy csapat- különítményeit Észak-Dalmáciában partra szállítsa, hogy ezek déli irányba nyomuljanak elő, hogy aztán egy Felső-Horvátországból Dalmáciába előnyomuló feltételezett kék csapattal együttműködhessen. Ennek megfelelően Haus altengernagy azt határozta el, hogy a délután 1 órakor elinduló hajóraj általában az északdalmáciai szigetek között haladjon és a ljubaci kikötőben kössön ki. A szállító flotilla kíséretét nem lényegtelenül megnehezítette az a körülmény, hogy a „Jókai“ csapatszállító Adria-gőzös óránként csak 8 tengeri mértföldet futhatott meg, holott 10 tengeri mértföldre számítottak. Hogy a Jókai visszamaradását megakadályozza, arra határozta magát a hajóhadosztályi parancsnok, hogy a szállítóhajót egy csatahajóval vontassa, ami egynemely nehézség leküzdése után sikerült is. Ezt a nehézséget a vörös fél ki akarta használni, hogy a Jókai hajót a többi szállítóhajótól elvágja, ami azonban nem sikerült. A vörös cirkálóflottilla ugyanis 23-án reggel lovag Chmelarz ellentengernagy parancsnoksága alatt összegyűlt, nevezetesen három cirkáló, négy tenger alatt járó naszád és nagyobb számú torpedójármű, — azzal a feladattal, hogy a 8. hegyi dandárral együtt megakadályozza Észak-Dalmáciában az ellenség partraszállását. E feladat végrehajtásában a vörös cirkálóflottilla 22-én délután a Quarneroloba érkezett, hogy ott a „Jókai“-gőzöst elvágja. A vörös cirkálóflottilla visszaverése által valamint egyéb intézkedések következtében a kék hadosztály I már este 8 órakor a ljubaci kikötőbe érkezett, melyet az előreküldött flottilla már előzőleg megvizsgált, vajon

²⁸³¹ (Pesti Hírlap, 1911. augusztus (33. évfolyam, 195-206. szám) 1911-08-24 / 200. szám)

ellenséges aknáktól mentes-e, amivel kapcsolatban a Ricka torpedó két vörös tenger alatt járó naszád támadását visszaverte. A ljubaci kikötőben azután a hajóhadosztály és a szállítási flotta este 8 óra 15 perckor horgonyt vetett. A Babenberg és Spaun hajókat a nonai kikötőbe küldték azzal a feladattal, hogy ott színleges partraszállást hajtsanak végre. A Radetzky mint hátfedezet a kikötő északkeleti bejárájánál maradt. A kék különítmény kikötése most minden ellenséges behatás híján igen gyorsan és szabatosan ment végbe. Az első gyalogsági csapatok este 9 órakor ért északdalmáciai földre és 11 órakor az egész gyalogság partra volt szállítva. A lovak kiszállítása a hajnali órákig tartott. Mig ugyanis a lovakat Fiúmében darukra megerősített faboxokon közvetlenül a móló mellett álló hajóra vitték, most a szállítóhajókból széles Chalen-csónakokban történt, melyeket a hadihajók gőzbárkái vontattak a parthoz. A csillagos, de holdtól nem világított éjszakán ily módon a lovak kiszállítása nehezebb volt a hajórakásnál és ezért a kék csapatok parancsnokának felelősségteljes, de bátor elhatározása, mellyel időnyerés céljából a lovakat is még az éj folyamán szállította partra, hogy reggel rögtön teljes erővel előnyomulhasson, annál inkább helyeselhető, mert ily módon a partraszállítási akcióban fennálló gyengeségi mozzanatot a lehetőség szerinti rövid időre redukálta. Máskülönben a csapatok 24-én a délelőtti órák előtt nem kezdhették volna meg az előnyomulást. A vörös fél feladata volt, hogy a kémhír szerint Észak-Dalmáciába várható ellenséges partraszállást elhárítsa és ezáltal vörös haderőnek Észak-Dalmáciából Felső-Horvátországba irányuló feltételezett előnyomulását biztosítsa. E célból augusztus 23-án délelőtt egy csapatkülönítmény (2 zászlóalj a 22. gyalogezredből, 1 zászlóalj a 23. sz. honvédgyalogezredből, 1 század lovasított dalmát vadász és 1 hegyi üteg) Benkovac körül összegyűlt és Badics vezérőrnagy parancsnok Benkovácsba vezette.

A 23-ik landwehr-ezred egy zászlóalja a Nonától Llubacig terjedő partvidéket őrizte. A vöröspárt parancsnoka a kék csapatok irányát ismerte, a kék csapatok partraszállásának szűkebb teret azonban 21-ikének reggelén még nem tudta. Annál kevésbé, mert Nona vidékén a kék hajóraj akcióját a vörös párt eleinte tényleges partraszállási műveletnek tartotta. Babich vezérőrnagy ennél fogva kezdetben csak fokozatos előnyomulásra szánta el magát és ennek folyamán 24-én reggel 6 óra tájban csapatai zömével Polesnik vidékére érkezett. A Nona melletti partvidéken előre küldött vörös zászlóalj azt az utasítást kapta, hogy az ellenséges partraszállástól függetlenül Nónától Pobica irányában együtt működjen a vörös csapatok derekával. A partraszállás befejeztével a kék hadosztály a ljubaci öböl déli részében biztos készenlét pozíciót foglalt el és a hajnal beálltával fokozatosan az azonnal megkezdett kémiszolgálat eredményeit megvárva déli irányban Brigs felé nyomult előre, hol hosszabb pihenő volt. E pihenő állásban állapították meg az ellenséges csapatok közeledését A délelőtti órákban küzdelemre került a sor, amelyben csakhamar mindkét fél valamennyi csapatai résztvettek. Az ütközet eldöntését mindkét részről a nyugati szárnyon próbálták meg. Mielőtt azonban ez megtörténhetett volna, gróf Salis ezredes, a kék párt parancsnoka, a hadgyakorlat vezetőségétől megkapta a hadosztályparancsnokság azon értesítését, hogy a sereg derekának tervbevett offenzívája megszakadt és álljon készen, hogy 25-én újra visszainduljon Fiumébe. A kék párt erre beszüntette az offenzívát és az új helyzetnek megfelelő pozíciót foglalt el. Ezzel szemben a vörös csapatok is egyelőre várakozó magatartást foglaltak el, annál is inkább, mert a hosszas út az uralkodó tropikus hőség és a vízhiány következtében támadó akciót nem igen fejthetett ki. Ferenc Ferdinánd főherceg a szállító hajórajnak a ljubaci öbölbe való befutása után este 1410 órakor, az első partraszállított csapatokkal, partra szállott és itt fogadta gróf Salis parancsnoknak, a kék csapatok főparancsnokának jelentéseit, majd megfigyelte a kék csapatok partraszállításának minden fázisát. Éjjel 1 órakor tért vissza a főherceg a hajóraj zászlóshajójára, de már reggel 4 órakor partraszállott és nyomon követte az előnyomuló kék csapatokat. Ljubacból Brigbe lovagolt, majd hosszabb pihenés után a Bracsevacs környékbeli magaslatokra, honnan a két félnek az ütközetbe való készülődését figyelte meg. Délután 1 órakor a főherceg visszatért Brigbe, honnan automobilon Zarán át Nonáig ment, hol a reávaró torpedónaszádra szállt, amelyen a ljubaci kikötőbe hajózott, hol időközben nagyfokú hullámzás állott be. Délután 3 órakor visszatért a zászlóshajóra, ahol fogadta Hauss ellentengernagynak a ljubaci öbölben lefolyt tengerészeti gyakorlatról szóló jelentését. Mig 24-én délelőtt a szárazföldön az eddig I vázolt ütközetek folytak le, — a tengeren a vörös flotta időközben megállapította, hogy a kék csapatok ljubaci kikötőjében partraszállanak és most minden erejével azon volt, hogy a nevezett kikötőbe vezető két utat megszállja. 24-én délután, a rá következő éjjel és 25-én délelőtt a vörös párt hajói szakadatlanul kísérletet tettek arra, hogy ljubaci kikötőjébe benyomulhassanak. A kék flotta ezzel szemben a kikötő két bejáráját hatalmas hajóhadosztályokkal elzárta, amelyek sikerrel verték vissza a vörös flotta támadásait. A szárazföldön időközben a vörös-párt, melynek dereka különböző csapateltávolítások következtében csak tizenegy századból és egy hegyi

ütegből állott, szükségét látta, hogy az egy zászlóaljjal erősebb kék-csapatok elől visszavonuljon. A visszavonuló csapatok Polesnikig értek és az éjjelt is itt töltötték. A kék-csapatokat részben a vízhiány és a fáradtság, részben pedig a hadgyakorlatok vezetőségétől vett értesítések következtében pedig az operációs helyzetben beállott változások arra bírták, hogy az ellenséget ne üldözzék, hanem az éjjelt a csatatéren töltsék. A két párt kora reggel támadást intézett a vörös őrsök ellen, azzal a szándékkal, hogy ezzel megkönnyítse a visszavonulást. A csapatok ezután egyes részekben értek vissza Ljubácba. A kék csapatok lovainak nagy részét már a kora reggeli órákban a kikötőbe küldötték és hajóra rakták. A kék csapatok zöme fél 10 órakor kezdte meg a hajóraszállást, mely déli 12 órakor be volt fejezve. A főherceg már korán reggel partraszállott, hol megfigyelte a két csapatok visszavonulását, majd a kikötőbe lovagolt és zuhogó esőben végignézte a csapatok hajóraszállását. Lefuvás után ő fensége hadgyakorlati napiparancsot adott ki, melyben elismerő szavakkal nyilatkozik a csapatok munkájáról és elbúcsúzott Frigyes főhercegtől, a vezérkari főnöktől, a tengerészeti parancsnoktól, valamint a tábornoki kar többi tagjaitól. Ezután motorcsónakon a Dalmát hadihajóra ment, hol a hadgyakorlatokra egybegyűlt önkéntes automobil-hadtest jelentését fogadta és elismerését fejezte ki. A Dalmátról a fenség visszatért a hajóraj zászlóhajójára, amely a Lakroma hajó kíséretében déli 12 órakor visszatért Póla felé. A hadgyakorlatok után Ferenc Ferdinánd főherceg a következő parancsot adta ki: A befejezett partraszállási hadgyakorlat rendkívüli meglepedésemre szolgált, ő felsége haditengerészete, mint minden alkalommal, úgy most is bebizonyította, hogy a haditengerészeti ügyesség legmagasabb fokán áll és a szárazföldi operációkban is kiválóan közreműködik. Amidőn ezért kiváló meglepedésemnek adok kifejezést, hogy 5 felségének, a legfőbb hadúrnak, a . partraszállási hadgyakorlatoknál egyesített csapatok kiváló állapotáról és képességeiről tehetek jelentést, a parancsnokoknak, tiszteknek és a legénységnek teljes dicséretet és meleg köszönetét mondok. E parancs azonnal közzéteendő és a legénységnek anyanyelvén tolmácsolandó. Ferenc Ferdinánd főherceg lovassági tábornok és tengernagy.²⁸³²

1911.11.07-én nyújtotta legénysége a legjobb szelelési teljesítményt. Ekkor egy óra alatt 480 t szenet rakodtak be. A hajó ezen időben kapott pörgettyús tájoló berendezést.

1912.

Második görögországi körút:

1912.03.12-én Triesztben, a Tegetthoff csatahajó vízrebocsátásánál volt jelen. Ez alkalommal a fedélzetén fogadás volt.

1912.03.26-án kifutott Polából és csatlakozott az I. csatahajó divízióhoz (hajóraj kötelékéhez). Még aznap érintették a Polától 10 km-re lévő Fasanát (Fazana).

1912.03.29-1912.04.01-ig Patrasz-nál (Patre) volt. Ez a Peloponnészosz félsziget északi partján van Görögországban.

1912.04.01-08-án Korinthoszbán volt.

1912.04.08-10-én a korinthoszi Itea kikötőjében volt. (1827-ben itt török-görög tengeri csata volt, görög győzelemmel.)

1912.04.10-14-ig Patrasz-ban volt.

1912.04.15-16-án a délnyugati görögországi Navarinó öbölben (Navarin) volt. Itt van az ókori Pülosz városa.

1912.04.17-22-én Zákinthosz (Zante)-ban horgonyzott.

1912.04.22-23-án ismét Argostoliban volt.

1912.04.28-án befutott Teodóba (Tivat). Innét Adriai-tengeri cirkálútakra futott ki.

A Radetzky 1912 márciusában már rendelkezett Marconi féle telegráffal.²⁸³³

²⁸³² (Pesti Hírlap, 1911. augusztus (33. évfolyam, 195-206. szám) 1911-08-26 / 202. szám)

²⁸³³ Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám



A hajó egy tengerésze 1912 körül Polában²⁸³⁴

1912.10.31 téli hajóraj:

A révhivatal jelentése szerint haditengerészetünk téli hajórajához, mely tegnap óta itt tartózkodik, a következő hajók tartoznak: Erzherzog Franc Ferdinand 14.500 tonna 950 emberrel, Radetzky 14.500 tonna 693 emberrel. Zrínyi 14.500 tonna 687 ember, a 33. és 34. sz. torpedók 78 tonnásak, 17 emberrel, továbbá az ide beosztott cirkálóflotta, St. Georg 7300 tonna 521 ember, Admiral Spaun 3500 tonna 314 ember, Scharfschütze torpedó 400 tonna 62 ember, Greif torpedóhajó 200 tonna 30 ember, Alk torpedóhajó 200 tonna 28 ember és a VII. és XL. számú tenderek. A téli hajóraj Arsából jött és 1812.11.04-ig marad Fiúmében.²⁸³⁵

Balkáni háború:

1912.11.04-én a balkáni háború miatt kifutott Polából.

1912.11.08-24-e között Szmirna és Thesszalóniki között cirkált.

A Jón-tengeren volt ekkor a Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Kaiserin und Königen Maria Theresia páncélos cirkáló és a Streiter torpedóromboló. Novemberben csatlakozott hozzájuk az Admiral Spaun gyorscirkáló és az Uskoke és Wildfang torpedóromboló és az Aspern cirkáló. A hajókötelék Levante vizein cirkált.

1912.11.28-án befutott Fasanába, Polától 8 km-re észak-nyugatra.

Ezen cirkálása során az egyik kazánnál felhalmozott szénzsákok izzani kezdtek. Ezt a túlmelegedés okozta, és a hő (izzás) a közeli lőszerkamra felé terjedt. A sűrű gomolygó füst miatt csak nehezen találták meg a tűzfészket, így a lőszerkamra elárasztása mellett döntöttek. A hajóban nem keletkezett kár.

1913.

1913.03.19-én kifutott Polából.²⁸³⁶

1913.03.21-én befutott a montenegrói Meljinébe. A hajó részt vett a Montenegró elleni nemzetközi blokádban, majd befutott a Cattarói-öbölbe.

Franz Conrad von Hötzendorf gróf vezérkari főnök március 22-én a cattarói osztrák-magyar flottaegységnek kiadott parancsában hangsúlyozta: az akció célja Ausztria-Magyarország követeléseinek keresztülvitele a Scutarit ostromló két állam ellenében. A demonstrációban résztvevő hajók feladata a montenegrói és albán partvidék békeblokád alá vonása a dalmát határtól Cap Laghi-ig, Durazzótól (Durrési) délre. A blokád - a szövetséges államok hajóit kivéve – bármilyen zászló alatt hajózó hadi- és kereskedelmi hajóra érvényes. Azokat a hajókat, amelyek felszólításra sem hagyják el a blokád területét, Polába kell kísérni. Később kiadandó rendeletre esetleg a hajók tűzértsége által a parton elérhető célokat is bombázni kell.²⁸³⁷

1913.04.02-én futott ki Cattaroból és Albánia/Montenegró partjaihoz hajózott a Bojana (Buna) folyó torkolatához. Montenegró ekkor az Albániának ítélt Scutari-t ostromolta. Mivel a nagyhatalmak a

²⁸³⁴ <http://muzeumantikvarium.hu/item/-a2-1085>

²⁸³⁵ (Dunántúl, 1912. november (2. évfolyam, 249-274. szám) 1912-11-01 / 249. szám)

²⁸³⁶ (Friss Újság, 1913. március (18. évfolyam, 52-77. szám) 1913-03-20 / 68. szám)

²⁸³⁷ (BALLA TIBOR: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA KATONAI RÉSZVÉTELE A SCUTARI - VÁLSÁG RENDEZÉSÉBEN)

területet Albániának adták, Montenegró ellen nemzetközi flotta vonult fel, angol, olasz, francia, német és az Osztrák-Magyar Monarchia hajóegységeiből. Itt volt az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Aspern, Ulan, Scharfschütze, valamint a Dinara.

1913.04.02-08 között, majd 1913.04.16-1913.05.13 között Antivari (montenegrói Bar városa) előtt állomásozott.

1913.04.10-én az osztrák-magyar hadihajók a Rumija nevű montenegrói királyi jachtot, fedélzetén török hadifogjokkal feltartóztatták és Antivaria helyett, Durazzoba irányították.

(1913.04.11-én a Radetzky és a Zrínyi még mindig jól kivehető. Ez a két hajó a Wolovicza fok és Waldino között kivetette vasmacskáját, hogy a partot onnan megfigyelhessék.)

1913.04.20-án a montenegróiak bevették Scutari-t.

1913.05.13-1913.06.15 között a Bojana torkolatánál hajózott. Közben 1913.05.14-én nemzetközi „tengerészgyalogos” deszant (matrózok) szállt partra és elfoglalta Scutari-t. A Radetzky és a Zrínyi fedélzetéről összesen 300 tengerész vett részt a partraszállásban. Ott volt még 250 angol, 200 olasz, 150 francia, 100 német tengerész. Njegovan ellentengernagy képviselte ekkor az osztrák-magyar flotta vezetését. 1913.05.14-én evvel véget ért a tengeri blokád.

1913.06.15-17-én Cattaroban volt.

1913.06.17-21-án a horvát tengerpart előtt, Dubrovnik közelében, Gravosa kikötőjében volt.

1913.06.21-1913.07.05-én Durazzoban (Durrës) volt, a mai Albánia középső partvidékén.

1913.07.05-17-én ismét Gravosa kikötőjében volt.

1913.07.18-25 között ismét a Bojana torkolata előtt tartózkodott. Ekkor segítséget nyújtott a folyótorkolatban megfeneklett Skodra gőzösnek.



A SS Skodra (Bojana) gőzös hossza 36.96 m x széles 6.32 m, merülése 2.69 m, súlya 249 t

1913.07.25-27-én az észak-nyugat albániai San Giovanni di Medua (Lezha, Shengjin) előtt hajózott.

1913.07.27-1913.08.10 között ismét a Bojana torkolatánál volt.

A Montenegró elleni blokád alatt a hajó fedélzetén hidroplán volt. Ezt daruval tették a tengerre, ahonnan azok fel és leszálltak. A hidroplán légifelvételei segítették a blokádot fenntartó hajókat.

Mindhárom Radetzky osztályú hajón volt repülő. Három francia gyártmányú Donnet- Léveque tengeri repülőgépet helyeztek el a RADETZKY-osztály sorhajóinak fedélzetén. Ezek a repülőgépek a partvidékvizuális megfigyelésében, a fényképes felderítésben és az értesülések továbbításában jutottak szerephez.

1913.08.11-én futott be Cattaroba.

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff, Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.²⁸³⁸

Talán 1913-ban tett látogatást a hajón Ferenc Ferdinánd trónörökös.

²⁸³⁸ (Az Újság, 1913. szeptember (11. évfolyam, 208-219. szám) 1913-09-05 / 211. szám)

1914.

A Nagy Háború:

1914.01.20-án beosztották a Tartalék Hajórajba. Fő bázisa Polában volt.

1914 márciusában feltehetőleg Triesztben volt Zrínyivel együtt, mikor a flottát felkereste II. Vilmos német császár. Ekkor flottagyakorlatot tartottak. (A császár második látogatása 1917-ben, az olasz front áttörése után történt cs. és kir. tengernagyi ruhában s a kísérő személyzet német tengerésztisztekből állott. Ez volt az utolsó látogatása II. Vilmos német császárnak haditengerészetünkénél.)

1914.06.30-án a Neretva (Naranto) folyó torkolata előtt horgonyzott a Viribus Unitis, Spaun cirkáló, Streiter és Uskoke torpedórombolók, Tegetthoff, Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, a Lacroma yacht és torpedónaszádok. Feladatuk, hogy Ferenc Ferdinánd és feleségének holttestét hazaszállítsák. A kötelék 1914.07.01-én du. 6.25-kor ért Triesztbe.

1914.07.22-én a Cattaroi-öbölben volt az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). Cattaroba követte őket 24-én az Admiral Spaun gyorscirkáló, az Usoko, Ulan és Streiter romboló, a 61-T, 66-F, 68-F torpedónaszád és az E-18, E-20 és W-21 hidroplán (tengerészeti csónakrepülő). A repülők letétele után a kötelék visszatért Polába.

1914.07.26-án az uralkodó elrendelte a flotta részleges mozgósítását. A flotta 1914.07.28-án a hadüzenet napján már teljes harcészültségben volt.

1914-ben a francia flottát (24 csatahajó, 10 páncélos cirkáló, 4 védett cirkáló, 15 tengeralattjáró) 24 angol hajóval (köztük az Inflexible, Indomitable és Indefatigable) erősítették meg.

1914.08.03-án a német Geoben és Breslau hadihajó kifutott Missinából. A hajók az Adriára indultak, de útjukat állta az angol flotta, így végül Törökországba mentek. Hogy az esetleges adriai áttörést segítsék, az angolok ellen kifutott Haus tengernagy vezetésével 1914.08.07-én reggel kilenckor a Viribus Unitis, a Tegetthoff, a Prinz Eugen dreadnought (1. csatahajóosztály) és a Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). – valamint a SMS SANKT GEORG, az SMS ADMIRAL SPAUN kiscirkálóból, hat torpedórombolóból és tizenhárom torpedónaszádból álló kíséretükkel – kifutott Polából, hogy biztosítsa a német hajóraj áttörését az Adriára. Végül a német hajók irányváltoztatása miatt a kialakuló tengeri csata elmaradt.

Lőgyakorlaton kiderült, hogy a cseh gyártmányú hüvelyek (lőszer) a kilövéskor keletkezett hőre megolvadtak és a löveg závarzatát használhatóvá tette. Ezért átmenetileg német lőszert kezdtek használni a hajók. A Pilseni Lőszergyárba cseh munkások helyett, magyar szakembereket küldtek. (Erről az esetről Anton Hans tengernagy nem írt. Lehet, hogy Győri Lajos találta ki. A Csehországban gyártott hüvelyek Witkowitzban készültek, s a hüvelyek 50 %-át a Weiss Manfréd Művek szállította. Ezt a „kacsát” Győri aktuálpolitikai célokból ötlöthette ki a Magyarországgal ellenséges viszonyban álló kisantant Csehszlovákiával szemben.)

Tengerészeink igen nagy lelkesedéssel vették tudomásul a hadi állapot elkövetkezését. A hajóraj mozgósítása, amelyről július 29-én este szereztek hivatalosan tudomást az egyes tengerészeti helyőrségeken, valóságos ünneppé vált tengerészeink szemében. Elmondjuk itt, miképp játszódtott le ez a történelmi jelenet Radetzky nevű hadihajónkon, amelynek fiúmei magyar ember, Voncsina Vítusz sorhajókapitány a parancsnoka. Este, jóval a vacsora után, tizenegy órakor megjelent a kapitány a hajó tiszti étkezőjében és ünnepiesen kihirdette, hogy a monarchia, hadat üzent ellenségeinek. Már ezt a hirt lelkes éljen és hurrá riadal fogadta. A parancsnok ezután megható beszédben ősz királyunkról szökött, akinek melegen érző, békés hajlandóságú szívét ugyancsak próbára tehetette ez a véghetetlen súlyú elhatározás. De a monarchia hadserege és flottája egyaránt meg fogja mutatni, hogy mire képes, mert csak egy jelszót ismer: Győzni! Isten áldását kérte az uralkodóra, Magyarországra és Ausztriára, a tisztikart pedig arra kérte, hogy az a szeretet és buzgóság, amelyet eddig hivatásuk iránt tanúsítottak, a komollyá vált időkben megsokszorozódjék. Lángoló lelkesedés támadt ezekre a szavakra. A tisztek elénekelték a Himnuszt, majd az első tiszt, Machines Béla korvettkapitány tett fogadalmat a tisztikar nevében. Másnap azután a legénység előtt is kihirdették a hadiállapot elkövetkezését. Éljenzés, hurrázás

zúgott az egész idő alatt, öröm csillogott a legénység szemében, körülfogták a parancsnokot és lelkesedésük nem ismert határt.²⁸³⁹

(1914.08.16-án 11 francia és 8 angol hajó támadta meg a Zenta kiscirkálót és az Ulan-t. Az Ulan át tudott törni, de a Zenta harcolva elsüllyedt. A magyar hajók Montenegrót tartották ekkor tengeri blokádnak alatt. Ezt a blokádot törték fel az antant hajók.)

1914. szeptemberében a hajó tisztikara 250 koronát adományozott a 9. gyalogezred béli özvegyek és árvák számára.²⁸⁴⁰

1914.09.28-án több magyar újságban is megjelent a következő cikk.

Flottánk sikerei az Adrián: Póla szeptember 27. A Radetzky nevű cirkálónk az Adria tengeren találkozott a **Grey nevű francia cirkálóval**. A Grey bombázni kezdte az osztrák magyar hajót, de teljesen hatástalanul. Erre a Radetzky egy jól irányzott ágyúlövéssel eltalálta a Grey kazánházát, amely felrobbant. A Greynak, melynek visszavonulását három francia torpedó (romboló) fedezte, a sűrű ködben sikerült elmenekülnie az osztrák-magyar cirkáló elől.²⁸⁴¹

Grey francia cirkálót nem ismerek, így nem tudom, hogy melyik hajóval vívott a Radetzky tüzpárbajt.

(Az Adrián lévő francia hajóraj: Courbet dreadnought csatahajó, zászlóshajó, Jean Bart dreadnought csatahajó, Voltaire pre-dereadnought csatahajó, Vergniaud pre-dereadnought csatahajó, Diderot pre-dereadnought csatahajó, Danton pre-dereadnought csatahajó, Condorcet pre-dereadnought csatahajó, Vérité pre-dereadnought csatahajó, Justice pre-dereadnought csatahajó, Démocratie pre-dereadnought csatahajó, Patrie pre-dereadnought csatahajó, République pre-dereadnought csatahajó Victor Hugo páncélos cirkáló, Jules Ferry páncélos cirkáló, Jurien de la Gravière védett cirkáló 5. rombolóraj.

Angol kötelék: HMS Warrior páncélos cirkáló, HMS Defence páncélos cirkáló 3 rombolóraj.)

Jurien de la Gravière **talán azonos a Grey (Gravi = Grey) francia cirkálóval.**

(A cirkáló 5595 t, 8 db. 16.4 cm és 16 kisebb löveg, 2 torpedó, 22.9 csomó, 463 fő)

1914.10.02-án Cattaroból kifutott a Lovcsen ütegek ágyúzására. A Lovcsen 1739 m magas. Ide 1914.10.21-én érkezett meg –kijátszva a járőröző francia hajókat- és 1914.10.22-27 között szétlőtte az ellenséges ütegeket.²⁸⁴²

(A montenegrói hadsereg kezdettől fogva erőfeszítéseket tett arra, hogy kiiktassa a Cattaroban lévő osztrák-magyar tengerészeti támaszpontot. Kihaszánálva a terep kínálta adottságokat, több ütegből folyamatosan lőtte az öbölben állomásozó hajókat, továbbá rádióállomásokat telepített, és rendszeres jelentéseket küldött a Monarchia tengerészeti hadmozdulatairól. Az elsődleges cél ezen tevékenységek megszüntetése volt, egyrészt a károk elkerülése végett, másrészt azért, hogy jelentősebb tengerészeti haderő állomásozhasson Cattaroban. A haditengerészetre komoly feladat hárult.

„Az öböl körülölelő hegyek közül az 1009 m magas Pestingrad csúcson 12 db 12 cm-es, a 955 m magas Krastaci-csúcson 8 db 15 cm-es ágyú és 4 db 21 cm-es tarack, az 1380 m magas Kuk állásban 12 db 15 cm-es mozsár, 4 db 9 cm-es és 8 db 15 cm-es, valamint 6 db 21 cm-es tarack volt beépítve. Az erődítés-együttest összefoglaló néven Lovcsen-ütegeknek nevezi a szakirodalom.”²⁸⁴³

Az ütegeket csak a tengerről lehetett elhallgattatni, ám a hadihajók ágyúit nem ilyen jellegű feladatokra tervezték, ráadásul nem látták a magasan fekvő célokra a becsapódásokat, így lehetetlen volt a korrekció. A problémát egy új fegyver, a repülőgép oldotta meg. Támadásra még alig volt alkalmas, de megfigyelésre igen. A Bocche di Cattaroban három hidroplán is állomásozott, melyek folyamatos figyelőszolgálatot segítettek a hajókat, sőt, kezdetleges módon ugyan, de bombákat is dobáltak az ellenségre. A franciák látták, hogy a montenegróiak egyedül nem tudják kiiktatni Cattarot: ehhez nem volt elég jó a tüzérségük. Szeptember 17-én négy 15 cm-es és négy 12 cm-es hajóágyút, illetve azok

²⁸³⁹ A világháború képes krónikája, 1914 (1. kötet, 1-13. szám) 1914-11-29 / 8. szám

²⁸⁴⁰ Budapesti Hírlap, 1914. szeptember (34. évfolyam, 212-241. szám) 1914-09-09 / 220. szám

²⁸⁴¹ Pesti Hírlap, 1914.09.28. 36. évfolyam, 239. szám.

²⁸⁴² Ellenségeink a Földközi-tengeren: Vasárnapi könyv, 1915. Első félév, 17. füzet

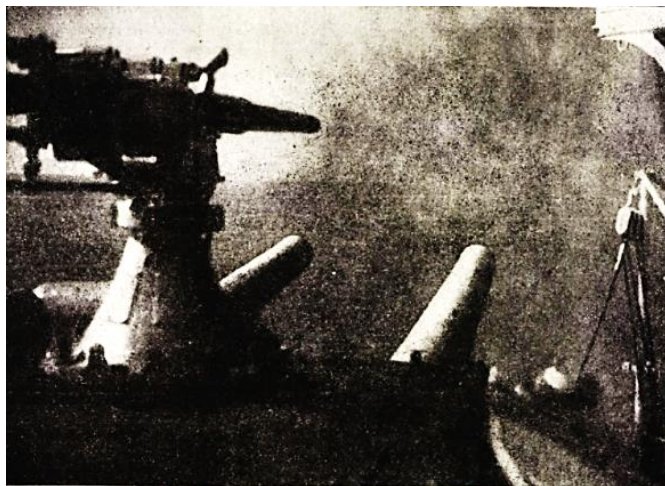
²⁸⁴³ Csonkaréti : Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete, p. 30.

kezelőit küldték erősítésül a Kuk magaslatra. Az október közepére felszerelt lövegek fekete lőport használtak, így azok füstje elárulta helyzetüket. Az új ágyúk leküzdésére a 30,5 cm-es lövegekkel szerelt Radetzky csatahajót küldték ki, mely október 27-re két francia üteget is kiiktatott, jelentős embervesztést okozva a kezelőszemélyzet soraiban.²⁸⁴⁴

Négy 15 cm-es és négy 12 cm-es hajóágyút szállítottak fel a franciák a Kuk állásba. Ezek a meglehetősen nagy füstöt produkáló fekete lőport használták, így a 30,5 cm-es lövegekkel támadó Radetzky csatahajó egy fedélzetéről felengedett felderítő léggömböt is felhasználva bemérte és kiiktatta a francia ütegek nagyobb részét.²⁸⁴⁵

A Teodo-öböl bejáratánál egy olyan ponton állt meg (13 km-re a lövegektől, mivel azok csak 11 km-re tudtak löni), ahol a lovcseni francia tüzérség lövései nem érik el, és sárkány-léggömbjének s a fekete lőpor még biztosabb segítségével elkezd tüzelni nem nagyon élénken, de szörnyű belövessel. körülbelül 15 lövést tesz reggel, 10-et napnyugtakor, egy párat éjjel. Ez a hajó egy csapásra a helyzet ura lett: úgyszólván egyedül tüzelt s ott lent, az öböl végéről teljesen uralta a Lovcsent. A kár, melyet két-három nap alatt okozott, sokkal nagyobb volt, mint az előző két hónap alatt a Bocche erődjének okozott okoztak az osztrák flotta lövegei.²⁸⁴⁶

Mindjárt az első reggel a csatahajónak hat-hét lövése szétrombolt egy ütegfedezéket, amelynek elkészítésén hetekig dolgoztak, két lövéssel felrobbantotta a legnagyobb francia ágyúk egyikét, elpusztított egy kisebb löveget, megölt több tüzért s igen sokat megsebesített. Este is nagy károkat okozott a Lovcsen erődítéseiben s ugyanilyen sikerrel folytatta munkáját másnap reggel. A csatahajó egy csapásra ura lett a helyzetnek : teljesen uralkodott a hatalmas Lovcsen-hegyen. A hajótüzérség fölénye a francia ágyúk felett döntő volt és elvitázhatatlan.²⁸⁴⁷



A Radetzky lövi Lovcsent

A Lovcsen ostroma során a Radetzky 11 kilométeres távolságról mindössze 23 lövést adott le 305 mm-es, és 56 lövést a 240 mm-es ágyúiból, ám ez elég is volt a francia ágyúk elhallgattatásához. (A kiváló tűzvezetés valószínűleg annak köszönhető, hogy repülőgépek, és megfigyelő ballonok segítségével irányították célra az ágyúkat.) A 305 mm-es lőszerrel való takarékoskodás egyébként nem csak annak volt köszönhető, hogy sokkal drágább volt, mint a 240 mm-es, hanem annak is, hogy a főparancsnokság erre utasította a csatahajó parancsnokát. Haus ugyanis tartott attól, hogy a térségben ekkor még erős francia jelenlét miatt a Radetzkynek esetleg harccal kell utat törni magának Pola felé. Ebből arra lehet következtetni, Hausnak az esze ágában sem volt, hogy a főerőkkel szükség esetén elhagyja Polát, és fedezze a Radetzky visszatérését. Az pedig, hogy hogyan képzelte a harccal való önálló áttörést, szintén nem nagyon érthető. A csak néhány torpedónaszád által kísért Radetzky számára a biztos pusztulást jelentette volna, ha egy francia csatahajó raj az útjába áll. (Az se világos, ha ilyen lehetőségre számítottak, akkor miért az osztály leglassabb hajóját küldték Cattaróba, és miért nem a Zrínyit, mely majdnem egy csomóval gyorsabb volt a Radetzkyknél.)²⁸⁴⁸

²⁸⁴⁴ http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww1/100/1914/1914_tengeri.html

²⁸⁴⁵ http://mandarchiv.hu/cikk/3852/Cattaro_egzotikus_agyuzasa

²⁸⁴⁶ (Tenger című folyóirat 1915)

²⁸⁴⁷ (A nagy háború írásban és képen 1. Északon és délen 2. (Budapest, 1916))

²⁸⁴⁸ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

1914.12.16-án futott be Polába. A hajó tengerésze volt Rudolf Klaudus segéd-gépmester, a későbbi Rodolfo Claudus olasz tengerészfestő.

1914.12.20-án Polában volt. A hajó lövegei és gőzbárkái, a Sankt Georg páncélos cirkálóval és a parti lövegekkel együttműködve elfogta (elsüllyesztette) a francia **Curie tengeralattjárót**, ami begabalyodott a védőhálóba. Később kiemelve U-14-ként a monarchia tengeralattjárója lett.

„Montenegró bombázása. London, jan. 13. (Saját tudósítónktól.) A Daily Mail egyik munkatársa az egyedüli újságíró volt, aki megszemlélhette a montenegrói tengerparton levő erődítéseket, érdekesen leírja a montenegrói tengerpartnak az osztrák és magyar hadihajók által való bombázását. Az újságírónak a múlt év novemberében csak nagy nehézséggel sikerült Cetinjéig eljutnia. — Egy hétig kellett várnom — írja — amikor végre Jankovics tábornoktól, a montenegrói vezérkari főnöktől útlevelet kaptam, amely megengedte nekem a montenegrói állások megszemlélését. Arra kértem Grellier őrnagyot, a francia katonai misszió vezetőjét engedje meg, hogy a kattarói erődök bombázását végignézhessem. Az est beálltakor Útnak indultunk. Meredek, sziklás úton haladtunk lefelé, a mely az esőtől csuszamlós volt s mindkét oldalon mély szakadékok határolták. Nagyon kellett vigyáznom, hogy a sötétségben el ne csúszsam és le ne zuhanjak a rettenetes mélységbe. A távolban komor körvonalakban látszott az osztrák Vermac erőd. Eleinte ijesztő volt a csönd, azután hirtelen hosszantartó füttyülés vágta szét a levegőt, láng villant föl a hegyekről és közvetlen utána robbanás hallatszott. Golyók csaptak a sziklákra és nem messze tőlünk gránátszilánkok hullottak le. Ez az első srapel volt, amely bennünket üdvözölt. A tisztak szállása nedves, sötét és hideg. Az egyetlen ablaküveget, amelyet a nehéz lövedékek által okozott levegőnyomás szétzúzott, egy darab posztóval helyettesítették és minden a legszegényesebb benyomást tette. A kitűnően vezetett bombázás egész éjjelen át tartott. Csaknem minden golyó talált és az ágyuk dörgésére a sziklás hegységben rettenetes visszhang felelt. Egész éjszakán kevés nyugtom volt. Amikor reggel az ágyúzás megszűnt, Chardon kapitány az üteg nevében üdvözölt és körülvezetett. Egész tisztán láthattam, a Radetzky és a Monarch osztrák csatahajókat, amelyek a teodoi öbölben vesztegeltek. Torpedórombolóik és búvárhajóik messzebb az öböl torkolatánál állottak. A talaj köröskörül golyókkal, mindenféle rommal és föl nem robbant egész gránátokkal volt tele. Mindenfelé szétzúzott és összetört ágyuk hevertek. Még a sziklák is mindenfelé szilánkokká voltak löve. Itt történt, hogy a Radetzky-ről kilőtt tizenkét hüvelykes gránát lecsapott éppen akkor, amikor a parancsnokló őrnagy az ütegtől távozott. Alighogy az ütegekhez érkeztünk, irtózatos ropogással lesújtott a Radovics-erődről lőtt gránát. A bombázás újra kezdődött. Október végén történt, hogy a Radetzky deradnought Pólából jövet elkerülte a szövetségesek hajórajának figyelmét és behatolt a kattarói öbölbe. A fedélzetről lassan léghajó emelkedett föl, megfigyelte és kikémlelte az állásokat és rögtön megkezdődött a gránáttüzelés. Az első lövések rengeteg szikladarabokat vágta le, amelyek irtózatos robajjal zuhantak alá. Azután a tüzelés egyre rendszeresebb lett és figyelemreméltó pontossággal folytatva, sok ágyút elhallgattatott.”²⁸⁴⁹

1915.

1915.03.01-én Karl Josef főherceg megszemlélte a hajót.

(1915.05.23-án Olaszország belép a háborúba: 15 csatahajó, 10 páncélos cirkáló, 11 cirkáló,

33 romboló, 6 torpedóhajó, 128 torpedónaszád, 17 tengeralattjáró)

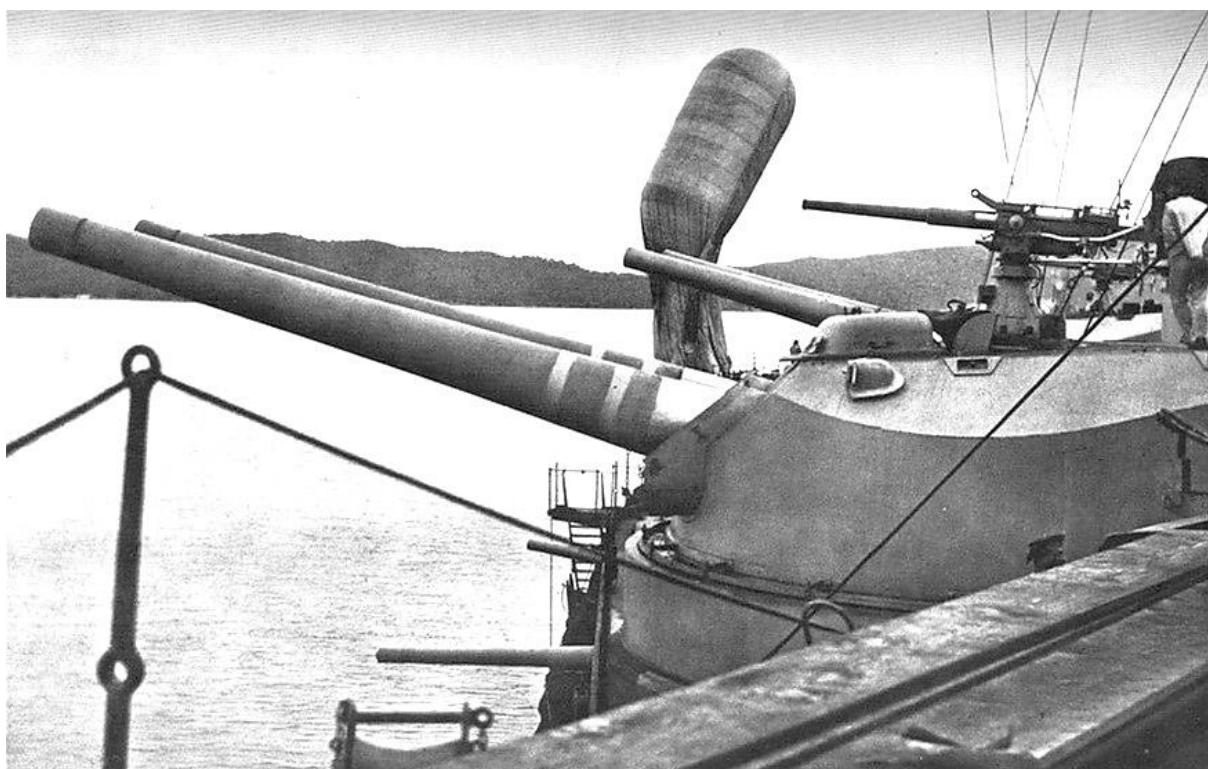
1915.05.24-én az Anconától délre lévő Potenza folyó torkolata előtt volt bevetésen, az 56 és 73-as torpedónaszádok kíséretében. Itt szétlőtte a közúti hidat és megrongálta a vasúti hidat, és az őrházat. Ez az Ancona elleni támadás, bombázás (1915.05.23-24) része volt. Parancsnoka Vitus Voncina sorhajókapitány.²⁸⁵⁰

²⁸⁴⁹ Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-01-14 / 14. szám

²⁸⁵⁰ (Ankona bombázása: Csonkaráti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete című kötetben részletesen leírva. Továbbá Hadtörténeti Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN.)

Az ankonai siker két hétre megbénította az olasz felvonulást, így a magyar csapatokat át lehetett csoportosítani az olasz frontra.

Az Ancona és a környező partvidék elleni támadás során Radetzky, valamint az SMS Admiral Spaun és az SMS Helgoland hajózók, valamint az SMS Orjen, az SMS Lika Csepel és az SMS Tátra rombolói délre haladtak, hogy fedezze az Anconát támadó hajókat. Miután nem találtak ellenséges hajókat a térségben, a csoport bombázta a Termiti-szigeteket, Viestset, Manfredóniát és Barlettát. Miután elhagyta a Manfredonia-öbölöt, Radetzky és az őt kísérő hajók többi része látta a nap első ellenséges hajóit, két olasz pusztítót. A találkozás során az egyik olasz rombolónak sikerült elmenekülnie az osztrák hajókból, a másik, a Turbina pedig súlyosan megsérült. Csak akkor, amikor nagyobb olasz haderő jelent meg, Radetzky és kísérő hajói elhagyták a megsemmisített pusztító elfogására irányuló kísérleteiket.²⁸⁵¹



A Radetzky Cattaróban. A kötelek egy megfigyelőballont tartanak²⁸⁵²

Manfredonia (olasz csizma sarkantyúja) magasságában két olasz torpedórombolóval találkozott. Az egyik rombolót (Turbine 380 t, 1 db. 7.6 cm löveg, 5 db 5.7 cm löveg, 2 db 35.6 cm torpedó, 55 fő) súlyosan megrongálta, míg a másik, az Aquilone elmenekült. A Turbine, Nembo osztályú romboló. Az osztrák-magyar erők megpróbálták elfogni a sérült hajót, de az végül jelentős erősítést kapott és így megmenekült. (Ez tévedés, mert a Turbine elsüllyedt. A térségben volt viszont két Vittorio Emanuele típusú csatahajó (hajónként 2 db. 30.5 cm, 12 db. 20.3 cm, 16 db. 7.5 cm, 21 csomó) a Libia cirkáló és a Citta di Siracusa segédcirkáló.) Később Fermo városánál is szétlőtte a vasúti hidat. Ekkor 63 olasz katona és polgári személy volt az áldozatok száma.

(Egyes források szerint 1915.05.24-én a Turbine elsüllyedt, de nem a Radetzky kötelékétől, hanem a Helgoland cirkáló, Csepel, Tátra és Lika rombolók által. Más forrás szerint a megbénult Turbine-t elfogta a Helgoland és a rombolókkal együtt Polába vontatta.) A Radetzky találatát több forrás is megerősíti, pl: Philip Kaplan: *Images of War World War Two et Sea the last battleships* című könyve. Lehet, hogy a Turbine a Radetzky után futott bele a Helgoland kötelékébe, -hiszen északi irányból

²⁸⁵¹ (https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Radetzky)

²⁸⁵² https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

érkeztek az olasz rombolók a Helgoland és csoportja felé- ami végül tényleg elsüllyesztette. **Szerintem azonban a Radetzky nem lőtte a Turbine-t.**

1915.08.05-én feltehetőleg a Radetzky lövegei is részt vettek Polában az olasz Citta di Jesi kormányozható léghajó lelövésében. A léghajóra a kikötő összes hajója tüzelt.

1916.

1916.02.24-én Friedrich főherceg tartott hajószemlét.

Sajnos a flottát jelentős üzemanyaghiánnyal –szénhiánnyal- küzdött.

1917.

1917 januárjában a Polában állomásozó flottát felkereste IV. Károly király. A Radetzkyt csak csónakból szemlélte meg.

1917-ben a Radetzky legénysége több ízben is adakozott a hadiárvák és özvegyek javára.

1918.

1918-ban Polában tartózkodott. 1918.10.31-én a flottát Horthy, IV. Károly király parancsára átadta a délszláv államnak.

A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság flottájában.

1918.10.31-1918.11.01 között éjjelente a hajót előírás szerint elsötétítették.

1918.11.10-én a délszlávok elvontatták Polából, mivel az alacsonyan képzett gépészlegénység, a tisztek nélkül már nem tudták működtetni a főgépeket. A hajót a Buccarin túl, Spalatoba, a Hét Kastély öölbe vitték, ami Split és Trogir között található. (Más forrás szerint, az SMS Zrínyi társaságában a Castelli-öölbe hajóztak, USA lobogó alatt, az olaszok megtévesztése végett.)

1918.11.14-én a hajót amerikai tengerészek szállták meg, mivel a győztes nagyhatalmak a Monarchia flottáját nem akarták átadni a délszláv államnak.

1918.11.26-án az SC 124 és az SC 125 amerikai tengeralattjáró vadász hajók, a megmaradt legénységet Fiuméba szállították.

1920.

1920.05.31-én a győztes hatalmak a Radetzkyt Olaszországnak ítélték, azzal a kikötéssel, hogy öt éven belül le kell bontani.

1920.11.07-én az USA haditengerészete Spalato előtt három mérfölddel átadta az olaszoknak.

1920.11.11-én Polába vontatták az olaszok.

1921-1922-ben Plában az Olíva-szigeten a hajót az olaszok szétbontották. A hajót egyes források szerint csak 1926-ban bontották végleg szét Anconában.

Parancsnokai:



1911.01.11-1911.10.20. Paul Fiedler von Jürgen sorhajókapitány, 1913-tól admirális

1911.10.20-1912.01.08. Maximus Freiherr von Hauser sorhajókapitány

1912.01.08-1912.05.03. Franz Ritter von Kiel sorhajókapitány

1912.05.03-1912.09.03. Franz Löffler sorhajókapitány



1912.09.03-1913.08.20. báró Gottfried Meyern-Hohenberg sorhajókapitány, utóbb altengernagy, vice-admiral

1913.08.20-1914.03.08. Kamillo Teuschl sorhajókapitány



1914.03.08- 1917.08.02. Vitus Voncina (Voncsina) sorhajókapitány 1914-1915 (később admirális)
(Fiúmei magyar ember.)

1917.08.02-1918.03.11. Marius Ratkovic sorhajókapitány²⁸⁵³

1918.08.26 – Karl Ritter von Polzer²⁸⁵⁴

Tisztek és legénység:

Vecsey Nándor dr. császári és királyi sorhajóorvos (1914)

Machines Béla korvettkapitány, első tiszt

Spaics Dominik elsőosztályú fűtő

Marschall Werner korvettkapitány, fedélzeti tiszt

Megrongált hajótér:

Grey francia cirkáló (nem tudom azonosítani)

Curie olasz tengeralattjáró

²⁸⁵³ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158

²⁸⁵⁴ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0>



Anton Haus tengernagy (1851-1917)

Az 1907-1910 közti időszakban, a fiumei Whitehead gyárban épült két tengeralattjárót is beszámítva, Magyarország 21 millió koronával részesedett a haditengerészet hajómegrendeléseiből. Miután az STT, hasonló számú kisebb hajót építése mellett ebben az időszakban megépítette a RADETZKY-osztály három csatahajóját is, melyek darabja 38 millió koronába került, Magyarország részesedése még mindig jóval elmaradt a kvóta szerinti aránytól. A csatahajókra fordított költség jelentős részét kitevő pánccélzat és a tüzérség termékeit mind az osztrák ipar állította elő, a magyar építésű hajók fegyverzetét viszont a Skoda gyár szállította. Az 1904-ben és az 1906-ban megkötött megállapodások, valamint a magyar hadihajógyártás megindulása ellenére a magyar ipar részesedése ebben az időszakban sem haladta meg a 27 %-ot, pedig a kvóta időközben 36,4 %-ra emelkedett.

Osztrák-Magyar Monarchia flottája az olasz hadba lépéskor

15 csatahajó, 3 pánccélos cirkáló, 7 cirkáló, 19 romboló, 7 torpedóhajó, 47 torpedónaszád
7 tengeralattjáró

Olasz flotta: 15 csatahajó, 10 pánccélos cirkáló, 11 cirkáló, 33 romboló, 6 torpedóhajó,
128 torpedónaszád, 17 tengeralattjáró

A Monarchia tengeri hadereje:

Dreadnoughtok: Viribus Unitis (horvát lobogó alatt 1918+), Thegethoff, Prinz Eugen,
Szent István (1918+) (1. csatahajóosztály) (12 db. 30.5 cm, 12 db. 15 cm, 20.2 csomó)

Pre- Dreadnoughtok (másod osztályú csatahajók): Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi
(2. csatahajóosztály) (4 db. 30.3 cm, 8 db. 24 cm, 20 db. 10 cm, 20.6 csomó)

Sorhajók (másod osztályú csatahajók): Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich,
Erzherzog Ferdinand Max (3. csatahajóosztály)
(4 db. 24 cm, 12 db. 19 cm, 19.2 csomó)

Sorhajók (harmad osztályú csatahajók): Árpád, Habsburg, Badenbergr
(3 db. 24 cm, 12 db. 15 cm, 19 csomó)

Partvédő pánccélosok (harmad osztályú csatahajók): Budapest, Wien (1917+), Monarch
(4 db. 24 cm, 6 db. 15 cm, 17.9 csomó)

Pánccélos cirkálók: Maria Theresia, Kaiser Karl VI., Sankt Georg (5 db. 19 cm, 4 db. 15 cm, 22 csomó)

Nagycirkálók (védett cirkáló): Kaiserin Elisabeth (1914+), Kaiser Franz Joseph I.

Gyorscirkálók (védett cirkáló): Admiral Spaun, Novara, Saida, Helgoland

Kiscirkálók (védett cirkáló): Tiger (utóbb Lacroma néven), Panther, Leopard, Zenta (1914+), Asperin,
Szigetvár

Rombolók: Csikós, Huszár, Ulan, Streiter, Wildfang, Schrfschütze, Uskoke, Turul, Pandur, Réka,
Dinara, Velebit, Warasdiner, Tátra, Lika (1915+), Triglav (1915+), Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika
II, Triglav II. ,Dukla, Uzsok

Síktengerjáró torpedónaszád 24 db, 12 db, 8 db, 16 db, 3 db, összesen 53 db (51 db)
Torpedónaszád 30 db.
Tengeralattjáró 1914-ben 6-7 db.²⁸⁵⁵

Háborús veszteség 39 elsüllyedt hajó (ebből 5 torpedóromboló) és 6 súlyosan megrongálódott hajó.
Elsüllyedt 9 tengeralattjáró.
(27 tengeralattjárónk 131 hajót süllyesztett el.)

Antant veszteség 215 hajó elsüllyedt és 4 léghajó lezuhant és 1 súlyosan sérült cirkáló a Darthmouth.
A fenti veszteségszámban nincsen benne a Jean Bart, a Dublin, a Weymout cirkáló és a japán Sakaki romboló. Elsüllyedt 16 tengeralattjáró. Az elpusztult hajók között volt 10 torpedóromboló.²⁸⁵⁶

Átadott hadiflotta:

Csatahajó 6 GB, 3 O, 2 Fr.

Nagycirkáló 3 GB

Kiscirkáló 5 GB, 2 O

Torpedójármű (Torpedóromboló) 20 O, 3 Fr., 1 görög

Torpedónaszád 25 GB, 15 Szerb-Horvát-Szlovén Kir., 7 román, 6 görög, 6 portugál, 4 Fr.

Tengeralattjáró 12 O, 6 Fr.

Segédhajók 24 O, 16 Szerb-Horvát-Szlovén Kir., 1 GB

A fentiekén kívül 140 tengeri kereskedelmi hajót kaptak meg a győztes államok.²⁸⁵⁷

A kettős szövetség hadihajóin összesen 58 nehéz, 61 félnehéz és 167 közepes kaliberű, míg az antant hatalmakén 136 nehéz, 94 félnehéz és 390 közepes kaliberű ágyú volt. Ez egyértelmű és döntőerőfölény. Olaszország belépése esetén viszont a hármass szövetség 125 nehéz, 150 félnehéz és 467 közepes kaliberű hajófedélzeti löveggel rendelkezett volna, s ráadásul lényegesen korszerűbbekkel, mint a francia ágyúk többsége.

²⁸⁵⁵ (Bak József – Csonkaréti Károly stb. Hadihajók típuskönyv, Földi Pál: Az Adria királynője)

²⁸⁵⁶ (Földi Pál: Az Adria királynője)

²⁸⁵⁷ (DDR. Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai)

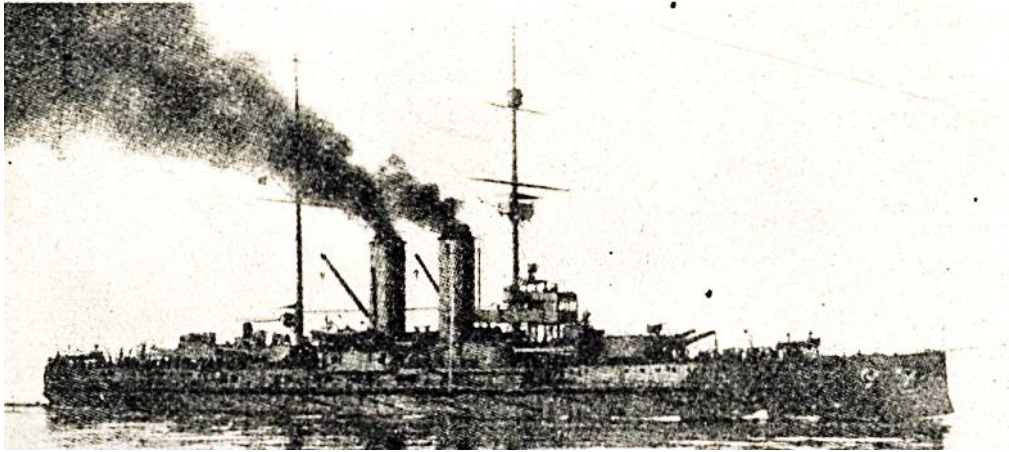
Az osztrák-magyar haditengerészetnél alkalmazott lövegek

Kaliber cm-ben, és hosszúság kaliberben	Gyártó	A rendszerezés éve	Csőtorkolati seb. m/sec	A löveg súlya metr. tonnában	A lövedék súlya kg-ban.	Maximális lőtávolság méterben
35 cm / L 45	Skoda	1916.	820	74,0	635	31 500
30,5 cm / L 45	Skoda	1908.	800	54,3	450	20 000
24 cm / L 45	Skoda	1909.	800	27,5	215	-
24 cm / L 40	Skoda	1901.	705	28,25	229	16 400
24 cm / L 40	Krupp	1897.	725	30,7	215	-
24 cm / L 40	Krupp	1894.	690	28,3	215	-
19 cm / L 42	Skoda	1903.	800	12,3	97	-
19 cm / L 35	Skoda	A gyártása 1918-ban kezdődött.				
15 cm / L 50	Skoda	1910.	880	6,3	45,5	17 000
15 cm / L 40	Skoda	1900.	700	4,35	45,5	10 000
15 cm / L 40	Krupp	1890.	690	4,5	45,5	-
15 cm / L 35	Krupp	1886.	650	3,8	45,5	-
12 cm / L 45	Skoda	1914.	800	3,05	23,8	15 000
12 cm / L 40	Skoda	1898.	700	2,14	23,8	12 000
12 cm / L 35, (tengeralattjáróra)	Skoda	A gyártása 1918-ben megkezdődött, de nem készült el.				
12 cm / L 35	Skoda	1904.	675	1,95	23,8	10 000
112 cm / L 35 Légvéd. (nagy te.alattjárókra)	Skoda	Tervezett gyártmány.				
12 cm / L 10 (tarack, dunai monitorokra)	Skoda	1910.	300	0,38	20,0	6 200
10 cm / L 50	Skoda	1911.	900	2,0	13,8	15 000
10 cm / L 50	Skoda	1909.	880	2,02	13,8	-
10 cm / L 35 Légvéd.	Skoda	A gyártása 1917-ben elkezdődött, de nem készült el.				
9 cm / L 45	Skoda	1914.	840	1,18	10,2	-
9 cm / L 45 Légvéd.	Skoda	1914.	780	1,2	10,2	12 300
9 cm / L 35 Légvéd.	Skoda	1918.	700	-	10,2	7 300
7,5 cm / L 30 Légvéd.	Skoda	1916.	600	0,49	6,0	6 000
7 cm / L 50	Skoda	1911.	830	0,52	4,5	8 000
7 cm / L 50 Légvéd.	Skoda	1915.	830	0,52	4,5	8 000
7 cm / L 45	Skoda	1900.	730	0,545	5,0	6 500
7 cm / L 45	Skoda	1909.	900	0,52	5,0	8 000
7 cm / L 45 Légvéd.	Skoda	1909/15.	725	0,55	5,0	5 000
7 cm / L 30	Skoda	1910.	550	0,24	4,0	-
7 cm / L 30 Légvéd.	Skoda	1910/14.	550	0,24	4,0	-
7 cm / L 26	Skoda	1915.	480	0,22	5,3	-
7 cm / L 18	Skoda	1895.	320	0,1	4,0	-
4,7 cm / L 44	Skoda	1914.	850	0,27	1,5	4 000
4,7 cm / L 44	Skoda	1897.	710	0,26	1,5	-
4,7 cm / L 33	Skoda	1890.	560	0,13	1,1	-
3,7 cm / L 23	Skoda	1887.	430	0,033	0,45	-

Megjegyzés: Az angol nyelvű szakirodalom a 7 cm-es lövegeket általában 6,6 cm-eseknek fogadja el.

2858

²⁸⁵⁸ <http://mateinfo.hu/oldmate/2csatahajok.pdf> Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1991) 4. szám, Közlemények, Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.



2859

²⁸⁵⁹Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915. Éves tartalomjegyzék / Nauticus: A mi „U 12” tengeralattjáró hajónk fényes haditette (3 képpel és 3 rajzzal)