

A MONARCH-OSZTÁLYT PÓTOLNI KELL!

A „megerősített TEGETTHOFF-osztályú” csatahajók terve

Az Osztrák Flottaegyesület lapja, a *Die Flagge* 1913. augusztusi számában *A Monarch-osztályt pótolni kell!* címmel jelent meg vezércikk, melyben a TEGETTHOFF-osztályt követő újabb dreadnought-osztály minél hamarabbi megkezdését szorgalmazták. Az első világháborút megelőző felfokozott haditengerészeti fegyverkezési verseny s a navalizmus légkörében a TEGETTHOFF-osztály költségeinek megszavazása idején egy pillanatra sem volt kétséges, hogy az Osztrák–Magyar Monarchiának a közeli jövőben újabb dreadnought-típusú csatahajókat kell építenie. Mindezt elsősorban a hatalmi státusz fenntartása, melynek ekkor már kötelező kelléke volt az erős flotta, az új típusú csatahajók birtoklása és a legfőbb rivális, Olaszország flottafejlesztése indokolta. Újabb és erősebb csatahajók építése felé hatott, hogy a Monarchia haditengerészete 1913-ban az Adriáról kilépett a mediterrán hatalmi térbe, valamint az is, hogy egyre inkább elkerülhetetlennek látszott egy nagy európai háború kitörése. Emellett a forrongó balkáni helyzetben az osztrák–magyar csatahajók az erőkitetés kiváló eszközeinek bizonyultak.¹ A számos variáns után 24 500 tonnában megállapított vízkiszorítású, négytagú csatahajó-osztály megszavazására nem kevés politikai küzdelmet követően 1914 májusában került sor. Az első két egység gerincfektetését 1914 őszére tervezték a *Stabilimento Tecnico Triestino*, illetve a *Ganz-Danubius* hajógyárakban. A világháború kitörése megakadályozta az építési munkák megkezdését, és lényegében már 1914 decemberében döntés született a program törléséről. A 24 500 tonnás csatahajókat, akárcsak néhány évvel később magát az Osztrák–Magyar Monarchiát és haditengerészétét, elfújta a történelem vihara.

A történeti irodalomban, különösen a korábban keletkezett munkákban ezt a tervezett, de soha el nem készült osztályt a fent említett vezércikk, illetve a Flottaegyesület szóhasználatára alapján gyakran ERSATZ MONARCH-osztálynak (Monarch pótlása) nevezik. Bár valóban a MONARCH-osztályú partvédő páncélosok, illetve a HABSBURG standard csatahajó (sorhajó) pótlására volt hivatva, a hivatalos aktákban soha nem nevezték így. A cs. és kir. haditengerészetben ez az „Ersatz” típusú elnevezés nem volt szokásban annak ellenére, hogy a költségek megszavaztatásakor általában megjelölték, az új építések mely régi hajókat váltják fel. A tervezés alatt álló hajók esetében az „Ersatz” elnevezés a császári német haditengerészetben volt bevett gyakorlat. Nem árt azonban tudni, hogy a *Die Flagge*-ben igen erős német hatás érvényesült, gyakran a német szólamok és frazeológia köszöntek vissza az osztrák egyesület lapjában is. Ebből a hatásból fakadhatott a németes

¹ Bővebben lásd: *Balla Tibor: Az Osztrák–Magyar Monarchia katonai részvétele a Scutari-válság rendezésében. Hadtörténelmi Közlemények*, 110. (1997) 3. sz. 435–459. o. – A szerző ezúton szeretne köszönetet mondani Balla Tibor alezredek úrnak, a bécsi Kriegsarchiv mellett működő magyar levéltári kirendeltség volt vezetőjének, akinek baráti segítsége rendkívüli mértékben megkönnyítette a 2009–2011-ben végzett kutatómunkát.

stílusú elnevezés, ami átkerült a köztudatba. A hivatalos iratokban hol egyszerűen csak római vagy arab számokkal jelölték a terveket, hol pedig a vízkiszorítás alapján (22 000 tonnás csatahajó, 29 600 tonnás csatahajó). A finanszírozással, a program anyagi fedezetével foglalkozó iratokban az előző osztályt követően folytatódólagosan VIII–XI. számú csatahajó (Schlachtschiff VIII–XI) szerepel. Az osztályt emellett nevezték valamilyen „TEGETTHOFF-típus”-nak, az előtag többféle variációban előfordult: megnagyobbított (vergrößerten), javított (verbesserten), illetve megerősített (verstärkten). A végső befutónak számító, és a megvalósítás küszöbéig eljutott 24 500 tonnás változatot „Megerősített TEGETTHOFF-osztálynak” (verstärkten TEGETTHOFF-typ) nevezték, így talán ezzel az elnevezéssel járunk legközelebb az igazsághoz.

Dreadnoughtok és szuper-dreadnoughtok

Az új típusú csatahajó, a DREADNOUGHT megjelenése a századforduló óta zajló haditengerészeti vetélkedésben a mennyiségi mellett a minőségi tényező bevezetését hozta. A korábbi másfél évtized uralkodó típusa, a standard csatahajó (sorhajó) technikai paramétereiben lényegében alig változott, s a flottaverseny első szakaszát csak számuk gyarapítása jelezte. Ebben az időszakban a tengeri hatalmak, hol kimondva, hol kimondatlanul önmaguk korlátozták a hajók méretét és tűzerejét. A német haditengerészetben például hivatalosan 13 000 tonnában maximalizálták a csatahajók méretét,² a briteknél hallgatódólagosan ez 16 000 tonna volt. E típus fő fegyverzete is kötött volt, általában négy darab 30,5 cm-es (a németeknél 28 cm-es) ágyú. A dreadnought-típusú csatahajók megjelenésével ezek az (ön)korlátozások felszabadultak, s megindult a csatahajók méretének, tűzerejének és egyéb paramétereinek látványos növekedése.

A DREADNOUGHT 1906-os szolgálatba állítását követő három évet még a viszonylagos nyugalom jellemezte. Az ebben az időszakban épített brit, amerikai és német dreadnoughtok mérete nem haladta meg jelentősen a típus névadójáét, s fő fegyverzetüket továbbra is a 30,5 (28) cm-es ágyúk (8–12 db) modernebb változatai alkották. A látványos növekedési tendencia s az úgynevezett „kaliber-verseny” 1909-ben vette kezdetét, amikor a britek az ORION-osztályon bevezették a 34,3 cm-es lövegeket. Ettől az időponttól számítva röpké néhány év alatt a csatahajók mérete az eredeti DREADNOUGHT közel kétszeresére, nehézlövegeiknek lövedéktömege pedig több mint kétszeresére növekedett. Ahogy a korabeli publicisztika szívesen nevezte, a dreadnoughtok után beköszöntött a szuper-dreadnoughtok³ korszaka.

Az 1909-től az 1921–22-es washingtoni konferenciáig terjedő korszakot a csatahajó tervezésben és építésben a fentebb említett kaliber-verseny jellemezte. A lövegek kalibere és mérete, már csak konstrukciós okokból is, magával vonta a csatahajók méretének növekedését, és ezzel párhuzamosan a páncélvédelem is erősödött. Valamivel korábban, már

² Axel Grieffmer: Linienschiffe der Kaiserlichen Marine 1906–1918. Bonn, 1999. (A továbbiakban: Grieffmer 1999.) 19. o.

³ Míg a dreadnought definíciója egyértelmű (minimum hat, de inkább nyolc, legalább 28 cm-es ágyúval felszerelt csatahajó), annál inkább zavaros a szuper-dreadnought esetében. Itt ugyanis nem hivatalos terminus technicusról van szó, s mindenki úgy használta, ahogy neki tetszett. Van, aki már az ORION-osztályt szuper-dreadnoughtnak tekintette, míg mások csak a harminc ezer tonna fölötti csatahajókra alkalmazták ezt a kifejezést.

nagyjából a DREADNOUGHT megalkotásával egyidőben szükségessé vált a páncélatütő képesség fokozása. A torpedóktól való félelem miatt egyre nagyobb teoretikus csatavívási távolság, a növekvő vízkiszorítással vastagabbá váló, s tovább javuló minőségű páncéltat miatt a 30,5 cm L/40 ágyú teljesítménye már nem bizonyult elegendőnek. Az orosz–japán háború tapasztalatai is azt mutatták, hogy a meglévő lövegek nagyobb távolságról képtelenek a páncélt átütni. A tüzérső növelése felé tett első lépést a löveg „megnyújtása” jelentette. Először a 30,5 cm-es L/45 ágyú került bevezetésre. A lövegcső hosszának növelésével nőtt a lövedék kezdősebessége, s ezzel lőtávolsága, illetve páncélatütő képessége. A következő lépés a L/50 kaliberhosszúságú 30,5 cm-es ágyú bevezetése volt a brit ST VINCENT-osztályon. A nehézlövegek esetében nagyjából az L/50 kaliberhossz jelentette a fejleszhetőség határát, ebben az irányban tovább már nem vezetett út. A tüzérsőt, illetve a páncélatütő képességet fokozni ezután csak a lövedék tömegének növelésével lehetett.

A brit haditengerészet az 1909-ben építeni kezdett ORION-osztálynál bevezette, pontosabban újra bevezette a 34,3 cm-es (13,5 hüvelyk) kalibert. Emellett az övpáncélt 305 mm-re vastagították. A 34,3 cm L/45 löveg a 30,5 cm-es 380 kg tömegű gránátja helyett 570 kg-os gránátot lőtt ki. A megnövelt gránáttömeg a páncélatütő képesség növekedése mellett több más előnnyel is járt. A nagyobb tömegű páncéltörő gránátban nagyobb robbanótöltetet lehetett elhelyezni, ami növelte a lövedék páncél mögötti rombolóhatását. A nagyobb tömegű lövedékkel azonos torkolati sebesség mellett nagyobb lőtávolságot lehetett elérni, mivel a nehezebb gránát lassabban veszített sebességéből.

Az Egyesült Államok még 1908-ban határozott a kalibernövelésről. Az amerikaiaknak a briteknél fél hüvelykkel nagyobb, 35,6 cm-es (14 hüvelyk) űrméretre esett a választásuk. Első, 35,6 cm-es L/45 ágyúkkal felszerelt csatahajóik az 1911-ben építeni kezdett NEW YORK-osztály tagjai voltak. Az amerikaiak a britekkel ellentétben továbbfejlesztették ezt az űrméretet, és az 1915-ben építeni kezdett NEW MEXICO-osztály már az L/50 kaliberhosszúságú változatot kapta. Japán is a 35,6 cm L/45 lövegek mellett döntött, melyek az 1911-ben építeni kezdett KONGO-osztály csatacirkálóin kerültek bevezetésre. Az oroszok az 1912 végén megkezdett IZMAIL-osztályú csatacirkálókba szintén 35,6 cm-es, L/52 kaliberhosszúságú ágyúkat szántak, de ezek a hajók sohasem készültek el. Az olasz és osztrák–magyar flottafejlesztést látva és a 30,5 cm-es lövegüket elégtelennek ítélve a franciák a 34 cm-es kalibert választották az 1912-ben építeni kezdett BRETAGNE-osztály számára.

A kalibernövekedés, akárcsak a csatahajók méretéé, már csak a flottaverseny természetéből adódóan sem állt meg. A britek, elsősorban az őket fél hüvelykkel leköröző amerikaiakra, illetve japánokra tekintettel, valamint a várható német kalibernövelés miatt, melyet 35 cm körülire jósoltak, másfél hüvelyket emeltek. Az új, 38,1 cm (15 hüvelyk) L/42 kaliberhosszúságú löveget az 1912 végén építeni kezdett QUEEN ELIZABETH-osztályú gyors csatahajóknál vezették be.⁴ A 880 kg-os gránátot tüzelő ágyú a brit haditengerészet legjobban bevált lövegtípusa lett.

Németországban régóta számoltak a brit a kalibernöveléssel, melynek bekövetkeztéről 1910 februárjában szereztek meg a végső bizonyosságot. A németek úgy vélték, a Krupp-

⁴ E löveget a legnagyobb titokban, igen rövid idő alatt fejlesztették ki, fedőneve „kísérleti 14 hüvelykes ágyú” volt.

lövegek technikai fölénye miatt a 32,3 cm-es kaliber elegendő az angolszász lövegek ellensúlyozására. 1910 májusában tárgyaltak arról, hogy a tervezés alatt álló KÖNIG-osztályon a páncélzat csökkentése árán bevezetik a nagyobb kalibert, de végül ezt elvetették.⁵ 1911 augusztusában a következő csatahajóosztály (BAYERN) tervezésekor végleg elhatározták a kalibernövelést. Háromféle űrméretet vizsgáltak meg: 34,7 cm, 37,7 cm, illetve 40 cm. Tirpitz a 40 cm-es kalibert támogatta. Végül, bár nem vita nélkül, abban egyeztek meg, hogy felesleges lenne pusztán csak követni az angolszászokat, amikor azok várhatóan újra kalibert fognak növelni. A 40 cm-es kalibert 1912 januárjában végül pénzügyi okokból kellett ejteni, így kompromisszumként egy 8×38 cm L/45 fegyverzetű csatahajó tervét vázolták fel. A 38 cm-es ágyúkkal ellátott BAYERN-osztály négy tagját 1913–1915-ben kezdték építeni, de szolgálatba már csak kettőt állítottak közülük. A németek a MACKENSEN-osztály csatacirkálóiába 35 cm-es ágyúkat⁶ szántak, de ezek építése a háború alatt félbemaradt.

Olaszország, a Monarchia közvetlen riválisa szintén nagy ugrást kívánt végrehajtani a kaliber területén. Az első hat olasz dreadnought 30,5 cm-es lövegekkel épült. Az olasz tervekben sokáig továbblépésként a brit 34,3 cm-es kaliber némiképp a metrikus rendszerhez igazított változata, a 34,5 cm-es űrméret szerepelt, hármas tornyokban elhelyezve. 1913-ban végül tervezett, új csatahajóik számára a 38,1 cm-es kalibert választották, a britnél valamivel rövidebb, L/40 kaliberhosszúságú csövel. Az ezekkel felszerelni kívánt, 1914-ben építeni kezdett CARACCIOLO-osztály egyik tagja sem jutott el a szolgálatba állításig.

Az első világháború kitörése, legalábbis Európában, megakasztotta a további kalibernövekedést. A britek mellett csak a németeknek, illetve a franciáknak sikerült 30,5 cm-nél nagyobb kaliberű ágyúkkal felszerelt csatahajókat ténylegesen szolgálatba állítani. Oroszország, Olaszország és az Osztrák–Magyar Monarchia ilyen irányú tervei különböző stádiumban megrekedve nem jutottak el a megvalósításig. A háborús viszonyok miatt a németeknek és a franciáknak számos hajójuk építését félbe kellett hagyniuk. A háborútól jóval kevésbé érintett Egyesült Államok, illetve Japán, bár mindkettő hadviselő fél volt, tovább tudta folytatni hajóépítő programját. Az Egyesült Államokban már 1912-ben elhatározták a kaliber két hüvelykel való növelését 40,6 cm-re (16 hüvelyk), de a 40,6 cm L/45 ágyúkat csak az 1916-os program hajóin, azaz az 1917-ben megkezdett MARYLAND-osztályon alkalmazták először. A háború alatt Japán elérkezettnek látta az időt az agresszívabb kelet-ázsiai terjeszkedésre, s flottafejlesztése a legfőbb csendes-óceáni potenciális rivális, az Egyesült Államok ellen irányult. Tekintettel az amerikai kalibernövelésre, a japánok is a 40,6 cm (hivatalosan 41 cm) űrméret mellett döntöttek. A japánok a 40,6 cm L/45 löveggel a szintén 1917-ben megkezdett NAGATO-osztály két hajóját látták el. Mind Nagy-Britannia, mind az Egyesült Államok, mind pedig Japán az első világháború befejezését követően még nagyobb csatahajók tervezésébe fogott, de az 1921–22-es washingtoni konferencián tizenöt éves csatahajó-építési moratóriumot fogadtak el,⁷ illetve a csatahajók méretét 35 000 tonnában, lövegeik kaliberét pedig 40,6 cm-ben korlátozták.

⁵ *Grieffmer* 1999. 108–110. o.

⁶ Mind a mai napig nem tisztázott, hogy e lövegek kalibere 35 cm vagy pedig 35,5 cm lett volna ténylegesen.

⁷ Egyedül Nagy-Britannia számára engedélyezték két új csatahajó építését (NELSON és RODNEY, 35 000 t, 9×40,6 cm).

A kaliber növelése természetesen magával vonta a vízkiszorítás növekedését. A fő fegyverzet össz tömege (a lövegtornyokkal együtt) ugyanis lényegesen nem haladhatta meg a vízkiszorítás 13–14%-át, így a fegyverzet tömegének növelése a vízkiszorítás emelésével járt együtt. Amíg egy 30,5 cm-es ikertorony tömege 450–500 tonna volt, egy 34,3–35,6 cm-esé 600–650 tonna, egy 38,1 cm-esé pedig már 800–870 tonna. A fegyverzet kaliberének növelése, még ha az gyakran a nehézlövegek számának csökkentésével járt is együtt, piramisszerű növekedési láncot generált: a nagyobb lövegnek nagyobb torony kellett, ehhez szélesebb és hosszabb hajótest, ez növelte a páncélzat felületét, a sebesség megtartásához pedig a géptömeget kellett emelni. Az ezzel kapcsolatos dilemmákat jól példázza a már említett német BAYERN esete: a 8×40 cm fő fegyverzet 30 000 tonna feletti vízkiszorítást és 60 millió márka feletti árat jelentett volna, a 38 cm-es lövegekkel elérhető volt a kisebb vízkiszorítás, és ami a lényeg, a fenti limit alatti ár.⁸

A dreadnought-típusú csatahajók és a velük szinte párhuzamosan megjelenő csatacirkálók (első képviselőjük a brit INVINCIBLE-osztály 1908-ban) után az 1909. utáni időszakban egy harmadik típus is megjelent, az úgynevezett gyors csatahajó. A csatahajók és a csatacirkálók tulajdonságait ötvözte magában: fegyverzete és páncélzata egy csatahajóénak felelt meg, viszont sebessége 3–4 csomóval nagyobb, ugyanakkor nem érte el egy csatacirkálót. A típus első képviselője a brit QUEEN ELIZABETH volt, melynek tervezett sebessége 25 csomó volt, szemben a csatahajóktól elvárt standard 21 csomóval. Ezt a koncepciót képviselte még a japán NAGATO, illetve a megkezdett, de be nem fejezett olasz FRANCESCO CARACCILO. Természetesen a határok nem voltak teljesen merevek, például a német csatacirkálók erősebb páncélzatukkal átmenetet képeztek a csatacirkálók és a gyors csatahajók között, míg egyes német csatahajók sebessége megközelítette a gyors csatahajókét.

A cs. és kir. haditengerészet helyzete 1911–1914

A császári és királyi haditengerészet helyzete 1911-ben kedvezőbb volt, mint Tegetthoff halála óta bármikor. Az elmúlt egy évtized politikája meghozta gyümölcsét, mely a dreadnought-program elfogadásában csúcsondott ki. A flotta rohamléptekben faragta le elmaradását a nagy rivális, Olaszország mögött. 1900 óta két év kivételével évente vízre bocsátottak egy új csatahajót (sorhajót). Az 1906–1907-es cezúrát viszont minőségi ugrás követte: a kicsiny és gyenge, másodrendűnek számító egységek után a legnagyobb tengeri hatalmak mércéjével mérve is elsőrendű csatahajók építése kezdődött meg, még ha konstrukciójuk egy-két évvel el is maradt azokétól.

A Monarchia némiképp a későn jövők előnyét is élvezhette, hiszen a DREADNOUGHT megjelenése teremtette *tabula rasa* Olaszországot jóval érzékenyebben érintette. A cs. és kir. haditengerészet éppen akkor hajtotta végre csatahajók terén a minőségi ugrást, amikor az olaszok hosszabb szünetet tartottak a csatahajó-építésben. 1909-től kezdve az osztrák–magyar dreadnought-tervek hatására az olaszok is rákapcsoltak, előbb egy, majd újabb három, végül még két dreadnought építését kezdve meg. Ha az elkészült vagy építés alatt álló első vonalbeli egységeket nézzük – adriai viszonylatban a RADETZKY-osztály

⁸ *Grieffmer* 1999. 121. o.

is nyugodtan az első vonalba sorolható ekkor –, a Monarchia három semi-dreadnoughttal és négy dreadnoughttal rendelkezett, 123 500 tonna vízkiszorítással és 60 db 30,5 cm-es ágyúval. Ezzel szemben állt Olaszország hat dreadnoughtja, 131 500 tonna vízkiszorítással és 77 db 30,5 cm-es ágyúval. Mint látható, messze nincs már szó kétszeres fölényről, az erőviszonyok jóval kiegyensúlyozottabbak. A régebbi típusú csatahajók terén megmaradt a kétszeres, a páncélos cirkálók esetén a közel négyszeres olasz fölény, de e két típus harcértéke folyamatosan devalválódott. A kisebb, gyors egységek és tengeralattjárók terén továbbra is kétszeres fölényben volt Olaszország, kivéve a korszerű, turbinás cirkálókat, ahol valamennyire még a Monarchia felé is billent a mérleg.

A csatahajók terén mutatkozó korábbi jelentős olasz fölény elsősorban annak volt köszönhető, hogy a Monarchia jóval kevesebbet költött a flottájára, mint amennyit gazdasági teherbíró képessége megengedett volna. Ahogy a cs. és kir. haditengerészet költségvetése, különösen az 1911-es rendkívüli hitelt követően meredeken megemelkedett, jóval nagyobb részesedést elérve a teljes hadügyi költségvetésben, a korábbi fölény fenntartása olasz részről a pénzügyi korlátok miatt lehetetlenné vált. A kisebb, gyors egységek esetén az olasz fölény fennmaradását az osztrák–magyar haditengerészet relatív szegénysége magyarázza: az elsőrendű fontosságúnak ítélt csatahajók mellett jóval kevesebb pénz maradt azok fejlesztésére, mint az Adria túloldalán. Hosszabb távon, különösen a haditengerészetet erősen támogató Ferenc Ferdinánd trónra lépését követően potenciálisan még a meglévő olasz fölény fenntarthatósága is kérdőjelessé vált, mivel az osztrák–magyar haditengerészet költségvetése mögött jóval több tartalék állt. A történelem ismert eseményei miatt sem Ferenc Ferdinánd trónra lépése, sem ez a kiegyenlítődség végül nem következett be.

A pozitív folyamatok ellenére a haditengerészet helyzete nem minden területen volt rózsás. A RADETZKY-osztály, majd a TEGETHOFF-osztály egységeinek szolgálatba állásával az üzemköltségek jelentősen megnövekedtek, amit a rendes költségvetés nem követett. Ezt a problémát a háború kitöréséig nem sikerült teljes mértékben orvosolni, s ez a költségvetés rendszeres túllépéséhez vezetett. A haditengerészet idős parancsnoka, Rudolf von Montecuccoli is bajban volt, mivel a haditengerészet amellet, hogy 1911-ben túllépte a költségvetést, adósságokat halmozott fel különböző bankok felé, és ezek felhasználásáról nem számolt be a haditengerészetért is felelős közös hadügyminiszternek. A komolyabb botrányt csak a trónörökös beavatkozása akadályozta meg. Ferenc Ferdinánd azt tervezte, hogy trónra lépte után önálló haditengerészeti minisztériumot hoz létre. Addig is, hogy szétválassza az adminisztrációt a tényleges parancsnokságtól, javasolta a flottaszemlélői tisztség létrehozását, akinek a feladata lett volna háború esetén átvenni a flotta aktív parancsnokságát. A kompromittálódott Montecuccoli nem tehetett mást, beleegyezett az új tisztség létrehozásába. 1912 júliusában a trónörökös személyes döntése alapján Anton Haus altengernagyot nevezték ki flottaszemlélőnek.

Ferenc Ferdinánd eredetileg úgy tervezte, hogy Montecuccoli távozása után Haus Polában marad flottaparancsnoknak, míg a tengerészeti osztály élére jelöltje, Richard Barry altengernagy kerül. Ám az uralkodó keresztülhúzta a trónörökös számításait és Haust a hagyományoknak megfelelően a haditengerészet parancsnokává, egyben a tengerészeti osztály vezetőjévé nevezte ki, a flottaszemlélői tisztség megszűnt. Ferenc Ferdinánd azonban nem akart lemondani tervéről, és márciusban megpróbálta rábeszélni Haust, hogy egyik tisztről mondjon le. Ám Haus ezt elutasította, és végül csak abba egyezett bele, hogy Polában marad és Bécsben a helyettese lesz az adminisztráció tény-

leges vezetője. A trónörököszt még így is csalódás érte, mert a helyettes nem Barry lett, hanem Karl Kailer von Kaltenfels. Haus a „kettős győzelemre” pezsgőt bontott Arthur Bolfras gyalogsági tábornokkal, Ferenc József katonai irodájának vezetőjével. Bolfras, aki meglehetősen ellenséges viszonyban állt a trónörökössel megjegyezte, hogy egyelőre még Ferenc József az uralkodó, nem pedig Ferenc Ferdinánd.⁹ Haus, a súrlódások ellenére mindvégig élvezte a trónörökös bizalmát, ugyanakkor Ferenc Józsefét is.

A császári és királyi haditengerészet látványos anyagi gyarapodása mellett a flottával kapcsolatos stratégiai elképzelések is gyökeresen megváltoztak a világháborút megelőző egy évtized alatt. Korábban a politika a haditengerészetnek pusztán partvédő szerepet szánt. Még 1904-ben is a haditengerészet a legújabb csatahajóit kénytelen volt partvédőnek titulálni, hogy elfogadhatóvá tegye azokat a politikusok szemében. Komolyabb tengeri hatalmi ambíciók hangoztatása pedig egyenesen szentségtörésként hangzott volna. 1912 októberében viszont Montecuccoli már bátran kijelenthette a Reichsrat delegációja előtt, hogy a Monarchia mediterrán hatalom. S valóban azzá lett, elsősorban dreadnoughtjainak köszönhetően. A Monarchia dreadnought-programja még Anglia figyelmét is arra császári és királyi haditengerészetre irányította, amelyet korábban hajlamos volt levezőnek nézni. 1910-ben kisebbfajta pánik tört ki ugyanis Angliában az osztrák–magyar csatahajó-építés hírére. Persze a pánik nem önmagának a Monarchiának szólt, hanem a két szövetséges, Olaszország és a Monarchia egyesített dreadnought-flotájának. S épp ez a veszély látszott realizálódni a Hármasszövetség 1913-ban megkötött haditengerészeti megállapodásával.

A legfontosabb feladatok egyike, az új csatahajó-osztály ügye mellett, ami Hausra várt, a Hármasszövetség haditengerészeti egyezményének megkötése volt. Az első ilyen egyezményt 1900-ban kötötték. Ebben az egyezményben Németország az Északi-tenger védelmét kapta feladatul, míg a Földközi-tengert három zónára osztották. Az Adria lett az osztrák–magyar zóna, a Földközi-tengernek a Taranto–Tripoli vonaltól nyugatra eső része az olasz zóna, míg az ettől keletre eső rész közös osztrák–magyar–olasz zóna. A szövetségesek haditengerészetének gyöngesége miatt az egyezmény elsősorban védelmi jellegű volt. A olasz politikai orientáció megváltozása miatt 1902. után az egyezmény holt papír volt csupán.

A megromlott olasz–osztrák–magyar viszony miatt 1912-re már az is kérdésessé vált, hogy a Hármasszövetséget megújítják-e egyáltalán. Ám a nemzetközi politika fordulatai ismét közelebb vitték Rómát Berlinhez és Bécshez. 1912 decemberében, az utolsó pillanatban a Hármasszövetséget végül meghosszabbították. A tárgyalások során Olaszország vetette fel, hogy az 1912-es angol–francia flottaegyezmény ellensúlyozására kössék meg újból a haditengerészeti egyezményt is. A kezdeményező Olaszország volt, de Németország örömmel bábáskodott a lényegében a Földközi-tengerre koncentrált egyezmény megszületése körül. A helyzet ugyanekkor már gyökeresen más volt, mint 1900-ban. Németország a világ második legnagyobb haditengerészetének birtokosa volt, míg az olasz és az osztrák–magyar flotta egyesített potenciálja is jóval imponálóbb volt, mint 12 évvel korábban.

Februártól kezdve hivatalosan már Hausra várt az egyezmény tető alá hozása, miután sikerült elérnie, hogy ne Franz Conrad von Hötzendorf vezérkari főnök, hanem ő tárgyal-

⁹ Paul G. Halpern: Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral. Graz, 1998. (A továbbiakban: Halpern 1998.) 86. o.

hasson az olasz haditengerészet vezetésével. A tárgyalások 1913 májusában kezdődtek meg Bécsben. Az olasz delegációt Ugo Conz, az olasz haditengerészet hírszerzésének főnöke vezette. Egyébként 1915-ben Conz tárgyalt az antanttal a hadba lépésről, s ő volt az, aki 1918 novemberében azt követelte, hogy az egykori osztrák–magyar haditengerészetet teljes egészében adják át Olaszországnak vagy semmisítsék meg. A tárgyalások júniusban, német tisztek részvételével folytatódtak, s még ebben a hónapban be is fejeződtek. A Hármasszövetség 1913-as haditengerészeti megállapodása két fő részből állt: egy általános megállapodásból és egy, a Földközi-tengerre vonatkozó kiegészítő megállapodásból. A megállapodás 1913. november 1-jén lépett hatályba.

A Földközi-tengerre vonatkozó részben abban állapodtak meg, hogy az egyesült flottának olasz vagy osztrák–magyar parancsnoka lesz. Az 1914. évre az olaszok Anton Haust javasolták. Háború esetén a közös flotta gyülekezési körzete Messina környéke volt. Az osztrák–magyar hajók számára Augustát, míg az olasz hajók számára Messinát és Milazzot jelölték ki. Az olaszok vállalták, hogy az osztrák–magyar fél számára egyhavi készleteket halmoznak fel. A megállapodás szerint 1914-ben az egyesült flotta 17 olasz csatahajóból (ebből 3 dreadnought) és 12 osztrák–magyar csatahajóból (ebből 3 dreadnought) állt. Ehhez csatlakozott még a német földközi-tengeri kötelék egy csatacirkálóval és két cirkálóval.

Az egyezmény ellenére Olaszország és a Monarchia továbbra is egymás ellen fegyverkezett. Haus nem bízott az olasz szövetségesben, és mint kiderült, az olasz flotta vezérkari főnökének Paolo Thaon di Revelnek is inkább kedvére való volt egy Monarchia elleni háború. A nagy összecsapásra végül hamarabb került sor, mint azt Haus várta: ő 1916 utánra prognosztizálta a nagy európai háború kitörését. Haus olaszokkal szembeni gyanúja viszont beigazolódtott: a háború kitörése után Olaszország semleges maradt, majd 1915. május 23-án egykori szövetségese ellen, az antanthatalmak oldalán lépett be a háborúba.

A tervezés

Az új csatahajóosztályok tervezési előmunkálatai az osztrák–magyar haditengerészetben hagyományosan valamivel az előző osztály első egységének vízrebocsátása előtt szoktak megkezdődni. A VIRIBUS UNITIS névre keresztelt dreadnoughtot 1911. június 24-én bocsátották vízre. A tengerészeti műszaki bizottságon három héttel korábban, 1911. június 3-án tartották az első értekezletet a leendő új csatahajók előtervéről, Franz Pitzinger vezető hajótervező elnökletével. A sietségre való tekintettel csak két, nagyon vázlatos terv született.¹⁰

A „megnagyobbított IV-osztályú” (vergrößerten Typ IV, a IV szám az építés alatt álló 20 000 tonnás dreadnoughtokra, a később TEGETTHOFF-osztályúnak nevezett hajókra utal) névre keresztelt csatahajókra az alábbi két terv készült:

- A. 21 823 t, 155×28 m, 28 000 Le, 21 cs, 12×30,5 cm,
- B. 23 342 t, 159,3×28,8 m, 30 000 Le, 21 cs, 10×34,5 cm.

¹⁰ Kriegsarchiv, Wien, Marinesektion/II Geschäftsgruppe (A továbbiakban: KA MS/II GG). 1911. 47 C/13 1.

¹¹ KA MS/II GG 1911. 47 C/13 1. A Škoda 34,5 cm L/45 és L/50 lövegekkel ellátott lövegtornyok vázlatos súlyszámításait mutatta be, a haditengerészet a rövidebb változatot választotta.

A két terv további fegyverzete megegyezett: 18×15 cm, 24×7 cm, 5×53 cm torpedóvető (egy az orrban, kettő-kettő oldalt). A B. terv fő fegyverzete a Škoda által májusban készített 34,5 cm-es iker és hármás lövegtorony tervezeteken alapult, a tíz, 45 kaliberhosszúságú nehézlöveget¹¹ két hármás és két emelt helyzetű iker lövegtoronyban helyezték volna el. A két terv páncélzatának adatai nem ismertek. A csatahajók méretét a haditengerészet rendelkezésére álló legnagyobb úszódokk 23 800 tonnás emelőképessége¹² korlátozta. A bizottság felvetette, hogy a víz alatti védelem (torpedófal) anyagául vanádiumacélt lehetne felhasználni. Ezt később elvetették, elsősorban a magas ár miatt. A hajógépek esetében, hivatkozva a területen tapasztalható előrehaladásra,¹³ a turbinák mellett felmerült a dízelmotorok alkalmazásának a lehetősége.¹⁴ Ez az elképzelés is hamar sülyesztőbe került, s a későbbi tervek során mindvégig megmaradtak a gőzturbináknál.

Az első terveket követően 1912 februárjában újabb kiírás előkészítéséhez fogott hozzá a haditengerészet. A Škoda által ajánlott 34,5 cm-es ágyú mellett felmerült a Krupp által gyártott 35,5 cm kaliberű ágyú Škoda-féle változatának alkalmazási lehetősége.¹⁵ Elvégeztek egy sorozat vízkiszorítási kalkulációt 8–10 db 34,5 cm, illetve 8–10 db 35,5 cm ágyúval felszerelt hajókra, mindegyikre háromféle övpáncéllal (280 mm, 305 mm és 330 mm). Az így kapott legkisebb vízkiszorítás 21 975 tonna, a legnagyobb 26 165 tonna volt. Egy háttéranyagban a különböző tengeri hatalmak legújabb, építés alatt álló, vagy tervezett csatahajóinak főbb anyagait foglalták össze. A legtöbb esetben az adatok pontosak, meglepő módon egyedül a szövetséges németek legújabb osztályáról (KÖNIG) nincsen semmilyen ismeretük.¹⁶ A táblázat anyagában talán a legérdekesebb, hogy mit tudtak a legfőbb riválisról, Olaszországról. Az aktuális építés (CONTE DI CAVOUR) mellett szerepelt egy terv, melynek forrása, eltérően a többitől, nem valamelyik külföldi szaklap, hanem a haditengerészet saját hírszerzése volt. E hírszerzési információk szerint az olaszok ekkor egy 26 27 000 tonnás, 12 db 34,3 cm-es ágyúval felszerelt csatahajó tervén dolgoztak.¹⁷ Az információ azonban nem jelentett túl nagy újdonságot, az osztrák újságok már 1911-ben ugyanilyen fegyverzetű, 25 000 tonnás hajóról cikkeztek.¹⁸

Végigtekintve a tengeri hatalmak új csatahajóinak és terveinek adatain, a haditengerészet vezetése ekkor joggal gondolhatta azt elsősorban a 10 nehézlöveges változat esetén, hogy rajta tartván a kor érverésén az ujjukat, nincsenek nagyon lemaradva a világtrendtől,

¹² Egy 1913-as forrásban 23 200 tonnás emelőképességet említenek.

¹³ A brit *Naval Annual* 1911-es kötete hosszú tanulmányt publikált a belsőégésű motorok haditengerészeti alkalmazási lehetőségeiről, akár csatahajókban is. A németek az 1909–1910-ben tervezett PRINZREGENT LUITPOLD csatahajóba menethajtóműként egy, a középső csavart hajtó 12 000 Le-s dízelmotort akartak beépíteni. Ez végül nem történt meg, mivel a motor nem készült el időben.

¹⁴ KA MS/II GG 1911. 47 C/13 I.

¹⁵ KA Marinesektion/Präsidiakanzlei (A továbbiakban: KA MS/PK). 1912. I-4/12 890. Az összehasonlító táblázat (hipotetikus) adatai szerint a 650 kg lövedéktömegű 34,5 cm-es ágyú 8000 méteren 392 mm, míg a 700 kg lövedéktömegű 35,5 cm ágyú 414 mm páncélt képes átútni. A 35,5 cm-es Krupp ágyú 610 kg-os gránátja ezzel szemben 530 mm-t. Más átütési adatok fényében ezek a számok kissé eltúlzottnak tűnnek, a brit 34,3 cm-es ágyú 9000 méteren 310–320 mm páncélt ütött át.

¹⁶ A nehézlövegek kaliberénél kérdőjellel 35,5 cm szerepel. Ténylegesen a német KÖNIG-osztály 10 db 30,5 cm-es löveggel épült.

¹⁷ KA MS/PK 1912. I-4/12 890.

¹⁸ *The Naval Annual*, 1911. 27. o.

különösen földközi-tengeri potenciális ellenfeleiktől. Természetesen ezt könnyedén romba dönthették finanszírozási problémák és az új osztály építésének esetleges késedelme.

A fenti anyagok alapján 1912. március 11-én a haditengerészet megküldte a műszaki bizottságnak, az STT-nek (Stabilimento Tecnico Triestino), a Danubiusnak, a CNT-nek (Cantiere Navale Triestino), a Škodának és a fiumei Whiteheadnek a kidolgozott irányelveket, melyek alapján két, csak informatív előterv kidolgozását várták, legkésőbb május 15-éig. A főbb előírások a következők voltak: az első tervnél 34,5 cm-es vagy 35,5 cm-es lövegekből álló fő tüzérség, a második tervnél 35,5 cm-es lövegek. Közepes tüzérség: 18 db 15 cm-es löveg, az orr irányában a lehető legnagyobb tüzérsítőt biztosító kazamataelrendezéssel. Torpedó-elhárító tüzérség: 18–24 db 7,5 cm-es vagy 8,8 cm-es löveg a fedélzeten elhelyezve, melyek közül hat légvédelmi célokat szolgál. Torpedó-fegyverzet: 6 db vízvonallal 53 cm-es vetőkészülék, elöl és hátul 1–1 db, oldalanként 2 db elrendezésben. Előírt maximális sebesség: 21 csomó, amit négy órán keresztül kell tartani. Főgépek: valamely bevált rendszerű gőzturbina, Yarrow vagy Babcock-Wilcox kazánok túlhevítővel, a kazánok 2/5-e olajtüzelésű, a többi kazán szénttüzelésű, kiegészítő olajtüzeléssel. Hatótávolság: 6000 tengeri mérföld. A vegyes tüzelés arányát azért határozták meg ennyiben, mert úgy gondolták, így békeidőben valamennyi feladatot el lehet látni kizárólag az olcsóbb szénttüzelés alkalmazásával, a drágább olajra csak háborús, éles helyzetekben van szükség. Ismét felmerült az ötlet, hogy a páncélfedélzetet, illetve a torpedófalat esetleg vanádiummal ötvözött acélból készítsék.¹⁹

Az első tervre a következő előírásokat adták meg: 8 nehézlöveg iker-tornyokban, teljes löszerkészlettel és fél készletekkel maximálisan 23 400 tonna vízkiszorítás, 8,35 cm merüléssel. Övpáncél, lövegtorony és parancsnoki torony páncélzata 300 mm, citadella- és kazamatapáncél 180–200 mm. Bár ezt explicite nem említik, ez volt az a vízkiszorítási határ, melyet a haditengerészet meglévő legnagyobb úszódokkjá még átalakítás nélkül meg tudott emelni. A második változat esetén nem adtak meg vízkiszorítási korlátot, csak a merülést maximalizálták 8,5 méterben. E változat fő fegyverzete 10 db 35,5 cm-es löveg, iker, vagy iker- és hármastornyokban vegyesen. Övpáncél, lövegtorony és parancsnoki torony páncélzata 340 mm, citadella- és kazamatapáncél 200 mm. Mindkét változatra érvényesen előírták az emelt előfedélzetet, illetve lengéscsillapító tartályok alkalmazását. A fenti feltételek ismertetése után a kiírásban hozzátették, hogy a két változat mellett bármely más változatot is szívesen fogadnak.²⁰ A Škoda április 1-jén küldte meg a 34,5 cm-es iker-, illetve hármastornyok terveit a felhívásban szereplő gyáraknak, kétféle változatban, a lövegcső állásszögétől független töltési rendszerrel,²¹ a 35,5 cm-es tornyok terveivel azonban adós maradt.

1912. május-júniusban a felhívásra a műszaki bizottság, a három hajógyár és Silvius Morin főmérnök összesen 25 tervvariánst nyújtott be a haditengerészetnek. A STT által

¹⁹ KA MS/PK 1912. I-4/12 890.

²⁰ KA MS/PK 1912. I-4/12 890.

²¹ KA MS/PK 1912. I-4/12 1439. Mindkét lövegtorony-változat a lövegcső bármely állásszöge mellett töltést lehetővé tévő felvonó- és töltőrendszerrel rendelkezett. Az egyik változat, ahol a löszerek közvetlenül a cső mögé érkeztek, a korabeli brit rendszerhez hasonlított. A másik változatban a löszerek a német hajókhoz hasonlóan a cső mellé érkeztek, ahonnan a lövegcsőhöz igazítható töltőtálcára kerültek át. Mindkét esetben a maximális csőemelkedési szög 15° volt, ami visszalépést jelentett a TEGETHOFF-osztály 20°-os csőemelkedési szögéhez képest.

beadott, Siegfried Popper által jegyzett öt terv, illetve Morin terve teljes egészében hiányzik az aktából. A műszaki bizottság egy 23 400 tonnás (három variáns) és egy 25 200 tonnás (12 variáns) tervet nyújtott be, a Danubius egyetlen 23 400 tonnásat, míg a CNT egy 23 400, egy 25 800 és egy 27 000 tonnásat. A CNT a két nagyobbik hajóról semmilyen konkrét adatot nem csatolt. Miután a Škoda adós maradt a 35,5 cm-es lövegtornyok terveivel, a legtöbb pályázó 34,5 cm-es nehézlövegekkel készítette terveit, kivéve a CNT, amelyik a megfelelő arányban megnövelte a 34,5 cm-es tornyok adatait, a toronytömeget például 90 tonnával.²² A tervváltozatok főbb adatait az alábbi táblázatban foglaltuk össze.

	<i>MTK 23 400 t</i>	<i>MTK 25 200 t</i>	<i>DANUBIUS 23 400 t</i>	<i>CNT 23 400 t</i>
<i>Méret</i> (m)	171×28	175×28,5	161×29,2	164×28
<i>Teljesítmény</i> (le)	30 000	31 000 ²³	30 000	32 000
<i>Sebesség</i> (cs)	21,3	21,2	21	21
<i>Páncélzat</i> (mm)	300 öv 38 pc. fed.	340 öv 38 pc. fed.	300 öv 36–48–63 pc. fed.	300 öv 50–40 pc. fed.
<i>Fegyverzet</i>	4×2 34,5 cm 18×15 cm	10–13×34,5 cm 18×15 cm	4×2 34,5 cm 18×15 cm	4×2 34,5 cm 18×15 cm 18×8,8 cm

A 23 400 tonnás változatok valamennyi pályázó esetében a Škoda által tervezett, négy darab 34,5 cm-es ikertoronyral,²⁴ elől-hátul két-két torony elrendezésben készültek. A műszaki bizottság által készített 25 200 tonnás terv alapvetően szintén négy lövegtornyra készült, de néhány alváltozat öt toronnyal rendelkezik. A lövegek száma 10, 11, 12 és 13, iker és hármas tornyokban²⁵ elhelyezve. A műszaki bizottság által legfontosabbnak ítélt változat a TEGETTHOFF-osztály elrendezéséhez hasonló, 12 nehézlöveges variáns.²⁶ A 13 löveges változat fegyverzet-elrendezése az olasz ANDREA DORIA-hoz hasonlít, az emelt előfedézet ugyanis csak az első kéményig tart, a harmadik lövegtorony így már ehhez képest egy szinttel lejjebb került elhelyezésre. A műszaki bizottság a lengéscsillapító tartályok esetében a kedvezőtlen német kísérleti eredményekre hivatkozott, így ezek ügye végképp lekerült a napirendről.²⁷

A torpedóvédelmet illetően a műszaki bizottság terve volt a legjobb. A 38 mm-es (19+19) torpedófal 4,1 méterre helyezkedett el a hajó oldalától, a kettős oldalfal és a torpedófal között a tartalék szén került elhelyezésre, mely hatásosan tudta a robbanás energiáinak egy részét elnyelni. Érdekes azonban, hogy a torpedóvédelem nem az Alfred von

²² KA MS/PK 1912. I-4/12 2388.

²³ Az egyik változatban az orrpáncél elhagyásával a gépteljesítmény 36 000 lóerőre növelve, ennek a sebessége 22,2 csomó volt.

²⁴ KA MS/PK 1912. I-4/12 1183. Főbb adatai: tömeg 618 t, páncélzat 300–60 mm, lövegcső tömege 73 t.

²⁵ A hármastornyok főbb adatai: tömeg 885 t, páncélzat 300–60 mm.

²⁶ Erre abból lehet következtetni, hogy a következő, 24 500 tonnás terv anyagában erre a változatra hivatkoznak a két terv összehasonlításakor.

²⁷ KA MS/PK 1912. I-4/12 2388.

Koudelka által 1909-ben Berlinből hozott adatokra,²⁸ hanem az olasz *Rivista Marittima* 1911. decemberi számában megjelent, Luigi Orlando jegyezte cikkekre lett alapozva. A második helyen a Danubius-féle torpedóvédelem állt: az 50 mm-es (25+25) torpedófal a főbordánál 3,6 méterre volt a hajó oldalától. Az STT tervei lényegében a TEGETHOFF-osztály torpedóvédelmét ültették át. A CNT terveiben két változat volt, az egyikben 2,9 méterre, a másikban mindössze 1,7 méterre volt az 50 mm-es (25+25) torpedófal a hajó oldalától. Morin tervében a torpedófal 2,4 méterre húzódtott.²⁹

Franz Pitzinger a haditengerészet vezető hajótervezője, aki egyben a műszaki bizottság terveit jegyezte, június 25-én rövid, néhány soros kommentárokat fűzött a „riválisok”, a három gyár és a Morin által jegyzett tervekhez, lehúзва mindegyiket. Ugyanezen a napon összeült egy bizottság, Karl Kailer von Kaltenfels sorhajókapitány, a tengerészeti osztály helyettes vezetőjének elnökletével, Franz von Keil, Franz von Holub sorhajókapitányok és Pitzinger részvételével. A bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a tervek egyike sem megfelelő. Továbbá megállapították, mivel az 1913. évi költségvetés nem biztosít fedezetet az új csatahajók építésének megkezdésére, a 23 400 tonnás hajók túl kicsik, nem felelnek meg a követelményeinek. Ezért arra a döntésre jutottak, hogy egy tíz nehézlöveges, körülbelül 24 500 tonnás csatahajóra lenne szükség, 35 cm-es ágyúkkal.³⁰

A 35 cm-es ágyú vadonatúj fejlesztést jelentett, s egyben egy köztes űrméretet a korábbi tervekben szereplő 34,5 és 35,5 cm űrméretek között. Az elmúlt évtizedekben megjelent szakirodalomban a löveg kaliberét hol 35, hol ténylegesen 35,5 cm-esként adják meg, de perdöntő bizonyítékokat egyik változat mellett sem tudtak felsorakoztatni. A nemrég napvilágra került, eredeti, 1:1 arányú 35 cm-es gránát tervrajzok alapján ma már tudjuk, hogy a 35 cm L/45 Škoda ágyú kalibere ténylegesen 350 mm, pontosabban 349,5 mm volt. A hozzá tervezett páncéltörő- és robbanógránátok, valamint a páncéltörő-robbanó, úgynevezett egységgránátok tömege 635 kg volt,³¹ szemben a 34,5 cm-es löveghez tervezett gránátok 650 kg-os tömegével.

A bizottság javaslata alapján a haditengerészet július 7-én újabb előirányzatot adott ki a csatahajók specifikációjára, s ismét felkérte a műszaki bizottságot, illetve a három hajógyárat az előzetes tervek elkészítésére. A konstrukciós vízkiszorítást 24 500 tonnában határozták meg, ami lehetővé tette, hogy a haditengerészet meglévő legnagyobb úszódokkjával is meg lehessen emelni a hajót, a dokk átalakítása után. A fegyverzetet iker- és hármas tornyokban elhelyezett tíz darab 35 cm L/45, valamint 18 darab 15 cm L/50 és 18 darab 9 cm (8,8 cm) L/45 ágyúban határozták meg. Az előírásban 300 mm-es övpáncél

²⁸ 1909 áprilisában Montecuccoli titkára, Koudelka fregattkapitány Berlinben járt, ahol a német császár engedélyével Tirpitz számos bizalmas információt adott át a német csatahajó-építésről, így többek között a torpedóvédelemről. Bővebben lásd: *Krámli Mihály*: A Koudelka-misszió. Alfred von Koudelka fregattkapitány látogatása a berlini Birodalmi Tengerészeti Hivatalban és ennek dokumentumai 1909. április 29–30. *Hajózástörténeti Közlemények*, 123. (2010) 1. k. Lapszám nélkül, a Közlemények interneten hozzáférhető változatát használtam: www.kriegsmarine.hu (Az utolsó letöltés időpontja: 2012. július 20.)

²⁹ KA MS/PK 1912. I-4/12 2388.

³⁰ KA MS/PK 1912. I-4/12 2388.

³¹ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (a továbbiakban: MMKM Mladiata-gyűjtemény), 20. d. „35 cm Z Gr. P Gr.” A 35 cm-es ágyú lövedéktömege így megegyezett az amerikai és a japán 35,6 cm L/45 ágyúk lövedéktömegével, valamint a brit 34,3 cm L/45 MK V(H) változatú ágyúéval. Utóbbit (H=Heavy) a KING GEORGE V-osztályon rendszeresítették először.

és 180 mm-es citadella- és kazamatapáncél szerepelt. A kiírás a gépezet, a hatótáv és a torpedófegyverzet, illetve az emelt előfedélzet tekintetében megegyezett a márciusival. Ugyanezen a napon a haditengerészet felkérte a Škodát az új lövegtorony-tervek kidolgozására.³²

Az 1912. július 7-i kiírás alapján készült tervek közül eddig összesen kettőre sikerült rábukkanni. A Kriegsarchiv vonatkozó anyagában csak a Danubius által készített, 1913. március 7-i keltezésű terv található,³³ a többi valószínűleg kiemelésre került. A másik a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumában található a műszaki bizottság által készített, 1913. február 6-i dátummal ellátott terv.³⁴ A két terv főbb adatait az alábbi táblázatban foglaltuk össze:

	<i>MTK 24 500 t</i>	<i>DANUBIUS 24 650 t</i>
<i>Méreték (m)</i>	173,2×28,5×8.4	167×29,2×8,3
<i>Gépezet</i>	15 Yarrow kazán 2 Parsons turbina-csoport	15 Babcock-Wilcox kazán 2 AEG turbina-csoport
<i>Telj./sebess. (Le/cs)</i>	31 000/21	32 000/21
<i>Hatótáv (tmf)</i>	6000	6000
<i>Páncélzat (mm)</i>	300 öv 36 pc. fedélzet 340-80 lg. torony 300 pk. torony	300 öv 36-48-63 pc. fedélzet 340-80 lg. torony 300 pk. torony
<i>Fegyverzet</i>	10×35 cm L/45 18×15 cm L/50 20-22×9 cm L/45 6×53.3 cm torpedóvető	10×35 cm L/45 18×15 cm L/50 ?×9 cm L/45 6×53.3 cm torpedóvető

A műszaki bizottság által készített terv azonos hajótesttel két alternatívát vázol fel. Az egyikben a két ikertorony van a két hármastoronyhoz képest emelt helyzetben, míg a másikban a két hármastorony van emelt helyzetben (mint az egy, a Škoda által 1912 júniusában készített rajzon is látható). Utóbbi elrendezés mellett az a fő érv, hogy így a tornyok elrendezése jobban követi a hajótest vonalát. A haditengerészet már az első pillanattól kezdve az emelt ikertornyos változatot favorizálta, miután 1912 októberében a VIRIBUS UNITIS próbajáratán fény derült az osztály magas súlypont miatti stabilitási problémáira. E problémák fényében az emelt helyzetű hármastornyok ötlete nem tűnt túlságosan jónak.³⁵ A Danubius csak egyetlen tervet készített, melynek alapján viszont nem lehet eldönteni, hogy mely tornyok voltak emelt helyzetben.³⁶

³² KA MS/PK 1912. I-4/12 2388.

³³ KA MS/PK 1913. I-4/11 1247.

³⁴ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

³⁵ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

³⁶ KA MS/PK 1913. I-4/11 1247. Amikor Bécsben 1997-ben kikértem ezt az anyagot, akkor még volt mellette néhány sematikus vázlat. Amikor 2009-ben ismét kikértem, a rajzok már hiányoztak.

A Danubius tervében szereplő hajó rövidebb és szélesebb volt, mint a műszaki bizottságé, arányaiban a korabeli német csatahajókra hasonlított. Ez nagyobb stabilitást eredményezett volna, cserében az előírt 21 csomós sebesség eléréséhez valamivel nagyobb gépteljesítményre volt szüksége. Igen érdekes a Danubius tervében szereplő torpedóvédelmi megoldás: egy egyszerű torpedófal helyett ez egy belső, második kettős oldalból állt, melyet a külső oldalon 45 mm-es (22,5+22,5) lemezelés, belül pedig 15 mm-es lemezelés borított. A két lemezelés távolsága 700 mm volt, viszont a lényeg, a belső kettős oldal távolsága a hajó külhájától, nem derül ki a leírásból.³⁷

A műszaki bizottság terve tulajdonképpen a 25 200 tonnás terv két méterrel lerövidített változata volt. Az új, fix töltési szögű lövegtornyok alkalmazása, melyek barbetta-átmérője kisebb volt (hármastornyoknál: 11 200 mm helyett 10 300 mm), illetve a barbetta-páncélzat 340 mm-ről 300 mm-re való csökkentése 600 tonnás megtakarítást jelentett a 25 200 tonnás tervhez képest. Az ikertornyok barbetta-átmérője 560 mm-rel haladta meg a brit 34,3 cm-es ikertornyokét.³⁸ A 18 darab 15 cm-es löveg közül 14 az alsó kazamatákban, 4 pedig a parancsnoki torony körül elhelyezkedő redutban került elhelyezésre oly módon, hogy az orr irányába egyszerre 12, a tat irányába pedig egyszerre hat löveg tudott tüzelni. Az emelt ikertornyos 20 (ebből 8 légvédelmi), az emelt hármastornyos változat 22 darab 9 cm-es löveggel rendelkezett.³⁹

A 24 500 tonnás terv torpedóvédelme lényegében megegyezett a 25 200 tonnás tervével. A 36 mm-es (18+18) krómnikkel-acélból készült függőleges torpedófal 4 méterre húzódott a külhajtól. A vanádium-acélt, melynek alkalmazási lehetőségét már régebb óta vizsgálták, túl kis mértékű rugalmas alakváltoztatási képessége, illetve csillagászati ára miatt elvetették. A három kazánház vonalában oldalanként 170 tonna tartalék szenet helyeztek el a torpedófal és a kettős oldal között. A torpedófalban oldalanként 3–3 páncélozott szenelő ajtó volt, ami gyengítette azt, ezért ezek elé páncélozott előkamrákat terveztek, melyeket újabb páncélozott ajtók zártak le. Elméleti számítások alapján e rendszer 4–6-szoros védelmet biztosított, mint a TEGETHOFF-osztályé.⁴⁰

1913. április 19-én a haditengerészet új parancsnoka, Anton Haus altengernagy (május 1-jétől tengernagy) elnökletével összeült egy bizottság, amely úgy döntött, hogy az új csatahajók emelt helyzetű ikertornyokkal épülnek, ezzel a toronyelrendezés véglegesítésre került. Ugyanez a bizottság arról is döntött, hogy a hajógyárak által készített összes tervet elvetik és az új csatahajók tervezését kizárólagosan Pitzingerre és a műszaki bizottságra bízzák, amivel lényegében a Pitzinger által jegyzett február 6-i terv került alapkonceptiójában elfogadásra.⁴¹ Hosszú küzdelem után Pitzingennek végül sikerült megnyernie a hajógyárakkal szemben csatát, amit az előző osztálynál elvesztett az STT-vel és ott alkalmazott elődjével, Popperrel szemben, és végre kizárólag a saját kezébe vehette csatahajó-tervezés ügyét. Ám, mint azt látni fogjuk, Popper szelleme még tovább kísértette őt.

³⁷ KA MS/PK 1913. I-4/11 1247.

³⁸ Ezen nincs mit csodálkozni, ugyanis a brit 34,3 cm-es tornyok (BII) a 30,5 cm L/50 iker tornyok (BXI) fő méreteivel készültek, így extrém mértékben zsúfoltak voltak belül. *Peter Hodges: The Big Gun.* Annapolis, 1981. 62. o.

³⁹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

⁴⁰ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

⁴¹ KA MS/PK 1913. I-4/11 1766.

Néhány nappal később, április 23-án a haditengerészet vezetése utasította Pitzingert és a műszaki bizottságot a februári terv átdolgozására. Bizonyos tömegcsökkentő módosítások árán meg kellett növelni az övpáncél, a barbetták és a parancsnoki torony páncélatának vastagságát, valamint a komplett elektromos rendszert újra kellett tervezni. Az ügy a sürgősség mellett olyannyira titokban zajlott, hogy az új terveket személyesen Pitzingernek kellett elvinnie Haushoz.⁴²

Ugyanebben az utasításban a haditengerészet kiadta a műszaki bizottságnak, hogy készítse el egy 30 000 tonna körüli, 12 darab 35 cm-es ágyúval felszerelt csatahajó előtervét 1913 novemberére. E csatahajó részére a 24 500 tonnás tervnél vastagabb páncélatot és 23 csomós sebességet írtak elő. Utólag az utasításra kézzel ráírták, hogy készüljön egy 32 000 tonnás, 13 darab 35 cm-es ágyúval felszerelt változat is.⁴³ Nem tudjuk, hogy a tervek elkészítésére kiadott utasítást mi motiválta, hiszen, mint látni fogjuk, a politika felé a haditengerészet mindvégig 24–25 000 tonnás csatahajók igényével lépett fel, s e jóval drágább csatahajók költségeinek elfogadására adott körülmények között nem sok reális esély volt.⁴⁴

Miután az 1913. október 3-i közös minisztertanácson végleg eldőlt, hogy a haditengerészet 24 500 tonnás csatahajók építésére kap rendkívüli hitelt, október 20-án Haus közölte Pitzingerrel, hogy elegendő a két hajó terveit vázlatosan kidolgozni.⁴⁵ A terveket, pontosabban az elkészült tanulmányt végül 1914. január 26-án nyújtották be a haditengerészet vezetésének, ahol láthatóan már nem sokat foglalkoztak vele, az aktát hamarosan le is zárták. Az írásos tanulmány mellé mindkét változatról egy sorozat rajz készült, valamint külön tanulmányt készítettek a gépkomplexumról és annak elhelyezéséről.⁴⁶

A mérnökök a 24 500 tonnás hajótesthez képest az előírt nagyobb sebesség elérése érdekében relatíve karcsúbb, nagyobb szélesség–hosszúság arányú testeket szerkesztettek, a 32 000 tonnás esetben 197,7×29,5 m, a 29 600 tonnás esetben 195,2×29 m fő méretekkel. A 23 csomós sebességet 50 000, illetve 45 000 lóerős gépkomplexum biztosította volna, 12 db széntüzelésű és 6 db olajüzelésű kazánal, valamint három turbinacsoporttal. A 24 500 tonnás tervhez hasonlóan e hajók is megemelt előfedélzettel rendelkeztek, ami a hátsó felső lövegtoronyig tartott. A 32 000 tonnás csatahajó leginkább az olasz GIULIO CESARE-osztályhoz hasonlított, öt lövegtoronyban elhelyezett 13 lövegével. A 29 600 tonnás terv 12 darab 35 cm-es lövegét négy hármastoronyban helyezték el, a TEGETTHOFF-osztályéhoz hasonló elrendezésben. Mindkét csatahajót a dokkoláskor bekövetkező deformációk kivédésére a nagy tömegű lövegtornyok alatt dokkolási segédgerincekkel látták volna el, melyeknek a szárazra került hajótest alátámasztásában lett volna fontos szerepük. A vastagabb páncél 320 mm-es övpáncélt jelentett, a páncélat többi adata megegyezett a 24 500 tonnás tervével.⁴⁷

⁴² KA MS/PK 1913. I-4/11 500.

⁴³ KA MS/PK 1913. I-4/11 500.

⁴⁴ Mindenesre nem tartható Erwin F. Siechének az az állítása, hogy a műszaki bizottság mérnökei e két változatot saját kezdeményezésre készítették volna, hogy megmutassák, ilyet is tudnak. Lásd: *Erwin F. Sieche: A megerősített TEGETTHOFF-osztályú csatahajó 35 cm-es ágyú. Haditechnika*, 1997/1. (A továbbiakban: *Sieche* 1997.) 71. o.

⁴⁵ KA MS/PK 1913. I-4/11 500 ad 2.

⁴⁶ KA MS/PK 1914. I-4/9 493.

⁴⁷ KA MS/PK 1914. I-4/9 493.

1913. augusztus 4-én Pitzinger átadta Hausnak a 24 500 tonnás csatahajó módosított terveit. A citadella és a kazamaták páncélzatának 180 mm-ről 150 mm-re, valamint az orrpáncél 150-ről 140 mm-re csökkentése árán az övpáncélt 310 mm-re, a barbetták és a parancsnoki torony felső részének páncélzatát 320 mm-re növelték. A parancsnoki torony alsó részének páncélját 150-ről 280 mm-re vastagították. Átalakították a 15 cm-es ágyúk elhelyezését is: az orr irányba tüzelni képes lövegek száma 12-ről 10-re csökkent, miközben a tat irányában tüzelni képeseké 8-ra nőtt. Megtörtént az elektromos rendszer áttervezése is. A haditengerészet kérésére a lőszerraktárakat úgy tervezték át, hogy azokba csövenként 76 helyett 100 lőszert lehessen elhelyezni. Ez azzal járt, hogy a raktár felső része a vízvonallal fölött volt, de azzal érveltek, hogy ez a német haditengerészetnél is elfogadott gyakorlat. E bővítésnek áldozatul esett az eredetileg 20 tengeri akna tárolására alkalmas aknaraktár. Emellett a túl szűk gépházakat némileg módosították, hogy a turbinák fordulatszámát 320-ról 300-ra lehessen csökkenteni.⁴⁸

A fenti módosítások után a haditengerészet vezetése utasította a műszaki bizottságot a 9 cm-es lövegek lehetséges elhelyezéséről javaslatok kidolgozására, különös tekintettel a minél nagyobb orr-irányú kilövési lehetőségre.⁴⁹ A műszaki bizottság 1913. október 31-én háromféle változatot mutatott be a haditengerészetnek. Két változat a parancsnoki torony körüli redut tetejének megnövelését javasolta, hogy az ott oldalanként elhelyezett 3–3 ágyú közül mindegyik képes legyen a menetirányba tüzelni. A harmadik változat egy-egy, az emelt orrfedélzet alatt, a legénységi helyiségből kihalásított, két-két ágyús zárt kazamata kialakítását tartalmazta.⁵⁰ A végső tervekben ez utóbbi megoldás került be, miután a következő év tavaszán a redut törlésre került.

Miután az 1913. októberi 3-i közös minisztertanácson a szükséges hitel terve zöld utat kapott, a haditengerészet tárgyalásokat kezdett a hajógyárakkal az ármegállapításról, illetve a tervek műszaki részleteiről. December 1-jén a haditengerészet részéről Franz von Keil ellentengernagy és Pitzinger vezetésével egy bizottság hosszan tárgyalt az STT képviselőivel, köztük Gustav von Lendecke vezérigazgatóval az építendő csatahajókról. Amint a jegyzőkönyvből megállapítható, a hajógyár küldöttsége elsősorban azon igyekezett, hogy a haditengerészetet olyan műszaki megoldásokra vegye rá, melyeket egyszerűbb kivitelezni, megkönnyítve ezzel a saját dolgukat. A gyár képviselői többek között kifogásolták, hogy a gépházak túl szűkre lettek tervezve, ezt a haditengerészet mérnökei hevesen cáfolták. Ugyanitt merült fel először, hogy a lövegtornyok-aknak öv vonalában lévő részének páncélzatát az övpáncél felett esetleg felrobbanás nélkül átcúszó gránátok ellen 80-ról növeljék 110 mm-re.⁵¹

A torpedófal konstrukciójáról a gyár egyik képviselője azt állította, hogy nem felel meg a céljának, és mindenekfelett túlságosan költséges. Erre Pitzinger azt válaszolta, a haditengerészet parancsnokának személyes kívánsága, hogy a torpedóvédelem megszakítás nélküli szerkezete legyen egyik legfontosabb szempont a tervezésnél, ezért kérte a gyárat, hogy pontosan tartsák magukat a műszaki bizottság tervéhez. Ezt követően került megtárgyalásra Popper korábbi, enyhén kritikai élű javaslata, a hajóorr és a tat lemeze-

⁴⁸ KA MS/PK 1913. I-4/11 3724.

⁴⁹ KA MS/PK 1913. I-4/11 4597.

⁵⁰ KA MS/PK 1913. I-4/11 5256.

⁵¹ KA MS/PK 1913. I-4/11 6078.

lésének megduplázásáról, a repedések elkerülése végett. Pitzinger ekkor előhúzta saját számításait, és kijelentette, hogy Popper számításai teljesen elhibáztak. Majd epésen hozzátette, saját meglátása szerint a víz alatti védelem sokkalta fontosabb ennél, ami egyértelmű kritikai megjegyzés volt a Popper-féle torpedóvédelemre.⁵² A dolog ezzel le is került napirendről. Végül szó esett arról, hogy az árboc és a fényszóró-liftek elhelyezését némileg módosítani kell, mert az eredetileg tervezett 4 m bázistávolságú távmérő helyett egy 5 m bázistávolságú kerül a parancsnoki torony tetejére.⁵³

1914. februárban a terveket körözték az Arzenál és a II Geschäftsgruppe (II GG) illetékesei között, akik közül többen megírták véleményüket. A II GG 4. osztály,⁵⁴ illetve egy, a tervezett hajók tüzéségéről készült anyag⁵⁵ két kérdésben teljesen azonos álláspontot képviselt. Mindkettő feleslegesnek tartotta a parancsnoki torony körüli redutot, és annak négy 15 cm-es ágyújával egyetemben, törlését javasolta. A Pollen-féle tűzvezető-rendszer⁵⁶ tervezett bevezetésével kapcsolatban viszont az 1912-ben törölt hátsó tűzvezető torony visszaállításának szükségességére hívták fel a figyelmet. Ugyanakkor maguk is elismerték, hogy a 24 500 tonnás tervben ez gyakorlatilag kivitelezhetetlen. A tüzéségi anyag emellett megfontolásra ajánlotta még a lövegtornyok elektronikus helyett hidraulikus működtetését, bár ez is többletsúllyal járt volna. A II GG felvetette még a fordulatszám-csökkentős turbinák alkalmazásának lehetőségét, illetve felhívta a figyelmet a válaszfalakat, valamint a torpedóvédelmet tesztelő, még lefolytatás előtt álló kísérletek (részletesen lásd később) eredményeinek teljes körű figyelembevételére.

Az Arzenál részéről a tervvel kapcsolatban az I. és a IV. lövegtorony töltetraktárainak (a kétszintes raktárban alul voltak a gránátok, felül a töltetek), valamint a hátsó dinamótermek nem kielégítő védelmét emelték ki. A legelső és a leghátsó lövegtornyok és lőszeraktáraik vonalában ugyanis az övpáncél felett már nem húzódott a citadellapáncél, így az övpáncél felett (a számítás szerint 7°-nál nagyobb szögben) beeső nehézsúlyú gránát útjában a 11 mm vastag oldallemez, az ezen a területen 30 mm vastag középfedélzet (Mitteldeck), végül a 36 mm-es páncélfedélzet állt. A probléma orvoslására a redut törlését és a súlymegtakarításból a kérdéses területen a középfedélzet 60 mm-re vastagítását javasolták.⁵⁷

Pitzinger 1914. március 27-én kelt jelentésében érdemben csak a középfedélzet megerősítésére reflektált. Kimutatta, hogy a középfedélzet 20 mm-rel (30 mm-ről 50 mm-re) való vastagítása csak az övpáncél, a barbettapáncél és a parancsnoki torony páncélzatának 300 mm-re csökkentése árán valósítható meg. A redut megszüntetésének lehetőségét

⁵² KA MS/PK 1913. I-4/11 6078. A Popper-féle torpedóvédelem mind az 1912. májusi, mind pedig az 1913. februári, Pitzinger által jegyzett műszaki bizottsági tervekben már erős kritikát kapott.

⁵³ KA MS/PK 1913. I-4/11 6078.

⁵⁴ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

⁵⁵ KA MS/PK 1914. I-4/9 670.

⁵⁶ Haus nagy hangsúlyt fektetett a tűzvezetés javítására, és a cs. és kir. haditengerészet számára a brit Arthur Hungerford Pollen által tervezett rendszert szemelte ki. A brit Királyi Haditengerészet választása 1913-ban a rivális, Dreyer-féle rendszerre esett, s Pollen rendszere teljes egészében sohasem került valós körülmények közt kipróbálásra. Pollen, illetve készülékének megítélése mind a mai napig vita tárgyát képezi. Pollen „újra felfedezője” és nagy híve Jon Tetsuro Sumida professzor, amerikai haditengerészet-történész.

⁵⁷ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

viszont egy szóban sem említette meg. A középfedélzet megerősítése ezzel le is került a napirendről.⁵⁸

Ahogy közeledett az 1914/15-ös pénzügyi év kezdete, 1914. július 1-je, amikortól lehetővé vált az új csatahajóosztály építésének megkezdése, 1914 áprilisában körvonalazódni kezdtek a „megerősített TEGETTHOFF-osztályú” csatahajók végleges tervei. A számos technikai részlet⁵⁹ közül két kérdés volt a legjelentősebb. Az egyik a torpedóvédelem hatásosságának a kérdése volt. Az elméleti számítások alapján ennek sokkal hatékonyabbnak kellett lennie, mint a TEGETTHOFF-osztályénak, de erre a végleges választ csak az 1913 szeptemberében elrendelt robbantási kísérlet adhatta meg (részletesen lásd később). A másik a négy darab 15 cm-es ágyú redutjának kérdése volt, melynek megszüntetését, mint láttuk, többen javasolták. Ezzel a reduttal több probléma volt: a 15 cm-es ágyúk középforgópontos talpainak alapozása messze nem volt olyan szilárd, mint a kazamatában elhelyezett 15 cm-es lövegek. A lövegek megfelelőbb helyre való áthelyezése esetén pedig lőszerellátásuk vált volna túlságosan nehézkesé. Problémát jelentett az is, hogy az első hármastorony kifordított helyzete esetén blokkolta volna az azon az oldalon lévő 15 cm-es löveg orrirányú kilövését. A felsorolt problémák miatt 1914. április 15-én döntés született a redut megszüntetéséről, amivel a 15 cm-es lövegek száma 14-re csökkent.⁶⁰

A redut megszüntetése összességében 470 tonnányi súlymegtakarítást eredményezett, amit teljes egészében felhasználtak a páncélozott válaszfalak, a parancsnoki torony és az első ikertorony alépítményének, valamint a lövegtornyok aknáin alsó részén lévő páncél megerősítésére.⁶¹ Az 1913 augusztusában bemutatott tervhez képest az 1914 júniusára kialakított, véglegesnek tekinthető tervek 27 módosítást tartalmaztak, melyek közül a fent felsoroltak a legfontosabbak. Említésre érdemes még, hogy a 35 cm-es lövegek lőszer javadalmazását a helyszűke miatt visszacsökkentették az eredetileg tervezett csövenkénti 76-ra.⁶² Ennek egyik oka oldalsó víz alatti torpedóvető-helyiségek áttervezése volt, melyet az új, 7 m hosszú torpedók, illetve azok egyik oldalról a másikra való átszállíthatóságának az igénye tettek szükségessé.⁶³ A tervek végleges jóváhagyásához ezután már csak a torpedóvédelmet tesztelő szekciókísérlet eredményét kellett megvárni.

Politikai és pénzügyi háttér

Az első dreadnought-osztály költségeinek megszavazása után alig egy évvel Montecuccoli ambiciózus flottaprogrammal állt elő. E program szerint a Monarchia haditengerészetének 1920-ban 16 csatahajó, 12 cirkáló, 24 romboló 72 torpedónaszád és 12 tengeralattjáró állományt kellett elérnie úgy, hogy a csatahajók nem lehetnek 20 évnél, a cirkálók és a rombolók 15 évnél, a torpedónaszádok és a tengeralattjárók 12 évnél idősebbek. Ennek alapján, ha szigorúan vesszük az időhatárokat négy, de ha az ÁRPÁD-ot

⁵⁸ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

⁵⁹ Csak ízelítőül néhány: a kormánylapát formája és szerkezete, gépműhelyek berendezése, konyhák, a gőzsütőde mellett elhelyezett rádióskabin hőszigetelése, újfajta legénységvi vécék alkalmazása, szenelő ajtók típusa etc.

⁶⁰ KA MS/II. GG 1914. 47 C/6 9/24.

⁶¹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

⁶² MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

⁶³ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

és a BABENBERG-et is avultnak vesszük, hat csatahajót kellett építeni az elkövetkező nyolc évben. A cirkálók esetében csak a négy, turbinás cirkáló fért bele az időhatárba, így további nyolcat kellett volna építeni. Rombolóból legalább hatot, de az Angliában, illetve Triesztben épült 400 tonnás rombolók avulását figyelembe véve inkább tizenkettőt kellett volna beszerezni. Tengeralattjáróból a dolgok akkori állása szerint hat, torpedónaszádból a KAIMAN-osztály avulását, illetve a 250 tonnás naszádok számának 27-re történő felemelését figyelembe véve 26–33 új egység szolgálatba állításával teljesítették volna a program előírását.

A haditengerészet pénzügyi helyzete, illetve Montecuccoli helyzete azonban korántsem kedveztek a nagyszabású programoknak. 1911-ben a haditengerészet 3 millió koronával lépte túl a költségvetését, aminek a közös Pénzügyminisztériumban nagyon nem örültek. Leon von Biliński, az új közös pénzügyminiszter 1912 márciusában közölte, hogy az ilyen ügyeket a közös hadügyminiszterrel szabályozni kell. Biliński a haditengerészet pénzügyi számvitelének szigorú és rendszeres ellenőrzését követelte, emellett kijelentette, hogy a haditengerészet nem tehet előzetes hozzájárulás nélkül olyan pénzügyi kötelezettségvállalásokat, melyek meghaladják a költségvetésben meghatározott kereteket.⁶⁴

Minden probléma ellenére Montecuccoli 1912 márciusában igen nagyra törő javaslattal állt elő: a haditengerészet számára újabb, immár 464 millió koronás extra juttatás igényét vetette fel. Ebből a pénzből 4 db 24 500 tonnás csatahajót, 5 cirkálót, 12 rombolót, 6 tengeralattjárót, 3 szénszállító hajót, egy új úszódokkot, valamint a Dunára 4 monitort és 4 őrnaszádot kívánt építeni, illetve a maradékot Sebenico erődítésére kívánta fordítani. Ferenc József, reálisan mérlegelve a helyzetet, miután kézhez kapta a haditengerészet parancsnokának előterjesztését, azt javasolta, hogy ezt a programot majd egy megfelelőbb pillanatban nyújtsa be.⁶⁵

Montecuccoli 1912 nyarán már jóval szerényebb igényekkel lépett fel a közös minisztertanács előtt. A július 9-i közös minisztertanácson mindössze 24 millió koronás extra juttatást kért a haditengerészetnek, mely egy új csatahajó első részleteként szolgált volna. A magyar miniszterelnök, Lukács László és pénzügyminisztere, Teleszky János számára még ez az összeg is elfogadhatatlan volt, a hadsereg által a tüzérség, az erődök és a repülés fejlesztésére igényelt 250 millió koronás rendkívüli hitel fényében. Teleszky azzal érvelt, hogy a hadikiadások a részvényt piacot túlterhelik és a haditengerészet programja oda vezetne, hogy a franciák teljesen bezárnák pénzügyüket a Monarchia előtt. A közös külügyminiszter, Leopold von Berchtold a program elfogadását kérte, de Teleszky azt válaszolta, hogy 1916-ig, míg az előző dreadnoughtok elszámolása meg nem történik, nem járulnak hozzá újabb többletjuttatáshoz csatahajó-építés céljára. A magyar kormány egyedül 4,6 millió korona értékben két szénszállító hajó első részletéhez adta a hozzájárulását. E két hajó lett a POLA és a TEODO.⁶⁶ Montecuccoli nehéz helyzetben volt, mivel az új csatahajókkal nagymértékben nőttek a flotta üzemeltetési költségei, ezért a költségvetés évi 6,5 millió koronás növelését kérte. A közös hadügyminiszter ezt 4,5 millióra faragta le, de végül csak 1,5 millió került elfogadásra, ami kevés volt.⁶⁷

⁶⁴ Halpern 1998. 97. o.

⁶⁵ Uo. 98. o.

⁶⁶ 13 000 t (6500 BRT) szénszállítók épültek 1913. és 1916. között.

⁶⁷ Halpern 1998. 98. o.

Montecuccoli az utóbbi döntés ellen formálisan, írásban tiltakozott. Berchtold ígéretet tett, hogy még újratárgyalják az ügyet, legkésőbb a következı év elején. Július 27-én Montecuccoli írásban fordult az uralkodóhoz, leírva, hogy minden erejével a MONARCH-osztályt felváltó csatahajók építésének mihamarabbi elkezdésért küzd, mivel a MONARCH-osztály teljesen elavultnak tekinthetı. Hozzátette azt is, hogy az STT-ben a három dreadnought vízrebocsátása után két sólya megürül és a cégnek sürgısen új megrendelésre van szüksége, hogy szakmunkásait megtarthassa.⁶⁸

Az újdonsült flottaszemlélı, Haus július 25-én bemutatkozó látogatáson Chlumetzben a trónörökösnel járt. A hivatalos megbeszélés végén Ferenc Ferdinánd rátért az új csatahajó-osztályra. Ezzel kapcsolatban kifejtette, hogy minél hamarabb megoldást kell találni a kérdésre. Kijelentette, hogy sürgısen össze kell hívni egy közös minisztertanácsi ülést, és akár a „levegıbıl” egy új osztályt építeni. Haus a látogatás után naplójában megjegyezte, hogy még sok baja lesz a trónörökösrel, akit személy szerint „begyepesedett, erısen elıítéletes és rosszindulatra hajlamos” embernek jellemzett.⁶⁹ Haus jóslatában nem is tévedett. A trónörökös hamarosan a cégek részérıl történı spekulációs építés, melyet a TEGETHHOFF-osztály elsı két egységénél már alkalmaztak, legfıbb szorgalmazója és erıltetıje lett.

Az 1912. október 3-i közös minisztertanácson Montecuccoli új, a tavaszınál szerényebb programot terjesztett elı. Három évre elosztva 170 millió korona extra juttatást kért a haditengerészet részére, ebbıl két, 24 000–25 000 tonnás, 35 cm-es ágyúkkal felszerelt csatahajó épült volna. Kért továbbá még 6,5 millió koronát az 1911-es program tengeralattjáróinak költségeihez, melyekre eredetileg 10 millió volt szánva. Emellett még két monitor, két őrnaszád, valamint egy 40 000 tonnás úszódokk építéséhez kért pénzt, illetve a haditengerészeti repülés fejlesztésére 0,5 millió koronát. Az úszódokk becsült költsége 8,4 millió koronára rúgott, takarékosági okokból, az olcsóbb német árak miatt, ezt a kielı Howaldt-gyárnál rendelték volna meg, polai összeszereléssel. A közös minisztertanács október 8-i ülésén a magyar résztvevık (Lukács, Teleszky) kijelentették, hogy csak akkor járulnak hozzá az új dreadnoughtok, illetve az úszódokk építéséhez, ha az elızı csatahajók ki lesznek fizetve. Ahhoz viszont hozzájárulásukat adták, hogy az eredetileg 1915/1916-ra tervezett kifizetést elırehozzák 1913/1914-re, így az új egységek építése 1915-ben megkezdıdhet. A kisebb költségekhez (monitorok, tengeralattjárók, illetve a 250 tonnás torpedónaszádok számának felemelése) ık is hozzájárultak. 1913 januárjában, Ferenc Ferdinánd utasítására Montecuccoli megpróbálta elérni egy közös minisztertanácsi ülés összehívását, hogy az építés kezdetét hozzák elıre 1914-re, de azt a választ kapta, hogy várja ki az 1914-es költségvetés tárgyalásait.⁷⁰ Montecuccolinak ezt már nem volt ideje kivárni. Az idıs és végképp kegyvesztetté vált haditengerészeti parancsnokot 1913. február 23-án a flottainsszemlélı, Anton Haus váltotta fel.

A haditengerészet éln történı személycserével egyidıben, miután látszott, hogy a magyar ellenállás miatt egyhamar nem kerülhet sor egy újabb csatahajóosztály költségeinek megszavazására, elıtérbe került az úgynevezett spekulációs építés, a résztvevı cégek

⁶⁸ Halpern 1998. 99. o.

⁶⁹ Uo. 74. o.

⁷⁰ Uo. 100. o.

(STT, Škoda, Witkowitz⁷¹) részéről a formálisan saját kockázatra történő építés megoldásként, amit a haditengerészet a TEGETTHOFF-osztály első két tagjánál alkalmazott már. Ennek a megoldásnak a fő szorgalmazója, sőt erőtetője Ferenc Ferdinánd volt, aki már 1909–1910-ben is kulcsszerepet játszott. Haus, elődjével ellentétben jóval óvatosabb volt ebben a kérdésben. Ugyan maga is azt szerette volna, hogy minél hamarabb elkezdődhesen az új osztály építése, akár ebben a formában is, ugyanakkor egyáltalán nem osztotta a trónörökös nézetét, miszerint nem célravezető a kormányzatot bármilyen formában értesíteni az ügyletről. Ez nem azt jelenti, hogy Haus eleve a spekulációs építés ellen lett volna, hanem azt, hogy nem akarta megkerülni a politikusokat, és csak az ő tudtukkal és beleegyezésükkel kívánt belevágni ebbe a megoldásba.

Az STT, a Škoda és a Witkowitz formálisan 1913. április 18-án kereste meg a haditengerészet vezetését azzal az ajánlattal, hogy saját kockázatára megkezdjenek egy csatahajó építést, a haditengerészet által készített tervek alapján. A következő csatahajóosztály megszavazását követően pedig a haditengerészet mint az osztály első tagját venné át e hajót. A három gyár elsősorban arra hivatkozott, hogy az épülő dreadnought-osztály mindhárom STT-nél épülő tagja hamarosan elkészül és így újabb megrendelés hiányában az 1913. év második felétől speciálisan képzett munkásaikat el kell bocsátaniuk. Továbbá hivatkoztak arra, hogy ez a haditengerészet érdeke is, mivel így harcértéke már korábban növekedhet, nem kell megvárnia a munkák megkezdésével a törvényhozás jóváhagyását.⁷²

A haditengerészet vezetése a három cég ajánlatára kétféle választervezetet készített. Az egyik válasz arra az esetre szólt, ha egyik kormány sem támasztana kifogást az ügylet ellen. A Haus nevében küldendő levél ezzel kezdődött, „Már elődöm kifejtette 1912 decemberében a delegációk előtt, hogy a Monarch-osztályt dreadnoughtokkal kell felváltani.” A levéltervezet azzal folytatódott, hogy köszönetet mondott benne a három cégnek az ajánlatért, majd rátért az árkalkuláció kérdésére. Ennek érdekében a cégek képviselői a legszigorúbb titoktartás mellett betekintheztek volna az új csatahajó terveibe, valószínűleg a 24 500 tonnás variáns 1913. júliusi módosított változatába, hogy elkészíthessék a test és a gépek, a fegyverzet és a páncélzat specifikációit, beárazva azokat. Ezt követte volna az építési ráták meghatározása, és a kifizetés módozatának meghatározása, mikor a költségek megszavazása után a haditengerészet átvette volna a hajót. Ugyanakkor már ide is bekerült az a megjegyzés, melynek értelmében a kalkulációk közben figyelemmel kell lenni a magyar iparnak juttatandó megfelelő arányú megrendelésekre is.⁷³

A második változat nem tartalmaz arra nézve utalást, hogy mely esetben küldendő el válaszként. Ugyan ez sem elutasító, a hangneme jóval tartózkodóbb, mint az előző változaté. Ebben a haditengerészet hangsúlyozta, hogy az adott helyzetben sem megrendelést nem adhat, sem pedig kötelezettséget nem vállalhat. A haditengerészet itt azt a feltételt szabta, hogy a cégek ily módon való folyamatos megrendeléssel való ellátásáért cserébe pénzügyi áldozatokat kér azoktól, azaz olcsóbb árat és kedvezőbb fizetési feltételeket. Csak e feltételek elfogadása után tekintheztek volna be a cégek képviselői a tervekbe a specifikációk elkészítése céljából. Ez a változat is a magyar ipari megrendelésekre vonatkozó kitévéllel zárult.⁷⁴

⁷¹ Witkowitz Bergbau- und Eisenhüttenwerke.

⁷² KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁷³ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁷⁴ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

Április 20-án Lukács László Bécsbe utazott, ahol reggel 9 órakor Haus felkereste és átadott egy példányt a három cég ajánlatából, illetve a haditengerészet második, kevésbé pozitív választervezetéből. Lukács megköszönte Haus őszinteségét és korrektségét. Elmondta, hogy egy hónapja hallott már a tervről, ami miatt ideges is volt, és éppen azt tervezte, hogy rákérdez Hausnál. Haus ebből végleg igazolva látta, milyen ostobaság volt Ferenc Ferdinánd részéről a mindenáron való titkolódzás. Haus megpróbálta megnyerni a saját kockázatra való építés ügyének a fontosabb minisztereket. Krobotin közös hadügyminiszter támogatta őt, és a közös külügyminiszter, Berchtold, valamint Biliński közös pénzügyminiszter is. Karl Stürgkh osztrák miniszterelnök, illetve Wenzel Zaleski osztrák pénzügyminiszter kitért a válasz elől, bár Zaleski közölte, hogy a sivár pénzügyi helyzetre való tekintettel az ilyen kívánások súlya alatt a költségvetés összeroskadhat.⁷⁵

Április 28-án Biliński táviratilag értesítette Haust, hogy Stürgkh még mindig nem adott választ, míg Teleszky kategorikus nemet mondott. Teleszky Bilińskinek írott április 25-i levelében megírta, hogy nem járul hozzá a három cég által saját kockázatra történő építéshez, mely csatahajót a hitel megszavazása után a haditengerészet 1. számú objektumként venne át. Ez az eljárás szerinte a törvényhozás költségvetési jogának megsértése, ugyanakkor pusztán gazdasági szempontból is nagyon veszélyes. Veszélyesnek számít amiatt is, mert a szóban forgó csatahajót a haditengerészet tervei és előírásai alapján építenék, de a saját kockázatra építés esetén előfordulhat, hogy az végül egy idegen hatalom kezébe jut. Teleszky szerint semmilyen sürgető tényező nem áll fenn, ami indokolná az építés ilyen módon való megkezdését a lassabb törvényes út helyett. Szerinte a három ajánlkozó cég időleges munka nélkül maradását is az előző haditengerészeti vezetés (Montecuccoli) okozta, amikor az épülő csatahajóosztály (TEGETTHOFF-osztály) első két tagját a költségek megszavazása előtt rendelte meg. Teleszky gazdasági szempontból is veszélyesnek tartotta az ügyet, mert szerinte mind Magyarországon, mind Ausztriában hitelhiány volt, és a 85 millió korona nagyon megterhelte volna a hitelpiacot. Végül megismételte korábban hangoztatott álláspontját, hogy addig nem lesznek új csatahajók, amíg a régiek költségét nem fedezik.⁷⁶ Haus mérgében a következőket írta a naplójába: „Stürgkh egy szószátyár, Biliński egy kedves, jó, optimista nemesember, aki többet ígér, mint amit be tud tartani, Teleszky egy zsidó, Lukács hamis, ravasz és alattomos, egy kutya.”⁷⁷

Haus április 30-án audiencián járt Ferenc Józsefnél. Az uralkodó megígérte, hogy a következő nap audienciára érkező Teleszkyvel beszél a dreadnoughtok ügyéről. Másnap Haus az audienciáról távozó Teleszkyvel barátságos légkörben egy órát tárgyalt. Teleszky, Ferenc József közbenjárása ellenére továbbra is elutasító álláspontra helyezkedett a saját kockázatra történő építés ügyében. Teleszky lényegében az április 25-i levelében felsorolt érveket ismételte meg. Érvelése szerint ez az összeg annyira megterhelné a hitelpiacot, hogy nagyon felmennének a kamatok. Haus erre azt mondta, nem érti, Teleszky miért tekinti ezt a megoldást alkotmányellenesnek, amikor például Hazai Samu honvédelmi miniszter egyáltalán nem tekinti annak. Különben is, a Monarchiának a tranzakció csak 750 000 koronába kerülne, és mit számít az, hogy a delegációk egy épülő, vagy egy építés

⁷⁵ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁷⁶ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁷⁷ Halpern 1998. 104. o.

előtt álló hajóra hagyják jóvá a pénzt. Ugyanakkor az viszont nagyon sokat számít, hogy a hajók egy évvel korábban lennének készen, amikor 3–4 év múlva a Monarchia már előreláthatólag a létéért fog küzdeni. Teleszky erre azt válaszolta, ha a delegációk 1914. tavaszán beleegyeznek, 1914. július 1-jétől lehet építeni, ami csak nyolc hónap késedelem a „törvénytelen” úthoz képest.⁷⁸

1913. május 7-én Lukács László magyar miniszterelnök levélben fordult Haushoz a saját kockázatra történő építés ügyében. Lukács kifejtette, hogy Magyarország nincs abban a helyzetben, hogy az ily módon történő építéshez hozzájáruljon, ez az eljárás a törvényhozás költségvetési jogát sértené. Hozzátette, hogy a 85 millió korona a gazdaságból kerülne kivonásra, ami az adott pénzügyi és gazdasági helyzetben beláthatatlan következményekkel járna. Lukács azt is közölte, hogy a haditengerészetnek a gyárak felé küldött bármilyen leiratát megrendelésnek minősíti.⁷⁹

A saját kockázatra történő építés elfogadtatása érdekében Haus az 1913. május 14-i közös minisztertanácon tett még egy utolsó kísérletet a magyar politikusok meggyőzésére. Az ülésen több mint három óra keresztül tárgyalták az ügyet. A közös miniszterek mellett itt már Stürgkh és Zaleski is támogatták Haust, de eredményt végül nem sikerült elérniük. Teleszky lényegében az április 25-i levelében, illetve a május 1-jei tárgyaláson elhangzott érveit ismételte meg. A pénzügyi és gazdasági érvek mellé Lukács László miniszterelnök politikai érveket is felsorakoztatott. Elmondta, hogy a magyar kormány már az előző év őszén hozzájárult, hogy az építés alatt álló dreadnoughtok költségeinek kifizetését 1915/1916-ról 1913/1914-re előrehozzák, így a MONARCH-osztály pótlására 1915-től tudnak újabb hitelt folyósítani. A magyar kormány nincs abban a helyzetben, hogy a haditengerészetnek ennél még több engedményt tegyen. A kormány nehéz helyzetére való hivatkozás a Tisza István 1912-es házelnökké való választása utáni eseményekre, az obstrukció letörésére, a véderőtörvény erőszakos megszavaztatása, az 1912. május 23-i „Vér-vörös csütörtök”-re, utal. Lukács kijelentette, ha további engedményekhez, a spekulációs építéshez hozzájárulásukat adják, azt nem hogy az ország előtt, de még saját pártján belül sem tudja megvédeni. Teleszky ugyanakkor elismételte, amit május 1-jén mondott: a pénzügyi év rendszerének megváltozása miatt az 1915-ös pénzügyi év kezdete 1914. július 1-jére előrehozódik, így az építést fél évvel korábban meg lehet kezdeni. Feltette a kérdést, hogy 6–7 hónap késedelem miatt érdemes-e törvénytelen úton megkezdeni egyetlen hajó építését, ha a törvényes úton ennyi késéssel az egész osztályét meg lehet kezdeni.⁸⁰

Hausnak arra a kérdésére, hogy ha a haditengerészet mégis belevágna-e spekulációs építésbe, a válasz az volt, hogy a magyar miniszterek kabinetkérdést csináltak az ügyből. Teleszky kifejtette: ha egy gyár a saját kockázatára kezd építeni, az elé nem lehet akadályokat gördíteni, de ha a terveket a haditengerészettől kapja, az egyenértékű a hivatalos megrendeléssel és ennek a konzekvenciáit viselni kell. Haus kérdésére, hogy mi a konzekvencia, Teleszky azt válaszolta, hogy Lukáccsal együtt beadják a lemondásukat. Az ügy tárgyalása ezzel véget ért.⁸¹

⁷⁸ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁷⁹ Uo.

⁸⁰ Uo.

⁸¹ Uo.

Május 19-én Haus audiencián járt Ferenc Józsefnél, ahol részletesen beszámolt a közös minisztertanácson történekről. Az uralkodó azt javasolta, hogy ne provokálják a magyarokat, hanem további tárgyalásokkal próbálják megnyerni őket. Ferenc József egyetértett Haus eljárásával, hogy nem kerülte meg az osztrák és a magyar kormányt, mivel ha a magyar kormány csak az építés megkezdése után szerzett volna tudomást az ügyről, ez olyan súlyos következményekkel járhatott volna, amely hosszú időre kompromittálja a haditengerészetet, és ebből a szempontból az osztrák kormány helyzete sem nagyon különbözik.⁸²

Ferenc Ferdinánd és Haus kapcsolatában a legkomolyabb súrlódási pontot a spekulációs építés kérdése jelentette. A trónörökös neheztelt a haditengerészeti parancsnokra, amiért az a kormányok tudomására hozta a tervet és nem követte utasítását a legszigorúbb titoktartásra. Ferenc Ferdinánd azt hangoztatta, hogy „nem szabad elmondani, egyszerűen csak építeni kell.” Haus, naplója tanúsága szerint ekkoriban eljátszott a lemondás gondolatával is, mivel unta hivatalát, és súlyos beteg is volt.⁸³ A közös minisztertanácsi kudarc, majd az audiencián való megjelenést követően hosszú, sajtóközvetlenül fogalmazott magyarírók levelet küldött Ferenc Ferdinándnak a magyar kormánytagokkal való tárgyalásairól, illetve a 14-i közös minisztertanácsról. Az események ismertetése után három lényeges momentumot emelt ki. Egyrészt azt, hogy április 20-án Lukács már híresztelések szintjén tudott a tervről, így azzal, hogy beszámolt Lukácsnak, sikerült elejét venni a súlyosabb következményeknek, illetve a további titkolózásnak úgysem lett volna értelme. Másrészt hivatkozott arra, hogy az uralkodó szerint sem szabad provokálni a magyar kormányt és emiatt az ügy miatti lemondásuk a haditengerészetre ütné vissza – bár ez az érv valószínűleg inkább csak felbőszítette a trónörökösöt. Végezetül Haus azzal érvelt, hogy a tényleges késedelem valójában csak egy hónap lesz. Nagy eredményként könyvelte el, hogy a haditengerészeti költségek legkonokabb ellenfele, Teleszky maga tett ígéretet a hitel megszavazásának és az építés megkezdésének 1914 elejére való előrehozására. Ez pedig papíron hat-hét, a valóságban azonban csak egyetlen hónapot jelent, mivel a részletes specifikációk kidolgozása és a részletrajzok elkészítése a spekulációs építés esetén is jelentős időt vett volna igénybe, tehát mire ezek elkészülnek, addigra már küszöbön áll az új hitel megszavazása.⁸⁴

1913 nyarán az új csatahajók ügye állt, de a magyar politikában fontos változások történtek. Lukács Lászlóról kiderült, hogy még pénzügyministersége idején 4 millió koronát vett fel a Magyar Banktól bizonyos állami üzletek után, amit befizetett a Nemzeti Munkapárt kasszájába az 1910-es választások költségeire. Désy Zoltán függetlenségi párti képviselő „Európa legnagyobb panamistájának” nevezte Lukácsot. A miniszterelnök a Désy ellen indított rágalmozási pert elvesztette, és kénytelen volt kormányával együtt lemondani. Az uralkodó Tisza Istvánt jelölte miniszterelnöknek, aki június 10-én foglalta el ezt a posztot. A miniszterek többsége, így Teleszky János is megtartotta tárcáját az új kormányban. Tiszával olyan politikus került a magyar kormány élére, aki számos honfitársával ellentétben fontosnak tartotta a közös haderő fejlesztését. Tisza Magyarország el-

⁸² KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

⁸³ Halpern 1998. 112. o. Hausnál gyomordaganatot diagnosztizáltak, de a sikeres műtétet követően meggyógyult.

⁸⁴ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

sőrendű érdekének tartotta a Monarchia nagyhatalmi helyzetének fenntartását, mert csak így látta biztosítottnak a magyar szupremácia fennmaradását a Kárpát-medencében. Azt is tudni lehetett viszont, hogy a haditengerészet programjának támogatásáért a magyarok ismét meg fogják kérni az árat, mint 1911-ben.

Október 1-jén Ferenc József audiencián fogadta Haust, ahol megbeszélést folytattak a haditengerészet által igényelt rendkívüli hitelről. A nagy nap október 3-án jött el, ekkor került a közös minisztertanács elé az új csatahajóosztály és a rendkívüli hitel ügye. Először a szerb–albán határ kérdésében a Szerbia elleni fellépés került napirendre. Berchtold expozéjában jelezte, hogy ha a Szerbiának küldött figyelmeztetések nem használnak, akkor vagy sorsára hagyják Albániát, vagy ultimátumban követelik a szerbek által jogtalanul megszállt területek kiürítését. Kiemelte, hogy ebben a helyzetben szükséges a haderő megerősítése. Conrad háborút és Szerbia annexióját követelte. Tisza, illetve a többi miniszter is keményebb Szerbia elleni fellépést sürgettek a Monarchia megcsorbult tekintélyének helyreállítása miatt, de a fegyveres konfliktustól tartózkodtak. Döntés a kérdésben végül nem született. A következő két hét eseményei után a Szerbiának küldendő ultimátumról október 16-án döntöttek, s 18-án adták azt át Belgrádnak.

A légkör kedvezett a haderő erősítésének, ám ezen a fronton a hadsereg a haditengerészet riválisaként lépett fel. Krobotin és Conrad több újoncot, magasabb békelelétszámot követelt. A haderő költségvetésének megállapítása ügyében Krobotin és a magyar miniszterek közt jelentős nézeteltérés alakult ki. Ezt követően tértek rá a haditengerészet költségvetésére. Haus a költségvetés „nyomorúságáról” beszélt, elmondta, hogy az évi 1,5 milliós emelés a napi működés növekvő költségeinek fedezésére nem elég. A rendes költségvetés rögtön elfogadásra került. Ezt követően terjesztette Haus elő a 426,8 millió koronás rendkívüli hitel tervét, ami tartalmazta a négy új csatahajó építési költségeit. A kritikus pénzügyi helyzetre hivatkozva mindkét kormány elvetette annak a lehetőségét, hogy a hitel folyósítását a csonka, 1914. január-júniusi pénzügyi évben kezdjék meg, de áldásukat adták rá az 1914/1915-ös pénzügyi évtől kezdődően. A magyar kormány és Teleszky állta a szavát, az építést a delegációk (valójában csak formális) hozzájárulása után 1914. július 1-jétől kezdetét vehette. A miniszterek többsége gratulált Hausnak a „győzelemhez”, de Tisza és Teleszky igen hidegen viselkedtek vele szemben, amin magában jót mulatott.⁸⁵

A közös minisztertanácson elfogadott rendkívüli hitel pontos összege 426 836 000 korona volt, amit a tervek szerint 1914/1915-től 1918/1919-ig folyósítottak volna, öt részletben. A hitelből a következő hadihajókat tervezte építeni a haditengerészet: 4 db 24 500 tonnás csatahajó (Schlachtschiff VIII, IX, X, XI), az elsőt 83 552 000 koronáért, a többi hármát 81 552 000 koronáért, összesen 328 208 000 koronáért, 3 db 4800 tonnás cirkáló (Kreuzer K, L, M), összesen 46 347 000 koronáért, 6 db 800 tonnás rombolót, összesen 20 147 000 koronáért és 2 db 520 tonnás monitort, összesen 4 884 000 koronáért, valamint egy élelmiszer-szállító gőzöst, 330 000 koronáért. Ez összesen 399 916 000 koronát tett ki. Az árak persze egy valamivel későbbi állapotot tükröznek, ugyanis az építendő egységek gyárak általi beárázása a közös minisztertanács döntése után kezdődött. A fennmaradó közel 27 milliós összegből főként szárazföldi építkezéseket és korszerűsítéseket vettek tervbe. Ezek közül a legnagyobb volumenű az Arzenál lőszerraktáira fordítandó

⁸⁵ Halpern 1998. 117–118. o.

13 millió korona volt. A haditengerészeti repülésre a hitelből 4 millió, a polai rádióállomás bővítésére és a rádiózás fejlesztésére pedig 1,1 millió koronát szántak.⁸⁶

Az október 3-i közös minisztertanácsi ülést követően a rendkívüli hitel tervének, illetve az újabb csatahajóosztálynak egy ideig még titokban kellett volna maradnia. Ám a mindig jól (és pontosan) értesült bécsi *Neue Freie Presse* egy héten belül cikkben adott hírt az építendő csatahajókról. Ebben kritika is érte a haditengerészetet, mivel a cikkíró szerint a Monarchia „csak dreadnoughtokat” épít, miközben más tengeri hatalmak már „szuper-dreadnoughtok” gerincét fektették le. Haus úgy érezte, a cikkíróval szemben meg kell védenie a tervezett új osztályt, ezért rövid közleményben magyarázta el, hogy a MONARCH-osztály felváltására épülő csatahajók 35 cm-es fő fegyverzete kompromisszum eredménye, mivel más tengeri hatalmakkal ellentétben a császári és királyi haditengerészetnek nem állnak kiapadhatatlan pénzügyi források a rendelkezésére.⁸⁷

A megvalósulás küszöbén álló második dreadnought-program hírére az érintett gyárak képviselői Bécsbe siettek. Különösen a monfalconei CNT akciózott nagyon, hogy a dreadnoughtok építéséből kihasítson egy szeletet magának. A CNT úgy gondolkodott, ha az STT a dreadnoughtokért nagyon magas árat kér, akkor a kisebb hajók esetén alákínál az STT-nek. Ha a STT kevesebbet kér a csatahajókért, akkor viszont, hogy a veszteséget behozza, kénytelen lesz a kisebb hajókért többet kérni, ekkor viszont újra alá lehet ígérni. A haditengerészet a csatahajó-specifikációt, illetve a terveket október második felében küldte meg beárazás céljából a három hajógyárnak (STT, Danubius, CNT).⁸⁸ Minden bizonnyal a gyárak a 24 500 tonnás csatahajók 1913 áprilisában átdolgozott változatát kapták meg. A monfalconei CNT megjelenése, illetve, hogy a gyár 1911-ben megkapta a későbbi SAIDA cirkáló megrendelését, félelmet ébresztett a magyarokban. Attól tartottak ugyanis, hogy az új csatahajók megrendelését az STT és a CNT kapja meg, a Danubius pedig kimarad a csatahajó-építésből. A haditengerészet persze jól tudta, hogy megfelelő megegyezés nélkül a magyar delegáció nem szavazza meg a hitelt. Teleszky János pénzügyminiszter burkolt formában ezt több levelében is a haditengerészet tudomására hozta 1913 folyamán.⁸⁹ Tisza 1914 januárjában rá is kérdezett Hausnál, hogy a CNT részesedik-e a csatahajó-építésből. Haus január 27-én írott levelében megnyugtatta a magyar miniszterelnököt, hogy sem ő, sem pedig a tengerészeti osztály nem tett semmilyen direkt vagy indirekt ígéretet a monfalconei gyárnak és a csatahajók építéséből a STT mellett csak a Danubius részesülhet.⁹⁰

A haditengerészet a megszavazás előtt álló 426 millió koronás rendkívüli hitel megrendeléseinek Ausztria és Magyarország közti felosztásának lehetséges módjait 1914 február-márciusában kezdte vizsgálni. Az e tárgyban ekkor készült tanulmány megállapította, hogy az 1906-ban a hadsereg és a haditengerészet ipari megrendeléseiről kötött háromoldalú megállapodás⁹¹ értelmében az állami hadiüzemek polgári munkásainak fizetését, e hitel esetén 5 millió koronát, nem kell beszámítani a kvótába. A tüzérségi

⁸⁶ KA MS/PK 1914. XV-7/7 1035.

⁸⁷ Halpern 1998. 118. o.

⁸⁸ KA MS/PK 1913. I-4/11 2536, 3724.

⁸⁹ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295; KA MS/PK 1913. XI-4/9 582.

⁹⁰ KA MS/PK 1914. I-4/9 509.

⁹¹ Krámlí Mihály: A cs. és kir. haditengerészet és Magyarország. Pécs, 2004. 104–105. o.

megrendelések értéke (tűzvezető eszközök nélkül) 83,741 millió koronát tett ki, ebből a kvóta szerint 30,482 millió korona illetve volna Magyarországot. A győri ágyúgyár felállítására ellenére Magyarország nem volt abban a helyzetben, hogy ebben az értékben szállítani tudott volna, mivel a magyar ágyúgyár csak 1920-tól vállalta csatahajók számára a nehézlövegek szállítását. A lehetséges magyarországi megrendelés értékét 6 millió koronára becsülték. A 64,722 millió korona értékű páncélmegrendelés pedig teljes egészében Ausztriának jutott, mivel Magyarországon nem volt páncéllemezek előállítására alkalmas gyár.⁹²

A fenti adatok ismertetése után a hitel, illetve a megrendelések elosztásának több lehetséges módozatát vázolták fel. Az első változat szerint Ausztriának jutott volna 2 csatahajó, 2 cirkáló, az élelmiszer-szállító hajó, az összes tüzérségi eszköz, illetve páncél, valamint a lövedékek és hüvelyek fele. Magyarországnak jutott így 2 csatahajó, 1 cirkáló, 6 romboló, valamennyi tender és mindkét monitor, emellett az összes torpedó, vetőkészülék, lőpor, valamint a lövedékek és hüvelyek másik fele. E változat alapján a magyar kvótából még 12,6 millió korona hiányzott, ezt a 6 milliós ágyúmegrendelés, illetve 6,6 millió korona értékű megrendelés a magyar vasipartól Witkowitz és a Škoda részéről kompenzálta volna. Ebbe a változatba nem számolták be a hadiüzemek polgári alkalmazottainak a fizetését, így a magyar iparnak 1,82 millió „alaptalan kompenzáció” jutott volna. A fő baj ezzel a változattal persze nem ez volt, hanem a hajómegrendelések eloszlása. A tanulmány szerint így négy⁹³ osztrák hajógyárnak jutott volna 5 hajó (test és gép) 76,1 millió korona értékben, addig egyetlen magyar gyárnak 11 hajó 82,87 millió korona értékben. Ebben az esetben azon aggódtak, hogy a Danubius nem lesz képes időben teljesíteni a megrendeléseket, illetve elszípkázza a kvalifikált munkaerőt az osztrák gyáraktól.⁹⁴

A másik változat szerint Ausztriának jutott volna 2 csatahajó, 3 cirkáló, 6 romboló, az élelmiszer-szállító hajó, valamint a tenderek fele, míg Magyarországnak 2 csatahajó, 2 monitor és a tenderek fele. E megosztás alapján viszont a tüzérségi és páncélrendelések után, a magyar ágyúgyár 6 millió koronája mellett 44,95 millió korona értékben kellett volna az osztrák gyáraknak rendelnie a magyar vasipartól kompenzációként. Ez viszont képtelenség lett volna, s a tanulmány készítői is megjegyezték, hogy egy ilyen felosztást lehetetlen lenne elfogadtatni a magyar politikusokkal. A magyar vasiparnak juttatandó kompenzációt elfogadhatóbb mértékre redukálta az a változat, mely a fentiek mellett Magyarországnak juttatta a rombolók megrendelését (15,67 millió K), illetve az eredetileg Ausztriának szánt 14,5 millió K értékű lőpormegrendelést. E módosított változat alapján, a szárazföldi építkezések utáni kompenzációt is figyelembe véve 17 millió korona értékben kellett volna rendelni a magyar vasipartól. Ezzel kapcsolatban is kételyek merültek fel, látva a magyar vasiparnak az 1911-es programban nyújtott teljesítményét (hatalmas határidő-túllépések). Ezt a megoldást így csak akkor tartották lehetségesnek, ha a szerződésekben komoly kötbéreket kötnek ki, illetve a magyar Kereskedelemügyi Minisztérium garanciát vállal a szállításokra.⁹⁵

⁹² KA MS/PK 1914. XV-7/7 1035.

⁹³ E szám csak akkor jön ki, ha ideszámítjuk az Arzenált, mint állami hadiüzemet, ami nem osztrák, illetve a linzi STT-t is.

⁹⁴ KA MS/PK 1914. XV-7/7 1035.

⁹⁵ Uo.

Egy csupán általánosságokat tartalmazó újabb tanulmány mellett áprilisban a hitel elosztására a haditengerészet három variációt dolgozott ki. A hármas számú volt az, amelyben a Magyarországra jutó rész, a külföldi megrendelések levonása után, elérte a 36,4%-ot. E variáció szerint Ausztriára 266 384 784 K, Magyarországra pedig 152 459 216 K jutott. A valóságban Magyarország rosszabbul járt, ugyanis a különböző összegek ide-oda tologatásával, illetve kvótából való kivételével végül a megvalósuló arány a következő lett volna: 283 134 000 K Ausztriának és 135 710 000 K Magyarországnak, ez pedig csak 32,4 %-os magyar részesedést jelentett.⁹⁶ Ami a hajómegrendelések elosztását illeti, abból csak annyi bizonyos, hogy 2 csatahajó, 6 romboló és 2 monitor jutott a magyar iparnak. A rendelkezésre álló iratokban nincs nyoma annak, hogy az egyik cirkáló Magyarországnak jutott-e vagy sem, mint ahogy annak sem, hogy a haditengerészet melyik elosztási variánst mutatta be a Kereskedelemügyi Minisztériumnak, illetve a Pénzügyminisztériumnak, gyaníthatóan a legkedvezőbb, hármas számút.

A delegációk ülése előtt a haditengerészet tárgyalta a magyar kormány képviselőivel. Míg az 1911. januári tárgyaláson részt sem vett az akkori pénzügyminiszter, ezen Teleszky vitte a szót, ami azt jelzi, hogy a megrendelések elosztásának kérdése egyre inkább átkerült a Kereskedelemügyi Minisztériumból a Pénzügyminisztérium hatáskörébe. Teleszky ezen a tárgyaláson megpróbált nagyobb szeletet kihasítani a megrendelésekből, illetve a Pénzügyminisztérium felügyelete alatt álló és a minisztérium szívügyének tekintett győri Magyar Ágyúgyár Rt-t igyekezett megóvni a felsüléstől. A magyar fél mellett az osztrák fél sem volt teljesen elégedett a megállapodással: május 23-án az osztrák Kereskedelmi Minisztérium még mindig nem akarta elfogadni azt, egy monitort, illetve több villamos berendezés megrendelését követelve az osztrák iparnak.⁹⁷

A lényegében formális követelések ellenére valójában mindkét fél nagy vonalakban elégedett volt a hitel elosztásával. Mindez a delegációk ülésén mutatkozott meg, amikor szavazni kellett a rendkívüli hitelről. A haditengerészet költségvetése és a rendkívüli hitel 1914 májusában került a Budapesten ülésező delegációk elé. A császári és királyi haditengerészet történetének legnagyobb hitele jóval kevesebb vita után került elfogadásra, mint az 1911. évi rendkívüli hitel. A költségvetés megszavazásakor a delegációk történetében egyedülálló helyzet jött létre: a korábban a flotta nemezisének tekintett magyar delegáció május 20-án vita nélkül, mindössze negyed óra alatt elfogadta a költségvetést és a 426 millió koronás hitelt. Május 28-án az osztrák delegáció csak némi vita után, a szociáldemokraták ellenszavazata mellett tette meg ugyanezt.⁹⁸ A vitában Karl Leuthner szociáldemokrata képviselő kijelentette, hogy újabb nagy és drága csatahajókat „bocsátunk vízre az államadósság óceánjára.” Dr. Otto Lecher osztrák delegátus szarkasztikus megjegyzése szerint a két delegáció szinte azon versenyzett, hogy melyik fogadja el hamarabb a haditengerészet költségvetését.⁹⁹

⁹⁶ KA MS/PK 1914. XV-7/7 1035.

⁹⁷ Halpern 1998. 136-137. o.

⁹⁸ KA MS/PK 1914. XV-7/3 2703, 2840.

⁹⁹ Sondhaus, *Lavrence: The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918*. West Lafayette, 1994. 230. o.

A szekciókísérlet

A haditengerészet vezetése immár az új parancsnok, Haus idején felismerte, hogy a torpedók és aknák jelentette egyre nagyobb fenyegetés mellett nem lehet megspórolni a tervezett új csatahajók torpedóvédelmének valóságos körülmények közötti tesztelését. Különösen annak a fényében nem, hogy tisztában voltak a még épülőfélben lévő TEGETTHOFF-osztály hiányosságaival. A haditengerészet nem elégedett meg az elméleti számításokkal és az értékelhetetlen modellkísérletekkel,¹⁰⁰ hanem a német példát követve 1:1 arányú kísérlet útján akart meggyőződni a tervekben szereplő védelem hatásosságáról. Ez lényegében racionális döntés volt, hiszen a néhány százezer korona becsült költségű kísérlet ára eltörpült a négytagú osztály 328 millió koronás ára mellett, ugyanakkor a kísérlet eredményeként elkerülhető volt egy több mint 80 millió koronás csatahajó elvesztése torpedóátlalat esetén.

A kísérlettel kapcsolatban az első ismert dátum 1913. szeptember 9. Ekkor adott utasítást a tengerészeti osztály hadműveleti irodája (Operationskanzlei) a kísérlet előkészítésére.¹⁰¹ Az utasítás tartalma nem derül ki, de valószínűleg az elkészítendő szekció, a céltárgy (Sprengobjekt) paramétereire, illetve a kísérlet végrehajtásának módjára vonatkozott. A tengerészeti műszaki bizottság 1913 novemberére elkészítette a kísérlethez szükséges céltárgy 1:25 arányú tervrajzait.¹⁰²

A 450 tonna vízkiszorítású szekció hossza 7,875 m, szélessége 8,24 m, magassága pedig 11,22 m volt. Az ily módon elkészített céltárgy a 24 500 tonnás csatahajók egy, nagyjából a főborda környékén, valamelyik kazánház vonalában lévő, hat bordaköznyi hosszúságú szekcióját reprezentálta. Természetesen sem a céltárgy szélessége, sem a magassága nem terjedt ki a hajótest teljes szélességéig, illetve magasságáig. A céltárgy szélessége nem érte el a hajótest szélességének az egyharmadát sem, de erre nem is volt szükség. A céltárgy az övpáncélt, illetve alatta a kettős hajóoldalt, a tartalék szén tárolóját, a torpedófalat, a páncélfedélzet külső, vízszintes, valamint ferde részét, illetve a páncélfedélzet ferde része alatt lévő szénraktárakat és 15 cm-es lőszerkamrát foglalta magában, az utóbbiakat a kazánháztól elválasztó vízmentes hosszanti válaszfalig, mely kb. 6,7 méterre volt a hajó külhájától. E válaszfaltól kb. 1 méterre egy újabb vízmentes válaszfalat helyeztek el, ennek az lehetett a célja, hogy kiderüljön, a robbanás következtében bejut-e a víz a kazánházba.¹⁰³ A torpedófal és a belső héjazat között elhelyezett tartalék szén esetében a haditengerészet várakozó álláspontot képviselt. Úgy tervezték, ha a szén nem bizonyul a kísérlet során hatásos csillapító anyagnak, akkor ezt a részt üresen hagyják, a szén pedig máshol helyezik el.¹⁰⁴

¹⁰⁰ A haditengerészet 1906-ban a KAISER MAX hulkon végzett két, 1:10 arányú kísérletet, melyekben a 100 kg-os robbanótöltetű aknát 10 kg robbanóanyag reprezentált. E kísérletek nem vezettek értékelhető eredményre.

¹⁰¹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Program zum Sprengversuch”. Az utasítás eredeti száma OK/MS Nr. 3362. A hadműveleti irodát 1885-ben hozták létre, haditengerészeti vezérkari feladatok ellátására, csak egy valódi vezérkarnál jóval alacsonyabb státuszban. Feladatkörét 1913 nyarán a tengerészeti parancsnoki iroda (Marinekommandokanzlei) vette át, ettől kezdve szűkebb hatáskörrel működött tovább.

¹⁰² MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Projekt eines Sprengobjektes”.

¹⁰³ Uo.

¹⁰⁴ KA MS/II GG 1914. 47C/6 9/24.

A céltárgy üres tömege 133 tonna volt. Ehhez jött az övpáncél lemezeinek 61 tonnányi tömege, valamint az ellensúlyként felhasznált, a kettős fenék túlnyúló részén elhelyezett 51 tonnányi páncéllemez. Minden valószínűség szerint e célra nem rendeltek külön méregdrága páncéllemezeket, hanem valamilyen okból visszamaradt lemezeket használtak fel. A páncéllemezeket csak ideiglenes jelleggel rögzítették. A kettős oldal és a torpedófal között 64 tonna szenet (brikettet) helyeztek el. A megfelelő merülést, illetve trimmelést 52+35 tonna ballaszt, valamint a kettős fenék celláiban 36 tonna, az övpáncél és a fő széntároló külső fala közt pedig 18 tonna víz biztosította.¹⁰⁵ A kísérlet végrehajtásáról felvett jegyzőkönyvben szó esik egy, a torpedófalban vágott, és páncélozott ajtóval lezárt szenelő nyílásról is, ennek azonban egyik terven sem látható nyoma, így kialakítását csak a tervek elkészülte után rendelhatték el.¹⁰⁶

A céltárgyon a víz alatti robbantási kísérletet eredetileg egy tengeri aknával akarták végrehajtani, amit két pánt segítségével 4,2 méterre a vízvonal alatt közvetlenül a hajótestre csavaroztak volna. Sajnos az akna robbanótöltetének nagyságát nem ismerjük.¹⁰⁷ A tengerészeti osztály elnöki irodájának (Präsidiakanzlei) 1914. március 8-án kelt utasítása megváltoztatta ezt. Ez az utasítás több változtatást rendelt el, ezek közül messze a legfontosabb a robbantás végrehajtásának módjára vonatkozott. A márciusi utasítás értelmében azt már nem egy aknával, hanem egy 45 cm-es, 110 kg-os ammonal¹⁰⁸ töltetű torpedó-robbanófejjel kellett végrehajtani. A torpedófejet egy ketrecben helyezték el, melyet két függőleges, a céltárgy oldalára erősített sínen, egy kézi csónakdaru segítségével lehetett leereszteni. Így a robbanótöltetet elegendő volt csak a céltárgynak a kísérlet helyszínére való vontatása után elhelyezni, ami jelentősen csökkentette a balesetveszélyt. A robbanófejet nem pontosan a céltárgy középvonalában, hanem attól kicsit eltolva helyezték el. A kisebb változtatások közé tartozott például a függesztő szemek (10 db) elhelyezése, melyek segítségével úszódaruval jóval egyszerűbb volt megemelni, illetve kiemelni a céltárgyat.¹⁰⁹

Egyelőre, újabb dokumentumok előkerüléséig továbbra sem tudjuk, hogy hol, mikor és mennyiért épült meg a céltárgy. A hol kérdésre a legbiztosabb a válasz: szinte teljesen bizonyos, hogy a polai Arzenálban, a haditengerészet hajóépítő műhelyében. A mikor kérdésre a legvalószínűbb válasz, hogy valamikor 1914. március és május vége között, de lehet, hogy már valamivel korábban elkezdték. A korabeli építési árak ismeretében a céltárgy elkészítésének költségei valószínűleg nem haladták meg a 300 ezer koronát.

Nagyjából a hitel megszavazásával egyidőben készülhetett el Polában a céltárgy. A kísérlet végrehajtására az utasítást a polai Kikötőadmiralitás a június 6-án kelt 157. számú napiparancsában adta ki. A kísérlet célja a márciusi változtatás alapján egy 45 cm L 5,5¹¹⁰ torpedó-robbanófej csatahajó-szekcióra, illetve az abban elhelyezett különféle lőszerfajtákra való hatásának vizsgálata volt. Utóbbi célból a torpedófal belső részén fém-

¹⁰⁵ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Projekt eines Sprengobjektes”.

¹⁰⁶ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Kommissionprotokoll”.

¹⁰⁷ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Projekt eines Sprengobjektes”.

¹⁰⁸ Amonal (ammonal): ammónium-nitrát, TNT és alumíniumpor nagyjából 67:22:11 arányú keveréke, detonációs sebessége 4400 m/s. Elsősorban ipari célokra használt robbanóanyag.

¹⁰⁹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Projekt eines Sprengobjektes”.

¹¹⁰ Az L után következő szám a torpedóknál a lövegekkel ellentétben nem a kaliberhosszat, hanem a torpedó méterben megadott hosszát jelenti.

szelencékben 16 különféle gyutacsot, valamint különféle robbanóanyagokból 0,1–0,1 kg-ot helyeztek el. A robbanófejet elektromos úton, a partról robbantották fel.¹¹¹

A kísérlet végrehajtását június 10-re tűzték ki. Délelőtt az Arzenál felszerelési igazgatósága a polai öbölrendszer kijáratának északi oldalán lévő Valmaggiore-öbölbe vontatta a céltárgyat az Arzenálból. Itt az öböl egy 25 méter mély pontján négy oldalról láncok segítségével lehorgonyozták, 3,1 km-re az öböl északkeleti oldalán fekvő, megfigyelőhelyül szolgáló mólótól, külhétével a móló felé fordítva. A robbanófej elektromos gyújtása is a mólóról történt, két vezeték segítségével, melyek közül az egyik tartalékként szolgált. A lehorgonyzott céltárgy átvizsgálása, illetve a robbanófej, valamint a gyutacsok és robbanóanyagok elhelyezése az előzetes tervek szerint délután 1 és 3 között történt volna, a robbantást délután háromra tervezték. Ezt végül valamivel előbbre hozták, s a robbantást végül 2 óra 30 perckor hajtották végre. A lehorgonyzott céltárgy robbantásra való előkészítését, valamint a körzet biztosítását, illetve a helyi hatóságok értesítését az I. tengeri aknászparancsnokság (Seeminenkommando I.) végezte el. A robbantásról fényképfelvételek mellett a tengerészeti műszaki bizottság filmfelvételt is készített.¹¹²

A Maximilian Hilscher fregattkapitány mint elnök vezette nyolcfős bizottság, melynek tagja volt Mladiáta János magyar mérnök is, megérkezte után délután 2 óra 30 perckor végrehajtották a robbantást. A céltárgy a robbanást követően kb. 28 perc múlva elsüllyedt. Másnap, június 11-én búvár vizsgálta meg az elsüllyedt céltárgyat, melyről a ballasztként felhasznált, lazán felerősített páncéllemezek a robbanás következtében leestek. A horgonyláncok eloldása után a haditengerészet 240 tonnás úszódaruja segítségével a céltárgyat átvitték az öböl egy sekélyebb, 13 méter mély pontjára. Itt újra búvár vizsgálta át, majd a 240 tonnás úszódaruval június 15-én kiemelték, és a polai 22. számú úszódokkban helyezték el. A bizottság itt tüzetesen átvizsgálta a céltárgy roncsát, számos fényképfelvételt, illetve skiccet készítve róla. A bizottság a vizsgálatokat követően július 3-án készítette el a jelentését.¹¹³

A robbanás átszakította a 17 mm-es külső, illetve a 10 mm-es belső héjazatot, egy kb. 16 m²-es léket ütve rajtuk a páncélfedélzet és a lengéscsillapító gerinc között. A külső és belső héjazat emellett szinte teljesen elvált a páncélfedélzettől. A robbanás ereje a belső héjazat és a torpedófal közt elhelyezett 64 tonna brikettből 25 tonnát elporlasztott, illetve kiszórt a léken keresztül. A torpedófal jól teljesítette feladatát, mindössze egy picit behorpadt, s megőrizte tömítettségét. A torpedófal belső oldalán elhelyezett lőszerék nem robbantak fel. A torpedófalon elhelyezett vízmentes, páncélozott ajtó nem szenvedett sérülést. A páncélfedélzet kettős oldalfalat felülről lezáró szakaszának alsó rétege ugyan részben levált, részben felgyűrődött, de a megmaradt felső lemez továbbra is szigetelt. A páncélfedélzet tartalék széntároló feletti szakasza megőrizte tömítettségét, csak enyhén deformálódott. Megállapítást nyert, hogy az ily módon konstruált torpedóvédelem megfelelt a vele szemben támasztott követelményeknek, mivel sikeresen megakadályozta a vízbetörést mind a hajó vízvonal alatti belső, mind a vízvonal feletti felsőbb részeinek irányába. Az eredmény rövid összefoglalása így hangzott: „A kísérlet eredménye alapján megállapítható, hogy egy hasonlóan konstruált hajót egy 45 cm-es L/ 5,5 110 kg-os

¹¹¹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Program zum Sprengversuch”

¹¹² MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Program zum Sprengversuch”, „Kommissionprotokoll”.

¹¹³ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Kommissionprotokoll”.

ammonal robbanófejes torpedó találata nem veszélyezteti, és a kb. 2°-os dőlés könnyedén kompenzálható.”¹¹⁴ Felmerülhet a kérdés – melyre persze már soha nem kapunk választ –, hogy az így kialakított torpedóvédelem egy 53 cm-es torpedó 200–250 kg-os robbanófejével szemben mennyire lett volna hatásos? A kísérlet időpontjában, illetve az első világháború idején legáltalánosabban elterjedt 45 cm-es torpedókkal szemben azonban kétségkívül megfelelő védelmet biztosított.¹¹⁵

A szekciókísérlet mellett, szintén 1914-ben a haditengerészet a vízmentes válaszfalak megfelelő kialakításának érdekében úgynevezett keszkonkísérleteket végzett. E kísérletek fő célja számításokat megalapozó adatok szerzése volt. A kísérleteket a TEGETTHOFF-osztály válaszfalainak 1:2 arányban csökkentett mintáival folytatták le. Az eredmények nem voltak túl biztatóak a TEGETTHOFF-osztályra nézve, ugyanakkor az adatok további felhasználására nincs utalás az anyagban.¹¹⁶

A végleges változat

A június 10-én végrehajtott és szóban már valószínűleg eredményesnek minősített szekciókísérlet után, ironikus módon éppen a szarajevói merénylet napján, 1914. június 28-án terjesztette fel a műszaki bizottság jóváhagyásra a végsőnek szánt tervváltozatot. Ezzel párhuzamosan megküldték a terveket a három hajógyárnak is. Július 1-jén megtörtént a 24 500 tonnás csatahajók végleges tervének a jóváhagyása.¹¹⁷ A végleges változat fő paramétereiben az 1913. júliusi változaton alapult, a már fentebb említett 27 változattal.

A „Megerősített TEGETTHOFF-osztály” végleges terve korántsem jelentett akkora növekedést mind méretben, mind pedig tüzérszékben az előző osztályhoz képest, mint ez a RADEZKY majd a TEGETTHOFF osztályok esetében történt. A RADEZKY vízkiszorítása 37%-kal (3900 t növekmény), míg a TEGETTHOFF-é 38%-kal (5500 t növekmény) haladta meg a megelőző osztály vízkiszorítását. A „Megerősített TEGETTHOFF-osztály” esetén ez csak 22,5%-ra rúgott, igaz, hogy a növekmény így is 4500 tonna volt. Az ár esetében már kicsit másként festett a kép, ugyanis a tervezett csatahajók egységenkénti ára (81,5 millió K) közel 35%-kal haladta meg a már amúgy is egyedülállóan drágának minősülő TEGETTHOFF-osztály tagjait (60,6 millió K).

Hét évvel az előző kalibernövelést (RADEZKY, 30,5 cm) követően, a tervek szerint 1914-ben építeni kezdett új csatahajóosztályon hajtotta volna végre az osztrák–magyar haditengerészet az újabb kalibernövelést. A 35 cm L/45 ágyú a világtrendhez képest néhány éves késéssel került volna bevezetésre, ám ha a közvetlen riválist, Olaszországot nézzük, akkor a két flotta nagyjából egy időben hajtott volna végre kalibernövelést. A probléma

¹¹⁴ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 25. d. „Kommissionprotokoll”.

¹¹⁵ Miután egy kísérlet nem kísérlet, felmerülhet a kérdés, hogy mi történt volna, ha a torpedó valahol a páncélöv alsó peremének a magasságában robban fel. Ilyen esetben fennáll a veszélye, hogy a beáramló víz „megkerüli” a védelmi rendszert és a páncélfedélzet feletti részeket önti el. Ez történt Pearl Harbourban több amerikai csatahajóval is.

¹¹⁶ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 27. d. „Caisson Versuche”. A kapott kísérleti adatok 1:1 arányra való átszámításával arra a következtetésre jutottak, hogy 5–6 m magas vízoszlop esetén óránként 30 m³ víz juthat át a válaszfalon.

¹¹⁷ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

csak az volt, hogy az olaszok, akárcsak a németek, egy köztes lépést kihagyva nagyobb ugrásra készültek, és a 38,1 cm-es kalibert kívánták bevezetni új, a Monarchiáénál jóval nagyobb (31 400 t) csatahajóikon.

A 35 cm-es kaliber bevezetése nem járt volna olyan mértékű páncélatütő- és rombolóképesség növekedéssel, mint amikor a 30,5 cm L/45 lövegek felváltották az elavult és gyenge 24 cm L/40 lövegeket. A 35 cm-es ágyú 635 kg-os gránátja 41%-kal volt nehezebb, mint a 30,5 cm-es ágyú 450 kg-os gránátja, így rombolóereje is körülbelül ennyivel volt nagyobb. A 35 cm-es páncéltörő gránát páncélatütő-képessége nagyjából 15%-kal haladta meg a 30,5 cm-es páncéltörő gránátét, míg a 35 cm-es páncéltörő-romboló, úgynevezett egységgránát (Einheitsgranate) páncélatütő-képessége nagyjából a 30,5 cm-es páncéltörő gránátéval volt egyenértékű.¹¹⁸

A fő fegyverzetet alkotó tíz darab 35 cm L/45 ágyút két darab hármas és két darab emelt helyzetű iker lövegtoronyban helyezték el. Ilyen elrendezésű nehéztüzérséggel csak egyetlen csatahajóosztály épült a világon, az amerikai NEVADA-osztály (27 500 t, 10×35,6 cm). Amíg a 34,5 cm-es lövegtorony-tervek metszetrajzai és részletes műszaki leírásai megtalálhatók a Kriegsarchivban őrzött aktákban, a 35 cm-es lövegtorony anyagai sajnos hiányoznak. Így csak néhány sematikus ábra áll a toronyok belső szerkezetéről a rendelkezésünkre. A Škoda által készített 34,5 cm-es tervekről a műszaki bizottság által 1912 májusában készített tanulmány javasolta az állásszögtől független töltőrendszer elvetését,¹¹⁹ vélhetően ennek hatására tértek vissza a fix állásszögű töltéshez. Ez – erősebb toronypáncél mellett – körülbelül 5%-os megtakarítást eredményezett a torony tömegénél. A rendelkezésre álló anyagok alapján megállapítható, hogy a lövegtornyok működése, különösen a lőszerfelvonók tekintetében, jelentősen eltért a TEGETTHOFF-osztály lövegtornyaitól, s leginkább a korabeli német 30,5 cm L/50 lövegtornyokéhoz hasonlított. A lövegek végleges maximális csőemelkedési szögét jelenleg nem ismerjük, az első, 1912 nyarán készült vázlatokon ez 16° volt,¹²⁰ ami visszalépés a korábbi osztályokhoz képest. A teljesen elektronikus működtetésű lövegtornyokat hat darab 250 KW-os turbódinamó látta volna el árammal.

A fő fegyverzetet tizennégy darab, páncélozott kazamatákban elhelyezett 15 cm L/50 ágyú, valamint húsz darab 9 cm L/45 ágyú egészítette ki. A 9 cm-esek közül négy darab a hajóorrban kialakított páncélatlan kazamatákban kapott helyet, tizenkettő a felső fedélzeten a felépítmény körül, négy pedig az ikertornyok tetején. A 9 cm-es lövegek közül tizenkettő légvédelmi feladatra is alkalmas volt. A csatahajók hat darab víz alatti 53,3 cm-es torpedóvetővel is rendelkeztek, melyek közül egy-egy a hajó orrában illetve tatjában, kettő-kettő pedig az oldalain került elhelyezésre.

¹¹⁸ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, „Durchschlagkraft 35 und 30,5 cm Gr.”

¹¹⁹ KA MS/II GG 1914. 47/C6 i. sz. n. A dokumentum eredetileg 1912-ben íródott. A vélemény több érvelt sorakoztat fel az állásszögtől független töltőrendszer ellen. Ezek közül a legfontosabb a túlságosan nagy toronygyűrű, aminek következtében a páncélkupola és a gyűrű között nagy felületű rés keletkezik, melyet csak egy vékony, 75 mm-es vízszintes páncéllemez fed. Emellett felhozták, hogy a lövegirányzókat a folyamatos célon tartás túlságosan megterheli. Végül azt javasolták, az állásszögtől független rendszer bevezetését csak akkor érdemes megfontolni, ha legalább három másodperccel rövidíti le a két lövés közti időt.

¹²⁰ KA MS/PK 1912. I-4/12.

A hajók tervezett tűzvezetéséről keveset tudunk. A parancsnoki torony eltérően az előző osztályétól a német csatahajókéra hasonlított, s a tűzvezető központ is ebben kapott helyet, tetején egy 5 m bázistávolságú optikai távmérővel. Súlytakarékosági szempontokból nem alakítottak ki hátsó parancsnoki tornyot, ennek feladatait a hátsó emelt löveg-torony vette át.¹²¹ A korabeli német csatahajókhoz hasonlóan a tervezett csatahajók csak egyszerű póznaárbcot kaptak, melyen egy nyitott „varjűfészek” került kialakításra a becsapódásokat megfigyelő tűzértisztek számára. A 24 500 tonnás változat tervezése során nem merült fel a brit mintájú tripod (háromlábú) árbocok és ezek tetején elhelyezett tűzvezető állások kialakítása. A hátsó (fő)árbc elhagyása nem súlytakarékosági okokból, hanem egy esetleges találat miatt eldőlése okozta pusztítás elkerülése miatt történt. A végleges változaton egy kicsiny hátsó árboc végül mégis elhelyezésre került, a rádióantennák jobb elhelyezése miatt.¹²² A lövegtornyokat eleve úgy tervezték, hogy mindegyikben helyet kapott, már az első vázlatok szerint is egy-egy 5 m bázistávolságú távmérő. Ezek, ellentétben a TEGETTHOFF-osztály lövegtorony-táv mérőivel, a tetőpáncél alatt kaptak helyet, a lövegtorony első részén. 1914-ben Haus, aki nagy hangsúlyt fektetett a tűzvezetés javítására, megrendelt két példányt a Pollen-féle Argo-órából.¹²³ Az 1914-es elképzelések szerint az új csatahajókon a teljes Pollen-féle rendszert, Argo-órával és grafikus ábrázolóval rendszeresítették volna, egységenként két, egymástól független példányban.¹²⁴

A fegyverzet, illetve elsősorban a fő fegyverzet tömegét az előző osztályéval összehasonlítva jól látható, hogy a vízkiszorítás 4500 tonnás növekményét elsősorban nem a tűzerő növelésére, hanem kisebb mértékben a sebesség fokozására, nagyobb mértékben pedig a védelemre, a túlélőképesség javítására fordították. Amíg a TEGETTHOFF-osztályon a fő fegyverzet, a négy lövegtorony tömege (2740 t) a vízkiszorítás 13,7%-át tette ki, a „Megerősített TEGETTHOFF-osztályon” (2914 t) ez az arány csak 11,9% volt.¹²⁵ A fegyverzet tömegarányának a csökkentése kiegyensúlyozottabb terv megalkotását tette lehetővé. A relatíve kisebb tömegű fegyverzet kedvező hatással volt a hajó stabilitására is, súlypontja alacsonyabba, metacentruma pedig magasabba került, mint a TEGETTHOFF-osztálynak.¹²⁶

A vertikális páncélzat tömege (6317 t) körülbelül 1300 tonnával haladta meg az előző osztályét. A növekményt elsősorban a vízvonál (310 mm) valamint a fő fegyverzet (barbetta 320 mm, lövegtorony-homlok 340 mm) páncélzatának megerősítésére fordított-

¹²¹ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff .

¹²² KA MS/PK 1913. I-4/11 6078.

¹²³ Halpern 1998. 139. o.

¹²⁴ KA MS/PK 1914. I-4/9 670.

¹²⁵ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 1. d. „Gewichtsrechnung S. M. S. Tegetthoff”; MMKM Mladiáta-gyűjtemény 13. d. „24 500 t Schlachtschiff Gewichtsrechnung”.

¹²⁶ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”. – A metacentrum úszó test esetében az úszási tengely és a felhajtóerőnek a kitérített helyzetbeni egyenesének a metszéspontja. A test (hajó) egyensúlyi helyzete akkor stabil, ha a metacentrum a test tömegközéppontja felett helyezkedik el. A tömegközéppont és a metacentrum távolsága a metacentrikus magasság a stabilitásra jellemző szám. A metacentrikus magasság nem állandó érték, a kitérés szögétől függően változik. A kezdeti metacentrikus magasság (kis kitérések esetén) hadihajóknál 0,75–1,3 méter.

A VIRIBUS UNITIS súlypontja 1789 mm-rel volt a vízvonál felett, a 24 500 tonnás csatahajónál 1289 mm volt ez az érték. Előbbi metacentruma 1101 mm-rel volt a vízvonál felett, míg utóbbié 1886 mm-rel. Ezek az értékek a konstrukciós vízkiszorításra vannak megadva.

ták. Ezek vastagsága 30–40–60 milliméterrel haladta meg a TEGETTHOFF-osztályét. Cserében az eredetileg 180 milliméteresre tervezett citadella- és kazamata-páncélzatot 150 mm-re csökkentették. A páncélzat elhelyezése konzervatív elvek szerint történt, az „all or nothing” irányzatot¹²⁷ az osztrák tervezők nem vették át. A páncélvédelem főként az alacsony szögcsoporthoz érkező lövedékek ellen koncentrált, az első világháború előtt uralkodó szemléletnek megfelelően, ami maximum 10 000 méteres harctávolsággal számolt. A páncélfedélzet vízszintes részeinek vastagsága (2×18 mm) megegyezett a TEGETTHOFF-osztályéval, s a ferde részek is ilyen vastagok maradtak, ellentétben az elődével (48 mm). Tekintettel az új fegyver, a repülőgép és a repülőbombák jelentette fenyegetésre, a felső fedélzet páncélzatát az előző osztályon alkalmazott 30 mm-ről 36 mm-re növelték.¹²⁸ A hajó páncélzata nagyobb szögből érkező lövedékek ellen nem volt túl hatásos, elsősorban a rendkívül vékony páncélfedélzetnek köszönhetően. Különösen veszélyes hely volt ebből a szempontból az öv és a kazamaták közti, 2 méteres vízszintes lépcső, amit csak 2×18 mm acéllemez védett. Az itt becsapódó lövedék gyakorlatilag akadálytalanul juthatott el a kazánokhoz és gépekhez, sőt a 35 cm lőszerkamrákhoz is. Szintén veszélyes pont volt ebből a szempontból az első és leghátsó lövegtorony löszerraktára, amint erről már volt szó korábban. Ezeket a veszélyeket már a tervezés közben érzékelték valamelyest, éppen ezért történt a lövegtorony-aknák alsó páncélzatának megerősítése 80-ról 110 mm-re.¹²⁹ Egyébként azzal érveltek a löszerraktárak esetében, hogy az ilyen találatok valószínűsége igen csekély.¹³⁰ Természetesen 1913–1914-ben nem láthatták előre 1915–1916 tapasztalatait az előzetesen várható képest duplájára növekvő harctávolságról és az ennek következtében jóval meredekebb szögben becsapódó gránátokról.

A túlélőképesség növelése érdekében a legnagyobb előrelépés az előző osztályhoz képest a vízvonala alatti védelem területén történt. A torpedófal ugyan a korábban alkalmazottnál képest vékonyabb volt (50 helyett 36 mm), de mivel a torpedóvédelmi rendszereknél sokkal inkább a rendszer szélessége, a torpedófal (vagy falak) távolsága számít, miután jóval távolabb került a hajó külhájától (4 m, 2,5 m helyett), sokkal hatékonyabb volt annál. Ráadásul az osztrák–magyar haditengerészet történetében először, mint fentebb leírtuk, 1:1 arányú robbantási kísérlettel tesztelték a hatékonyságát. A másik nagy előrelépés a vízmentes válaszfalak esetében történt. A torpedóvédelem mellett a TEGETTHOFF-osztály a legtöbb kritikát a vízmentes válaszfalak gyenge konstrukciója miatt kapta. A 24 500 tonnás csatahajón a páncélfedélzet alatti teret 21 vízmentes válaszfal osztotta 22 részre. A tartalék szénkészlet elérését szolgáló ajtók mellett mindössze csak a két oldalsó torpedóterem válaszfalaiba, illetve a hátsó dinamógépház hosszanti válaszfalába vágtak víz-

¹²⁷ Az Egyesült Államok haditengerészete az 1912-ben építeni kezdett NEVADA-osztályon vezette be az úgynevezett „all or nothing” páncélzatot. A korábban lefolytatott kísérletek alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a közepes vastagságú (150–200 mm) páncél direkt találat esetén nem ér semmit. Az új elrendezés a páncélzat koncentrációját jelentette a legfontosabb részek védelmére: a vertikális páncélzat felülete csökkent, lényegében az övpáncélra korlátozott, itt viszont a lehető legvastagabb (343 mm) páncélt alkalmazták. A hajó orra, illetve a közepes tüzérség kazamatái egyáltalán nem kaptak páncélvédelmet. Felülről az így kialakított citadellát két páncélfedélzet zárta le, e fölött csak a kémény, illetve a lövegtoronyok aknáit kaptak páncélvédelmet.

¹²⁸ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

¹²⁹ KA MS/PK 1913. I-4/11 6078.

¹³⁰ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

mentes ajtóval lezárható átjárót. Az előző osztállyal ellentétben sem a nagy térfogatú kazánházakban, sem a gépházakban nem volt egyetlen ajtó sem a válaszfalakban. Az 1913. januári tanulmány így fogalmaz a válaszfalakkal kapcsolatban: „A vízmentes válaszfalak szilárdsága a legutóbbi hajókhoz képest jelentősen meg lett növelve, hogy vízbetörés esetén mindenféle külön kitémasztás nélkül is nyugodtan lehet a megfelelő teherbírásokra számítani.”¹³¹ A új csatahajókon a válaszfalakat merevítő szögvasak távolsága valamivel nagyobb volt (610 helyett 625 mm) de maguk a profilok sokkal erősebbek, és a válaszfalak eleve el voltak látva két vízszintes keresztvassal.¹³²

A hajótest is számos lényeges ponton különbözött az elődökétől, meglátszott rajta, hogy vonalait már nem Popper, hanem új tervező rajzolta. Megállt, sőt megfordult az előző osztályokra jellemző, a szélesség–hosszúság arányának folyamatosan csökkenő tendenciája (ERZHERZOG 5,78 RADETKY 5,64 TEGETTHOFF 5,43), és az osztrák–magyar csatahajók esetében először e szám átlépte a bővös hatos határt: 6,07-re adódott. A nagyobb szélesség–hosszúság arány kedvezően hatott az elérhető legnagyobb sebességre. A „Megerősített TEGETTHOFF-osztály” egységei lettek volna az első, emelt előfedélzetű osztrák–magyar csatahajók. Az emelt előfedélzet, ami a hátsó lövegtornyokig húzódtott, több előnnyel járt: a magasabb orr miatt javította a tengerállóságot, ugyanezért több tér állt rendelkezésre a legénység elhelyezésére, ami az osztrák–magyar csatahajókon mindig neuralgikus pont volt. További előnye volt még, hogy a hajótest tömege kisebb volt, mint egy hasonló szabad oldalmagasságú, folyamatos főfedélzetű hajónak, bár utóbbi esetében nagyobb volt a hajótest hosszanti szilárdsága. Az emelt orrfedélzetes kialakítás tette lehetővé azt is, hogy a 15 cm-es ágyúk közül oldalanként négy tudjon előre, három pedig hátra tüzelni. A VIRIBUS UNITIS dokkolásakor tapasztalt torzulások kiküszöbölésére a hajó tatrészét egészen másként alakították ki. A vízvonal alatt a gerinc emelkedő szakasza csak 17 méter hosszú volt, szemben a VIRIBUS 27 méterével, és a hátsó rész teherviselő szerkezetét is jelentősen megerősítették, hogy dokkoláskor elkerüljék a hajótest hátsó részének torzulását. Felmerült a hátsó lövegtornyok alatt dokkolási segédgerincek alkalmazása is, de ezt a 0,3 csomós számított sebességcsökkenés miatt elvetették.¹³³

A gépkomplexum tömegének (1830 t) aránya megegyezett a TEGETTHOFF-osztályéval, a konstrukciós vízkiszorítás 7,5 %-át tette ki. Amiatt, hogy a megfelelő mélységű torpedóvédelmi rendszer kialakítható legyen, a kazán- és a gépházak egy méterrel keskenyebbek voltak, mint az előző osztályon. Elsősorban a keskenyebb kazánházak miatt kellett a kazánok számát tizenkettőről tizenötre növelni, így a kazánok méretét csökkenteni lehetett. Az osztrák–magyar haditengerészetnek ezek lettek volna az első csatahajói, melyek részben tisztán olajtüzelésű kazánokat kaptak volna. Bár a kazánok elhelyezésére még 1913 végén is négyféle megoldási javaslatot vizsgáltak,¹³⁴ végül az előző osztályokon alkalmazott elhelyezést választották. A tizenöt kazánt három kazánházban helyezték el, az orr felőli első kazánházban három szénkazán, a másodikban hat olajkazán, a harmadik-

¹³¹ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”, „Schwimmfähigkeit und Stabilität” című fejezet.

¹³² A TEGETTHOFF-osztályon az L profilok mérete 90×60×9 mm volt, az új csatahajókon ez 135×75×9 mm lett volna.

¹³³ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

¹³⁴ KA MS/PK 1913. I-4/11 „Alternative”, iktatószám nélkül.

ban pedig hat szénkazán kapott helyet. A kazánházakban, az azokat egymástól elválasztó keresztirányú válaszfalaktól eltekintve, válaszfalakat nem helyeztek el. Az első két kazánház közös, míg a hátsó külön kéményt kapott.

A kazánházak és a hátsó lövegtornyok között kapott helyet a gépház, amit eltérően az előző osztálytól vízmentes válaszfalakkal négy részre osztottak. Az előző osztályhoz hasonlóan a négy csavartengelyt két, egy nagy- és egy kisnyomású fokozatból álló turbínacsoport hajtotta meg, minden fokozatra egy-egy csavartengely volt közvetlenül, fordulatszám-csökkentő nélkül kapcsolva. 1914 tavaszán ugyan felmerült a fordulatszám-csökkentő alkalmazásának ötlete, de a végleges tervekben ebből nem lett semmi.¹³⁵ A gépkomplexum előírt maximális teljesítménye 31 000 lóerő volt (16,9 Le/t), a TEGETTHOFF-osztály próbajárati adatait figyelembe véve várhatóan 32–33 000 lóerős maximális teljesítmény leadására lett volna képes. A csatahajók számára a haditengerészet 21 csomós maximális sebességet írt elő, melyet négy órán keresztül kellett tartaniuk. Elméleti számítások alapján (Taylor, Froude) a műszaki bizottság 21,42–21,58 csomós maximális sebességet várt a hajóktól.¹³⁶ A csatahajók hatótávolsága normál tüzelőanyag-készletekkel (1940 t) 5000, míg maximális tüzelőanyag-készletekkel (2460 t) 6000 tengeri mérföld lett volna.

Összességében megállapítható, hogy az Osztrák–magyar Monarchia második dreadnought-osztálya elődjénél jóval kiegyensúlyozottabb koncepciót képviselt. A tüzérség és a páncélvédetség növelése mellett a TEGETTHOFF-osztály számos hibájának kijavítására törekedtek a mérnökök a tervek kidolgozásakor. Az elődhez képest várhatóan jelentősen javult volna az új csatahajók tengerállósága, stabilitása és különösen a vízvonallalatti védelme, végső soron a túlélőképessége.

A tervezett 24 500 tonnás csatahajóosztály harcértékben nagyjából az 1911–1912-ben építeni kezdett brit KING GEORGE V és IRON DUKE osztályokkal (23 500 t és 25 000 t, 10×34,3 cm) és az 1912-ben építeni kezdett francia BRETAGNE-osztállyal (23 200 t, 10×34 cm) volt egyenértékű. A fenti francia csatahajókat ugyanakkor védetség tekintetében jelentősen felülmúlta. A Monarchia, akárcsak a TEGETTHOFF-osztály esetében, két–három évvel ismét elmaradt a nemzetközi trendtől. A Földközi-tengeren, különösen az Adrián ez az első dreadnought-osztály esetében nem okozott különösebb problémát, mivel a legfőbb potenciális ellenfelek (Olaszország, Franciaország) lemaradása is hasonló volt, mindkét hatalom első dreadnoughtjai technikai paramétereikben nem különböztek lényegesen az osztrák–magyar hajóktól. A második dreadnought-osztály esetében a legfontosabb riválissal, Olaszországgal szemben ez a viszonylagos egyensúly felborult. Az olaszok ugyanis 1912/1913 fordulóján felhagytak a 34,5 cm-es lövegekkel felszerelt csatahajók terveivel és egy 30 000 tonnát meghaladó, 38,1 cm-es lövegekkel felszerelt négytagú osztály tervezésébe fogtak. Elsődleges mintának a brit QUEEN ELIZABETH-osztályt tekintették, de annál még gyorsabb (25 helyett 27 csomó) csatahajókat akartak építeni. A 31 400 tonnás, 8×38,1 cm L/40 fő fegyverzetű FRANCESCO CARACCIOLO-

¹³⁵ KA MS/PK 1914. I-4/9 634. Szó esett mind mechanikus, mind pedig Föttinger-féle hidraulikus fordulatszám-csökkentőről. Azonos géptömeg mellett a fordulatszám-csökkentő alkalmazása kb. a teljesítmény másfélszeresre növekedését eredményezte volna, ami nagyjából két csomós sebességnövekedést vont volna maga után.

¹³⁶ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, 13. d. „24 500 T Schlachtschiff”.

osztály valamennyi egységének gerincfektetése megtörtént 1914–1915-ben, de 1916-ban a rendelést törölték. Ezekkel a tervezett olasz csatahajókkal szemben a „Megerősített TEGETTHOFF-osztály” egységei túlságosan is kicsinek és gyengének minősültek. Értelhető hát Haus fentebb már idézett 1913. októberi keserű kommentárja a jövőendő csatahajóosztályt ért kritikához: „a császári és királyi haditengerészetnek nem állnak kiapadhatatlan pénzügyi források a rendelkezésére.”

A „Megerősített TEGETTHOFF-osztály” sorsa

Mint már említettük, 1914. július 1-jén, három nappal a szarajevói merényletet követően a haditengerészet jóváhagyta a megszavazott 426 millió koronás rendkívüli hitelből építendő VIII–XI. számú csatahajók végleges tervét. Innentől kezdve, az osztály építésének törlesztéséig több bizonytalan, tisztázásra váró kérdés van még a megrendelések körül.

Egyelőre nem ismerjük a csatahajók építésének végleges ütemezését sem. Egy 1914 tavaszán készült terv a következő ütemezést tartalmazza:¹³⁷

VIII. 1914. augusztus – 1917. július,

IX. 1914. augusztus – 1917. augusztus,

X. 1916. január – 1919. január,

XI. 1916. január – 1919. január.

Miután semmiféle részletezés nincs, nem tudjuk, hogy a kezdő időpontok az építés kezdetét, avagy a gerincfektetést jelentik-e (a kettő nem azonos), illetve nincs jelölve a vízrebocsátások tervezett időpontja sem. Az első két egység esetén a hitel elfogadása után az építés gyors megkezdését a II GG már említett véleményében megkérdőjelezte, miután kétségbe vonta, hogy a szükséges részletes tervek időben elkészülnek.¹³⁸ Valószínűsíthető, hogy a végleges változat elfogadása idején az első két egység tervezett kezdési időpontjait már későbbre tolták.

Az ütemezésnél fontosabb, mindmáig tisztázatlan kérdés, hogy megtörtént-e a hajók hivatalos megrendelése, avagy erre már nem került sor. Az osztállyal foglalkozó 1914-es iratcsomókban mindenesetre ma már semmilyen megrendelés nem található.¹³⁹ Egy megrendelés mindenképp történt, mégpedig az első egység 35 cm-es ágyúé a Škodánál. A lövegeket szállító Škoda, illetve a páncélzatot, így a lövegtornyok páncélzatát szállító Witkowitz már 1914 márciusában sürgette a haditengerészetet az első lövegtornyok mihamarabbi megrendelésére.¹⁴⁰ A haditengerészet még a hadüzenet előtt, 1914. július 24-én megrendelt a Škodánál, mely már komoly előkészületeket tett a gyártásra, 10+1,35 cm-es ágyút az osztály első tagja számára.¹⁴¹ A hajótest és a gépek megrendelésére viszont a hajógyáraktól, úgy tűnik, legalábbis amíg ellenkező értelmű dokumentum nem bukkan elő, már nem került sor.

¹³⁷ KA MS/PK 1914. I-4/9 2958. *Erwin F. Sieche* cikkében egy ettől eltérő, 1914. januári keltezésű ütemtervet közöl. *Sieche* 1997. 71. o.

¹³⁸ KA MS/PK 1914. I-4/9 634.

¹³⁹ KA MS/PK 1914. I-4/9; KA MS/II GG 1914. 47C/6.

¹⁴⁰ KA MS/PK 1914. I-4/9 1138, 1327.

¹⁴¹ *Sieche* 1997. 71. o. A Škoda előkészületeit taglaló anyagban (II GG 1914. 47C/6) megrendelést nem találtam, csak jelentéseket arról, hogy 6 millió korona értékben halmoztak fel anyagokat a 35 cm-es ágyúk részére, de a megrendelés mindenképpen megtörtént, mert a lövegek egy része ténylegesen legyártásra került.

A löveggyártáson kívül a háború kitörését követően még folytak bizonyos előkészítő munkák, így például augusztus 5-én a leendő barbeta-páncélzatot tesztelték.¹⁴² A továbbiakban azonban valószínűleg már nem történt semmi. A 24 500 tonnás csatahajóosztály sorsa hamarosan megpecsételődött, még 1914-ben döntés született törléséről. A magyar Pénzügyminisztérium 1914. decemberi kérdéseire válaszolva a közös Hadügyminisztérium 1915. január 2-án ismertette a flottaprogramban szükséges restrikciókat. Ezek között első helyen állt a VIII–XI. számú csatahajók építésének törlése.¹⁴³ Az osztály hivatalos törlésére az 1915. február 3-i közös minisztertanácson került sor.

A törlés a Škodánál készülő ágyúkra nem vonatkozott, így ezek nem osztoztak az osztály sorsában, a meg nem épült csatahajók egyetlen elkészült alkotórészeivé válva. Az 1. számú lövegcsővel az első lövéseket, összesen nyolcat 1914. november 20–21-én adták le Pilsenben, 819–823 m/s torkolati sebességeket elérve. A próbánál jelenlévő bizottság a torkolati sebesség 800 m/s-ra való csökkentését javasolta, a cső élettartamának növelése érdekében.¹⁴⁴ Az elkészült lövegek a háború folyamán 35 cm M 16 néven a szárazföldi tüzéség kötelékében kerültek bevetésre, először 1916 májusában. Forrásokkal igazolhatóan két ágyú, az 1. és 2. számú alkalmazása bizonyítható, az olasz, illetve a román fronton. Állítólag a 3. számú is bevetésre került, de ez hivatalos forrásokkal nem alátámasztott.¹⁴⁵ Az 1. számú ágyúval az olasz fronton 122 lövést adtak le, ezután visszakerült a Škodához. A gyárban megállapították, hogy a töltőúr sérülései ellenére a löveg még továbbra is bevethető.¹⁴⁶ A nyugati front tapasztalatai alapján 1916-ban terveket készítettek a 35 cm-es ágyú vasúti löveggé váló alkalmazására is, de ebből nem valósult meg semmi.¹⁴⁷ A lövegek háború utáni pontos sorsa nem ismert.

A 24 500 tonnás osztály törlése, azaz az építés háború utánra való halasztása után nem sokkal a haditengerészet elfordult az 1914 nyarán jóváhagyott tervtől, és újabb – a megvalósítás tekintetében minden realitást nélkülöző – csatahajó és csatacirkáló koncepciók kidolgozásába kezdett 1915 őszétől. 1917 végéig számos csatacirkáló terv (30 000 t, 35–38–42 cm), illetve két csatahajóterv (30 000 t, 38 cm és 37 000 t, 42 cm) született a műszaki bizottság rajzasztalain.¹⁴⁸ A Monarchia és haditengerészete (a flotta költségvetése a háború alatt nem nőtt, hanem csökkent) valós helyzetével a legkisebb mértékben sem számoló, egyre nagyobb szabású csatahajó- és csatacirkáló tervekkel szemben a könnyörtelen valóság állt: az új csatahajókkal leváltandó elavult és kiöregedett MONARCH-osztályt a haditengerészet kénytelen volt tovább szolgálatban tartani. A kör bezárult: másfél évvel a *Die Flagge* idézett vezércikke után világossá vált, a MONARCH-osztály pótlására nem kerül sor.

Végezetül néhány szót kell ejteni a meg nem épült csatahajóosztály egységeinek nevei körüli találgatásokról. Több helyen is megjelent olyan információ, hogy az STT-nél

¹⁴² KA MS/II GG 1914. 47C/6. A barbeta páncéllemezeinek illesztését tesztelték egy 30,5 cm-es gránát rálövésével.

¹⁴³ KA MS/PK 1914. XV-7/7 4935.

¹⁴⁴ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 35. d. „Schießerproben mit Rohr Nr. 1 im Pilsen”.

¹⁴⁵ *Sieche* 1997. 71–72. o.; *M. Christian Ortner: Die österreichisch-ungarische Artillerie 1867–1918.* Wien, 2007. (A továbbiakban: *Ortner* 2007.) 544–545. o.

¹⁴⁶ *Ortner* 2007. 544–545. o.

¹⁴⁷ MMKM Mladiáta-gyűjtemény, 35. d. „Memorandum betreffend die Vorsorgen zur Verwendung der 38 cm M. 16 Haubitzen, der 24 cm M. 16 Kanonen und der 35 cm Eisenbahngeschütze gegen See”.

¹⁴⁸ *Erwin F. Sieche: Großkampfschiffs-Projekte des MTK aus der Zeit des Ersten Weltkriegs. Marine-Gestern, Heute, 1981/4.*

építendő VIII. számú csatahajónak a LAUDON, a Danubiusnál építendő IX. számúnak pedig a HUNYADI nevet szánta a haditengerészet. Ez nem több, mint pusztán találgatás, ugyanis az osztrák–magyar haditengerészet névadási gyakorlata szerint az új egységek nevének kiválasztására nem sokkal a vízrebocsátásuk előtt került sor, s a folyamatban az utolsó szót az uralkodó mondta ki. Mindebből magától értetődően az következik, hogy a haditengerészet hivatalosan egy percig sem foglalkozott a kérdéssel. Ennek ellenére, mint említettük, a két név, mint spekuláció, nem véletlenül merült fel. A LAUDON nevet Ferenc Ferdinánd eredetileg a SZENT ISTVÁN csatahajónak szerette volna adni, míg a HUNYADI mind a RADETZKY-, mind pedig a TEGETTHOFF-osztályok esetében felbukkan a haditengerészet névjavaslatai között. A LAUDON valószínűségét csökkenti, hogy a tervek jóváhagyása idején az azt favorizáló trónörökös már halott volt, s ez a név Hausban nem éppen a legkellemeesebb emlékeket hagyta.¹⁴⁹ A HUNYADI, mint már említettük, kétszer felmerült, s mindkétszer kihullott a rostán. A felsoroltak alapján felelősséggel csak annyit lehet mondani, hogy a nevekhez vonatkozó utólagos spekulációkat jelenlegi ismereteink alapján semmilyen dokumentációval nem lehet alátámasztani.

FÜGGELÉK

A „megerősített Tegethoff-osztály” részletes műszaki adatai

Vízvonalhossz: 172 m
Teljes hossz: 173,2 m
Legnagyobb szélesség: 28,5 m
Merülés: 8,4 m

Vízkihasználás:

Lőszerrel, tüzelőanyag és készletek nélkül: 23 372 t¹⁵⁰
Konstrukciós, avagy próbajárat: 24 517 t¹⁵¹
Maximális, olaj nélkül: 25 425 t
Maximális, olajjal: 26 460 t

Tömegek:

Hajótest: 7093,8 t (28,9%)
Felszerelés és készletek: 1549,3 t (6,3%)
Fegyverzet a lövegtornyokkal együtt: 3344,1 t (13,7%)
Lőszer: 1131,1 t (4,7%)
Gépkomplexum: 1830 t (7,5%)
Elektromos berendezések: 335,5 t (1,4%)
Vertikális páncélzat: 6316,9 t (25%)
Páncélfedélzet és torpedófal: 1814,3 t (7,5%)
Tüzelőanyag: 970 t (4%)

Összesen, 132 t tartalékkal: 24 517 t

¹⁴⁹ Halpern 1998. 143. o. Haus naplójában leírja, amikor meghallotta, hogy a trónörökös a Danubiusban épülő VII. sz. csatahajónak a LAUDON nevet szánja, egész éjjel nem tudott aludni. Ferenc Ferdinánd névadási szándékai miatt került sor 1914-ben a torpedónaszádok név helyett számokkal való ellátására, ugyanis a magyar gyárban épülő 250 tonnás torpedónaszádoknak mind német nevet akart adni.

¹⁵⁰ Metrikus tonna, 1 t=1000 kg.

¹⁵¹ Gyakorló löszerek nélkül, fél készletekkel.

Gépezet:

9 db széntüzelésű, Yarrow vízcsöves kazán, 3200 m² fűtőfelülettel
 6 db olajtüzelésű Yarrow vízcsöves kazán, 2600 m² fűtőfelülettel
 (Danubius: 9+6 Babcock-Wilcox vízcsöves kazán)
 2 db Parsons (Danubius: AEG) turbina-csoport, négy tengelyen
 A négy turbinafokozat három vízmentesen elválasztott gépházban elhelyezve, a fő kondenzátorok külön helyiségben.
 Előírt teljesítmény: 31 000 Le
 Előírt sebesség: 21 csomó
 Várható teljesítmény: 32 000–33 000 Le
 Várható sebesség: 21,42–21,58 csomó
 Hatótávolság: 6000 tengeri mérföld
 Tüzelőanyag: 1425 t szén, 1035 t olaj

Áramfejlesztők:

6×250 KW egyenáramú turbódinamó
 2×150 KW egyenáramú turbódinamó
 2×150 KW egyenáramú dízel-dinamó
 2×? KW váltóáramú generátor

Páncélzat:

Öv: 310 mm KC,¹⁵² a vízvonal alatt 180 mm-ig vékonyítva
 Felső öv (citadella), kazamata: 150 mm KC
 Orr/tat: 110-130-140 mm KC/200 mm KC
 Páncélozott válaszfalak: 150 mm KC
 Parancsnoki torony alul/felül/tető: 280 mm/320 mm KC/60 mm K
 A 15 cm-es ütegek tűzvezető állása (fedélzet feletti rész): 180 mm KC
 Barbetták/lövegtorony-aknák: 320–280 mm KC/110 mm KC – 80 mm K
 Felső fedélzet, páncélfedélzet, torpedófal: 36 (18+18) mm SP
 Hármás lövegtoronyok homlok/oldal/ferde rész/tető: 340 mm/300 mm/230 mm KC/80 mm K
 Iker lövegtoronyok homlok/oldal/tető: 340mm/250 mm KC/80 mm K

Fegyverzet:

1. 10×35 cm L/45 Škoda ékzáras ágyú (furat: 349,5 mm):
 Hármás tornyok tömege elől/hátul: 849,2/843 t
 Ikertornyok tömege elől/hátul: 613/609 t
 Lövegcső tömege zárral együtt: 74 t
 Csőemelkedési szög: -4°/+16° vagy 20° (?)
 Vízszintes irányzási szög elől/hátul: 140°/135°
 Maximális vízszintes és függőleges irányzási sebesség: 3°/s
 Lövedéktömeg: 635 kg
 Lőpor tömege: 156+49 kg¹⁵³
 Hüvely üres tömege: 78+1 kg

¹⁵² KC: Krupp-cementált, világítógáz-kezeléssel keményített felületű króm-nikkel acél, ennél az osztálynál 110 mm vastagságtól felfelé alkalmazva. K: króm-nikkel acél. SP: úgynevezett „speciálacél”.

¹⁵³ A Krupp-rendszerű ékzáras osztrák–magyar nehézlövegek fémhüvelyes, osztott lőszerrel tüzeltek. A 30,5 cm-es ágyúnak a lőportöltete egyetlen, nagyméretű rézhüvelyben került elhelyezésre. Miután a 35 cm-es ágyú hüvelye túlságosan nagy lett volna, minek következtében a lőszerfelvonóban nem fért volna el, valamint kivetés után kezelhetetlen lett volna, az osztrák–magyar tervezők átvették a német nehézlövegeknél alkalmazott osztott hüvelyű megoldást. A fő töltet hagyományos, kb. 3 mm falvastagságú rézhüvelybe került, ez elé került a jóval kisebb előtöltet (50 kg), vékony, 0,5 mm-es bronz hüvelyben. A lövés folyamán az előtöltet vékony hüvelye elégett, így csak a fő töltet hüvelye került kivetésre.

Torkolati sebesség: 820 m/s¹⁵⁴
 Tűzgyorsaság: 2 lövés/min
 Lőtávolság: nem ismert
 Páncélatütő képesség: 505 mm 8000 méteren¹⁵⁵
 Csövenkénti lőszer-javadalmazás: 76 db

2. *14×15 cm L/50 Škoda (Danubius: Magyar Ágyúgyár) ékzárás ágyú:*

Löveg tömege pajzzsal együtt: 19,8 t
 Csőemelkedési szög: -6°/+15°
 Vízhintes irányzási szög: 120°
 Lőszer tömege: 80 kg
 Lövedéktömeg: 45,5 kg
 Torkolati sebesség: 880 m/s
 Tűzgyorsaság: 6 lövés/min
 Lőtávolság: 15 000 m
 Csövenkénti lőszer-javadalmazás: 225 db

3. *20×9 cm (8,8 cm) L/45 Škoda (Danubius: Magyar Ágyúgyár) ékzárás ágyú, melyek közül 12 légvédelmi feladatokra is alkalmas:*

Löveg tömege állvánnyal: 2270 kg
 Csőemelkedési szög: -6°/+20° (légvédelmi +90°)
 Lőszer tömege: 18,5 kg
 Lövedéktömeg: 9kg
 Torkolati sebesség: 800 m/s
 Tűzgyorsaság: 15 lövés/min
 Lőtávolság: 12 900 m
 Csövenkénti lőszer-javadalmazás: 400 db (légvédelmi 550 db)

4. *6×53,3 cm Whitehead víz alatti torpedóvető cső, egy az orrban, egy a tatban, kettő-kettő pedig oldalanként elhelyezve:*

Javadalmazás: elől és hátul csövenként 4–4 db, oldalt csövenként 6–6 db
 Torpedó tömege: 1500 kg

Tűzvezetés:

1×5 m távmérő a parancsnoki torony tetején
 4×5 m távmérő a lövegtornyokban
 2×? m távmérő a 15 cm-es ütegek tűzvezető állásaiban
 12 db 110 cm fényszóró a kémények oldalán lévő platformokon

Csónakok (2 db 13 tonnás elektromos csónakdaru):

1 db 13 t gőzbárka
 1 db 9 t és 1 db 5 t motorbárka
 2 db 4,7 t vitorlás bárka
 1 db mentőkutter
 2 db jolle
 2 db motoros gígg
 4 db kisebb jolle

Személyzet:

38 tiszt, 16 törzsaltiszt és 1106 légénységi állományú

¹⁵⁴ Az első próbálövés alkalmával, 1914 novemberében elért torkolati sebesség. A jelenlévő bizottság a torkolati sebesség 800 m/s-ra való csökkentését javasolta a cső élettartamának növelése érdekében.

¹⁵⁵ Hipotetikus adat, 1913 nyara. A páncél típusa ismeretlen.

MIHÁLY KRÁMLI

THE MONARCH CLASS HAS TO BE SUBSTITUTED!
THE PLAN OF THE “IMPROVED TEGETTHOFF CLASS” BATTLESHIPS*Summary*

Amidst the agitated naval competition prior to World War I, there was no doubt that the Austrian–Hungarian Empire has to build a new dreadnought battleship class after the TEGETTHOFF class. This intention was supported mainly by the pressure to preserve the Monarchy’s power status, and by Italy’s fleet developing efforts.

The VIRIBUS UNITIS, first dreadnought of the Imperial and Royal Navy, was launched on June 24, 1911. The planning of the new class had been started three weeks before that, on June 3, 1911. Only two raw designs were made at first (21 800 tons and 23 400 tons), with 30.5 cm and 34.5 cm weaponry. The Navy called upon the Marine Technology Committee and the shipbuilding companies (STT, Danubius, CNT) to make the plans with 34.5 cm and 35.5 cm weapons on March 11, 1912. Twenty-five designs (23 400–27 000 tons) arrived in May–June 1912. All of them were using 34.5 cm weaponry, for the Skoda Works made the designs of only these turrets. On June 25, 1912 a committee stated that none of the plans is adequate, and a 24 500-ton battleship with ten canons of 35 centimetres would be desirable. The navy called upon the Technology Committee and the factories to make their new designs according to this specification on July 7. The same day, Skoda was also commissioned to make new plans for the 35 cm turrets.

Up until now, two plans made upon the above call have been found in archives: that of the Technology Committee and the Danubius. On April 19, 1913 a committee lead by Vice-Admiral Anton Haus, commander of the navy, decided to exclude the shipbuilding factories from the planning, and to leave the job exclusively to chief naval architect Franz Pitzinger and the Technology Committee. Upon the order of the navy, some details of the plans finished by the Technology Committee in February 1913 had to be rewritten. Another major change was made in spring 1914, the number of the 35 cm weapons was decreased from 18 to 14. The new anti-torpedo system, a radically different one from that of the previous Austrian-Hungarian battleships, was tested on a life-size section on June 10, 1914. The test was a success, the system resisted the detonation of a 110 kg torpedo warhead.

The navy raised the demand of new battleships to politicians for the first time in spring 1912. The demand had no actuality at that time. Seeing that Hungarian politicians are reluctant to vote budget for the new class, Franz Ferdinand started to urge speculative shipbuilding in 1913, which means that formally a factory would build the ship at its own risk. Despite the crown prince’s request, Haus revealed this plan to the politicians. The Hungarian government was threatening with resignation, thus the plan failed. In return, Hungarians agreed to put the date of budget voting forward. In May 1914, both delegations voted for the extra credit of 426 million Crowns that would cover the project. In return for accepting the credit, two of the four new battleships would have been built at the Hungarian factory Danubius. The construction of the two members of the ‘Improved TEGETTHOFF Class’, as it was called in official documents, would have been started in autumn 1914. As World War I broke out, the building was not even started, and the class was officially abolished in February 1915.

MIHÁLY KRÁMLI

LA CLASSE MONARCH DOIT ÊTRE REMPLACÉE !
PLAN DES NAVIRES DE GUERRE DE LA « CLASSE TEGETTHOFF
PERFECTIONNÉE »

Resumé

Vu la course aux armements navals avant la Première Guerre mondiale, il fut évident que la Monarchie austro-hongroise devait construire une autre classe de navire de type dreadnought après la classe TEGETTHOFF avant tout pour conserver son statut de puissance et réagir au développement de la flotte italienne.

Le VIRIBUS UNITIS, premier dreadnought de la marine austro-hongroise fut lancé le 24 juin 1911. La conception de la nouvelle classe commença trois semaines plus tôt, le 3 juin 1911. Au début, seules deux esquisses furent faites (21 800 et 23 400 tonnes) avec un armement de 305 et de 345 mm. Le Comité technique maritime et les chantiers navals concernés (STT, Danubius, CNT) furent chargés par la marine le 11 mars 1912 de concevoir les plans avec un armement de 345 ou de 355 mm. Au total 25 plans furent présentés en mai et juin 1912 (23 400 à 27 000 tonnes), tous furent conçus avec un armement de 345 mm, car l'usine Skoda ne prépara que les plans de ces tourelles. Le 25 juin 1912, une commission constata qu'aucun des plans ne convenait et qu'il fallait un navire de 24 500 tonnes équipé de dix canons de 350 mm. Le 7 juillet, la marine chargea le comité technique et les chantiers de l'élaboration des nouveaux plans selon ces spécifications. Le même jour Skoda fut invité à préparer les plans des nouvelles tourelles de 350 mm.

Deux plans conçus à cet appel furent découverts jusqu'à ce jour dans les archives, celui du comité technique et du chantier Danubius. Le 19 avril 1913, une commission présidée par le vice-amiral Anton Haus décida d'écarter les chantiers de la conception et de la confier exclusivement à l'architecte naval en chef Franz Pitzinger et au comité technique. Sur l'ordre de la marine, les plans faits par le comité technique en février 1913 devaient être quelque peu modifiés. Une modification importante eut lieu au printemps 1914, lorsque le nombre de canons de 150 mm fut réduit de 18 à 14. Le système anti-torpille radicalement nouveau par rapport aux navires austro-hongrois précédents fut testé avec succès le 10 juin 1914 sur une section en grandeur nature : il résista à la détonation d'une ogive de torpille de 110 kg.

C'est au printemps 1912 que la marine évoqua pour la première fois devant les politiques la nécessité d'avoir de nouveaux navires de guerre. Il apparut vite que ces dépenses ne seraient pas alors votées par les politiciens hongrois qui s'opposèrent au projet. En 1913 François Ferdinand commença à encourager les chantiers à construire des navires à leurs propres risques. Malgré la demande de l'héritier du trône, Haus présenta ce projet aux politiques. Comme le gouvernement hongrois menaça de démissionner, le projet échoua, mais les Hongrois acceptèrent d'avancer la date du vote sur ces dépenses. En mai 1914, les deux délégations votèrent le crédit exceptionnel de 426 millions de couronnes couvrant les coûts du projet. En échange, deux des quatre nouveaux navires de guerre auraient dû être construits dans le chantier naval hongrois Danubius. La construction des deux premiers navires de la « classe TEGETTHOFF perfectionnée » (elle fut désignée ainsi dans les documents administratifs) aurait débuté en automne 1914, mais l'éclatement de la Première Guerre mondiale empêcha les travaux et la classe fut supprimée officiellement en février 1915.

MIHÁLY KRÁMLI

DIE MONARCH-KLASSE MUSS ERSETZT WERDEN! DER ENTWURF DER SCHLACHTSCHIFFE DER „VERSTÄRKTEN TEGETTHOFF-KLASSE”

Resümee

Im verstärkten Kriegsmarinewettbewerb vor dem Ersten Weltkrieg war es nie fraglich, dass die Österreichisch-Ungarische Monarchie nach der TEGETTHOFF-Klasse eine weitere Schlachtschiffklasse des Typs Dreadnought bauen lassen muss. All das war jedoch durch den Zwang der Aufrechterhaltung des Machtstatus’ sowie die italienische Flottenentwicklung begründet.

Die erste Dreadnought der kaiserlichen und königlichen Kriegsmarine, die VIRIBUS UNITIS, wurde am 24. Juni 1911 zu Wasser gelassen. Die Planung der neuen Klasse begann drei Wochen zuvor, am 03. Juni 1911. Zuerst wurden nur zwei grobe Entwürfe (21 800 Tonnen und 23 400 Tonnen) erstellt, mit 30,5 cm- bzw. 34,5 cm-Waffen. Das Marinetechnische Komitee bzw. die betroffenen Schiffsfabriken (STT, Danubius, CNT) wurden am 11. März 1912 von der Kriegsmarine ersucht, Entwürfe mit 34,5 cm- oder 35,5 cm-Waffen auszuarbeiten. Im Mai-Juni 1912 gingen insgesamt 25 Entwürfe ein (23 400–27 000 Tonnen). Sämtliche wurden mit 34,5 cm-Waffen erstellt, da von den Skoda-Werken nur die Entwürfe dieser Geschosstürme erstellt wurden. Am 25. Juni 1912 wurde von einer Kommission festgestellt, dass keiner der Entwürfe entsprechend ist, und dass ein Schlachtschiff von 24 500 Tonnen mit zehn Stück 35 cm-Geschossen notwendig wäre. Am 07. Juli wurden das Marinetechnische Komitee und die Werke bereits auf Grund dieser Spezifikation ersucht, neue Entwürfe zu erstellen. Am selben Tag wurden die Skoda-Werke ersucht, die Entwürfe für die neuen 35 cm-Geschosstürme zu erstellen.

Aus den Archiven kamen bisher zwei, auf Grund des obigen Aufrufs erstellte Entwürfe zum Vorschein, einer stammt vom Marinetechnischen Komitee und einer vom Werk Danubius. Am 19. April 1913 beschloss das vom Kommandanten der Kriegsmarine, Vizeadmiral Anton Haus geführte Komitee, die Werke aus der Planung auszuschließen und diese ausschließlich dem Obersten Schiffbauingenieur Franz Pitzinger und dem Marinetechnischen Komitee zu überlassen. Die im Februar 1913 fertig gestellten Entwürfe des Marinetechnischen Komitees mussten auf die Anweisung der Kriegsmarine hin in bestimmten Details umgearbeitet werden. Im Frühjahr 1914 erfolgte noch eine bedeutende Modifizierung: die Zahl der 15 cm-Geschosse wurde von 18 auf 14 reduziert. Das im Vergleich zu den früheren österreichisch-ungarischen Schlachtschiffen radikal neue Torpedoschutzsystem wurde am 10. Juni 1914 an einer lebensgroßen Sektion getestet. Der Test war erfolgreich, das System widerstand der Detonation des 110 kg schweren Torpedo-Sprengkopfes.

Die Kriegsmarine stellte sich zuerst im Frühjahr 1912 mit dem Bedürfnis nach neuen Schlachtschiffen vor die Politiker. Zu dieser Zeit hatte dies noch überhaupt keine Realität. Nachdem zu sehen war, dass infolge des Widerstandes der ungarischen Politiker die Kosten einer neuen Klasse nicht allzu bald gewährt werden, begann im Jahre 1913 Franz Ferdinand, für den Spekulationsbau, also die Errichtung des Werks formal auf eigenes Risiko zu werben. Haus unterbreitete auf Bitte des Thronfolgers den Politikern diesen Entwurf. Die ungarische Regierung drohte mit dem Abdanken, wodurch dieses Vorhaben vereitelt wurde. Letztendlich stimmten aber auch die Ungarn zu, dass die Entscheidung über die Kosten vorgezogen werde. Im Mai 1914 stimmten beide Delegationen für den außerordentlichen Kredit in Höhe von 426 Millionen Kronen, der die Deckung für das Programm bildete. Im Gegenzug für die Akzeptierung des Kredits wären von den vier neuen Schlachtschiffen zwei im ungarischen Werk Danubius hergestellt worden. Mit dem Bau der ersten beiden Vertreter der in den offiziellen Dokumenten unter dem Namen „verstärkte TEGETTHOFF-Klasse” erwähnten Klasse hätte man im Herbst 1914 begonnen. Infolge des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs begannen jedoch die Arbeiten nicht einmal, und die Klasse wurde im Februar 1915 auch offiziell gelöscht.

МИХАЙ КРАМЛИ

МОНАРХИЧЕСКИЙ КЛАСС НЕОБХОДИМО ВОСПОЛНИТЬ!
ПРОЕКТ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ „УСИЛЕННОГО КЛАССА ТЕГЕТТХОФФ“*Резюме*

В атмосфере повышенной конкуренции военно-морских судов, предшествовавшей первой мировой войне, ни на одно мгновение не возникало сомнение в том, что Австро-Венгерская Монархия после создания кораблей класса ТЕГЕТТХОФФ должна будет строить новый класс боевых кораблей типа дредноут. Все это было мотивировано в первую очередь необходимостью поддержания великодержавного статуса, а во вторых, мотивировалось развитием флота в Италии.

Первый дредноут императорского и королевского военного флота „ВИРИБУС УНИТИС“ был спущен на воду 24 июня 1911 года. Проектирование нового класса кораблей было начато на три недели раньше этого, а именно 3 июня 1911 года. Сначала было изготовлено только два схематических проекта (21 800 тонн и 23 400 тонн) с 30,5 см-вым и 34,5 см-вым вооружением. 11 марта 1912 года военно-морское командование запросило Морской Технический Комитет (Marinetechnische Komitee) и заинтересованные кораблестроительные заводы (STT, Danubius, CNT) разработать проекты с вооружением в 34,5 см или 35,5 см. В мае – июне 1912 года поступило всего 25 проектов (водоизмещением 23 400–27 000 тонн). Все они были изготовлены с вооружением 34,5 см, так как Комбинат Шкода составил проекты только этих стволов орудий. 25 июня 1912 года одной комиссией было установлено, что из этих проектов ни один не был удовлетворительным, необходимо было бы боевое судно водоизмещением 24 500 тонн, оснащенное десятью 35 см-выми пушками. 7 июля военно-морское командование уже на основании этой спецификации запросило Технический Комитет и заводы изготовить новые проекты. В тот же день обратились с просьбой к заводу Шкода, чтобы он изготовил проекты новых 35 см-ых стволов орудий.

В архивах до сего времени было найдено два, изготовленных по этому обращению проекта: проект Технического Комитета и проект Данубиуса. 19 апреля 1913 года комиссия, возглавляемая вице-адмиралом Антоном Хаус, приняла решение об исключении этих заводов из проектных работ и о поручении проектирования исключительно ведущему проектировщику-кораблестроителю (chief naval architect, Oberste Schiffbauingenieur) и Техническому Комитету. По приказу Военно-морского командования необходимо было переработать отдельные детали проекта Технического Комитета, составленного в феврале 1913 года. Весной 1914 года произошли значительные изменения: число 15 см-ых стволов с 18 снизили до 14. По сравнению с запланированными ранее австро-венгерскими боевыми судами 10 июня 1914 года проводили тесты радикально новой противоторпедной системы. Тесты прошли успешно, система противостояла детонации торпедной взрывной головки в 110 кг.

Военно-морской флот свой запрос на новые боевые корабли предъявил политикам впервые весной 1912 года. Тогда этот запрос не имел под собой реальной почвы. После того, как стало очевидным, что из-за сопротивления венгерских политиков расходы на новый тип кораблей не будут поддержаны голосованием, в 1913 году Франц Фердинанд выступил со своим спекулятивным планом, что означало, что завод должен был формально продвигать строительство за свой счет и риск. Хаус – вопреки просьбе королевского наследника – представил проект политикам. Венгерское правительство пригрозило подать в отставку, но это потерпело провал, однако венгры дали согласие поставить на более ранний срок голосование расходов. В мае 1914 года обе делегации проголосовали за чрезвычайный кредит в 426 миллионов крон, обеспечивающий покрытие этой программы. Взамен за принятие кредита два новых боевых корабля из четырех должны были быть построены на венгерском заводе Данубиус. Первые два члена „укрепленного дивизиона ТЕГЕТТХОФФ“ должны были начать строиться осенью 1914 года. Однако по причине начала первой мировой войны работы не были начаты, а в феврале 1915 года этот класс был официально отменен.