

Krámli Mihály:

## A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ ELSÜLLYESZTÉSE (1918. JÚNIUS 10.)

ÖSSZEFOGLALÓ: 1918. június 9-én futott ki Pólából első éles bevetésére az egyetlen magyar építésű csatahajó, a 20 000 tonnás SZENT ISTVÁN. Horthy Miklós ellentengernagy, flottaparancsnok vezetésével a Korfu hadműveletben az otrantói tengerzár szétzúzása és a Brindisiből kifutó antant haditengerészeti erők csatahajókkal való megsemmisítése volt a cél. Június 10-én hajnali 3:30-kor az olasz MAS 15 torpedóvető motorcsónak megtorpedózta a SZENT ISTVÁN-t, amely reggel 6:12-kor elsüllyedt. A Korfu hadműveletet ezután le kellett fűjni.

KULCSSZAVAK: első világháború, Osztrák–Magyar Monarchia, haditengerészet, Korfu-hadművelet, SZENT ISTVÁN csatahajó, Horthy Miklós

Már majdnem négy éve folyt az első világháború, amikor 1918. június 9-én első éles bevetésére Pólából kifutott a császári és királyi haditengerészet SZENT ISTVÁN nevű csatahajója. A SZENT ISTVÁN minden idők legnagyobb magyar építésű hajója, illetve egyetlen magyar csatahajója volt. Első bevetését végzetes balszerencse kísérte – ahogy a babonás tengerészek suttogták, talán a vízre bocsátásakor balesetben elhunyt Giuseppe Pliskovac<sup>1</sup> szellemének is köze volt hozzá – ugyanis június 10-én hajnalban egy olasz torpedóvető motorcsónak két torpedója eltalálta és végzetesen megsebezte. A sors különös iróniája, hogy a két torpedót Olaszország számára az a fiumei Whitehead torpedógyár készítette, mely a SZENT ISTVÁN-t építő Danubius hajógyár szomszédságában állt. A csatahajó két és fél órás küzdelem után felborult, majd reggel 6:12-kor elsüllyedt. Közel 1100 fős személyzetéből 89-en haltak hősi halált.

## A TEGETTHOFF-OSZTÁLYÚ CSATAHAJÓK

Az osztrák, majd az 1867-es kiegyezést követően osztrák–magyar haditengerészet legfőbb riválisa az itáliai államok, majd az egyesített Olaszország haditengerészete volt. E rivalizálás első kulminációs pontja az 1861–1866 közötti páncélosépítési verseny és az 1866-os háború volt. A Poroszországgal és Olaszországgal vívott háborúban a Wilhelm von Tegetthoff ellentengernagy vezette osztrák flotta július 20-án Lissa szigeténél megverte a közel kétszeres fölényben lévő olasz flottát.<sup>2</sup> E győzelemmel Ausztria fél évszázadra biztosította uralmát az Adria keleti partja felett.

Az 1870-es években a Monarchia haditengerészetére a stagnálás hosszú időszaka köszöntött, míg az olaszok komoly flottafejlesztésbe kezdtek. Az 1882-ben létrejött hármas

<sup>1</sup> A SZENT ISTVÁN 1914. január 17-i vízre bocsátásakor történt egy súlyos baleset. A vízre bocsátást követően a hajó két horgonyát ledobták, hogy megállítsák a hajó siklását. Az egyik horgony láncai rosszul voltak összekapcsolva, és a lefutó lánc az orrfedélzeten szabadon csapkodott, súlyosan megsebesítve két gyári alkalmazottat. Egyikük, Giuseppe Pliskovac két nap múlva behalt sérüléseibe.

<sup>2</sup> A lissai csatára lásd Krámlai Mihály: A lissai csata (1866. július 20.). Honvédségi Szemle, 2016/5. szám..

szövetség a két hatalmat, legalábbis formálisan, szövetségessé tették. Ez azonban nem képezte akadályát annak, hogy haditengerészeteik továbbra is elsősorban egymás ellen fegyverkezzenek. Az 1890-es években fontos változások indultak meg, megkezdődött a *navalizmusnak* nevezett jelenség időszaka, amikor a hadflották rendkívül felértékelődtek. Alfred von Tirpitz admirális 1900-as második flottatörvényét követően kezdetét vette a brit–német flottaverseny, melynek mintájára a világ más pontjain is hasonló, csak kisebb léptékű flottaversenyek alakultak ki.

A Monarchia haditengerészete az 1890-es évek második felében kezdte meg az előző két évtized Olaszországgal szemben felhalmozott hátrányának lassú lefaragását. 1902-ben több jele látszott, hogy Olaszország előkészíti a hármas szövetségből való esetleges kilépést, illetve az olasz haditengerészet egyértelműen az osztrák–magyar haditengerészetet nevezte meg mint legvalószínűbb jövőbeli ellenfelét. Az orosz–japán háború 1904-es kitörése tovább növelte az olaszoktól való félelmet, így ekkor elhatározták a hadsereg és a haditengerészet megerősítését. Az osztrák–magyar haditengerészet intenzív fejlesztése ekkor vette kezdetét, és az Adrián hamarosan egy olasz–osztrák–magyar flottaverseny vette kezdetét.

1904-ben a császári és királyi haditengerészet a csatahajók terén minőségi ugrásra szánta el magát: úgy döntöttek, hogy az addigi kicsi és gyenge fegyverzetű, inkább csak partvédelemre alkalmas egységek helyett valódi, a legnagyobb tengeri hatalmakéval egyenértékű csatahajókat fognak építeni. Még javában zajlott a tervezési folyamat, amikor 1905 nyarán megérkeztek az első hírek a forradalmian új brit csatahajóról, mely később a DREADNOUGHT nevet kapta.<sup>3</sup> Az új, „csupa nagy ágyús”, a korábban megszokott négy helyett tíz nehézlöveges csatahajó 1906 végén állt szolgálatba. Megjelenésével a flottaverseny új szakaszba lépett, és hamarosan minden nagyobb tengeri hatalom az új, *dreadnoughtnak* nevezett típus építésébe kezdett. 1905 őszén az új osztrák–magyar csatahajók tervezésével foglalkozó bizottságban többen is felvetették, többek közt Siegfried Popper vezető hajótervező főmérnök, hogy a Monarchiának is a fenti koncepció alapján kellene építeni az új hajókat. A haditengerészet parancsnoka, Rudolf von Montecuccoli tengernagy azonban ragaszkodott a régebbi elvekhez, és végül a 14 500 tonnás csatahajók (RADETKY-osztály) 4×30,5 cm és 8×24 cm lövegből álló fegyverzettel épültek meg 1907–1911 között.<sup>4</sup>

Bár Montecuccoli 1905 őszén még a *dreadnought* típus ellen volt, tisztában volt vele, hogy a jövőben a Monarchiának is ilyeneket kell építenie. 1906 júliusában az osztrák delegáció előtt kijelentette, hogy ha a DREADNOUGHT nem lesz egyedi hajó, a császári és királyi haditengerészetnek 20 000 tonnás csatahajókat kell beszereznie. A DREADNOUGHT pedig nem lett egyedi hajó, Nagy-Britannia mellett az Egyesült Államok és Németország, majd más hatalmak hasonló hajók építését kezdték meg.

A következő osztrák–magyar csatahajók tervezése, melyeket e folyamat során IV–VII. számokon neveztek, 1908 májusában kezdődött meg. 1908 novemberében bevonták a tervezésbe a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino (STT) hajógyárat is, mely a Monarchia csatahajóit építette. Erre azért került sor, mert Popper főmérnök 1907-ben nyugdíjba ment, és a gyárban helyezkedett el, a haditengerészet pedig nem akart lemondani szakértelméről és tapasztalatairól. Az első tervek 1909 márciusára készültek el, a különféle változatok 8–12 db 30,5 cm-es löveggel voltak ellátva.

<sup>3</sup> A németek már 1905. februárban tudták, hogy a tervezés alatt álló brit csatahajó 18 000 tonnás lesz, de ők is csak májusban értesültek róla, hogy a fegyverzete 10 db 30,5 cm-es ágyúból fog állni.

<sup>4</sup> KA (Kriegsarchiv, Wien) MS/PK (Marinesektion/Präsidiakanzlei) 1905. I-4/9 2667.

A SZENT ISTVÁN későbbi elsüllyesztése kapcsán rendkívül fontos a torpedóvédelem kérdése. Ebben a vonatkozásban egy érdekes és roppant tanulságos eseményre került sor 1909 áprilisának végén. Montecuccoli tikára, Alfred von Koudelka fregattkapitány Berlinbe utazott, ahol magától Tirpitztól megkapta a legfrissebb német kísérleti adatokat. A németek elmondták neki, hogy a hatásos torpedóvédelemhez az úgynevezett torpedófalat legalább négy méterre kell elhelyezni a hajó oldalától, emellett a vízmentes válaszfalakba egyáltalán nem szabad ajtókat vágni, mert gyöngítik azokat.<sup>5</sup> Érthetetlen módon a haditengerészet végül nem használta fel ezeket a rendkívül értékes adatokat, pedig valószínűsíthető, ha a hajók építéskor figyelembe veszik azokat, a SZENT ISTVÁN elkerülte volna az elsüllyedést.

Néhány nappal a berlini misszió után az STT megküldte Montecuccolinak a Popper által, a haditengerészet parancsnokának személyes kívánságára készített, VIII. számú tervjavaslatot. Itt jelentek meg először a hármas lövegtornyok, a fegyverzet négy ilyen toronyban lévő 12×30,5 cm ágyúból állt. E kívánság háttérében minden bizonnyal az állt, hogy értesültek róla, miszerint az olaszok első dreadnoughtjukat (DANTE ALIGHIERI)<sup>6</sup> négy darab hármas lövegtoronyral fogják építeni. Az osztrák–magyar terv toronyelrendezése eltért az olasz hajóétól, a hajó elején és végén két-két tornyot helyeztek el úgy, hogy az egyik torony ellőhetett a másik felett. Lényegében kisebb módosításokkal (övpáncél megerősítése, 15 cm-es ágyúk számának növelése) ez a VIII. számú terv valósult meg a következő évben építeni kezdett csatahajókkal.

Terjedelmi okokból a terv részleteiből most csak a SZENT ISTVÁN elsüllyedésében döntő szerepet játszó vízvonal alatti védelemmel és annak hiányosságaival foglalkozunk. Mint említettük, a német kísérletek megmutatták, hogy hatásos torpedóvédelmet csak a torpedófalnak a hajó oldalától legalább 4 méterre helyezésével lehet konstruálni. Ezek az adatok a berlini misszió után a haditengerészetnek is rendelkezésére álltak. Ennek ellenére a Popper által készített terveken a torpedófal csak 2,5 méterre volt a hajó oldalától. Pedig a csatahajók tervezésére 1909 júniusában kiadott specifikáció nyomtatékosan felhívta a figyelmet a kívánatos elrendezésre.<sup>7</sup> Ennek ellenére a végső terveken is a 2,5 méteres távolságú elrendezés szerepelt. A felelősség ezért végső soron a haditengerészet parancsnokát, Montecuccolit terheli, aki jóváhagyott egy olyan védelmi rendszert, amiről a berlini jelentésből tudta, hogy hatástalan.

A vízvonal alatti védelemnek azonban nemcsak ez az egy Achilles-sarka volt, hanem még kettő, melyek szintén jelentős szerepet játszottak a SZENT ISTVÁN végzetében. A páncélfedélzet legszélső, a hajó oldalához csatlakozó része az utolsó szakaszon mindössze 18 mm volt a 48 mm helyett. Az 1914 júniusában elvégzett osztrák–magyar szekciókísérlet

<sup>5</sup> Koudelka berlini útjára és jelentésére lásd Krámlai Mihály: A Koudelka-misszió. Alfred von Koudelka fregattkapitány látogatása a berlini Birodalmi Tengerészeti Hivatalban és ennek dokumentumai 1909. április 29–30. Hajózástörténeti Közlemények, 2010/1. [www.kriegsmarine.hu/hk/km01001k.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/km01001k.html) (Letöltés időpontja: 2018. 06. 20.)

<sup>6</sup> Olaszország 1906-ban kezdte meg a dreadnoughtok tervezését. Első ilyen hajójuk építését 1909. június 6-án kezdték meg, néhány nappal a világ első, hármas lövegtoronyral építeni kezdett csatahajói, az orosz GANGUT-osztály után. A 12×30,5 cm fegyverzetű DANTE ALIGHIERI egyedi hajó lett, a következő években az olaszok öt, növelt méretű 13×30,5 cm fegyverzetű dreadnoughtot építettek.

<sup>7</sup> KA MS/II. GG 1909. 47C/13 7.

megmutatta, hogy ez nem elegendő.<sup>8</sup> Az osztrák–magyar csatahajók esetében köztudott volt a vízmentes válaszfalak gyenge konstrukciója. Ebből a szempontból az új dreadnoughtokon a legkritikusabb a két kazánházat elválasztó válaszfal volt, mivel ennek volt a legnagyobb a felülete, és két ajtó is gyöngítette a szerkezetét. A haditengerészet 1914-ben úgynevezett keszonkísérletet végzett az e csatahajókon alkalmazott válaszfalak 1:2 arányú mintáival. A kísérletek eredményei sem voltak túl biztatóak, az adatok átszámításával arra a következtetésre jutottak, hogy 5–6 m-es vízoszlop esetén óránként 30 m<sup>3</sup> víz juthat át a válaszfalon.<sup>9</sup>

A 20 000 tonnás dreadnoughtok végleges tervei 1910 elejére készültek el. A IV. számú csatahajó gerincét 1910 júliusában, az V. számúét 1910 szeptemberében fektették le a trieszti STT-ban. A VIRIBUS UNITIS névre keresztelt első osztrák–magyar dreadnoughtot 1911 júniusában bocsátották vízre, a másodikat, a TEGETTHOFF-ot 1912 márciusában. 1912 januárjában megtörtént Triesztben a VI. (PRINZ EUGEN) számú csatahajó gerincfektetése, és ugyanebben a hónapban a magyar építésű csatahajóé (VII.) is Fiumében. A három osztrák építésű dreadnought 1912 decemberében, illetve 1913 és 1914 júliusában állt szolgálatba. Az osztályt hivatalosan a második tagja után TEGETTHOFF-osztálynak nevezték el. A TEGETTHOFF-osztály csatahajói korszerűség és harcérték tekintetében nagyjából egyenértékűek voltak a velük párhuzamosan épült francia és olasz dreadnoughtokkal, de messze elmaradtak a legnagyobb tengeri hatalmak hasonló korú csatahajóitól.

## AZ SMS SZENT ISTVÁN, A MAGYAR DREADNOUGHT

Az 1867-es kiegyezést követően Magyarország fizette a közös intézmények, így a haditengerészet költségvetésének kvóta arányú részét.<sup>10</sup> A magyar kormány és a törvényhozás az 1890-es évektől kezdte követelni, hogy a haditengerészet ipari megrendeléseiből a magyar ipar a kvóta arányában részesüljön. Ebben a kérdésben a haditengerészet 1904-ben írásban állapodott meg a magyar kormánnyal. E megállapodás eredményeként állították fel a pesti Danubius hajógyár fiúkezelését, mely 1907 és 1910 között 6 torpedórombólót és 16 torpedónaszádot épített a haditengerészet részére.

1906 novemberében Montecuccoli a titkárát, Alfred von Koudelka korvettkapitányt küldte Budapestre kipuhatolni, mit szólna a magyar kormány egy dreadnought típusú csatahajóosztály tervéhez. Wekerle Sándor miniszterelnök kijelentette, hogy a programot csak abban az esetben támogatják, ha a költségek harmadát Magyarországon költik el. Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter hozzátette, hogy az egyik csatahajónak Fiumében, a Danubiusnál kell épülnie. Hosszú szünet után 1909 nyarán a haditengerészet egyszerre tárgyalta a Danubiusszal és Sztérényi József kereskedelemügyi államtitkárral. Itt már lényegében létrejött az alku, a program fedezetét biztosító tervezett rendkívüli hitelnek ősszel kellett volna

<sup>8</sup> A Monarchia a következő, már meg nem épült, 24 500 tonnás csatahajóosztály tervezése közben hajtott végre egy 1:1 arányú szekciókísérletet annak tervezett torpedóvédelme tesztelésére. A torpedófal itt 4 méterre volt a hajó oldalától, és a páncélfedélzet is végig 18+18 mm-es volt. A kísérlet sikeres volt, a rendszer megvédte a hajót egy 110 kg-os torpedó robbanófej robbanásától. A jegyzőkönyvből tudjuk, hogy a hajóoldalnál a páncélfedélzet alsó 18 mm-es rétege leszakadt, míg a felső kitarzott. Bővebben lásd Krámlí Mihály: A „megerősített TEGETTHOFF-osztályú” csatahajók torpedóvédelmének tesztelésére végzett szekciókísérlet és jegyzőkönyve Házózástörténeti Közlemények, 2009/2. [www.kriegsmarine.hu/hk/km.00902.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/km.00902.html) (Letöltés időpontja: 2018. 06. 20.)

<sup>9</sup> MMKMA (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma) Mladiáta-gyűjtemény 27. d. „Caisson Versuche.”

<sup>10</sup> 1867-ben a magyar kvóta 30% volt, ez a dreadnoughtok építésének idejére 36,4%-ra növekedett.

a delegációk elé kerülnie. A magyar kormányválság miatt azonban a delegációk egészen a következő év őszeig nem tudtak összeülni. A haditengerészet, Ferenc Ferdinánd trónörökös támogatásával úgy döntött, hogy még a költségek megszavazása előtt megkezdi az első két csatahajó építését, formálisan az építő cégek saját kockázatára. Így fektették le a IV. és az V. számú hajó gerincét Triesztben.

A haditengerészet az új magyar kormánnyal 1911. január 31-én írásban állapodott meg a 312 millió koronás rendkívüli hitel elosztásáról, aminek alapján a magyar iparra 113 millió korona jutott. E program alapján a Danubius végül a csatahajó mellett 2 cirkálót, 6 rombolót és 16 torpedónaszádot épített. Februárban a magyar delegáció megszavazta a rendkívüli hitelt, és 1911 áprilisában a haditengerészet megkötötte a szerződést a VII. számú csatahajóra az immár a Ganzzal fuzionált Ganz-Danubius hajógyárral.

A Danubius gyár 1910-ben még nem volt alkalmas egy csatahajó építésére, ezért a magyar állam új telkeket bocsátott a rendelkezésére. A bővítési munkák, a csatahajósólyák építése 1911-ben kezdődtek. A küszöbönálló program megrendelése miatt 1911-ben a Danubius fuzionált a Ganz Gépgyárral, és a hajógépek már az utóbbi budapesti telepén készültek. A fiumei gyár nem rendelkezett nagy hajók építésében jártas szakembergárdával, és a későbbiekben ez még több problémát okozott. Miután Magyarországon nem volt sem löveggyár, sem páncélgyár, a VII. számú csatahajónak csak a teste, a gépei, az elektromos berendezései és a lőszer-javadalmazása készült magyar gyárakban. A komplett tüzérseget, akárcsak az osztály többi tagja számára a pilseni Škoda Művek, míg a páncélzatot a Witkowitzi Acélmű szállította.

A VII. számú csatahajó alapvetően Popper és az STT tervei alapján készült,<sup>11</sup> eredetileg csak gépberendezésében tért el azoktól, mivel a magyar gyár más szabadalmakat birtokolt. Így a hajó 12 db Babcock–Wilcox kazánnal és AEG–Curtiss turbinákkal készült. A magyar gyártású hajónak két hajócsavarja volt, míg trieszti testvéreinek négy. Mint később kiderült, a Ganz-Danubius gépeinek jobb volt a hatásfoka. A leglátványosabb külső eltérés, a parancsnoki hid tetejénél húzódó fényszóróplatform létesítését már a vízre bocsátás után, 1914 februárjában rendelte el a haditengerészet.

A VII. számú csatahajó gerincét 1912. január 29-én fektették le. A munkások gyakorlatlansága és egyes szállítók késedelmes szállításai miatt a munka jóval lassabban haladt, mint Triesztben a VI. számú hajón. 1913 végére világossá vált, hogy az eredeti, 1914. júliusi határidőt lehetetlen lesz betartani. A vízre bocsátás időpontjául 1914. január 17-ét tűzték ki. 1913 tavaszán került napirendre a hajó névadásának az ügye. A haditengerészet tudta, hogy a magyar építésű hajónak magyar nevet kell adni. 1913 áprilisában az alábbi névjavaslatokat terjesztették fel a trónörökösnek: CORVIN MÁTYÁS, SZENT ISTVÁN, HUNYADI és ERZSÉBET KIRÁLYNŐ. Ferenc Ferdinándnak egyik sem tetszett, ő a LAUDON nevet akarta adni a csatahajónak. Végül az uralkodó mentette meg a helyzetet, és magához vonva a döntést júniusban a SZENT ISTVÁN nevet választotta ki.

Az 1914. január 17-i vízre bocsátáson a haditengerészet iránt rajongó Ferenc Ferdinánd nem vett részt. A hajó keresztanyja a trónörökös mostohaanyja, Mária Terézia főhercegnő volt. Mint már említettük, a vízre bocsátás során történt egy súlyos, halálos baleset. A hajó továbbépítése még lassabban haladt, mint a vízre bocsátás előtt. A háború kitörésekor a SZENT ISTVÁN-t a pólai Arzenálba vontatták, és ott fejezték be a Ganz-Danubius munkásaival.

<sup>11</sup> Az eredeti Danubius-rajzokon voltak egyéb eltérések is, például a lövegtoronyok lőszerraktárai között nem volt válaszfal, ami nem volt a legszerencsésebb megoldás. Valószínűleg a haditengerészet utasítására ezt módosították, és beépítették a válaszfalat.

A csatahajó próbái 1915. augusztustól egészen 1916. januárig tartottak, közben november 17-én hivatalosan szolgálatba állították. A próbák során kiderült, hogy a csatahajó még testvéreinél is instabilabb, maximális sebességnél kanyarodáskor 20°-ra megdőlt.



A SZENT ISTVÁN vízre bocsátása (A fotó Kiss László gyűjteményéből való)

Miután a SZENT ISTVÁN csak 1915 végén állt szolgálatba, lemaradt az 1914. augusztus 7-i kifutásáról, amikor a német GOEBEN csatacirkálót kísérték volna Pólába,<sup>12</sup> illetve a legnagyobb osztrák–magyar flottaakcióról, az olasz partok elleni 1915. május 24-i támadásról.<sup>13</sup> E két akció volt az, melyekben Triesztben épült testvérei részt vettek. 1915 májusa után a három, majd négy osztrák–magyar dreadnought egészen 1918 júniusáig nem futott ki többet éles bevetésre. A SZENT ISTVÁN és testvérhajói idejük java részét a pólai flottabázison töltötték, csak a közelben vettek részt egy-egy rövid gyakorlaton. A SZENT ISTVÁN fennmaradt hajónaplóiban szinte kizárólag csak a Póla ellen intézett olasz légitámadásokról szóló bejegyzések sorakoznak.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Németország 1912 óta állomásoztatott egy csatacirkálót a Földközi-tengeren, 1914 nyarán ez a GOEBEN volt. A brit hadba lépést követően a GOEBEN augusztus 5-én kért segítséget Pólából. Augusztus 6-án a csatacirkálónak sikerült átcúsúznia a brit blokádon. Berlinből ekkor azt kérték, hogy az osztrák–magyar flotta fusson ki és Brindisi magasságában egyesüljön a németekkel. Augusztus 7-én a hat legkorszerűbb osztrák–magyar csatahajó kifutott. Még félúton jártak, amikor értesültek, hogy a GOEBEN valójában a Dardanellák felé tart. A haditengerészet parancsnoka ekkor hazarendelte a csatahajókat.

<sup>13</sup> Olaszország 1915. május 23-án délután üzent hadat a Monarchiának. Aznap este Anton Haus tengernagy 12 csatahajóval, szinte a teljes flottával kifutott az olasz keleti part lövésére. A flotta zöme, köztük a három dreadnought másnap reggel Anconát lőtte. Az akcióval sikerült lelassítani az olasz hadsereg felvonulását.

<sup>14</sup> KA Schiffstagebücher Karton 1450. A SZENT ISTVÁN-nak csak az 1915–1917 közötti időszakban vezetett naplói maradtak fenn.

## A KORFU HADMŰVELET

1918. február 1-jén a cattarói flottabázison kitört a haditengerészet 1867 utáni történetének legnagyobb lázadása, melynek leverését követően az uralkodó, I. (IV.) Károly teljesen átala-  
kította a haditengerészet vezetését. Február végén bizalmasan közölték Maximilian Njegovan  
tengernaggyal, a haditengerészet parancsnokával, hogy az uralkodó egy fiatal tengernagyt  
szeretne a flotta élére. Njegovan megkapta a lehetőséget, hogy maga kérje a nyugdíjazását.  
Február 27-én az uralkodó formailag maga vette át a haditengerészet fővezérletét, a háború  
elején létrehozott flottaparancsnoki tisztre pedig az ellentengernaggyá előléptetett Horthy  
Miklóst nevezte ki. Ezzel egy időben a haditengerészet adminisztrációját teljesen elválasztot-  
ták a flottaparancsnokságtól. Az átszervezésre csupán azért volt szükség, hogy valamelyest  
csillapítsák a tengernagyi kar Horthy kinevezése miatti felháborodását.

Horthy egy 1915 májusa óta nem látott méretű, nagyszabású flottaakciót tervezett 1918.  
június 8–11. újholdas időszakára az otrantói tengerzár ellen, ez volt a Korfu hadművelet.  
Magáról az akció tervezéséről, annak pontos motívumairól és indoklásáról jelenleg nem  
tudunk semmi biztosat. Ha ennek fenn is maradtak dokumentumai, azokat a mai napig még  
nem tárta fel senki. Nem ismerjük a pontos összefüggéseit az 1918. június 15-én indított  
piavei osztrák–magyar offenzívával sem.<sup>15</sup> A Korfu hadművelet geneziséről, illetve a cél,  
az otrantói zár kiválasztásáról csak visszaemlékezésekből, illetve utólagos spekulációkból  
állnak rendelkezésünkre nem feltétlenül megbízható információk.

A központi hatalmak tengeralattjárói elől az Adriáról való kijutást lezárni hivatott  
otrantói tengerzárát a Horthy Miklós vezette cirkálókötélék 1917. május 15-i eredményes  
támadása<sup>16</sup> óta jelentősen megerősítették. 1918 elejére a zárát északi és déli irányban is  
80 tengeri mérfölddel kibővítették. A zárát védő antant hadihajó-állomány is megnőtt az  
1917. tavaszi állapothoz képest. Ekkor már összesen 40 brit romboló, 36 brit tengeralattjáró-  
vadász, valamint egy amerikai tengeralattjáró-vadász flottilla őrizte a zárát a 48 hálóvontató  
és 76 felfegyverzett halászgőzös mellett.

A Korfu hadművelet terve legfőképpen abban tért el az 1917. májusi akcióétól, hogy a  
cirkálókat fedező nehéz erők a tengeren, nem pedig a cattarói bázison tartózkodtak, valamint  
jóval nagyobb erőt képviseltek, egy páncélos cirkáló és egy partvédő páncélos helyett négy  
dreadnoughtból és három régebbi, standard csatahajóból (ERZHERZOG-osztály) álltak.  
A terv szerint a NOVARA és HELGOLAND cirkálóknak négy TÁTRA-osztályú romboló-  
val meg kellett támadnia a zárban járőröző antantegységeket, míg az ADMIRAL SPAUN  
és a SAIDA cirkálóknak négy torpedónaszáddal és repülőgépekkel az otrantói légibázist.  
A rombolók és torpedónaszádok kísérte hét csatahajónak, hét csoportban elhelyezkedve az  
volt a feladata, hogy fedezze a cirkálók visszavonulását és semmisítse meg az üldözésükre  
Brindisiből kifutó antantegységeket. Miután az olasz dreadnoughtok a távoli Tarantoban  
állomásoztak, a Brindisiben álló hadihajók között a ROMA standard csatahajó képviselte  
a legnagyobb erőt. Vele, illetve a többi antanthajóval szemben a felvonultatandó osztrák-  
magyar csatahajók elsőprő főlényben voltak. A támadás napjaul június 11-ét jelölték ki.

<sup>15</sup> Alfred von Koudelka: *Denn Österreich lag einst am Meer*. Weishaupt, Graz, 1987, 282. Annyi bizonyos, hogy a piavei offenzíva tenger felől való támogatása külön ügy volt. Ennek megtárgyalására június 10-ére hívtak össze egy értekezletet Triestbe, Alfred von Koudelka altengernagy, triestzi körzetparancsnok irodájába. Pólából végül csak egy sorhajókapitány érkezett, aki beszámolt a SZENT ISTVÁN elsüllyesztéséről, és kifejtette, hogy az adott körülmények között a haditengerészet nem tud részt venni az offenzíva támogatásában.

<sup>16</sup> Bővebben lásd Krámlí Mihály: *Az otrantói ütközet*. Honvédségi Szemle, 2017/6.

A siker elsősorban azon múltott, hogy sikerül-e az előző napokban titokban tartani az ellenség elől az erők felvonulását.

A három ERZHERZOG-osztályú csatahajó Cattaróban várta, hogy kifusson a hadműveleti területre. A VIRIBUS UNITIS, fedélzetén Horthyval, illetve a PRINZ EUGEN dreadnoughtok június 8-án este hagyták el Pólát négy romboló és nyolc torpedónaszád kíséretében. Utolsóként a SZENT ISTVÁN és a TEGETHOFF csatahajók futottak ki június 9-én este 10 óra után, egy romboló és hat torpedónaszád kíséretében. A kötelék parancsnoka a SZENT ISTVÁN parancsnoka, Heinrich Seitz von Treffen sorhajókapitány volt. A tervek szerint hajnali 4:30-ra Porto Tajerbe (Telascica) kellett volna érni a köteléknek. A két csatahajó és kísérei azonban csak Premuda szigetéig jutottak el, ahol összetalálkoztak a Luigi Rizzo korvettkapitány által vezetett két olasz torpedóvető motorcsónakkal, a MAS 15-tel és 21-gyel.<sup>17</sup>

## A SZENT ISTVÁN ELSÜLLYESZTÉSE

A SZENT ISTVÁN vezette hajóraj az előzetes tervekhez képest egyórás késedelemmel indult. Ezért a felelősség elsősorban Seitz törzsfőnökét, Charles Masjon sorhajókapitányt terhelte, aki elmulasztott intézkedni a kikötőt védő zár kinyitásáról. Ekkor még úgy vélték, hogy a késedelem növelt sebességgel behozható.<sup>18</sup> Már a kifutás időpontja sem egyértelmű, mivel Seitz jelentése szerint 22:25-kor, a vizsgálóbizottság jegyzőkönyve szerint 23:00 órakor hagyta el a központi kikötőt.<sup>19</sup> A köteléket elől a biztosító romboló, a VELEBIT vezette, mögötte egy kilométerre a SZENT ISTVÁN, majd további 800 méterre a TEGETHOFF hajózott. A hat torpedónaszád két oldalról, mintegy 800 méteres oldaltávolságból biztosította a csatahajókat. A kötelék a Promontore-templomnál lévő fordulópontig 15 csomós sebességgel haladt, majd 16 csomóra gyorsított. Ekkor a sebesség további, 17,5 csomóra való növelését tervezték, hogy behozzák a késedelmet. A SZENT ISTVÁN bal oldali turbináinak egyik csapágya azonban túlmelegedett, és a gépüzemvezető 00:20-kor a sebesség 12 csomóra való csökkentését kérte, amit megtettek. A fűtők gyakorlatlansága miatt jelentős volt a füstképződés. A csapágy hűlése után 1:30 táján lassan ismét fokozni lehetett a sebességet. 3:30 környékén Premuda szigetének közelében érték el a 14 csomót.

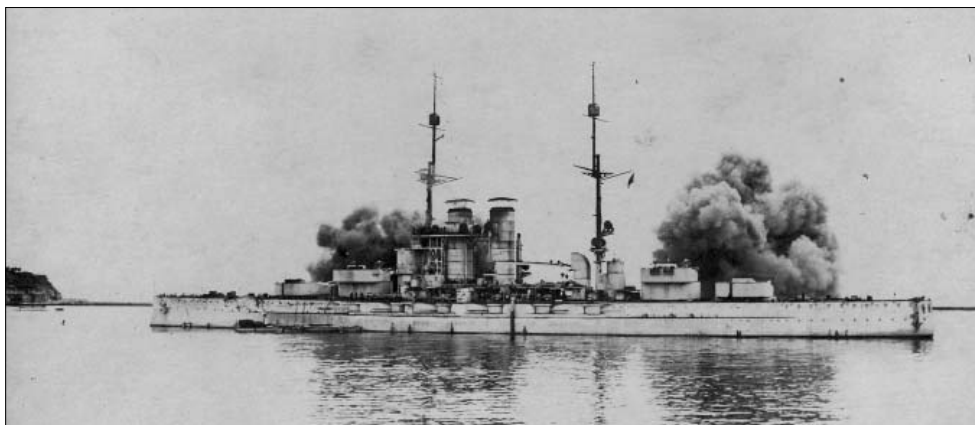
Június 9-én 17 órakor két torpedónaszád vontatásában elhagyta Ancona kikötőjét a MAS 15, az ekkor már legendás hírű Luigi Rizzo korvettkapitány és a MAS 21, Giuseppe Aonzo tartalékos zászlós parancsnoksága alatt. A feladatuk az éjszaka folyamán a Monarchia partjainál Gruiza és Selve közötti terület átkutatása volt. Már az eredménytelen aknavadásból visszafelé, a torpedónaszádokkal megbeszélte találkozási pont irányában haladtak, amikor 3:15-kor a hátuk mögött északi irányban erős füstöt vettek észre. Rizzo tudta, csak osztrák–magyar hajókról lehet szó, és úgy döntött, visszafordul és támad. Rizzo jelentésében a következőket írta: „Elhatároztam, hogy a lehető legközelebről támadok, azért az első csatahajó jobb oldalán haladó két romboló [valójában torpedónaszád – K. M.] között hajóztam

<sup>17</sup> MAS (Motoscafo Armato Silurante) felfegyverzett torpedóvető motorcsónak. Kicsiny, 20-30 tonnás, erős benzinmotorok által hajtott, két torpedóval és néhány géppuskával felfegyverzett gyors motorcsónak, melyet az olaszok a háború alatt fejlesztettek ki.

<sup>18</sup> A SZENT ISTVÁN elsüllyesztését vizsgáló bizottság jegyzőkönyve, 1918. augusztus 1. Közli: Bánsági Andor: A SZENT ISTVÁN csatahajó elsüllyedése dokumentumok tükrében. Hajózástörténeti Közlemények, 2008/2. [www.kriegsmarine.hu/hk/ba00802f.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/ba00802f.html) (Letöltés időpontja: 2018. 06. 20.)

<sup>19</sup> Heinrich Seitz jelentése, 1918. június 13., A SZENT ISTVÁN elsüllyesztését vizsgáló bizottság jegyzőkönyve, 1918. augusztus 1. Közli: Bánsági: i. m.





1918. június 9-én futott ki Pólából első éles bevetésére az egyetlen magyar építésű csatahajó, a SZENT ISTVÁN (A fotó Kiss László gyűjteményéből való)

át. A tőlem balra eső romboló kikerülése érdekében a sebességemet 9 csomóról 12 csomóra növeltem. Sikerült 100 méterrel a két romboló alkotta biztosítási vonalon belülré kerülnöm úgy, hogy nem fedeztek fel. Innen, 300 méteres távolságból kilőttem mindkét torpedómat az első nagy hajóra. A jobb oldali torpedómat az 1. és a 2. kémény közé, a bal oldalit pedig balra a tat felé, a második kémény mögé. Két fekete vízoszlop tört a magasba.”<sup>20</sup> Az Anzo vezette MAS 21 a vetőkészülék hibája miatt a TEGETTHOFF-ra csak az egyik torpedóját tudta kilőni, mely célt tévesztett. A két MAS-nak sikerült sértetlenül elmenekülnie, és reggel 7 órára visszaértek Anconába.

Az események után hamar lábra kaptak különféle áruhálméletek. Az olasz dokumentumból azonban egyértelműen tudható, hogy az olaszoknak nem volt információjuk a tervezett hadműveletről. Az olasz haditengerészet csak június 10-én reggel tudta meg légi felderítési adatokból, hogy a négy csatahajó elhagyta Pólát, de akkorra a SZENT ISTVÁN már elsüllyedt. A két olasz torpedóvető motorcsónak egy rutinfeladatról volt visszatérőben, és úgy találkozott össze a jelentős késében lévő osztrák–magyar kötelékkel. Ráadásul a találkozás időpontjában a Velebit-hegység feletti derengés jó körülményeket teremtett egy torpedótámadás végrehajtásához.

Nem sokkal 3:30 előtt Szentgyörgyi Szegner Jenő sorhajóhadnagy távcsővel ellenőrizte a biztosítóegységek pozícióját. A 76. számú torpedónaszád ekkor két motorcsónakot észlelt, melyek közül az egyik abban a pillanatban két torpedót lőtt ki. A torpedónaszád rátámadt a két motorcsónakra, de azoknak nagy sebességgel sikerült elmenekülniük. A két közelítő torpedót a SZENT ISTVÁN-ról már csak akkor vették észre, amikor 100-200 méterre voltak. A becsapódásokból a parancsnoki hídon tompa robbanást észleltek. A két vízoszlop 70-80 méterre csapott fel, szemtanúk elbeszélése szerint a második magasabb és világosabb színű volt.<sup>21</sup>

A MAS 15 két 45 cm-es, 150 kg robbanófejű Whitehead torpedóval találta el a SZENT ISTVÁN-t. Mint már említettük, a sors különös fintora, hogy a két torpedó 1906-ban Fiumében a Danubius melletti telken működő torpedógyárban készült, olasz megrendelésre.

<sup>20</sup> Rizzo jelentése. Közli: Bácsági: i. m.

<sup>21</sup> A SZENT ISTVÁN elsüllyesztését vizsgáló bizottság jegyzőkönyve, 1918. augusztus 1. Közli: Bácsági: i. m.

A vizsgálóbizottság jelentése szerint az egyik torpedó az első, a másik a hátsó kazánház környékén csapódott be, de a roncs vizsgálata alapján ma már tudjuk, hogy másként volt. Az egyik torpedó a hátsó kazánház első részénél, azt az elsőtől elválasztó vízmentes válaszfal közelében, de nem pontosan annak a vonalában robbant fel. A másik torpedó a két részre osztott jobb oldali gépház első részénél, az azt a hátsó kazánháztól elválasztó vízmentes válaszfal közelében csapódott be. A robbanások első áldozatai a torpedófal és a kazánház között lévő lőszerraktárak személyzetének tagjai voltak. Bár, mint látni fogjuk, a hibásan tervezett torpedóvédelmi rendszer nem védte meg a hajót, két pozitívumot a konstrukció javára írhatunk. Az egyik, hogy a raktárakban tárolt 15 cm-es löszerek nem robbantak fel a találat hatására, különben ennek azonnali és katasztrofális következményei lettek volna. A másik, hogy a két torpedótalálat és a védelmi rendszer csődje ellenére a hajó két és fél órán keresztül viszonylag stabilan fennmaradt a vízen, aminek köszönhetően az áldozatok száma viszonylag csekély volt.

A torpedók robbanása átszakította a hajó kettős oldalának külső és belső lemezeit, majd a 2,5 méterre lévő (elégtelen távolság!), 50 mm vastag torpedófalat, és ennek repeszei, valamint a továbbterjedő lökéshullám roncsolta az ettől kb. 1 méterre lévő vékony válaszfalat, mely mögött a széntárolók és a 15 cm-es löszerek kamrái voltak. A lökéshullámnak elég energiája maradt, hogy a kazánház, illetve a gépház és a széntárolók közti hosszanti válaszfalat megrongálja, melyen keresztül befolyt a víz. A hátsó kazánházban ki kellett oltani a kazánok tüzet, majd az emelkedő víz miatt 20 percen belül el kellett hagyni azt. A turbinateremről kevesebb szó esik a jelentésekben, de valószínűleg azt is hamar elöntötte a víz a megsérült lőszerraktáron keresztül. Az első kazánházzal kapcsolatban a vizsgálóbizottság jegyzőkönyvében némi ellentmondás található. Először leírták, hogy a hamukiöntő akna a robbanáskor felszakadt, és azon keresztül egy vízszögár ömlött be, majd azt írják, hogy a kazánházban csak később észleltek vizet.<sup>22</sup>

A víz nem csak az áttört torpedófalon keresztül áramlott a hajóba. A roncsoshoz lemerült búvárok megállapították, hogy páncélfedélzet szélső, lefelé ereszkedő ferde szakaszának alsó része leszakadt és lefelé hajlott. Mint említettük, az utolsó egy méteren ez csak egy 18 mm-es lemez volt a 18+30 mm helyett. Mint azt már az 1914-es szekciókísérlet megmutatta, ez nem nyújtott elégséges védelmet. Ennek következtében a páncélfedélzet felett lévő fő szénbunkerek 6,5 mm-es hosszanti válaszfala, mely a torpedófallal egy vonalban volt, vagy átszakadt, vagy elvált a deformált páncélfedélzettől. Az elárasztott szénbunkerek tovább fokozták a hajó dőlését.

A találatok után a gépeket leállították, később lassú menetben újraindították, de ahogy az első kazánházban is a dőlés és az emelkedő víz miatt a hatból négy kazánban a tüzet ki kellett oltani, a gépeket ismét leállították. A torpedótalálatok után néhányan a vízbe ugrottak, őket a 78. számú torpedónaszád halászta ki, és ellenük hadbíróági eljárás indult. A hajó dőlése hamarosan elérte a 10°-ot, ezt a bal oldali rekeszek, majd a 15 cm-es löszerek raktárainak elárasztásával sikerült 7°-ra mérsékelni. A lövegtornyokat balra forgatták, és kidobálták belőlük a készenléti gránátokat, hogy az így kissé orrnehézé váló tornyok is csökkentsék a dőlést.<sup>23</sup> Próbálkoztak lékponyvával lezárni a lékeket, de az ebbéli ügyeket

<sup>22</sup> A SZENT ISTVÁN elsüllyesztését vizsgáló bizottság jegyzőkönyve, 1918. augusztus 1. Közli: Bánsági: i. m.

<sup>23</sup> A lövegtornyok hátsó részében 18 db készenléti gránát volt, tömegük kellett a torony pontos kiegyensúlyozásához. A régebbi irodalomban mindenütt azt emlegetik, hogy kézi erővel forgatták ki a lövegtornyokat. Ez ekkora dőlésnél fizikai képtelenség volt, viszont a hajók lövegtornyait 1917-ben segédüzelmotorokkal látták el arra az esetre, ha megszűnne az áramellátás. Kézi erő helyett ezeket a motorokat használták.



*A SZENT ISTVÁN tragédiájában a csatahajó 1087 fős személyzetéből 4 tisztt és 85 altiszt, valamint tengerész vesztette életét (A fotó Kiss László gyűjteményéből való)*

kudarcot vallott. Ma már tudjuk, hogy ez eleve reménytelen vállalkozás volt, mivel a 4×4 méteres lékponyvák túl kicsik voltak a torpedó ütötte lékekhez. Seitz jelentésében említést tesz arról, hogy a torpedóalálatok után kezdtek el lezárni a vízmentes ajtókat.<sup>24</sup> Ez azért érdekes, mert a háború kezdetén a haditengerészet utasítást adott, hogy valamennyi vízmentes ajtót folyamatosan zárva kell tartani, és azokat lepecsételni.<sup>25</sup>

Seitz 10 perccel a torpedóalálatok után parancsot adott a TEGETHHOFF-nak, hogy készüljön fel a vontatásra. Erre azonban csak jóval később került sor a folyamatos, hamis tengeralattjáró-riadóknak köszönhetően. 4:20 után sikerült a TEGETHHOFF-ra átvinni a kötelet, de felcsörlözése közben el is kellett vágni, annyira megdőlt már a hajó. Így szertefoszlott a reménye annak, hogy a sérült csatahajót a part közeli sekély vízben fenékre ültetik. Időközben az első kazánházba is egyre több víz jutott be a válaszfalon keresztül. Ez a válaszfal volt egyébként a hajó legnagyobb felületű, legkritikusabb válaszfala, melyet ráadásul még két ajtó is gyengített. A fal gerendákkal való kitémasztása sem segített. Végül a két utolsó kazánt is le kellett állítani. Seitz említést tesz egy tompa puffanásról és rázkódásról, nagy valószínűség szerint ekkor ez a válaszfal szakadt át.<sup>26</sup> Ezt követően a SZENT ISTVÁN 6:05-kor felborult, majd 6:12-kor elsüllyedt. A hajó elsüllyedését a TEGETHHOFF-ról Mensburger sorhajóhadnagy filmre vette.

A SZENT ISTVÁN tragédiájában a csatahajó 1087 fős személyzetéből 4 tisztt és 85 altiszt, valamint tengerész vesztette életét, közülük 38-an voltak magyar honosságúak. Az áldozatok közül meg kell emlékeznünk rövidi Maxon Róbert sorhajóhadnagyról, aki zömében magyar tengerészekből álló csoporttal visszatért a hajó belsejébe menteni az esetleg még lenn tartózkodó embereket, s végül életét vesztette. A tiszteket, illetve a 29 sebesültet a TEGETHHOFF vitte vissza Pólába. Horthy flottaparancsnok, amikor értesült a SZENT

<sup>24</sup> Heinrich Seitz jelentése, 1918. június 13. Közli: Bánsági: i. m.

<sup>25</sup> KA MS/II. GG (Marinesektion/II. Geschäftsgruppe) 1916. 47D/2 81. Természetesen sokkal kényelmesebb volt az egymás mellett lévő helyiségek között az ajtón át közlekedni, mint a létrán felmászni, majd lemászni. Ez magyarázhatja, hogy nyitva voltak az ajtók.

<sup>26</sup> Heinrich Seitz jelentése, 1918. június 13. Közli: Bánsági: i. m.

ISTVÁN elsüllyesztéséről, lefújta a Korfu-hadműveletet. A kimentett, nem sebesült legénységet Seitz parancsára két turnusban torpedónaszádok Sebenicóba vitték. A TEGETHOFF és kísérei először Porto Tajerbe futottak be, majd a flottaparancsnokság parancsára 21 órakor onnan visszaindultak Pólába. A legénység kálváriája Sebenicóban nem ért véget: az üresen álló POLA szénszállító hajón helyezték el őket, amely erre teljesen alkalmatlan volt. Élelmet először csak június 12-én kaptak. Végül a HELGOLAND cirkáló szállította vissza a túlélőket Pólába június 17-én. Itt végül 3 napi élelemmel, 30 nap szabadsággal és 300 korona segéllyel kárpóolták őket.

A haditengerészet vizsgálatot rendelt el a SZENT ISTVÁN elsüllyesztése miatt, melyet az Alfred Cicoli vezette bizottság folytatott le. A jelentésük augusztus 1-jei keletkezéssel készült el. Végül Heinrich Seitz sorhajókapitányt hajórajparancsnoki minőségében, valamint Charles Masjon sorhajókapitányt dorgálásban részesítették. A TEGETHOFF parancsnokát Heinrich Pergler von Perglas sorhajókapitányt leváltották. A Seitzet ért büntetés nem számított súlyosnak, ami abból is látható, hogy kinevezték a cirkálóflottilla parancsnokának, majd az uralkodó november 1-jén ellentengernaggyá léptette elő. Végezetül felelőssé tették Siegfried Popper nyugalmazott hajótervezőt is, mondván, hogy nem megfelelően tervezte meg az osztály torpedóvédelmét.<sup>27</sup>

A SZENT ISTVÁN csatahajó roncsa immár száz esztendeje fekszik az Adria mélyén. Az utóbbi évtizedekben számos, különböző nemzetiségű – köztük magyar – búvárexpedíció látogatta meg, s eredményeknek köszönhetően gyarapszik tudásunk az 1918. június 10-i tragédiáról. A csatahajó roncsát, melyben 69 tengerész alussza örök álmát, a horvát kormány hadisírrá minősítette.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bánsági Andor: *A SZENT ISTVÁN csatahajó elsüllyedése dokumentumok tükrében*. Hajózástörténeti Közlemények, 2008/2. [www.kriegsmarine.hu/hk/ba00802f.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/ba00802f.html)
- Koudelka, Alfred von: *Denn Österreich lag einst am Meer*. Weishaupt, Graz, 1987.
- Krámlí Mihály: *A Koudelka-misszió. Alfred von Koudelka fregattkapitány látogatása a berlini Birodalmi Tengerészeti Hivatalban és ennek dokumentumai 1909. április 29–30*. Hajózástörténeti Közlemények, 2010/1. [www.kriegsmarine.hu/hk/km01001k.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/km01001k.html)
- Krámlí Mihály: *A lissai csata (1866. július 20.)*. Honvédségi Szemle, 2016/5.
- Krámlí Mihály: *A „megerősített TEGETHOFF-osztályú” csatahajók torpedóvédelmének tesztelésére végzett szekciókísérlet és jegyzőkönyve*. Hajózástörténeti Közlemények, 2009/2. [www.kriegsmarine.hu/hk/km.00902.html](http://www.kriegsmarine.hu/hk/km.00902.html)
- Krámlí Mihály: *Az otrantói ütközet*. Honvédségi Szemle, 2017/6.
- Kriegsarchiv, Wien. <http://www.oesta.gv.at/site/5001/default.aspx>

<sup>27</sup> A SZENT ISTVÁN elsüllyesztését vizsgáló bizottság jegyzőkönyve, 1918. augusztus 1. Közli: Bánsági: i. m.