



KAISER FERENC

## A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban\*

1890-ben az Osztrák–Magyar Monarchia nem számított tengeri hatalomnak. A Császári és Királyi Haditengerészet kicsiny hajóparkja zömében korszerűtlen, elavult egységekből állt, amelyeket jelentős részben külföldön vagy külföldi alkatrészekből építettek. 1914-ben, a „Nagy Háború” kitörésekor a közös haditengerészet a világ hetedik legerősebb hadiflottája volt – a brit, német, amerikai, francia, japán és olasz mögött, de az orosz előtt –, legkorszerűbb egységei pedig saját hajógyáraiban, majdnem teljesen hazai nyersanyagokból és termékekből készültek. Különösen látványos volt a Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajó” programja, amely kezdetben kisméretű és gyenge fegyverzetű, lényegében csak partvédelmi célra alkalmas hajókat eredményezett, ám a háborút megelőző években a RADETZKY<sup>2</sup>-osztály megerősített másodlagos fegyverzetű sorhajói, illetve a TEGETHOFF-osztály csatahajói esetében már a világ élvonalába tartozó nehéz egységeket állított elő.

A világhégés kezdetén – a hármass szövetség 1913-ban elfogadott haditengerészeti terveinek megfelelően – offenzív feladatokat szántak a Császári és Királyi Haditengerészetnek. Az olasz semlegesség azonban teljesen megváltoztatta a földközi-tengeri erőviszonyokat, így a közös haditengerészet lényegében beszorult az Adriára, s a hatalmas költséggel beszerzett legnehezebb egységeket – részben a torpedónaszádok, tengeralattjárók és aknamezők jelentette fenyegetés, részben pedig a krónikus szénhiány miatt – alig vetették be. Mindössze négy olyan műveletre került sor, amelyben „csatahajókat” is jelentős mennyiségben alkalmaztak, ebből egy-egy alkalom esett 1914-re és 1915-re, kettő pedig 1918-ra.

---

\* Szeretnék köszönetet mondani Krámlí Mihálynak a tanulmány korábbi változatának szakmai lektorálásáért, illetve Kiss Lászlónak a rendelkezésemre bocsátott forrásokért.

<sup>1</sup> A közös haditengerészet terminológiája szerint minden nehéz egység „*Schlachtschiff*”, azaz csatahajó volt, a nemzetközileg elfogadott terminológia viszont csak a „csupa nagyágyús”, azaz a nyolctizennégy azonos űrméretű nehézágyúval felfegyverzett hadihajókat nevezi csatahajónak, amelynek „prototípusa” az 1906-ban szolgálatba állított brit HMS (*His/Her Majesty's Ship* – Ófelsége hadihajója) DREADNOUGHT volt. A régebbi típusok megnevezése sorhajó, illetve a megerősített másodlagos fegyverzetű típusok esetén „félcsatahajó” (*semi-dreadnought*) lenne, de ez utóbbi elég félreérthető, ezért ezt nem használjuk. Kiss László: *Csatahajók az első világháborúban*. Budapest, 2011. 17.; Krámlí Mihály: *A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák–magyar dreadnought-program*. Hadtörténelmi Közlemények, 118. évf. (2005) 1-2. sz. 41–42.; Krámlí Mihály: *Az S. M. S. SZENT ISTVÁN. Magyarország és az osztrák–magyar dreadnought program*. Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. (2009) 1. sz. 3.

<sup>2</sup> A Császári és Királyi Haditengerészet egységei – miként ez más haditengerészeteknél is megszokott volt – gyakran történelmi személyek, folyók, hegyek és települések neveit viselték, ezért a félreértések elkerülése végett – a szakirodalomban egyébként megszokott módon – a hajóneveket nyomtatott nagybetűkkel írjuk.

Jellemző, hogy ezek közül csak egy esetben vették tűz alá az ellenséget a bevetett nehéz hadihajók. A tanulmány a Császári és Királyi Haditengerészet partvédő páncélosainak, sorhajóinak és csatahajóinak történetét mutatja be, elsősorban az első világháború időszakára koncentrálva.

### **Az osztrák–magyar „csatahajó program”**

A kiegyezést követően a Császári és Királyi Haditengerészet – az 1866-ban sikerrel megvívott lissai csata mellékhatásaként – egy ideig lendületesen kapta az új hajókat. 1871 és 1882 között nyolc ún. kazamata hajó állt szolgálatba. Ezután viszont elfogytak a fejlesztésre szánt – a rivális Olaszországhoz képest egyébként addig sem túl bőséges – források. Az 1880-as években csak két toronyhajó (későbbi besorolásuk szerint sorhajó) épült, amelyek 1889-ben álltak szolgálatba.<sup>3</sup> A nagyobbik, az SMS<sup>4</sup> KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF maximális vízkiszorítása 7500 tonna, páncélatának legnagyobb vastagsága 305 mm volt, legnagyobb sebessége nem érte el a 16 csomót (29,6 km/h). Az egység fegyverzete három 305 mm-es és hat 120 mm-es Krupp ágyúból állt.<sup>5</sup> A világ hadihajó tervezése és építése viszont épp ebben az időszakban fejlődött robbanásszerűen. 1890-re így az a helyzet állt elő, hogy a közös haditengerészetnek nem volt igazán korszerű nehéz egysége, szemben az „ősellenség” olasz flottával, amely a világ élvonalába tartozó páncélos óriásokkal rendelkezett.<sup>6</sup> Az állandó költségvetési problémák – nem kis részben a flotta iránt nem túlságosan megértő magyar álláspont miatt – oda vezettek, hogy a haditengerészet élén álló Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck tengernagy<sup>7</sup> már azt is sikernek értékelhette, hogy egyáltalán új „csatahajók” épülhettek. A MONARCH-osztály három egysége (a névadón kívül az SMS WIEN és az SMS BUDAPEST) – amelyek 1897 és 1898 között álltak szolgálatba – azonban nem voltak élvonalbeli hadihajók. 5700 tonnás vízkiszorításuk miatt gyenge volt a fegyverzetük (négy 240 mm-es és hat 150 mm-es ágyú), s a sebességük is (18 csomó) elmaradt a rivális nagyhatalmak sorhajóitól.<sup>8</sup> A Császári és Királyi Haditengerészet számára azonban kétségtelenül jelentős minőségi fejlődést jelentettek, hiszen részben már a hazai ipar termékeit felhasználva épültek. A dualista államon belüli gyártás arányának növelését Sterneck annak ellenére is következetesen támogatta, hogy azok az import termékeknel

---

<sup>3</sup> Sondhaus, Lawrence: *The Naval Policy of Austria–Hungary: Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*. West Lafayette, 1994. 390.

<sup>4</sup> *Seiner Majestät Schiff* – Őfelsége hajója.

<sup>5</sup> Bak József – Csonkaréti Károly – Lévay Gábor – Sárhidai Gyula: *Hadihajók: típuskönyv*. Budapest, 1984. 146.; Gibbons, Tony: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*. London, 1983. 115.

<sup>6</sup> Az 1883-ban átadott LEPANTO maximális vízkiszorítása 15 650 tonna volt, páncélatának vastagsága elérte a 480 millimétert, legnagyobb sebessége 18 csomó (33,3 km/h) volt. Fegyverzete négy 432 mm-es, nyolc 152 mm-es és négy 119 mm-es ágyúból állt. S az ilyen óriásokat az olasz flotta „sorozatban” építtette. Breyer, Siegfried: *Battleships and Battle Cruisers, 1905–1907*. London, 1973. 33.; Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 106–107.

<sup>7</sup> 1883 novembere és 1897 decembere között volt a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának főnöke és a Császári és Királyi Haditengerészet parancsnoka. Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 385–386.

<sup>8</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 146.; Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 144. Összehasonlításképpen: a kor „szabványos sorhajói” 13 000–15 000 tonna vízkiszorításúak voltak, fegyverzetük négy 305 mm-es és tíz-tizenhat 152 mm-es ágyúból állt. Breyer: *Battleships and Battle Cruisers*, 41–43.

akár 30–40%-kal is többre kerültek.<sup>9</sup> A külföldtől való függés ugyanis egy háborúban katasztrofális hatással járhatott, 1866-ban például a flotta legújabb páncélosai nem kapták meg az ellenségé vált Poroszországtól a megrendelt Krupp ágyúkat.<sup>10</sup>

Jól jellemzi a Császári és Királyi Haditengerészet helyzetét, hogy 1897–1898 fordulóján a Téli Hajóraj (*Winterescadre*) mindössze egy-egy toronyhajóból, páncélos cirkálóból és védett cirkálóból, valamint három torpedóhajóból, 1898-ban a Nyári Hajóraj (*Sommerescadre*) a három új „csatahajóból”, három régi és teljesen elavult kazamata hajóból, négy torpedóhajóból és tizenkét torpedónaszádból állt.<sup>11</sup> Ez a hajómennyiség pedig eltörpült a kor nagyhatalmainak haditengerészeihez képest. 1900-ban az Osztrák–Magyar Monarchiának – a teljesen elavult egységeket is beleszámítva – mindössze tizenkét nagyobb sorhajója és partvédő páncélosa volt, ugyanakkor a földközi-tengeri riválisok közül Olaszországnak tizennyolc, Franciaországnak pedig negyvenkilenc ilyen egység állt rendelkezésére, sőt még a törökök is rendelkeztek tizenhárommal.<sup>12</sup> Az 1897-ben a közös haditengerészet parancsnokságát átvevő Hermann Freiherr von Spaun altengernagynak (később tenger-nagynak) tehát az alapoktól kellett megkezdenie a kor színvonalát megközelítő sorhajó-állomány létrehozását. A feladat nem volt könnyű, hiszen a MONARCH-osztály egységeit jelentős részben külföldről beszerzett anyagokból építették, a hazai politikai és gazdasági elit megnyeréséhez viszont arra kellett törekedni, hogy a lehető legnagyobb arányban a saját ipar termékeit használják.<sup>13</sup>

Spaun parancsnokságának hét éve alatt készült el a HABSBURG-osztály három egysége (a névadón kívül az SMS BABENBERG és az SMS ÁRPÁD). Noha ezeknél a hajóknál is a gyengébb (240 mm-es) főtüzérséget alkalmazták, sőt még a csőszám is háromra csökkent, a nagyobb méretek (8800 tonnás maximális vízkiszorítás) lehetővé tették a 150 mm-es közepes tüzérség csőszámának tizenkettőre emelését. Javult a tengerállóság, erősödött a páncélzat, és nőtt a csúcssebesség, illetve a hatótávolság is.<sup>14</sup> Spaun lemondásához nem kis részben a következő sorhajók, az ERZHERZOG-osztály (SMS ERZHERZOG KARL, SMS ERZHERZOG FRIEDRICH és SMS ERZHERZOG FERDINAND MAX) megrendelése és befejezése körüli viták vezettek.<sup>15</sup> A részben ezeknek a hajóknak a megépítésére 1904-ben megszavazott 121,5 millió koronás rendkívüli hitelt ugyanis a hadügyminiszter nagyjából huszonöt millió koronás részletekben le akarta vonatni a haditengerészet évi rendes költségvetéséből.<sup>16</sup> Spaun belefáradt a pénzügyi forrásokért a politikusokkal és a hadsereggel

<sup>9</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 128–132.; Krámlí Mihály: *Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása, 1890–1910*. Hadtörténelmi Közlemények, 114. évf. (2001) 1. sz. 36–38.

<sup>10</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 6.

<sup>11</sup> Sokol, Hans Hugo: *Des Kaisers Seemacht 1848–1914. Die k. k. Österreichische Kriegsmarine*. Wien–München, 2002. 153.

<sup>12</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 503.

<sup>13</sup> Vego, Milan N.: *Austro–Hungarian Naval Policy 1904–1914*. London–Portland, 37.

<sup>14</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 148.; Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 158.

<sup>15</sup> Magyarország mindent megtett, hogy az új hajók építésénél a hazai ipar a költségvetésben meghatározott kvóta arányában részesedjen a megrendelésekből. Krámlí: *Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása*, 53–56.

<sup>16</sup> 1905-ben erre eredetileg 51 026 410 koronát szántak, amiből ugyan levontak 22 079 000 koronát, ám végül 62 676 000 korona rendkívüli támogatás folyósításáról is döntöttek. *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1905-ik évről*. Wien, 1906.

szemben folytatott folyamatos – esetenként pedig reménytelennek tűnő – küzdelemben, és 1904 októberében lemondott posztjáról.<sup>17</sup>

Ebben az időszakban kezdődött meg a flotta támogatottságának jelentős javulása, amely a Monarchia tengeri kereskedelme robbanásszerű fejlődésének volt köszönhető. 1902-ben a dualista államnak összesen 24 756 polgári célú tengeri vízi járműve volt, bár ezek többsége csak csónak méretű, hiszen az összesített vízkiszorítás csupán 417 566 BRT volt. 1912-ben már 32 266 egység, 639 349 BRT vízkiszorítással hajózott császári és királyi lobogó alatt, s 1914 nyarán csak a 455 gőzhajó vízkiszorítása 1 055 719 BRT-re rúgott.<sup>18</sup> 1910-ben már 12–13 000 fő szolgált a kereskedelmi hajókon, további 4–5000 fő a parton dolgozott (adminisztrátorok, dokkmunkások stb.), közel 20 000 fő pedig halászként kereszte kenyerét. A Monarchia tengeri kereskedelmének becsült összbevétele 1910-ben 150 és 200 millió korona között mozgott.<sup>19</sup> A dualista állam kikötőibe érkező, illetve távozó áruk összértéke 1904-ben 770 millió, 1913-ban viszont már 1,3 milliárd korona volt. A szállított tömeg pedig 1904-ben 10,5 millió, 1913-ban pedig már 20,4 millió tonna.<sup>20</sup> A flottafejlesztés mögött így már komoly politikai és gazdasági lobbi állt, amelynek legfontosabb „civil” eleme az 1904-ben alapított Osztrák Flottaegyesület (*Österreichische Flottenverein*) volt.<sup>21</sup>

A századforduló után már jelentős vállalati konglomerátumok épültek rá a Császári és Királyi Haditengerészetre, különösen az új egységek gyártására. Ezek a cégek és a mögöttük álló pénzügyi körök számítottak a flotta folyamatos erősítése leglelkesebb szószólóinak.<sup>22</sup> A haditengerészet fejlesztésével szemben hagyományosan kritikus Budapest ellenállását pedig a magyarországi megrendelések növelésével szerelte le a flotta vezetése. 1907 és 1909 között a haditengerészet 126 531 000 koronát költött a Monarchián belüli ipari megrendelésekre, ebből Magyarország részesedése nagyjából 25%-volt.<sup>23</sup> A mindenkori parancsnokok dolgát azonban – legalábbis a magyarok megnyerésében – alaposan megnehezítette Ferenc Ferdinánd trónörökös, aki ugyan a Császári és Királyi Haditengerészet nagy pártfogója volt, ezért szinte minden nagyobb hadihajó vízrebocsátásánál személyesen is megjelent, ám a magyar nevet viselő egységek vízrebocsátásától tüntetően távol maradt.<sup>24</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet fejlesztésében az igazi áttörésre gróf Rudolf von Montecuccoli degli Erri tengernagy vezetése (1904–1913) alatt került sor. Az új parancsnok ugyanis sokkal rugalmasabb, simulékonyabb, sőt ha kellett, gátlástalanabb volt, mint elődje. A nemzetközi környezet is meghatározó volt. Az orosz–japán háború, a két marokkói válság, a gyarmati ellentétek, Bosznia–Hercegovina annektálása és a két Balkán-háború, illetve a nagyhatalmak közötti fokozódó fegyverkezési verseny mind-mind a fegyveres erők –

---

<sup>17</sup> Csonkaréti Károly: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918*. Budapest, 2001. 12–13.

<sup>18</sup> Sokol, Hans Hugo: *Österreich–Ungarns Seekrieg 1914–1918*. Zürich–Leipzig–Wien, 1933. 4.

<sup>19</sup> Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, 174–175.

<sup>20</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 32., 197.

<sup>21</sup> Bővebben lásd: Sokol, Anthony Eugene: *Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine 1382–1918*. Wien–München–Zürich, 1972. 122–123.; Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 38.

<sup>22</sup> A Monarchia hajóépítő iparát lásd: Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 29–31.

<sup>23</sup> Krámlí: *Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása*, 67.

<sup>24</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 181.; Krámlí: *A TEGETTHOFF-osztály születése*, 52.

s azon belül a haditengerészet – erőltetett fejlesztésének irányába terelték a Monarchia döntéshozóit.<sup>25</sup>

1904-ben a haditengerészet mindössze tíz sorhajóval és partvédő páncélossal, három páncélos és hat védett cirkálóval, nyolc torpedóhajóval és 68 torpedónaszáddal rendelkezett. A 95 egység vízkiszorítása 131 000 tonna volt. Olaszország ugyanekkor 195 hadihajóval rendelkezett (tizenhárom sorhajó, hat páncélos- és tizennégy védett cirkáló, tizenöt torpedóhajó, 145 torpedónaszád és két tengeralattjáró) 267 300 tonna vízkiszorítással.<sup>26</sup> Volt honnan és hová felzárkózni. Az új flottaparancsnok 1904 végén benyújtott – nagyrészt még elődje által elkészített – terve ismét 121 millió korona extra forrást igényelt három sorhajó (az ERZHERZOG-osztály) befejezésére, illetve tizenkét torpedóromboló és harminchat nagy torpedónaszád építésére. Montecuccoli az 1907-es költségvetési évre már a RA-DETZYK-osztály három sorhajójára, egy 3500 tonnás kiscirkálóra és két tengeralattjáróra kért költségvetési forrásokat, amit meg is kapott a delegációktól.<sup>27</sup> 1906-ban és 1907-ben átadták az ERZHERZOG-osztály három egységét. A 11 400 tonna legnagyobb vízkiszorítású sorhajók fő fegyverzete még mindig – az ekkor már nevetségesen gyenge – 240 mm-es ágyúból állt, amelyeket elől és hátul ikerlöveges tornyokban helyeztek el.<sup>28</sup> A másodlagos fegyverzet viszont alaposan megerősödött, a tizenkét 190 mm-es löveget egyesével, elektromos forgatású oldalsó lövegtornyokban helyezték el.<sup>29</sup>

Montecuccoli 1908-ban benyújtott terve már egy tizenhat „csatahajóból”, négy nagy- és nyolc kiscirkálóból, huszonnégy torpedórombolóból, hetvenkét torpedónaszádból és tizenkét tengeralattjáróból álló flotta felállítását célozta meg.<sup>30</sup> Az 1910–1911-es költségvetési évben ennek a programnak a teljes költségeit 312 millió koronában határozták meg, hiszen hét „csatahajót”, négy kiscirkálót – korabeli osztrák–magyar elnevezés szerint gyorscirkálót –, tizennyolc torpedórombolót, huszonöt torpedónaszádot és hat tengeralattjárót, továbbá három úszódokkot, két dunai monitort és hat őrnaszádot kellett volna megépíteni ahhoz, hogy a szükséges hajómenyiséget elérjék.<sup>31</sup> A sorhajók és csatahajók építése komoly beruházásokat igényelt, különösen Pola (Pula) kikötőjében. 1911 és 1913 között készült el a Monarchia legnagyobb úszódokkjá, amely maximálisan 22 000 tonnás tömeget tudott megemelni, azaz az összes rendszerben álló hajót javítani lehetett vele.<sup>32</sup> Montecuccoli utóda, Anton Johann Haus altengernagy (később tengernagy, majd főtengeternagy) 1914-ben beterjesztett tervében négy csatahajó – az ERSATZ MONARCH-osztály úgynevezett szuper *dreadnought*jai –, három 4800 tonnás cirkáló, hét torpedóromboló, egy ten-

<sup>25</sup> Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, 171–175.; Sokol: *Seemacht Österreich*, 105–108., 126–127.

<sup>26</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 35–36.

<sup>27</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 39–41.; Krámlí: *Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása*, 61–62.

<sup>28</sup> Ezeket viszont már nem a Krupp, hanem a Škoda gyártotta. Noppen, Ryan: *Austro–Hungarian Battleships 1914–1918*. Oxford, 2012. 14.

<sup>29</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 149.; Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 161.

<sup>30</sup> Krámlí Mihály: *A császári és királyi haditengerészet és Magyarország*. Pécs, 2004. 40.; Sokol: *Seemacht Österreich*, 103.

<sup>31</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 20.; Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, 176. A programban építendő hajók adatait lásd: uo., 177–180.

<sup>32</sup> Aichelburg, Wladimir – Baumgartner, Lothar – Bilzer, Franz Ferdinand – Pawlik, Georg – Praski, Friedrich – Sieche, Erwin: *Die „Tegetthoff” Klasse. Österreich–Ungarns größte Schlachtschiffe*. Mistelbach, 1979. 40.

geralattjáró és két monitor szerepelt.<sup>33</sup> A program költségei 438 836 000 koronára rúgtak volna.<sup>34</sup> Az erőltetett haditengerészeti expanzióknak köszönhetően az 1914–1915-ös költségvetési évre (július 1. – június 30.) már 177 266 710 koronát szavaztak meg a flotta számára.<sup>35</sup>

Montecuccoli parancsnoksága volt a Császári és Királyi Haditengerészet fejlesztésének legsikeresebb időszaka, ekkor készült el a legtöbb nehéz egység. A már említett ERZHERZOG-osztály három sorhajója mellett a RADETZKY-osztály három megerősített másodlagos tüzérségű sorhajója 1910 és 1911 között lépett szolgálatba. A legnagyobb vízkiszorítás 15 850 tonnára nőtt.<sup>36</sup> A fegyverzetet a korábbi típusoknál sokkal erősebbre méretezték, a négy 305 mm-es, nyolc 240 mm-es és húsz 100 mm-es ágyú,<sup>37</sup> a kisebb gyorstüzelő lövegekkel együtt – s a nehézlövegek páncéltornyai is – már mind a Škodánál készültek.<sup>38</sup> Ekkorra érett be az a politika, hogy mindent hazai gyártóktól kell beszerezni; ezeknél a sorhajóknál ugyanis csak egy alkatrészt importáltak, az övpáncél alá kerülő teakfát.<sup>39</sup> A RADETZKY-osztály óriási előrelépést jelentett a Császári és Királyi Haditengerészet számára. A Monarchia lényegében ezekkel az egységekkel lépett be a „tengeri hatalmak klubjába”.<sup>40</sup> A korábbi sorhajók ugyanis – gyenge főtüzérségük miatt – inkább partvédő páncélosnak vagy másodvonalbeli egységnek voltak tekinthetők. Jellemző, hogy az új „csatahajók” egyenként rendelkeztek ugyanannyi nehézágyúval, mint a megelőző ERZHERZOG-osztály három sorhajója együttvéve, ráadásul ebből négy nagyobb kaliberű, azaz 30,5 cm-es volt.<sup>41</sup> Az osztály páncélzata sokat erősödött, lényegében egyenértékű volt a kortárs külföldi típusokéval, a vízvonallal alatti védelem azonban elég gyengére sikerült.<sup>42</sup> A RADETZKY-osztály esetében ez a hiányosság nem okozott katasztrófát, viszont a hasonló konstrukciós elvek szerint készülő, sőt némileg erősebb víz alatti védelemmel ellátott TEGETHOFF-osztálynál két egység elvesztéséhez vezetett.<sup>43</sup>

A *Royal Navy* (Brit Királyi Haditengerészet) 1906-ban szolgálatba állította a forradalmi változást indító HMS DREADNOUGHT-ot. A legerősebb hadihajók ekkortól már a legalább 16 000 tonnás, nyolc-tizennégy azonos űrméretű, nagy kaliberű ágyúval felfegyverzett, „csupa nagyágyús” csatahajók voltak. Ezekből pedig a britek, a németek és az amerikaiak 1911 végére már tíz, hét és hat egységet átadtak, s világszerte tucatjával épültek az újabbak.<sup>44</sup> A Császári és Királyi Haditengerészet is megrendelte hát a saját „*dreadnought*jtait”, a TEGETHOFF-osztály egységeit (a névadón kívül az SMS VIRIBUS UNITIS-t, az SMS

<sup>33</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 108–109.

<sup>34</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 22.

<sup>35</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 103.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 21.

<sup>36</sup> Noppen: *Austro–Hungarian Battleships*, 17.

<sup>37</sup> Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 182–183.

<sup>38</sup> Taschenbuch der Kriegsflootten, Jg. 13. (1912) 89.

<sup>39</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 180.

<sup>40</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 104.

<sup>41</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 149–150.; Noppen: *Austro–Hungarian Battleships*, 13–18.

<sup>42</sup> Krámlí Mihály: *Az Osztrák–Magyar Monarchia majdnem dreadnoughtjai: a Radetzky-osztály*; elérhető: [http://www.publikon.hu/application/essay/109\\_1.pdf](http://www.publikon.hu/application/essay/109_1.pdf), letöltve: 2014. 04. 15.; Sieche, Erwin F.: *Die Schlachtschiffe der K. u. K. Marine. Marine-Arsenal mit Internationalen Flotten-nachrichten und Marinerundblick*. Bd. 14. 1991. 20.

<sup>43</sup> Lásd a tanulmány végén!

<sup>44</sup> Kiss: *Csatahajók az első világháborúban*, 79.

PRINZ EUGEN-t és az SMS SZENT ISTVÁN-t).<sup>45</sup> A rivális nagyhatalmak azonban növelték csatahajóik főtüzerességének űrméretét, s közvetlenül a háborút megelőzően, illetve a háború alatt már 340, 343, 356, 380 és 381 mm-es ágyúkkal felszerelt egységek, úgynevezett „szuper *dreadnoughtok*” is szolgálatba léptek.<sup>46</sup> A közös haditengerészet ezért maga is megrendelte a saját „szuper csatahajóit”, az ERSATZ MONARCH-osztály egységeit, amelyek építése azonban a háború kirobbanását követően leállt, sohasem készültek el.<sup>47</sup>

Az erőltetett osztrák–magyar flottafejlesztés elsősorban az Olasz Királyi Haditengerészet ellen irányult.<sup>48</sup> Bosznia-Hercegovina 1908-as annektálását követően a két szövetséges lényegében egymás ellen kezdett fegyverkezési versenybe,<sup>49</sup> amelyet a Földközi-tenger térségében jelentős stratégiai pozíciókkal rendelkező Nagy-Britannia is komoly aggodalommal szemlélte.<sup>50</sup> Az éleződő versenyfutásban az Osztrák–Magyar Monarchia – ha csak időlegesen is – jelentős lépéselőnybe került a RADETZKY-osztály szolgálatba állításával, ezzel viszont újabb lökést adva az olasz flottafejlesztésnek.<sup>51</sup> Jól jelzi a korabeli felfokozott hangulatot Jedina-Palombini altengernagy 1912-ben kelt írása, amelyben a ZRÍNYI vízrebocsátása kapcsán kimerítően értekezett a nemzetközi helyzetről, illetve a nemzetközi hajóépítési trendekről, egyértelműen kiállva a csatahajóprogram fokozása mellett.<sup>52</sup> A kor másik szakírója különösen az „ősellenség” olaszok jelentette fenyegetést igyekezett hangsúlyozni. Max Schloss a csatahajókat, sorhajókat és páncélos cirkálókat – az építés alatt álló egységek várható szolgálatba állását és a meglévők elavulását – figyelembe véve három évben hasonlította össze az osztrák–magyar, illetve az olasz flottát; 1911-ben, 1914-ben és 1916-ban. A vizsgált kategóriák a vízkiszorítás, a hajók tüzerességének kalibere és csőszáma, illetve az egy sortűzzel kilőhető gránátok tömege voltak. A szerző szerint – ami megegyezett a tényleges helyzettel – 1911 végén az olasz flotta minden szempontból meggyőző fölényben volt az osztrák–magyarral szemben. 1914-re javulás volt várható, ekkor az osztrák–magyar *dreadnoughtok* rendszeresítése lényegében kiegyenlítette az erőviszonyokat, 1916-ra viszont már minden téren jelentős olasz erőfölény fenyegetett.<sup>53</sup>

A „csatahajó program” legnagyobb eredménye kétségtelenül az volt, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia önerőből volt képes *dreadnoughtok* gyártására. Az első, az SMS VIRIBUS UNITIS 1912. december 5-én lépett szolgálatba. Az SMS TEGETHOFF 1913. július 14-én,<sup>54</sup> az SMS PRINZ EUGEN 1914. július 17-én, az SMS SZENT ISTVÁN pedig 1915.

<sup>45</sup> Noppen: *Austro-Hungarian Battleships*, 23.

<sup>46</sup> A nagyhatalmak között akkoriban zajló „kaliberversenyre” nézve lásd: Krámlí Mihály: *A Monarch-osztályt pótolni kell! A megerősített TEGETHOFF-osztályú csatahajók terve*. Hadtörténelmi Közlemények, 125. évf. (2012) 3. sz. 608–611.

<sup>47</sup> Krámlí Mihály: *A 24 500 tonnás csatahajóterv – favorit három felvonásban*. Hajózástörténelmi Közlemények, elérhető: <http://www.kriegsmarine.hu/hk/km00801.html>, letöltve: 2014. 08. 02.

<sup>48</sup> Az osztrák–magyar és olasz haditengerészeti fegyverkezési versenyt bővebben lásd: Krámlí: *A TEGETHOFF-osztály születése*, 44–47.

<sup>49</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria-Hungary*, 183–184.

<sup>50</sup> Holland, Robert: *Blue-Water Empire. The British in the Mediterranean since 1800*. London, 2013. 136–137.; Krámlí: *A TEGETHOFF-osztály születése*, 67.

<sup>51</sup> Krámlí: *A TEGETHOFF-osztály születése*, 52–53.

<sup>52</sup> Jedina-Palombini, Leopold Freiherr von: *Für Österreich-Ungarns Seegeltung. Beiträge zur Klarlegung der Marine-Verhältnisse*. Wien, 1912. 9–14.

<sup>53</sup> Schloss, Max: *Die durch das Flottengesetz zu bestimmende Solstärke unsere Kriegsmarine. Entwurf eines Motivenberichtes zum Flottengesetz*. Wien, 1912. 4–7.

<sup>54</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről*. Wien, 1914. 8.

december 13-án került a flotta állományába.<sup>55</sup> Az osztály egységeinek legnagyobb vízkiszorítása 21 600 tonna volt, fegyverzetük pedig tizenkét-tizenkét 305 és 150 mm-es ágyúból állt. Páncélzatuk jóval erősebb volt, mint a megelőző típusoké, legnagyobb sebességük pedig ugyanúgy 20 csomó (37 km/h) körül alakult, mint a RADETKY-osztály egységeinek.<sup>56</sup>

A flottafejlesztés költségei azért nőttek látványosan, mert az új egységek mindig jóval nagyobbak, erősebbek, azaz drágábbak voltak elődeiknél. A „csatahajó program” jó példa erre, hiszen 1913-as áron a MONARCH még „csak” 9 168 390 koronába került (6 318 019 volt maga a hajó, 1 694 716 a tüzérség és 1 155 655 a lőszer). A HABSBURG ára már 17 276 833 korona (12 287 808+2 968 746+2 020 279), míg az ERZHERZOG KARL-é 26 718 201 korona (17 698 988+5 619 213+3 400 000) volt. Az ERZHERZOG FRANZ FERDINAND 42 219 853 koronába (26 385 927+9 507 743+6 326 192) került. A TEGETTHOFF-osztály csatahajói esetében pedig az előre kialakított ár már 60,6 millió korona (36,8+14,5+9,3) volt.<sup>57</sup> A csatavívó egységek mellett azonban – azok biztosítására, kísérésére, illetve felderítésre stb. – a Császári és Királyi Haditengerészetnek kisebb egységekből is egyre többre volt szüksége. Az SMS NOVARA kiscirkáló szerződött ára 10 millió korona volt. A HUSZÁR-osztály rombolói 1 515 993 és 1 568 897 korona közötti összegbe kerültek. A TÁTRA-osztályú torpedórombolók előzetesen kialakított ára már 3 millió korona volt. Az 50E-osztályú torpedónaszádok 699 097 és 737 244 korona közötti összegbe kerültek, míg a legújabb 250 tonnás típus szerződéses ára már 800 000 korona volt, ha Triesztben készültek, 1 590 000, ha Fiumében gyártották őket, és mindössze 300 000, ha Monfalcone mellett kerültek le a sályáról. A V. és VI. számú tengeralattjáró szerződés szerinti ára 2,7 millió korona volt.<sup>58</sup> Ha figyelembe vesszük azt, hogy évente mekkora összegek álltak a haditengerészet rendelkezésére a flottafejlesztés időszakában,<sup>59</sup> akkor nem csoda, hogy a beszerzések csak úgy futhattak többé-kevésbé zökkenésmentesen, hogy ha a Császári és Királyi Haditengerészet vezetése „rugalmasan” értelmezte a szabályokat, esetenként messze túllépve a törvény adta lehetőségeken, és folyamatosan extra költségvetési támogatást lobbizott ki magának. Részben az ilyen kényszerű „ügyeskedések” vezettek Montecuccoli tengernagy 1913-as leváltásához is.<sup>60</sup>

Az 1890-es években induló „csatahajóprogram” kétségtelenül jelentős eredményeket ért el. A világháború kitöréséig összesen tizenkét sorhajó és három csatahajó (*dreadnought*) épült, további egy csatahajó pedig (a magyar építésű SZENT ISTVÁN) 1915 végén állt szolgálatba. Ha megnézzük az egymást követő típusok néhány jellemző adatát, akkor látható igazán a fejlődés:

---

<sup>55</sup> Aichelburg–Baumgartner–Bilzer–Pawlik–Praski–Sieche: *Die „Tegetthoff” Klasse*, 7.

<sup>56</sup> Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 151.; Noppen: *Austro–Hungarian Battleships*, 23–25.

<sup>57</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről*, 106.

<sup>58</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről*, 107–112.

<sup>59</sup> Lásd a 2. táblázat adatait!

<sup>60</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 218–221.



<i>Osztály</i>	<i>Darab</i>	<i>Szolgálatba állt</i>	<i>Normál vízkiszorítás</i>	<i>Fegyverzet</i>
MONARCH	3	1897–1898	5 600 t	4×240 mm-es és 6×150 mm-es ágyú
HABSBURG	3	1902–1904	8 300 t	3×240 mm-es és 12×150 mm-es ágyú
ERZHERZOG	3	1906–1907	10 600 t	4×240 mm-es és 12×190 mm-es ágyú
RADETZKY	3	1910–1911	14 500 t	4×305 mm-es, 8×240 mm-es és 20×100 mm-es ágyú
TEGETTHOFF	4	1912–1915	20 000 t	12×305 mm-es és 12×150 mm-es ágyú

1. táblázat

AZ 1890 ÉS 1915 KÖZÖTT SZOLGÁLATBA ÁLLÓ „CSATAVÍVÓ” EGYSÉGEK<sup>61</sup>

A nehéz egységek szolgálatba állítása felgyorsult a századfordulót követően. Gyorsan nőtt a méretük, s ezzel együtt folyamatosan erősödött a fegyverzetük is. A dinamikus növekedés ellenére azonban a dualista állam haditengerészete még így is elmaradt a főbb európai vetélytársaktól, amit az alábbi táblázatok is jól szemléltetnek:

	<i>Nagy-Britannia</i>	<i>Olaszország</i>	<i>Németország</i>	<i>Monarchia</i>
<i>1905-ben</i>				
<i>Lakosság (millió fő)</i>	43	33,3	60,6	47,4
<i>Szárazföldi haderő</i>	581	237	697	419
<i>Haditengerészet</i>	676,3	105,5	231,5	96,6
<i>Összesen</i>	1257,3	342,5	928,5	515,6
<i>Egy lakosra (korona)</i>	29,2	10,3	15,3	10,8
<i>1910-ben</i>				
<i>Lakosság (millió fő)</i>	45	34,5	64,9	51,5
<i>Szárazföldi haderő</i>	560	381	831	461
<i>Haditengerészet</i>	824,5	191,6	426,2	83,6
<i>Összesen</i>	1384,5	572,6	1257,2	544,6
<i>Egy lakosra (korona)</i>	30,7	16,7	19,4	10,6
<i>1914-ben</i>				
<i>Lakosság (millió fő)</i>	46,4	35,3	68,4	53,3
<i>Szárazföldi haderő</i>	589	369	1700	576
<i>Haditengerészet</i>	1051,6	260,2	476	150,7
<i>Összesen</i>	1640,6	629,2	2176	726,7
<i>Egy lakosra (korona)</i>	35,4	17,9	32,9	13,2

2. táblázat

A VÉDELMI KÖLTSÉGVETÉSEK ALAKULÁSA NÉGY EURÓPAI ÁLLAMBAN (MILLIÓ KORONA)<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Gibbons: *The Complete Encyclopedia of Battleships and Battlecruisers*, 144., 158., 161., 182–183., 192.; Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 146–151.; Noppen: *Austro–Hungarian Battleships*, id. mű adatai alapján.

<sup>62</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 210.

	<i>Teljes költségvetés</i>	<i>Ebből új egységek beszerzésére</i>	<i>Egy lakosra eső haditengerészeti kiadás</i>
<i>Nagy-Britannia</i>	1 112 349 386	386 767 235	24,2
<i>Németország</i>	553 301 439	273 616 311	8,3
<i>Amerikai Egyesült Államok</i>	708 562 785	101 526 006	7,2
<i>Franciaország</i>	484 747 200	213 611 397	12,1
<i>Orosz Birodalom</i>	585 177 600	284 506 955	3,5
<i>Japán</i>	238 551 000	79 020 923	4,6
<i>Olaszország</i>	249 185 000	130 000 000	7,1
<i>Oszták–Magyar Monarchia</i>	175 484 850	78 731 730	3,4

**3. táblázat**A FŐBB TENGERI HATALMAK HADITENGERÉSZETI KÖLTSÉGVETÉSE 1913-BAN (KORONA)<sup>63</sup>

Az Osztrák–Magyar Monarchia – akár összehasonlítva, akár egy főre bontva – messze kevesebbet költött védelmi célokra, mint a többi európai nagyhatalom, s ez fokozottan volt igaz a katonai kiadásokon belül a haditengerészeti költségvetésre. A többi nagyhatalom – köztük a jóval kisebb lélekszámú Olaszország is – sokkal többet fordított a haditengerészetre. Még nagyobb a különbség akkor, ha azt vizsgáljuk, mekkora források jutottak új hadihajók beszerzésére, építésére. A világégés előestéjén Olaszország közel kétszer, Franciaország két és félszer, Németország és Oroszország több mint három és félszer, míg Nagy-Britannia már majdnem ötször többet költött ilyen célra, mint a dualista állam. Mindez pedig jól tükröződött abban is, hogy közvetlenül a háború kitörését megelőzően az egyes nagyhatalmak mekkora tengeri haderőt voltak képesek kiállítani:

	<i>Brit</i>	<i>Német</i>	<i>Amerikai</i>	<i>Francia</i>	<i>Japán</i>	<i>Olasz</i>	<i>Orosz</i>	<i>Oszták-magyar</i>
<i>Fő</i>	153 120	73 115	72 471	60 876	54 041	41 075	53 119	21 535

**4. táblázat**A NAGYHATALMAK HADITENGERÉSZETEINEK ÁLLOMÁNYA 1913-BAN<sup>64</sup>

<sup>63</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 179.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 21.

<sup>64</sup> A tengerészgyalogsággal és a haditengerészet állományába tartozó partvédő tüzérséggel együtt. A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 199.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 118., 122.

<i>Darab/ vízkiszorítás (ezer tonna)</i>	<i>Brit</i>	<i>Német</i>	<i>Amerikai</i>	<i>Francia</i>	<i>Japán</i>	<i>Olasz</i>	<i>Orosz</i>	<i>Osztrák- magyar</i>
<i>Csatahajó és sorhajó</i>	60/1030	43/590	44/598	24/382	18/257	17/254	12/156	15/181
<i>Csatacirkáló és páncélos cirkáló</i>	43/605	13/186	15/190	22/215	15/197	10/81	6/65	3/19
<i>Cirkáló</i>	73/373	41/157	17/70	12/55	18/76	11/32	8/50	9/25
<i>Torpedóromboló és torpedónaszád</i>	289/166	219/87	67/38	234/51	79/25	121/30	125/49	86/33
<i>Tengeralttjáró</i>	77/33	28/10	38/14	55/29	15/4	20/5	28/8	6/2
<i>21 cm-esnél nagyobb űrméretű ágyúk</i>	550	273	212	188	140	94	56	109
<i>Összes vízkiszorítás</i>	2 207	1 030	910	732	559	402	328	260

### 5. táblázat

HADITENGERÉSZETI ERŐVISZONYOK 1914 NYARÁN<sup>65</sup>

<sup>65</sup> Sokol: *Seemacht Österreich, 211.*

A világegés küszöbén – a kétségkívül jelentős fejlesztések ellenére – a Császári és Királyi Haditengerészet a meghatározó egységek számában, összesített vízkiszorításában, illetve személyi állományát tekintve is az utolsó, utolsó előtti helyen állt a nagyhatalmak haditengerészetei között. Nehéztüzérségben csak Olaszországot – sorhajói félnehéz tüzérségének 20,3 cm-es ágyúit már pont kívül estek a megadott kategórián –, illetve az orosz–japán háborúban nagy egységeinek zömét elvesztő, a vereség és a forradalmak miatt flottaprogramjával alaposan lemaradó Oroszországot tudta megelőzni. Az alacsonyabb költségvetésből fakadó kisebb hadihajó mennyiség pedig alaposan korlátozta a Császári és Királyi Haditengerészet képességeit és alkalmazási lehetőségeit az eljövendő konfliktusban.

### **Stratégiai helyzet a világháború kezdetén**

A hadműveletek ismertetése előtt érdemes áttekinteni 1914 nyarának haditengerészeti erőviszonyait az Adrián. Az Osztrák–Magyar Monarchia kiterjedt partszakaszt birtokolt a beltengeren, hiszen 11 667 kilométeres államhatárából 2407 kilométer volt a tengerpart, a kiterjedt szigetvilág pedig további 4630 kilométer megvédendő partszakaszt jelentett.<sup>66</sup> Az adriai partvidék morfológiája a Monarchia számára kedvezett. A gyorsan mélyülő keleti partvidék, illetve a szigetvilág számtalan biztos bújóhelyet, rejtett közlekedési útvonalat kínált. A közvetlenül a partokon magasodó hegyek pedig – a korabeli technikai viszonyok között – minden ellenséges deszant műveletet lehetetlenné tettek.<sup>67</sup> Aknamezőkkel és könnyű egységekkel (torpedórombolók, torpedónaszádok és tengeralattjárók) hatékonyan védhető, lezárható terület ez, s egyben ideális kiindulópontja az ún. „üss és fuss” támadásoknak, azaz rajtaütéseknek. Az olasz partvidék ellenben sekély, lassan mélyülő és számtalan homokpadja miatt nehezen hajózható. A nagy egységek számára – a folyamatos feltöltődés miatt – körülményes volt biztos kikötőt kialakítani. Még a tengeralattjáró-hadviselés körülményei is a Monarchiának kedveztek, hiszen a homokos olasz partvidék könnyen felzavarodó, átláthatatlan vize jó bújóhelyet nyújtott, a keleti partvidék kristálytisza vizében viszont – különösen nappal – sokkal könnyebb volt megtalálni az ellenséges búvárnaszádokat.<sup>68</sup> Az Adria fekvése, illetve a politikai földrajzi viszonyok miatt a Monarchia nehezen tudta érvényesíteni érdekeit a Földközi-tengeren, hiszen a beltenger kijáratának (Otrantói-szoros) mindkét oldalát potenciálisan, később pedig ténylegesen is ellenséges hatalmak ellenőrizték. Magán az Adrián viszont a dualista állam uralkodó pozíciókat birtokolt, messze jobb lehetőségekkel rendelkezett, mint a nagy rivális Olaszország.<sup>69</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet legfontosabb bázisa az Adria északkeleti szögletében fekvő Pola volt. Itt minden rendelkezésre állt, javító dokkok, képzett kiszolgáló személyzet, hatalmas raktárkészletek; egyebek mellett itt tárolták a Császári és Királyi Haditengerészet szénkészletének zömét is. A kiváló természetes kikötőt azonban egy túlerejű ellenség könnyedén megsemmisíthette volna a tenger felől, vagy a veszélyesen közel lévő Olaszország elfoglalhatta volna egy szárazföldi támadással. A térséget ezért folyamatosan erősítették. 1915. május 10-én a Polát a tenger felől oltalmazó erődrendszerben egy 42 cm-es tarack, hat 30,5 cm-es ágyú, két 30,5 cm-es mozsár, tizenhat 28 cm-es ágyú, három 24 cm-es ágyú, négy 24 cm-es mozsár, harminchat 21 cm-es mozsár, két 19 cm-es ágyú, harmincnégy 15 cm-es ágyú, azaz 104 nehézlöveg, valamint 157 könnyű löveg állt készenlét-

<sup>66</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 109.

<sup>67</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 22.

<sup>68</sup> Halpern, Paul G.: *A Naval History of World War I*. Annapolis, 1997. 139–140.

<sup>69</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 32–33.

ben, amelyekhez összesen 79 414 gránát volt raktáron. A szárazföld felől nyolc 21 cm-es mozsár, hetenkét 15 cm-es ágyú, nyolc 15 cm-es tarack, huszonnégy 12 cm-es ágyú, azaz 110 nehéz és közepes, valamint további 140 könnyű löveg védte a kikötőt, amelyekhez 91 868 gránát állt rendelkezésre. További hatvannyolc – zömében elavult – löveg tartalékban volt. A Polát körkörösén oltalmazó erőrendszernek így 1915 májusában 562 lövege volt, amelyek állásait – az esetleges partraszálló különítményekkel vagy az előretörő olasz csapatokkal szemben – 86 géppuska oltalmazta. A kikötő bejáratát pedig aknamezők, tengeralattjáró elleni hálók, illetve felszíni hajók elleni torlaszok biztosították. 1915. június 1-jén a polai katonai körzet állományában 1410 tiszt és 51 840 tiszthelyettesi és legénységi állományú katona szolgált. A parancsnokság rendelkezésére állt mintegy 3500 ló és 1200 ökör. A flotta állományából ekkor közel ezer tiszt és 5070 matróz állomásozott a bázison, a hajók körüli feladatokat pedig 8130 munkás látta el.<sup>70</sup>

A klasszikus angolszász terminológia szerint a Császári és Királyi Haditengerészet több hadikikötővel nem rendelkezett, mert csak Polában nyílt lehetőség a legnagyobb egységek teljes körű javítására és karbantartására, a többi bázison nem voltak meg az ehhez szükséges dokkok, ezek így csak „horgonyzóhelyek”-nek számítottak. Ez meglátszott a védelmükön is. A Monarchia partvidékének délkeleti végén található Cattarót (Kotor) ugyan a korabeli osztrák–magyar terminológia hadikikötőnek nevezte, ám tízezer tonnát meghaladó vízkiszorítású hajókat itt nem lehetett javítani. A bázist ráadásul dél-, dél-kelet felől az uralgó magaslatokat ellenőrző és ott tüzérseget elhelyező Montenegró fenyegette. Nagyobb egységek tartós befogadására a kikötő így alkalmatlan volt, s ezen csak azt követően lehetett változtatni, hogy 1916 elején sikerült elfoglalni Montenegró területét. A kikötő korlátozott alkalmazhatóságát, másodlagos szerepét bizonyítja az is, hogy védelmét 1912 márciusában huszonnolc 21 cm-es mozsár, tizennégy 15 cm-es ágyú és négy 10 cm-es tarack látta el. A két nagy kikötő közötti kisebb bázisok közül – a világégést megelőzően – kettőre vigyázott nagy úrméretű, erősített lőállásokban elhelyezett partvédő tüzérseget. Sebenicót (Šibenik) öt-öt 21, illetve 15 cm-es löveg, Lussint (Lošinj) pedig két 24 cm-es ágyú és négy 21 cm-es mozsár oltalmazta.<sup>71</sup>

A nagy egységek számára tehát adva volt Pola mint hadműveleti bázis, ami Olaszországgal – legalábbis annak adriai partvidékével – szemben ideális lehetőségeket kínált, ám az Adrián kívüli műveletek végrehajtására egyszerűen nem volt megfelelő helyen.<sup>72</sup> A fontosabb kikötők közül Trieszt 60 tengeri mérföldre (111 km), Sebenico 120 tengeri mérföldre (222 km), Lissa (Vis) szigete 143 tengeri mérföldre (265 km), míg Cattaro 280 tengeri mérföldre (519 km) fekszik Polától. Ez azt jelentette, hogy a csatahajók és sorhajók számára ezek a bázisok, megvédendő területek 20 csomós (37 km/h) legnagyobb sebesség mellett három, hat, hét, illetve tizennégy órányi útra estek, 10 csomós (18,5 km/h) gazdaságos sebességgel pedig kétszer ennyi időbe telt odaérni.<sup>73</sup> A kezdetben semleges, később ellenséges

<sup>70</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 33. és mellékletek (Beilagen), 6–7.

<sup>71</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 33–34.

<sup>72</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 130.

<sup>73</sup> Ezek természetesen csak elméleti adatok, mert a legnagyobb sebességet több órán keresztül nem tudták folyamatosan tartani sem a RADETZKY, sem a TEGETTHOFF-osztály egységei. A hatalmas szénfogyasztást – a TEGETTHOFF-osztály esetében óránként 20,25 tonna, azaz tengeri mérföldenként egy tonna – sem engedhette meg magának a Császári és Királyi Haditengerészet. A 20,25 tonnát ráadásul az átadás idején mérték, a legjobb minőségű kőszénnel, az idő múlásával pedig – kazának kormozódása, szennyeződése, illetve a rosszabb minőségű szén miatt – ennél jóval nagyobbá vált a fogyasztás. Aichelburg–Baumgartner–Bilzer–Pawlik–Praski–Sieche: *Die „Tegetthoff” Klasse*, 32.

Olaszország kikötői közül Velence 65 tengeri mérföldre (120 km), Ancona 75 tengeri mérföldre (139 km), Taranto viszont már 450 tengeri mérföldre (833 km) fekszik Polától. Míg az első két kikötő „csak egy ugrásnyira” található, addig az utóbbi esetében – gazdaságos sebességgel – már több nap (90 óra) kellett volna egy bevetés teljesítéséhez. Az Adria túloldalán, az olaszok által ellenőrzött Valona (Vlorë) 350 tengeri mérföldre (648 km) található Polától, az Otrantói-szoros pedig 355 tengeri mérföldre (657 km). Az antant hatalmak (britek, franciák) által kezdetben használt bázisok közül Korfu 425 (787 km), Málta 680 (1259 km), Port Szaíd 1250 (2315 km), Gibraltár pedig 1620 (3000 km) tengeri mérföldre fekszik Polától. Málta már kívül esett a Császári és Királyi Haditengerészet kísérő egységeinek (torpedórombolók és torpedónaszádok) korlátozott hatósugarán, még akkor is, ha útközben megálltak szenelni Cattaróban, sőt Korfu is hatékony alkalmazásuk legvégső határán feküdt.<sup>74</sup> A Török Birodalom fővárosa, Isztambul 1125 (2084), szíriai partvidéke pedig 800 tengeri mérföldre (1482 km) esett, így – közbülső szenelési lehetőségek híján – a Monarchia flottája nem érhetette el későbbi szövetségét.<sup>75</sup>

Mi volt mindezek tükrében az a feladatkör, amelyet a Császári és Királyi Haditengerészet elé tüztek a háború kezdetén?

- A saját partvidék védelme, az azt fenyegető ellenséges erők megtámadása;
- A közös hadsereg tengerparti szárnyának biztosítása, illetve ellátása;
- A hadsereggel közösen tengeri deszant műveletek végrehajtása;
- A saját hajózás biztosítása az Adrián s – lehetőség szerint – azon kívül, a tengeri összeköttetés fenntartása Törökországgal;
- A semleges államokat (közvéleményüket) a központi hatalmak irányába „terelni”.

Mindezeket azonban – legalábbis az első két pont kivételével – az olasz semlegesség lényegében zárójelbe tette.<sup>76</sup>

### **A szénhelyzet**

A Császári és Királyi Haditengerészet mindig is gondban volt, amikor a hadihajói meghajtásához szükséges szénkészletek beszerzéséről volt szó. 1876-ra készült el az a vasútvonal, amely Polát és Triesztet összekötötte, ezzel lehetővé téve a hazai szén vasúti szállítását.<sup>77</sup> Az Osztrák–Magyar Monarchia rengeteg szenet bányászott, 1913-ban 55 millió tonnát, amivel Európában a harmadik helyen állt Németország és Nagy-Britannia mögött.<sup>78</sup> A hazai termelésű szenek 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 – hasz-

---

<sup>74</sup> A legújabb TÁTRA-osztályú rombolók hatótávolsága 1600 tengeri mérföld (2963 km) volt, de csak akkor, ha mindössze 12 csomós (22 km/h) sebességgel haladtak. Nagyobb – mondjuk, 32 csomós (69 km/h) – sebességnél a töredékére esett vissza ez a távolság. Bak – Csonkaréti – Lévay – Sárhida: *Hadihajók*, 133–134. A legkorszerűbb, 250 tonnás torpedónaszádok hatótávolsága 1000 vagy 1200 tengeri mérföld (1852 vagy 2222 km) volt 16 csomós (30 km/h) sebességgel, s ahogy nőtt a sebesség, úgy csökkent a hatótáv. Bak József – Bak Ferenc: *Hadihajók II, típuskönyv*. Budapest, 2000. 65–66.

<sup>75</sup> A távolságokat lásd: Sokol: *Seemacht Österreich*, 109.

<sup>76</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 131.

<sup>77</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 40.

<sup>78</sup> Vego: *Austro–Hungarian Naval Policy*, 29.

nálták.<sup>79</sup> 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.<sup>80</sup> A kialakult helyzet hátrányaival természetesen a politikai és a haditengerészeti vezetés is tisztában volt, próbálták a külföldi beszerzés arányát csökkenteni.

A szénfelhasználás ugrásszerűen nőtt. 1904-ben még csak 56 967 tonnát, 1912-ben viszont már 153 284 tonnát vásároltak a haditengerészet számára. Hiába nőtt a más forrásokból történő beszerzés, maradt a brit dominancia. A máshonnan importált szén sokszor drágább is volt, ami az állandó költségvetési problémákkal küzdő Császári és Királyi Haditengerészet számára komoly problémát jelentett. 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.<sup>81</sup>

A flottaprogram sikereivel párhuzamosan gyorsan nőtt a szénfelhasználás is. 1895-ben még csak 31 279 tonna fogyott, 1900-ban már 50 906, 1905-ben pedig 66 023. A háborút megelőző években tovább folytatódott a tendencia: 1910-ben 112 907, 1911-ben 115 736, 1912-ben 117 468, 1913-ban pedig 130 037 tonna szenet égettek el a Császári és Királyi Haditengerészet egységei.<sup>82</sup> Az egyre kiszámíthatatlanabb és háborúval fenyegető nemzetközi környezetben a flotta vezetése igyekezett tartalékokat képezni. Ha megvizsgáljuk az utolsó két békeév vásárlásait, akkor egyértelmű ez a szándék.

	1912	1913	1889 és 1913 között összesen
<i>Nixon's-Navigation</i>	5 997	62 089	290 058
<i>Anchor-széntégla</i>	5 099	38 044	78 750
<i>Star-széntégla</i>	74 057	137 722	722 365
<i>Atlantic-széntégla</i>	27 618	–	102 877
<i>Cardiffi darabos szén</i>	14 537	36 773	349 530
<i>Ferndale kőszén</i>	10 580	26 777	58 596
<i>Admiralty Smokeless Coal (Superior Pocahontas)</i>	5 513	47 001	61 720
<i>Rajnai és vesztfáliai széntégla</i>	7 144	40 040	47 154
<i>Vesztfáliai és sziléziai darabos szén</i>	–	8 911	42 635
<i>Kínai szén</i>	1 350	–	6 450
<i>Ostravi szén</i>	1 363	6 413	14 190
<i>Pécsi széntégla</i>	18	50	643
<i>Összesen</i>	153 276	403 820	1 774 968 <sup>83</sup>

#### 6. táblázat

A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET SZÉNBSZERZÉSEI 1912-BEN ÉS 1913-BAN (TONNA)<sup>84</sup>

<sup>79</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 92.

<sup>80</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 159.

<sup>81</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 197.

<sup>82</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről*, 85.

<sup>83</sup> Csak a megadott szénfajtákból, ezenfelül kisebb mennyiségben 1889 és 1911 között több más típust is vásárolt a haditengerészet, például 1909 és 1911 között még Japánból is beszerettek összesen 3727 tonnát. *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1912-ik évről*, 86.

A fenti táblázatban nem szerepelnek a tengerészeti szertár számára vásárolt készletek, mert ezeket az alacsonyabb fűtőértékű fajtákat elsősorban a laktanyák fűtésére, illetve a parton lévő gőzgépekben használták, s erre a feladatra megfeleltek a hazai szenek is. 1912-ben összesen 6519 tonnát vásároltak ilyen célra, ebből 1599 tonna *West Hartley* volt az import, míg 850 tonna szabolcsi és 4070 tonna arszai szén a Monarchia területéről érkezett.<sup>85</sup> 1913-ban ugyan 2506 tonna *West Hartley*-t vásároltak Nagy-Britanniából, de a saját bányákból érkező 600 tonna trifaili (Trbovlje), 1740 tonna szabolcsi és 2500 tonna arszai szén össz mennyisége közel kétszeresen meghaladta az importot.<sup>86</sup> Egészen más volt a helyzet a hajókra szánt fűtőanyag esetében. 1912-ben 137 888 tonna (közel 90%), míg 1913-ban 301 405 tonna (majdnem 75%) a későbbi háborús ellenségtől, Nagy-Britanniából érkezett. 1912-ben 7144 tonna szenet (kevesebb mint 5%) vásároltak a szövetséges Németországból, amely 1913-ra 48 951 tonnára (12%) nőtt. 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 össz mennyiség kevesebb mint 4%-ára rúgtak, ám 1913-ban már megközelítették a 12%-ot, háború esetén viszont ez a forrás sem jöhetett szóba. A hazai fajták szerepe elenyésző volt a Császári és Királyi Haditengerészet üzemanyag-igényeinek fedezésében. 1912-ben mindössze 1381 tonna (kevesebb mint 1%), 1913-ban pedig 6463 tonna (kevesebb mint 2%) volt a belföldi beszerzés. A haditengerészet vezetése a készletek felhalmozásával igyekezett enyhíteni ezt a függést. A beszerzés 1912-ben 35 808, 1913-ban viszont már 273 783 tonnával haladta meg az éves fogyasztást. Haus tengernagy parancsnoksága alatt jócskán felerősödött a tartalékképzés, ami egészen a háború kitöréséig tartott.<sup>87</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet számos kísérletet folytatott, amelyekben egy-egy hadihajó különféle szénfajtákkal adott távolságon, adott sebességgel megtett útja alapján számították ki a minőséget, illetve a költséghatékonyságot. A háborút megelőző években mindig a legkorszerűbb „csatahajó” hajtotta végre ezt a feladatot. 1910-ben a RADETZKY, 1911-ben a ZRÍNYI, 1912-ben a VIRIBUS UNITIS, 1913-ban pedig a TEGETTHOFF tett meg 16 csomós sebességgel 1200 tengeri mérföldet (2222 km).<sup>88</sup> Az alábbi fajtákat vizsgálták: *Nixon's-Navigation*, *Star-széntégla*, *Crown-széntégla*,<sup>89</sup> skót darabszén, *Graigola-Merthyr-Brikett*, *Admiralty Smokeless Coal*, rajna-vesztfáliai széntégla, Rajna-vesztfáliai zsíros darabszén, krzemsuchi barnakőszén tégla, arszai darabszén, Kakanj-doboji darabszén és trifaili darabszén.<sup>90</sup> A főbb vizsgálati szempontok a szén ára polai szállítással, a fűtőér-

<sup>84</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 87–89.; A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1912-ik évről. Wien, 1913. 86–89.

<sup>85</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1912-ik évről, 88.

<sup>86</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 87.

<sup>87</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria-Hungary*, 261.

<sup>88</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1910-ik évről. Wien, 1911. 76–77.; A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1911-ik évről. Wien, 1912. 78–79.; A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1912-ik évről, 82–83.; A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 82–83.

<sup>89</sup> 1892 és 1911 között összesen 195 282 tonnát vásároltak Nagy-Britanniából. A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 88–89.

<sup>90</sup> Egy-egy évben csak 6-7 fajtát. A *Nixon's-Navigation*, a *Star-széntégla* és a rajna-vesztfáliai széntégla volt az a három típus, amelyet mind a négy évben vizsgáltak. A referencia típus minden esetben a *Star-tégla* volt.



ték, a hajó óránkénti fogyasztása, a teljes út megtételéhez szükséges mennyiség, valamint annak ára voltak. A TEGETHOFF-nál azt is mérték, hogy 1600 tonna szénnel mekkora utat tett meg a hajó, a másik három egységénél ugyanezt 1370 tonnánál határozták meg. Ár-érték arányban az angol típusokkal csak a német fajták állták a versenyt, esetenként még olcsóbbak is voltak, akár a vételárukat, akár a megtett távolsághoz viszonyított árukat nézve. A rajna-vesztfáliai széntéglával megtett út költsége 1910-ben 8,1%-kal, 1911-ben 11,6%-kal, 1912-ben 13,7%-kal, 1913-ban pedig 2,9%-kal volt olcsóbb a *Star*-széntéglánál úgy, hogy 1912-ben és 1913-ban ugyanakkora, 1910-ben és 1911-ben pedig nagyobb távolságot tudtak megtenni azonos mennyiséggel. Az amerikai szén ára – nyilván a tekintélyes szállítási távolság miatt is – 1912-ben 11,4%-kal, 1913-ban 20,4%-kal volt drágább a teljes mért távolságra, mint a *Star*-széntégla esetén. A legjobb fűtőanyagnak a *Nixon's-Navigation* bizonyult, mind a négy vizsgálat esetén ennek a típusnak volt a legmagasabb a fűtőértéke (8300 és 8660 kalória között), általában ebből fogyott a legkevesebb a megtett út során, s adott mennyiség elégetésével ezzel lehetett a legnagyobb távolságra jutni. (Költséghatékonysági szempontból – némileg magasabb ára ellenére is – a legjobb típusnak bizonyult.) 1913-ban például 660 tonna kellett belőle az 1200 tengeri mérföld megtételéhez, s az 1600 tonna 2909 tengeri mérföldes (5387 km) út megtételéhez volt elég. A Rajna-vesztfáliai széntégla esetén a fűtőérték 7900 kalória volt, 690 tonna kellett a mért távolság megtételéhez, és 1600 tonna 2783 tengeri mérföldes (5154 km) hatótávolságot biztosított. A brit *Star*-széntégla adatai csak a fűtőértékben különböztek, amely ezen üzemanyag esetén 8100 kalória volt. Az amerikai szén hasonló adatai 8100 kalória, 722 tonna és 2658 tengeri mérföld (4922 km) voltak.<sup>91</sup>

Ha megnézzük az 1913-ban vizsgált egyetlen hazai termelésű fajtát, akkor egyből látjuk, hogy mi volt a legfőbb probléma a saját szenekkel. Az arszai darabszén fűtőértéke 7000 kalória volt, 932 tonna kellett belőle 1200 tengeri mérföld megtételéhez, s 1600 tonna elégetése 2065 tengeri mérföldes (3824 km) út megtételéhez volt elegendő. Az import szenekből óránként 9,2-9,8 tonna volt a TEGETHOFF fogyasztása, a hazaiból 12,4 tonna, s a referenciának megadott *Star*-széntéglához képest az ár mindössze 4,5%-kal volt olcsóbb.<sup>92</sup> 1912-ben a trifaili szenet is vizsgálták, amelynek a fűtőértéke 4200 kalória volt, így óránként 20,6 tonna kellett belőle a kazánokba, s 1545 tonna kellett belőle az 1200 tengeri mérföldes út megtételéhez, azaz az 1370 tonna mennyiség nem is volt elég a mért távolság teljesítéséhez. Árban 69,6%-kal volt drágább ezzel a széntípussal fűteni a hajók kazánjait, mint a *Star*-széntéglával. 1370 tonna *Nixon's-Navigation* szénnel egyébként a VIRIBUS UNITIS 2720 tengeri mérföld (5037 kilométer) távolságra jutott.<sup>93</sup> 1911-ben a krzemuschi barnakőszénből készült széntéglát, illetve az arszai darabszenet is vizsgálták. A cseh szén fűtőértéke 4868 kalória, az erdélyi 7056 kalória volt, az óránkénti szükséglet 15, illetve 9,6 tonna volt. Az 1200 tengeri mérföldes úton a cseh szénből így 1123 tonna kellett, az erdélyiből 723, míg 1370 tonnányi mennyiség az előbbiből 1464 tengeri mérföld (2711 km), az utóbbiból 2274 tengeri mérföld (4211 km) megtételéhez volt elég. A referenciaként használt *Star*-széntégla hasonló adatai: 8047 kalória, 7,6 tonna, 571 tonna és 2880 tengeri mérföld (5334 km) voltak.<sup>94</sup> Árban a cseh szénnel 144,8%-kal, az erdélyivel 16,3%-kal volt drágább

<sup>91</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 82–83.

<sup>92</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről, 82–83.

<sup>93</sup> A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1912-ik évről, 82–83.

<sup>94</sup> A mérések alapján jól látható, hogy a RADEZKY-osztály sorhajóinak jóval kisebb volt az „étvágya”, mint a TEGETHOFF-osztály csatahajóinak.

megtenni a mért távolságot.<sup>95</sup> A hazai szénfajták használata tehát a Császári és Királyi Haditengerészet számára kisebb műveleti mozgékonytságot és hatótávolságot, a fűtőknek pedig keményebb munkát jelentett, illetve sokkal több a hajtóműrendszert károsító égési mellékterméket, azaz gyorsabb amortizációt is eredményezett.

Békében a hajók többsége az év jelentős részében tartalékban állt. Csak a legkorszerűbb egységek álltak hosszabb ideig szolgálatban, a nagyobb nemzetközi válságok idején akár egész évben is. A régebbi hadihajókat csak néhány hónapra aktiválták, sőt még 1913-ban is számos olyan egysége volt a flottának, amely egyáltalán nem látott el tényleges szolgálatot.<sup>96</sup> A hadihajók békeidőben általában gazdaságos utazósebességgel haladtak, hogy takarékoskodjanak a drága üzemanyaggal, háborúban viszont a sebesség a győzelmet vagy a sikeres menekülést, az életet jelenthette. Háborúban a hadihajók – főleg a kisebb egységek – folyamatosan járőröztek, biztosították a hazai partokat, a váltásnak, az erősítésnek is föl kellett fűtenie a kazánjait, hiszen ellenséges támadás esetén nem álltak erre rendelkezésre hosszú órák. Sokkal több egység – szinte az összes, ami kifutásra alkalmas volt – aktív szolgálatot látott el. A széntartalékok jobban befolyásolták a Császári és Királyi Haditengerészet műveleteit, mint az ellenség tevékenysége, hiszen a flotta elsősorban a világégés előtt felhalmozott tartalék készleteiből élt. (Az összes hadra fogható egység együttes bevetése óránként 1000 tonna szenet emésztett fel.) A logisztikai kényszer azt diktálta, hogy a hatalmas fogyasztású csatahajók és sorhajók kihajózására csak a legszükségesebb esetben kerüljön sor.<sup>97</sup>

Haus visszafogott, „széntakarékos” stratégiájának köszönhetően a flotta készletei még a főtengeternagy halálakor (1917 februárja) is megközelítették a 400 000 tonnát.<sup>98</sup> Njegovan alig egy éves parancsnokságának végére (1918. február) viszont ez a mennyiség mindössze 95 000 tonnára csökkent. (1917-ben a német szükségletek szinte teljesen felvették a hazai termelést, csak minimális mennyiség jutott a dualista állam számára. A szén vasúton történő eljuttatása Polába pedig a háborús igények miatt túlterhelt vasúthálózatnak köszönhetően akadozott.) Njegovan és utódja, Horthy Miklós ellentengernagy drasztikus lépésekhez folyamodott, kivonták az aktív állományból a HABSBURG-osztály három sorhajóját, két páncélos cirkálót, valamint két kiscirkálót.<sup>99</sup> A szénfelhasználás jelentős csökkentésével, illetve a német szén importjának növelésével a háború végére a flotta tartalékai 167 900 tonnára nőttek, s ennek jelentős részét a legkiválóbb brit és német fajták tették ki, amelyeket a Császári és Királyi Haditengerészet egy soha be nem következő nagy összecsapásra őrzött meg. A sors furcsa fintora, hogy a készletek zöme végül az olaszok hadizsákmánya lett.<sup>100</sup> Olaszország egyébként ugyanúgy a brit importtól függött, mint a Monarchia; amikor belépett a háborúba, 493 000 tonna szene volt tartalékban, úgy, hogy a flotta havi fogyasztása 60 000 tonnára rúgott. Olajból 134 900 tonna volt raktáron. Róma számára viszont az utánpótlás biztosítása nem jelentett gondot.<sup>101</sup>

---

<sup>95</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1911-ik évről*, 78–79.

<sup>96</sup> A flotta összes egységét felsoroló lajstromok, az egységek hónapban megadott aktív idejével együtt megtalálhatók az éves jelentésekben. Az 1913-asban a 73–82, az 1912-esben a 128–135, az 1911-esben a 121–127, míg az 1910-esben a 119–124. oldalon.

<sup>97</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 261.

<sup>98</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 304.

<sup>99</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 329–330.

<sup>100</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 358.

<sup>101</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 187.

A kőolaj és termékei esetében nem volt rossz a Császári és Királyi Haditengerészet helyzete. (Az egységek többsége csak szenet használt üzemanyagként, így jóval kisebb volt az igény is.) A kőolajat a világegés előtt nagyrészt Romániából importálták, de Galíciában folyt saját termelés is, a román mezők 1916-os elfoglalása után pedig az igények vasúti szállítással kielégíthetőek voltak. 1910-ben a Császári és Királyi Haditengerészet szolgálatba állította saját tartályhajóját, az SMS VESTA-t, amely ettől fogva – egészen a világháború kitöréséig – ingajáratban közlekedett Pola és Constanța között. Egy út átlagosan három hétig tartott.<sup>102</sup>

	<i>Benzin</i>	<i>Benzol</i>	<i>Fűtőolaj</i>	<i>Petróleum</i>
1910	246	15	5 870	104
1911	364	24	3 362	142
1912	387	24	28 765	79
1913	365	17	54 111	89

7. táblázat

A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET KŐOLAJTERMÉK-BESZERZÉSEI A VILÁGÉGÉS ELŐTT (TONNA)<sup>103</sup>

A kőolajtermékek közül egyedül a fűtőolaj mennyisége volt számottevő. A RADETZKY-, illetve a TEGETHOFF-osztályoknál ezt az üzemanyagot használták a kazánba került szén bepermetezésére. Ennek háborús időkben való hiánya ugyan hátrányosan érinthette volna a legkorszerűbb nehéz egységeket – csökkent volna a hajtóművek teljesítménye –, de nem tette volna lehetetlenné alkalmazásukat. Más volt viszont a helyzet a tengeralattjárókkal, illetve a legújabb torpedónaszádokkal, amelyek olajüzeműek voltak.

### ***A világháborúban***

1914. június 29-én a TEGETHOFF, illetve a RADETZKY-osztály három sorhajója kifutott Polából. Másnap Raguzánál (Dubrovnik) csatlakoztak a VIRIBUS UNITIS<sup>104</sup> zászlóshajóhoz, amelyre már behajózták a trónörökös és felesége földi maradványait. A kötelék minden egységén – két csatahajó, három sorhajó, egy kiscirkáló, három torpedóromboló, valamint két jacht<sup>105</sup> – díszőrség tisztegett az elhunytak előtt, a tengerészeket óránként váltották mindaddig, amíg a két koporsó a zászlóshajón volt. A Triesztig tartó út során a kötelék minden nagyobb várost érintett, hogy azok vezetése és lakossága, illetve az ott állomásozó katonai alakulatok „megadhassák” a végső tiszteletet az elhunytaknak.<sup>106</sup>

Az egyre feszültebb nemzetközi helyzetre való tekintettel július 18-án elrendelték a Császári és Királyi Haditengerészet mozgósítását.<sup>107</sup> Ezt követően a RADETZKY-osztály hajói egy-egy vízi repülőgépet szállítottak Polából Cattaróba, ahová július 22-én érkeztek meg, majd a gépek átadása után azonnal vissza is fordultak.<sup>108</sup> A flotta július végére elérte a

<sup>102</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 197.

<sup>103</sup> *A cs. és kir. hadi tengerészet évi jelentése az 1913-ik évről*, 91.

<sup>104</sup> Ferenc Ferdinánd és felesége a VIRIBUS UNITIS fedélzetén érkezett június 26-án a Narenta-folyó (Neretva) torkolatához, onnan szárazföldön folytatták útjukat Sarajevóba. A tervek szerint a zászlóshajó fedélzetén utaztak volna vissza Triesztbe... Aichelburg, Wladimir: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe. Von Abbondanza bis Zrinyi*. Wien–Graz, 2002. 525.

<sup>105</sup> Hapern, Paul G.: *Anton Haus: Österreich–Ungarns Großadmiral*. Graz–Wien–Köln, 1998. 142.

<sup>106</sup> Bővebben lásd: Győri Lajos: *A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban*. Debrecen, 1935. 177–182.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg 1914–1918*, 53.

<sup>107</sup> Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, 242.

<sup>108</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 246., 258.

mozgósítási létszámot, 19 405 fő a hajókon, 8529 fő a kikötőkben lévő állomáshajókon, 4276 fő pedig a parton szolgált. 1526 főt szolgálatra alkalmatlannak találtak, az összlétszám így 33 736 főt tett ki.<sup>109</sup> A nehéz egységek beosztása a következő volt: A Maximilian Njegovan altengernagy vezette első csatahajórajba a TEGETTHOFF-osztály (első csatahajóosztály) és a RADETZKY-osztály (második csatahajóosztály) tartozott. Az ERZHERZOG- és a HABSBURG-osztályok (harmadik és negyedik csatahajóosztály) alkották a Franz Löfler ellentengernagy parancsnoksága alá tartozó második csatahajórajt. A „csatahajók” Polában állomásoztak, ám a partvédelem állományába sorolt, teljesen elavult MONARCH-osztályú egységeket (ötödik csatahajóraj) augusztus első felében átvezényelték Cattaróba.<sup>110</sup>

<i>Darab/ vízkiszorítás (tonna)</i>	<i>Monarchia</i>	<i>Németország</i>	<i>Olaszország</i>	<i>Franciaország</i>	<i>Nagy- Britannia</i>
<i>Csatahajó és sorhajó</i>	15/177 000	-	12/184 400	20/337 600	-
<i>Csatacirkáló és páncélos cirkáló</i>	2/13 600	1/23 000	9/76 500	7/92 100	7/108 500
<i>Cirkáló</i>	4/10 500	1/4 550	8/22 100	1/5 700	4/21 300
<i>Torpedóromboló és torpedónaszád</i>	48/16 400	-	59/20 500	84/35 600	16/15 200
<i>Tengeralattjáró</i>	6/1 400	-	14/3 600	62/27 000	6/1 900
<i>Összes vízkiszorítás</i>	218 900	27 550	307 100	498 000	146 900

8. táblázat

HADITENGERÉSZETI ERŐVISZONYOK A FÖLDKÖZI-TENGEREN 1914 AUGUSZTUSÁBAN<sup>111</sup>

A Nagy Háború kitörése után – az olasz semlegesség deklarálását követően – a Császári és Királyi Haditengerészet vezetése megváltozott stratégiai helyzetben találta magát. A központi hatalmak 1913. november 1-jén hatályba lépő haditerve kifejezetten támadó volt, az Anton Haus vezette – dél-itáliai kikötőket bázisként használó – osztrák–magyar, olasz és német erők fő feladata az Észak-Afrikából Franciaországba tartó szárazföldi csapatok, a 19. francia hadtest erőinek átszállításának megakadályozása vagy legalábbis megzavarása lett volna.<sup>112</sup> A mintegy 80 000 katona távoltartása az európai hadszíntértől nagyban megkönnyítette volna a Schlieffen-terv végrehajtását. Tekintve, hogy szinte a teljes francia flotta a Földközi-tengeren tartózkodott, amelynek kezdetben lényegében egyetlen küldetése a transzportok biztosítása volt, ez nem látszott egyszerű feladatnak.<sup>113</sup> Az olasz semlegesség viszont egyenesen lehetetlenné tette a terv végrehajtását, hiszen a térségben lévő francia és a brit erők együttesen jóval erősebbek voltak az osztrák–magyar és a német kötelékekénél. Haus pontosan tudta, hogy a kialakult erőviszonyok rendkívül kockázatosá teszik az oszt-

<sup>109</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 60.

<sup>110</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, melléklet, 8–9., 12.

<sup>111</sup> A teljesen elavult egységeket nem számítva. Sokol: *Seemacht Österreich*, 212.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 44–45. Az egyes nemzetek erőit részletes bontásban, illetve az egyes hajók adatait lásd uo. melléklet, 8–60.

<sup>112</sup> Bővebben lásd: Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 19–20.; Massie, Robert K.: *Castles of Steel. Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea*. London, 2005. 26–27.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 46–49.; Krámlí: *A Monarch-osztályt pótolni kell!* 611–614.

<sup>113</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 132.

rák–magyar „csatahajók” számára a nagyobb hadművelet végrehajtását. Amit viszont a központi hatalmak hadvezetése nem tudott, az volt, hogy a háború kezdeti szakaszában a brit és a francia haditengerészeti erők együttműködése – finoman szólva is – akadozott.<sup>114</sup>

A háború kitörését követően a központi hatalmak 246 450, míg az antanthatalmak 644 900 tonna vízkiszorítású hadihajóval rendelkeztek a Földközi-tengeren. Az antant meggyőző, több mint kétszeres erőfölényben volt. Egészen más lett volna a helyzet, ha Olaszország is belépett volna szövetségesei oldalán a konfliktusba, hiszen a központi hatalmak ebben az esetben 553 550 tonna vízkiszorítást állíthattak volna szembe az antant erőivel, s a nehéz egységek terén némi fölénybe is kerültek volna. A tüzérség tekintetében még jobban látszik ez a különbség:

Kaliber	Monarchia	Német-ország	Olaszország	Nagy-Britannia	Franciaország
305 mm-es	48		67	24	110
283 mm-es		10			
274 mm-es					2
254 mm-es			27		
240 mm-es	61				72
234 mm-es				22	
203 mm-es			62		
190 mm-es	41		32	14	78
164 mm-es					126
152 mm-es			108	46	
150 mm-es	102	12			
138 mm-es					126
120 mm-es	24		148		

9. táblázat

FEDÉLZETI ÁGYÚK MENNYISÉGE 1914 AUGUSZTUSÁBAN A FÖLDKÖZI-TENGEREN<sup>115</sup>

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 döntő erőfölény. Olaszország belépése esetén viszont a hármasszövetség 125 nehéz, 150 félnehéz és 467 közepes kaliberű hajófedélzeti löveggel rendelkezett volna, s ráadásul lényegesen korszerűbbekkel, mint a francia ágyúk többsége.

A kialakult helyzetben az algériai partok felé tartó Német Földközi-tengeri Hajóraj (*Mittelmeerdivision*), amely az SMS GOEBEN csatacirkálóból és az SMS BRESLAU kiscirkálóból állt, különösen veszélyes helyzetbe került. A tőle keletre lévő brit egységek (három csatacirkáló, négy-négy páncélos, illetve könnyűcirkáló, valamint tizenhat torpedóromboló) és a nyugatra elhelyezkedő francia flotta közé szorult.<sup>116</sup> Az olasz semlegesség miatt Haus kivárt, nem akarta kockáztatni főerőit, ugyanakkor német oldalról többször is nyomtatékosan kérték, követelték, hogy fusson ki a Császári és Királyi Haditengerészet főerőivel a GOEBEN és a BRESLAU támogatására.<sup>117</sup> Augusztus 4-én Haus még visszautasította a német kötelék parancsnoka, Wilhelm Souchon ellentengernagy kérését, arra hivatkozva, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia még nem áll hadiállapotban Franciaországgal és

<sup>114</sup> Massie: *Castles of Steel*, 30–33.

<sup>115</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 46.

<sup>116</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 133.

<sup>117</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 62–68.

Nagy-Britanniával. Hausnak nem volt pontos információja, hogy merre mozognak ezen államok tengeri erői, s abban az esetben, ha összefutott volna az egyesült brit–francia flottával, biztos vereséggel – több nehéz egységének elvesztésével – nézett volna szembe.<sup>118</sup> Souchon augusztus 5-ei kérésére viszont, amit 6-án Berlinből is nyomtatékosítottak, már nem lehetett nemet mondani.<sup>119</sup>

Haus augusztus 7-én reggel kilenckor a TEGETTHOFF- és a RADEZKY-osztályok három-három egységével – valamint az 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.<sup>120</sup> Souchon végül Törökország felé fordult hajóival, így az osztrák–magyar kötelék, amely ekkor már a Plankafoknál járt, este visszafordult Pola felé.<sup>121</sup> A németek ugyan szeretnék volna elérni, hogy Haus is a Dardanellák felé induljon, s erőivel onnan támadjon Oroszországra, ám a Császári és Királyi Haditengerészet parancsnoka erre nem volt hajlandó.<sup>122</sup> Haus rámutatott arra, hogy Konstantinápolyban nincsenek meg a feltételek – javító kapacitás, szén- és lőszerutánpótlás – egy ekkora kötelék fenntartására, s védtelenné válna a Monarchia adriai partvidéke az antant erők támadásaival szemben, ami maga után vonná a gyors olasz hadba lépést is. A németek később beérték volna a RADEZKY-osztály három, később két egységének átvezénylésével is, de az osztrák–magyar tengernagy erre is nemet mondott.<sup>123</sup>

Haus óvatossága hamar igazolást nyert, hiszen a montenegrói partok előtt blokádszolgálatot ellátó SMS ZENTA kiscirkálót és kísérő hajóját, az SMS ULAN torpedórombolót augusztus 16-án szinte a teljes francia földközi-tengeri flotta (két csatahajó, tíz sorhajó, hat páncélos cirkáló és öt torpedóromboló flottilla), illetve két brit páncélos cirkáló és tizenkét torpedóromboló támadta meg. A kiscirkálót elsüllyesztette a hatalmas túlerő, de a torpedóromboló el tudott menekülni.<sup>124</sup> Noha a francia flotta később is többször megfordult a Cattaro körüli vizeken, Haus tengernagy nem vetette be főerőit a túlerejű ellenfél ellen. Az osztrák–magyar tengeralattjárók sikereinek hatására pedig – a JEAN BART csatahajót megrongálták, a LEON GAMBETTA páncélos cirkálót elsüllyesztették<sup>125</sup> – a franciák 1915-től már csak a könnyű egységeiket, főleg a tengeralattjáróikat alkalmazták az Adrián. Ezek ellen pedig nem volt értelme az osztrák–magyar csatahajók és sorhajók bevetésének. 1914-ben így főleg az ötödik osztály „őskövületei” vettek részt a tényleges küzdelemben, amelyek heves tűzpárbajokat vívtak a Cattarót tűz alatt tartó montenegrói, illetve szeptember végétől már francia ágyúkkal is.<sup>126</sup> Mivel a MONARCH-osztályú egységek, illetve a páncélos cir-

<sup>118</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 134–135.

<sup>119</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 26. A levelezést lásd: Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 70–73.

<sup>120</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 248–249.; Csonkaréti Károly: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig*. Hadtörténelmi Közlemények, 32. évf. (1985) 2. sz. 308.

<sup>121</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 69.

<sup>122</sup> Halpern, Paul G.: *Otrantói ütközet: Az Adria bejáratának ellenőrzése az I. világháborúban*. Győr, 2007. 22.

<sup>123</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 249–250.

<sup>124</sup> Kiss: *Csatahajók az első világháborúban*, 130.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 80–87.

<sup>125</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 142., 147–151.

<sup>126</sup> Montenegrói részről tíz 21 cm-es tarack, huszonnyolc 15 cm-es ágyú és tarack, tizenkét 12 cm-es és négy 9 cm-es ágyú, francia részről négy-négy 15 cm-es és 12 cm-es ágyút vetettek be. Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 88.; Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 30–31.

kálók elavult 240 mm-es főlövegeinek lőtávolsága elmaradt a magaslatokra telepített korszerű francia ágyúkéttől, a flotta vezetése a térségbe vezényelte a RADEZKY-t. A sorhajó 305 mm-es lövegeivel október 22-én megkezdte az ellenséges ütegek bombázását, amelyeket alig több mint egy hét alatt el is hallgattatott. Az egység december 16-án tért vissza Polába.<sup>127</sup> 1915. január 7-én a MONARCH a montenegrói partokat lőtte, hogy támogassa a térségben védekező osztrák–magyar erőket. Május 27-én a sorhajó egy kisebb különítményt tett partra montenegrói területen, amely 1-1 halottat, sebesültet és hadifoglyot vesztett.<sup>128</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet legnagyobb háborús bevetése szorosan kapcsolódott az „áruló szövetséges”, azaz Olaszország központi hatalmak elleni hadba lépéséhez. Róma semlegessége, majd az antanttal folytatott titkos tárgyalásai előre jelezték ezt a „fordulatot”. Az olasz flotta önmagában is elegendőnek tűnt a Császári és Királyi Haditengerészet legyőzéséhez, így jelentősen tehermentesítette a brit és különösen a francia haditengerészetet. 1915 májusában a *Regina Marina* (Olasz Királyi Haditengerészet) – az elavult egységeket nem számítva – négy-négy csatahajóval, megerősített másodlagos fegyverzetű sorhajóval, valamint sorhajóval, kilenc páncélos- és tíz kiscirkálóval, valamint harminc torpedórombolóval rendelkezett, amelyek vízkiszorítása 300 000 tonna volt. Közvetlenül a befejezés előtt állt még két csatahajó. A Császári és Királyi Haditengerészetnek ugyanekkor csak 230 000 tonnányi hadihajója állt készenlétben.<sup>129</sup> Az olasz flotta személyi állománya teljesen feltöltve 58 000 főt tett ki.<sup>130</sup> A fedélzeti lövegek terén – az elavult sorhajókat és páncélos cirkálókat is figyelembe véve – ugyancsak nyomasztó volt az olasz fölény: a csatahajókon, sorhajókon és páncélos cirkálókon lévő negyvennyolc osztrák–magyar 305 mm-es nehéz ágyúval hetvenegy olasz 343 és 305 mm-es állt szemben; a hatvannégy 24 cm-es félnehéz löveggel pedig nyolcvankilenc 254 és 203 mm-es. Közepes kaliberű tüzérségből a Császári és Királyi Haditengerészetnek 213 darab 190, 150 és 100 mm-es ágyúja volt a nehéz egységein, míg a *Regina Marina*nak 270 darab 190, 152 és 120 mm-es lövege.<sup>131</sup>

Az 1915. május 10-én Párizsban megkötött haditengerészeti egyezmény alapján jelentős erők érkeztek az olaszok támogatására. Nagy-Britannia négy-négy sorhajót és cirkálót, míg Franciaország tizenkét torpedórombolót és hat tengeralattjárót vezényelt új szövetségese kikötőibe. Az így megerősített olasz flottának Brindisi vonalánál kellett fő erőit összpontosítani, lezárva ezzel az Otrantói-szorosnál az Adriát.<sup>132</sup>

1915. május 23-án 16 órakor – fél órával az olasz hadüzenet átnyújtását követően – megkezdték a Polában állomásozó hajók (az első és a második csatahajóraj első, második, harmadik és negyedik osztályai és kíséretük) kazánjainak felfűtését. 19 órakor a felderítő egységek, 20 órára pedig az összes bevethető hadihajó útnak indult Ancona megtámadására. (A kikötőváros jelentős haditengerészeti bázis, rendező pályaudvara miatt pedig komoly

<sup>127</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 91–95.; Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 30–31.

<sup>128</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 315.

<sup>129</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 145–147. Az egyes egységek adataira és a két haditengerészet közötti részletes erőviszonyokra nézve lásd: Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, melléklet, 68–71.

<sup>130</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 189.

<sup>131</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 186.

<sup>132</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 145–146.

vasúti csomópont volt.)<sup>133</sup> A hadműveletet alapos felderítő tevékenység előzte meg, mert Haus tengernagy számított az olasz lépésre, ennek megfelelően napokkal korábban, több hullámban kiküldte az Adriára könnyű egységeit (kiscirkálók, torpedórombolók, torpedónaszádok és tengeralattjárók).<sup>134</sup> A három csatahajóból és kilenc sorhajóból álló osztrák–magyar főerőt egy páncélos cirkáló, két gyorscirkáló, egy kiscirkáló, hat torpedóromboló és húsz torpedónaszád kísérte, s további kisebb kötelékek távolabbról biztosították a támadást.<sup>135</sup> A csapásmérő erő éjfélig – a hadüzenet életbelépéséig – az Adria osztrák oldalán menetelt, s csak ezt követően hatolt be az olasz vizekre.<sup>136</sup> 0 óra 25 perckor a *Città di Ferrara* léghajó észrevette a köteléket biztosító SMS SZIGETVÁR cirkálót, ám annak heves tüze miatt visszafordult, így a művelet nem lepleződött le idejekorán.<sup>137</sup> A gondosan kidolgozott és pontosan végrehajtott haditervnek köszönhetően Ancona bombázása – amely tökéletesen váratlanul érte az olaszokat, így szinte semmilyen ellenállásba nem ütközött – teljes sikerrel járt. A várost a három csatahajó és hét sorhajó vette tűz alá. A mintegy másfél órás tüzérségi tűz a kikötői létesítményekben (rakpartok, raktárházak) jelentős károkat okozott, a környék katonai laktanyáit és rádióállomásait megrongálta, illetve megsemmisítette, a közlekedés pedig napokra megbénult az Olaszország keleti partvidékén futó stratégiai fontosságú vasútvonalon. A kikötőben elsüllyedt egy teherhajó (a német LEMNOS), két másik pedig megrongálódott, a partvédő tüzérség lövegeinek zöme megsemmisült, vagy megrongálódott. Hatvannyolc halott és mintegy százötven sebesült maradt a támadók után, az áldozatok több mint a fele civil volt. A támadás hetekkel (más források szerint csak napokkal) hosszabbította meg az olasz hadsereg felvonulását a Monarchia határaitra, így időt biztosított a hatékony védelem megszervezésére, a szükséges erők más frontokról történő átcsoportosítására.<sup>138</sup> A pszichológiai hatás sem volt elhanyagolható, az olasz harci szellemre kifejezetten demoralizálóan hatott a váratlan és jól szervezett osztrák–magyar akció, amit csak tetézett a saját flotta látszólagos tétlensége.<sup>139</sup>

Néhány egység a zömtől kikülönítve hajtott végre feladatokat, így Anconával együtt több más célpontot (főleg vasúti hidakat és állomásokat) is támadás ért.<sup>140</sup> A nehéz egységek közül a RADETZKY és a ZRÍNYI – két-két torpedónaszád kíséretében – még az éjszaka folyamán szakadt el a főerőktől, előbbi Potenzát, utóbbi Senigagliát támadta.<sup>141</sup> A RADETZKY szétlőtte a potenzai vasúti hidat, illetve megrongálta a közúti hidat, míg a ZRÍNYI gránátjai megsemmisítették Senigaglia vasútállomását, a városi víztornyot, egy éppen az állomáson tartózkodó katonavonatot és egy hidat, valamint felgyújtottak néhány

<sup>133</sup> Csonkaréti Károly: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31.* Hadtörténelmi Közlemények, 33. évf. (1986) 3. sz. 443–445.

<sup>134</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 148–149.; Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 191–192. Az olasz és a szövetséges erők diszlokációját a hadüzenet pillanatában lásd: uo. 219–220.

<sup>135</sup> A műveletben összesen ötvennyolc hadihajó vett részt. Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 197.; Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 54–56.

<sup>136</sup> Győri: *A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban*, 226–227.

<sup>137</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 198.

<sup>138</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31.*, 447.; Sokol: *Seemacht Österreich*, 149–151., 199–203.

<sup>139</sup> Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 276.

<sup>140</sup> Bővebben lásd: Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31.* 448–452.

<sup>141</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 56.



kőolajtartályt. A hazafelé tartó úton a *Città di Ferrara* léghajó több – igaz teljesen hatástalan – bombatámadást intézett a ZRÍNYI ellen.<sup>142</sup>

A későbbiekben a Császári és Királyi Haditengerészet nagy egységeit nem küldték jelentősebb bevetésekre, mert Haus főtengeternagy meg akarta őrizni a legerősebb egységeket arra az esetre, ha az antant flottája megtámadná a dualista állam partvidékét. A közös haditengerészet csatahajói és legerősebb sorhajói „fleet in being” szerepet játszottak, azaz a pusztán létükkel jelentős antant – főleg olasz – erőket kötöttek le.<sup>143</sup> Az olasz flotta nehéz egységei még annyi aktivitást sem mutattak, mint az osztrákok. A CONTE DI CAVOUR, illetve GIULIO CESARE csatahajók például mindössze 40, illetve 31 órát töltöttek a tengeren az egész háború alatt, s ebben a mennyiségben az is benne foglaltatott, amikor elkészültük után a hajógyárból áthajóztak a tarantói kikötőbe.<sup>144</sup> Az elkövetkező három évben a „csatahajók” legénysége számára az alkalmanként megrendezett lögyakorlatok jelentettek egy kis változatosságot, mert legalább ekkor – ha nem is túl nagy távolságra – de elhagyhatták a kikötőt. A tényleges háborús bevetések oroszlánrésze a könnyű egységekre – búvárnaszádok, gyorscirkálók, torpedórombolók és torpedónaszádok – hárult. A könnyű erők vívták meg 1917. május 15-én az otrantói ütközetet, ahol nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitány vezette az osztrák–magyar erőket.<sup>145</sup>

A legaktívabb szolgálat ebben az időszakban is az elavult egységeknek<sup>146</sup> jutott, amelyeket a szárazföldi erők támogatására vetettek be: 1916. január 8. és 10. között a BUDAPEST tüzével támogatta a Cattarói-öböl környékét uraló montenegrói magaslatok bevetését.<sup>147</sup> 1917. augusztus 8-án a WIEN-t és a BUDAPEST-et Triesztbe vezényelték, hogy tüzükkkel támogassák a térségben harcoló osztrák–magyar erőket. Augusztus 9-én a WIEN-en egy tálalát hat méteres repedést tépett a vízvonaltól alatta, de sikerült eljutnia Polába. Kijávitását követően november 16-án a cortelazzói nehéz ütegeket lőtte, eközben hét találat érte, embervesztése nem volt. 1917. december 10-én hajnali fél háromkor a készleteit feltöltő sorhajót a Trieszti kikötőbe belopakodó MAS 9 (elektromotorral is hajtott gyors torpedóvető motorcsónak) Luigi Rizzo parancsnoksága alatt két torpedóval elsüllyesztette. A támadásnak harmincöt halottja és két sebesültje volt. A MAS 13 két torpedót indított a BUDAPEST ellen, de elhibázta.<sup>148</sup> A BUDAPEST és az ÁRPÁD 1917. december 19. és 21. között ismét a cortelazzói nehézütegeket lőtték.<sup>149</sup>

A Polában állomásozó „csatahajók” élete mégsem volt teljesen unalmas, rendszeresen támadták őket az olasz repülőgépek.<sup>150</sup> A felderítő repüléseket nem számítva összesen negyvenegy nagyobb olasz légitámadás zajlott a kikötő ellen, 391 gép részvételével, amelyek összesen 677 bombát dobtak le. A Császári és Királyi Haditengerészet repülőcsapatai

<sup>142</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 208–209. A ZRÍNYI részvételéről a hadműveletben bővebben lásd: Győri: *A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban*, 223–233.

<sup>143</sup> Az elképzelés Haus idején remekül bevált, az Adria lényegében osztrák–magyar tóvá vált, s egészen a háború végéig jelentős antant erők állomásoztak Dél-Olaszországban. Sondhaus, Lawrence: *World War One. The Global Revolution*. Cambridge, 2011. 288–290.

<sup>144</sup> Willmott, H. P.: *Battleship*. London, 2002. 79.

<sup>145</sup> Részletesebben lásd: Halpern: *Otrantói ütközet*, id. mű.

<sup>146</sup> Jellemző, hogy amikor éppen nem a szárazföldi csapatok harcát támogatták tüzükkkel, akkor a negyedik és ötödik csatahajóosztály hajói lakóhajóként vagy iskolahajóként működtek.

<sup>147</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 101–103.

<sup>148</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 535.

<sup>149</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 78., 110.

<sup>150</sup> Győri: *A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban*, 261–266.

ugyanekkor harminchat nagy légitámadást intéztek Velence ellen, amelyekben 209 gép vett részt, s összesen 736 bombát dobtak le.<sup>151</sup> Az olasz légitámadások elsősorban a háború második felére, míg az osztrákok inkább az első felére estek, ami összefüggött az erőviszonyok változásával. Az olasz haditengerészet repülő erőinek 1915 májusában tizenöt vízi repülőgépe és három léghajója volt, a kiszolgáló állomány mindössze 139 fő. A háború végén viszont már 552 vízi és 86 kerek repülőgép, valamint tizenöt léghajó szolgált a fegyvernemnél, amelynek személyi állománya 3325 fő volt. A Császári és Királyi Haditengerészet repülő fegyverneme az 1915. januári hatvannégy repülőeszközzel, 1918 szeptemberére 264 repülőgépre nőtt. A flotta repülőcsapatainak állománya 1917 márciusában volt a legnagyobb, 2142 fő. A háború végén az olaszok repülőeszköz állománya több mint kétszerese volt az osztrák–magyar haditengerészetének, amit alaposan megéreztek a polai bázison állomásozó hadihajók. A győzelmet azonban nem adták ingyen, 1915 és 1918 között az olasz haditengerészeti légiőr 114 vízi- és hét kerek repülőgépet, valamint öt léghajót vesztett.<sup>152</sup>

1918. február 1-jén – nem kis részben a rangidős, Alexander Hansa ellentengernagy baklövésai miatt – matrózlázadás robbant ki Cattaróban.<sup>153</sup> A SANKT GEORG páncélos cirkáló – a lázadás központja – mellett az összes egységen, köztük az öreg MONARCH-on is felvonták a vörös lobogót. (Az állandó bevetéseket teljesítő kiscirkálók, torpedórombolók és torpedónaszádok legénysége már másnap felvette a szolgálatot.) Február 2-án reggel hétkor Karl Seidensacher ellentengernagy parancsnoksága alatt kifutott Polából a harmadik csatahajóosztály (a három ERZHERZOG), illetve négy torpedóromboló és nyolc torpedónaszád, hogy rendet tegyen Cattaróban, ám mire másnap reggel hét óra huszonöt perckor a kötelék befutott az öbölbe, már csak a SANKT GEORG volt a felkelők kezén. Rövid huzavona után reggel kilenckor ezen a hajón is helyreállt a fegyelem, miután a lázadás egyik főkolomposa repülőcsónakon Olaszországba menekült.<sup>154</sup> A sorhajók egy hétig maradtak, majd visszatértek Polába. 1918 áprilisa és májusa folyamán a három ERZHERZOG egyenként Cattaróba hajózott, ahonnan csak az összeomlás idején futottak ki legközelebb, november 1-jén érkeztek vissza Polába.<sup>155</sup>

A lázadás összeomlását követően az uralkodó, I. Károly leváltotta Njegovan tengernagyot, és február 27-én a harcoló flotta élére az ellentengernaggyá kinevezett Horthy Miklóst nevezte ki.<sup>156</sup> Horthy – hogy helyreállítsa a flotta megingott morálját – az otrantói rajtaütés nagyobb, nehéz egységekkel támogatott változatát tervezte végrehajtani. A flotta négy korszerű kiscirkálóját, illetve négy-négy torpedórombolóból és torpedónaszádból álló kíséretük játszotta volna a „mortalék” szerepét, amelyeknek az otrantói zárat oltalmazó brit, francia és olasz egységeket kellett volna a „csatárlánchba felfejlődő” főerők, a TEGETTHOFF-osztály négy csatahajója, illetve három ERZHERZOG-osztály sorhajója elé csalni. A nehéz egysé-

<sup>151</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 220.

<sup>152</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 219–220.

<sup>153</sup> Az öbölben a már leszerelt MONARCH, két-két páncélos-, illetve kiscirkáló, egy leszerelt régi cirkáló, nyolc torpedóromboló, tizennégy torpedónaszád, hat tengeralattjáró és számtalan kiegészítő hajó állomásozott. A hajókon és a parti létesítményekben hétezer tengerész szolgált. Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 187.

<sup>154</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 187.; Sondhaus: *The Naval Policy of Austria–Hungary*, 318–325.

<sup>155</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 181–183.

<sup>156</sup> Njegovan – miként Haus is – három tisztséget töltött be, ő volt a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának főnöke, a Császári és Királyi Haditengerészet parancsnoka és a harcoló flotta parancsnoka. Leváltása után első tisztségét Franz von Holub altengernagy vette át, a másodikat pedig többé nem töltötték be. Kiss: *Csatahajók az első világháborúban*, 174.

geket tíz torpedóromboló és huszonnyolc torpedónaszád oltalmazta volna. Három tengeralattjáró és harminckét vízi repülőgép is támogatta volna az akciót.<sup>157</sup> A merész terv azonban látványos kudarcba fulladt. A siker ugyanis azon állt vagy bukkott, hogy a Polában állomásozó nehéz egységeket – a négy csatahajót – sikerül-e rejtve Cattaró térségébe juttatni. Először június 8-án este a flotta zászlóshajója, a VIRIBUS UNITIS – fedélzetén Horthyval – és a PRINZ EUGEN – öt torpedónaszád kíséretében – futott ki, és gond nélkül megérkeztek megindulási állásaikba. Másnap este indult a SZENT ISTVÁN és a TEGETTHOFF, illetve egy torpedórombolóból és hat torpedónaszádból álló kíséretük.<sup>158</sup> Ennek e köteléknek nem volt szerencséje, belefutott Luigi Rizzo korvettkapitány két MAS naszádjába, amelyek aknafelderítést folytattak az osztrák–magyar partok mentén. A MAS 15 és a MAS 21 hajnali fél négy előtt észrevétlenül átcúszott a torpedónaszádok gyűrűjén, az előbbi a SZENT ISTVÁN, az utóbbi a TEGETTHOFF ellen indította két torpedóját. A MAS 21 elhibázta a célt,<sup>159</sup> de Rizzo most is pontos volt, a MAS 15 két torpedója hajnali fél négykor találta el a SZENT ISTVÁN-t. A kétségbeesett mentési kísérletek ellenére a csatahajó hat óra tizenkét perckor elsüllyedt.<sup>160</sup> Nyolcvankilenc halottat követelt a támadás, huszonkilencen megsebesültek. Mivel a meglepés már nem volt lehetséges, Horthy ellentengernagy leállította a másnapra tervezett akciót.<sup>161</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet nehéz egységei nem hajtottak végre több éles bevetést. 1918. augusztus 26-án a tetszhalott állapotban leledző haderőnemnek – a teljesen elavult és nagyrészt már leszerelt egységeket nem számítva – még mindig volt három csatahajója, hat sorhajója, négy kiscirkálója, tizenkilenc torpedórombolója, ötvenegy torpedónaszádja és húsz tengeralattjárója.<sup>162</sup> A dualista állam belső helyzete azonban rányomta bélyegét a hajóhad állapotára is, mindenki a fegyverletételt várta, csak néhány torpedónaszád és tengeralattjáró hajtott végre bevetést. Ilyen körülmények között került sor arra, hogy Horthy Miklós altengernagy – az uralkodó utasítását követve – 1918. október 31-én este végleg levonatta a Császári és Királyi Haditengerészet lobogóit a polai kikötőben horgonyzó hajókon, és átadta azokat a formálódó Szlovén–Horvát–Szerb Államnak.<sup>163</sup> Bécs célja az volt, hogy a flotta ne kerülhessen az „áruló” olaszok kezébe.<sup>164</sup> Róma azonban nem tűrte a konkurenciát, a már délszláv kezekben lévő VIRIBUS UNITIS<sup>165</sup> 1918. november 1-jén reggel egy – olasz búvárok által a hajó alá helyezett – tapadó akna robbanásától süllyedt el.<sup>166</sup> Az olaszok gyorsan cselekedtek, hogy megszerezzék az egykori Császári- és Királyi Haditengerészet hadihajóit, két sorhajó – átmenetileg – mégis kicsúszott a kezükből. A maradék

<sup>157</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 554.

<sup>158</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 555.

<sup>159</sup> Más forrás szerint egyik torpedója talált, csak nem robbant fel, illetve ez is a SZENT ISTVÁN-t támadta meg, amelyet így három torpedó talált el. Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, 555.

<sup>160</sup> Az események alaposabb leírása, illetve részletes ábrák a hajót ért sérülésekről: Friedrich Prasky: *Die Tegetthoff-Klasse. Modellbau, Technik, Geschichte*. Wien, 2000. 228–234.; Aichelburg–Baumgartner–Bilzer–Pawlik–Praski–Sieche: *Die „Tegetthoff” Klasse*, 96–97.

<sup>161</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 211.

<sup>162</sup> Sokol: *Österreich–Ungarns Seekrieg*, melléklet, 91–94.

<sup>163</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 213.

<sup>164</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 192–193.

<sup>165</sup> Ez lett volna flottájuk zászlóshajója, de még a nevében sem egyeztek meg, a JUGOSLAVIJA, vagy a FRANKOPAN vetődött fel. Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 525.

<sup>166</sup> Az események alaposabb leírása, illetve részletes ábrák a hajókat ért sérülésekről: Prasky: *Die Tegetthoff-Klasse*, 198–208.; Aichelburg–Baumgartner–Bilzer–Pawlik–Praski–Sieche: *Die „Tegetthoff” Klasse*, 96–100.; Kiss: *Csatahajók az első világháborúban*, 131–132.

délszláv nemzetiségű legénységgel és néhány tiszttel előbb a RADETZKY (november 7-én), majd a ZRÍNYI is elhagyta a kikötőt.<sup>167</sup> Miközben az utóbbi november 11-én kifutott, szembe találta magát azzal az olasz kötelékkel, amely épp Pola megszállására érkezett, ám a ZRÍNYI gyorsan felvonta az amerikai lobogót, s így bántatlanul áthajózhatott az ellenséges köteléken.<sup>168</sup> A két sorhajót november 14-én az amerikai haditengerészet Spalato (Split) mellett internálta. Az ekkor már eléggé leromlott állapotú egységeket végül amerikai hadihajók kísérték vissza Fiumébe, ahová november 26-án érkeztek meg.<sup>169</sup>

A Császári és Királyi Haditengerészet egykori büszkeségeit a békekonferencia elosztotta a győztesek között. Szemben a kisebb egységekkel – kiscirkálók, torpedórombolók és torpedónaszádok – „csatahajót” a győztesek nem tarthattak meg. Nagy-Britannia ugyan öt, Franciaország és Olaszország pedig négy-négy nehéz egységet kapott, de ezeket néhány éven belül lebontották vagy lőgyakorlaton süllyesztették el.<sup>170</sup> A VIRIBUS UNITIS és a WIEN roncsát 1920 és 1925 között olasz cégek emelték ki és bontották le. A SZENT ISTVÁN roncsa ma is az Adria mélyén nyugszik.<sup>171</sup>

Ha a Császári és Királyi Haditengerészet összesített teljesítményét vesszük tekintetbe az első világháborúban, akkor azt mondhatjuk, az egyenlőtlen erőviszonyok ellenére sikeresen helyállt. A flotta keretében 1914 és 1918 között szolgálatban állt négy csatahajó, három megerősített másodlagos fegyverzetű sorhajó (*semidreadnought*), kilenc sorhajó, három páncélos cirkáló, két védett cirkáló, hét kiscirkáló, két torpedócirkáló, huszonhárom torpedóromboló, hét torpedóhajó, kilencvenkét torpedónaszád és huszonhét tengeralattjáró. Ezek közül a háború kitörése után adtak át egy csatahajót, három kiscirkálót, öt torpedórombolót, huszont két torpedónaszádot és huszonegy tengeralattjárót.<sup>172</sup> Ebből a hajóállományból a flotta elveszített egy-egy csatahajót, partvédő páncélost, védett, illetve kiscirkálót, valamint négy torpedórombolót, két torpedónaszádot és hét tengeralattjárót.<sup>173</sup> Ezzel szemben az antant erői közül a franciák egy páncélos cirkálót, négy torpedórombolót és öt tengeralattjárót, míg az olaszok egy csatahajót, két-két sorhajót és páncélos cirkálót, kilenc torpedórombolót, és hat-hat torpedónaszádot, illetve tengeralattjárót veszítettek az Adrián, nagyrészt osztrák–magyar akciók következtében.<sup>174</sup>

---

<sup>167</sup> Sieche: *Die Schlachtschiffe der K. u. K. Marine*, 20.

<sup>168</sup> Noppen: *Austro–Hungarian Battleships*, 45.

<sup>169</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 372., 544.

<sup>170</sup> Csonkaréti: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*, 214.

<sup>171</sup> Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe*, 525., 535.

<sup>172</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 213–215.

<sup>173</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 218. A VIRIBUS UNITIS-t már a Császári és Királyi Haditengerészet feloszlata után, délszláv lobogó alatt süllyesztették el az olaszok, így azt nem vettük figyelembe az adatsor összeállításánál.

<sup>174</sup> Sokol: *Seemacht Österreich*, 217–218.

FERENC KAISER

*The “Battleships” of the Imperial and Royal Navy in World War I*

In 1890, the Austro-Hungarian Monarchy was not considered a naval power, the small fleet of the Imperial and Royal Navy consisted primarily of outdated, obsolete ships built mostly abroad or from parts made abroad. By 1914, however, the situation had changed considerably. When the Great War broke out, the Austro-Hungarian navy ranked as the seventh most powerful naval force in the world – trailing the British, German, American, French, Japanese and Italian fleets, but preceding the Russian –, with its most state-of-the-art units built in local shipyards almost exclusively from local raw materials and industrial goods. The “battleship program” of the Imperial and Royal Navy was especially spectacular: in the beginning smaller, lightly armed ships of the line, essentially utilizable as coast-guard vessels only, were manufactured, but in the years before the war, real state-of-the-art heavy units such as the Radetzky class semi-dreadnought battleships and the Tegetthoff-class warships were built.

At the outbreak of the great war, the Imperial and Royal Navy was meant to carry out offensive tasks according to the naval plans accepted by the Triple Alliance in 1913. But Italy's neutrality transformed completely the strategic balance of power in the Mediterranean, as a result of which the Austro-Hungarian navy got stuck in the Adriatic Sea, and the heaviest ships – partly because of the threat by torpedo boats, submarines and mine fields, partly because of the chronic lack of coal – saw little action. There were only four larger operations in which they participated in great numbers: one in 1914 and 1915, respectively, and two in 1918. It is revealing that only on one occasion did the heaviest units open fire on the enemy.

---

\* According to the Austro-Hungarian naval terminology all heavy units were called „Schlachtschiff“, that is dreadnought, while in the internationally accepted terminology only “all-big-gun” battleships, that is those with an armament of 8 to 14 heavy guns of uniform caliber, were called dreadnoughts, the first of the kind being the British HMS Dreadnought commissioned in 1906. The term used for older types has been ship of the line, or in the case of units equipped with secondary guns: semi-dreadnought.