

KRÁMLI MIHÁLY

AZ OSZTRÁK–MAGYAR HADITENGERÉSZET FELKÉSZÜLÉSE A NAGY HÁBORÚRA

The Preparation of the Austro–Hungarian Navy for the Great War

World War I was preceded by a naval rivalry, the most virulent period of navalism: neither before nor after this epoch were citizens of the great powers so much interested in naval issues. The most important theatre of naval rivalry prior to World War I was the North Sea. Germany, the greatest power of the continent in terms of economy and military, decided in the late 1890s to attempt to break Great Britain's naval hegemony. The naval rivalry was the most distinct in the North Sea, but it was not limited to this region. It was perceptible almost everywhere from the endless regions of the Pacific to the blue seas of the Mediterranean.

The Imperial and Royal Navy had gone through a major development and modernization in the decade preceding the war, and not only as compared to itself. With its dreadnoughts the Monarchy could take a place in the club of naval powers. These dreadnoughts were admittedly inferior to the British and German battleships of the time, but they were equivalent with those of Italy and France. Moreover, the first dreadnought of the Mediterranean Sea was set into service by the Monarchy, ahead of the Italians and the French. As a result of the program in 1911, significant modernization took place with the smaller ships; and the turbine cruisers, destroyers and torpedo boats which were built in the program met the standard of the time.

Despite the unprecedented scale of development, the limited available resources caused a certain degree of asymmetry in the navy, a phenomenon which did not happen for the first time in the history of the fleet. Besides the construction of battleships the money spent on the swift and light units was less than necessary, and not all of the ships of the 1911 program were ready by the beginning of the war.

War experiences soon proved that the light and swift escorting units were indispensable, and much more of these ships were necessary than it was estimated before the war. In August 1914 it turned out very quickly that the doubts about Italy were true, and the Monarchy had to face the French fleet, which was supported by British units, alone after 12th August. The worst thing, Italy's entering in war on the Entente's side came only in May 1915. Despite this, the overwhelming French numerical superiority made every manoeuvre in the Mediterranean Sea hopeless from the very beginning, and the Imperial and Royal Navy had to concentrate on protecting its supremacy over the Adriatic and on defending the coast. In this situation it seemed that the control over the eastern region of the Adriatic Sea might be at risk, too. The fact that the Monarchy was able to maintain its position here is primarily due to the development of the fleet between 1904 and 1914, to the dreadnoughts and the submarines.

Mihály Krámlí, general director of the Museum of Transportation, Budapest. Main research area: 19–20th century history of shipping

Keyword: navalism, Austro-Hungarian Monarchy, fleet development, hegemony in the Adriatic Sea

Az első világháborút a haditengerészeti versengés, a navalizmus legvirulensebb korszaka előzte meg: soha azelőtt, s azóta sem foglalkoztatták ennyire haditengerészeti kérdések a nagyhatalmak polgárait, mint ebben az időszakban. A felfokozott érdeklődést jelentős mértékben táplálta a tömegsajtó, mely a hadihajókat a tudomány és a technika

legfejlettebb és legcsodálatosabb produktumaiként mutatta be. Az első világháborút megelőző haditengerészeti rivalizálás legfontosabb színtere az Északi-tenger volt. A kontinens gazdaságilag és katonailag legnagyobb hatalma, Németország az 1890-es évek végén úgy döntött: kísérletet tesz Nagy-Britannia tengeri hatalmi monopóliumának megtörésére. A haditengerészeti versengés ugyanakkor nem korlátozódott csupán az Északi-tengerre, bár ott volt a leglátványosabb, jelen volt szinte mindenütt, a Csendes-óceán végtelen térségeitől a Földközi-tenger kék vizeig.

A földközi-tengeri stratégiai helyzet

A XIX. század folyamán a világ vezető hatalma, Nagy-Britannia számára a Földközi-tenger vitális jelentőségű volt. Ez kifejeződött a brit katonai jelenlétben is, mely a dolgok természeténél fogva szinte egyet jelentett a haditengerészeti jelenléttel. A Földközi-tengeri Flotta sokáig a Royal Navy flottái közül az egyik legfontosabb volt. A francia forradalmi és a napóleoni háborúk hat nagy tengeri csatája közül hármat (St Vincent, Abukir, Trafalgar) e flotta vívott meg. A Szezei-csatorna 1869-es megnyitása jelentősen felértékelte a Földközi-tenger stratégiai és gazdasági jelentőségét, a legrövidebb út ezen túl itt vezetett Indiába. 1704 óta brit kézen volt a tenger bejáratát őrző Gibraltár, 1800 óta Málta, s 1882-ben ugyan formálisan nem, de gyakorlatilag megszerezték a kontrollt Egyiptom felett. Nagy-Britannia ellenőrzése alá vonta a Földközi-tenger két bejáratát és a középő részét.

A napóleoni háborúk lezárulta és az első világháború kitörése közt eltelt száz esztendő alatt jelentős változások következtek be a földközi-tengeri stratégiai helyzetben. A napóleoni háborúk vesztes csatái következtében Spanyolország kihullott az elsőrendű tengeri hatalmak sorából, s az Oszmán birodalom maradék tengeri ereje is erodálódott a század első felében (Navarino, Sinope). Itália 1861. és 1870. között lezajlott egyesítésével új földközi-tengeri hatalom jelent meg, az Olasz királyság, melynek flottája rövid időn belül a térség második legerősebbévé lépett elő. Az első számú mediterrán tengeri hatalom, Franciaország ugyan megőrizte tengeri hatalmi státuszát, de egykori második helyéről Európában a harmadik, a világrangsorban az ötödik helyre csúszott vissza. Oroszország, melynek fekete-tengeri flottája a francia forradalmi háborúk idején részt vett a földközi-tengeri harcokban, az 1841-ben kötött Dardanellák-egyezmény óta technikailag nem számított mediterrán hatalomnak, ugyanakkor mindig ott lebegett annak a lehetősége, hogy egy konfliktus esetén orosz hadihajók jelenjenek meg a Földközi-tengeren. Az Olasz királyság mellett még egy új tengeri hatalom jelent meg a térségben, az Osztrák–Magyar Monarchia. A Monarchia haditengerészete az XIX. század utolsó negyedében a Földközi-tenger harmadik legerősebb flottájává vált. 1912-ben a britek mellett egy újabb nagyhatalom hadihajói jelentek meg a Mediterráneumban: a német Mittelmeerdivision egységei.

Nagy-Britannia a XIX. század végén Franciaországot és Oroszországot tekintette legfőbb potenciális ellenfelének. Az első világháborút megelőző haditengerészeti verseny gyökerei is a mentrendszerű brit „flottapánikok” egyikéig nyúlnak vissza, amely ekkor még a francia és az orosz haditengerészet miatt tört ki. 1888-ban kritikus szakértői vélemények kerültek a parlament elé a flotta állapotáról, valamint nyugtalanító hírek érkeztek a francia és az orosz flotta fejlesztéséről. Ezek hatására 1889 májusában a brit parlament elfogadta az 1889-es *Naval Defence Act*-et, mely kimondta a two-power standard elvet,

és 20 millió font extra juttatást biztosított a flotta fejlesztésére. A two-power standard azt jelentette, hogy a brit flottának legalább annyi csatahajót kellett birtokolnia, mint amennyi a két utána következő tengeri hatalomnak együttesen volt, azaz abban az időpontban Franciaországnak és Oroszországnak. A törvény egyik fő célja a brit szupremácia biztosítása mellett a potenciális ellenfelek elrettentése volt a flottafejlesztéstől, ezáltal végső soron a haditengerészeti versengés korlátozása. Mint oly sokszor a történelem során, végül éppen az ellenkező hatást érte el: nem csillapította, hanem jelentősen fokozta a flottaversenyt, melyet tovább fűtött a francia–orosz katonai egyezmény cári ratifikálása 1894-ben.

A három hatalom közötti feszültség miatt a brit haditengerészeti jelenlét folyamatosan növekedett a Földközi-tengeren, csúcspontját az 1902–1905. közti időszakban érve el. Az 1904. áprilisi francia–angol szerződés (entente cordiale) hatása nem érződött rögtön a brit jelenlétben, aminek az orosz–japán háború és a brit–orosz feszültség volt az oka. Ugyan- ebben az időben kezdett teljesen világossá válni, hogy a jövőben nagy valószínűséggel Németország, és nem Franciaország meg Oroszország lesz Nagy-Britannia ellenfele. Nagy-Britannia 1907 augusztusában szerződést kötött Oroszországgal, így teljes egészében a német fenyegetésre koncentrálhatott. Sir John Fisher tengernagy, nem sokkal első tengeri lordnak való kinevezését követően, 1904 végén megkezdte a brit flotta reorganizációját, melynek egyik legfontosabb eleme a német veszély ellensúlyozására a legmodernebb egységek hazai vizeken való koncentrációja volt. Ez együtt járt a Földközi-tengeri Flotta átlományának csökkentésével. A brit Admiralitás 1907-es és 1908-as haditervei számoltak először azzal az eshetőséggel, hogy egy Németország elleni háború esetén hazavezényel- nek a Földközi-tengeri Flottát.¹

A Franciaországgal és Oroszországgal való megegyezés ellenére komplikálta a helyzete- tet két, brit szempontból új tényező: az olasz és az osztrák–magyar flotta. 1905–1906. előtt e két flotta egyáltalán nem szerepelt a britek Földközi-tengerre vonatkozó terveiben, Lon- don szemszögéből nézve annyira marginálisak voltak. Két dolog hozott ebben változást: Olaszország és az Osztrák–Magyar Monarchia az új ellenség, Németország szövetségesei voltak, s flottáik ereje látványos növekedésbe kezdett. Utóbbi különösen akkor vált nyug- talanítóvá, amikor 1909–1910-ben mindkét hatalom dreadnoughtok építésébe kezdett. Az olasz és az osztrák–magyar dreadnought tervek vezettek el az 1909-es brit flottapá- nikhöz, amikor a brit sajtó már 16-18 ellenséges (olasz és osztrák–magyar) dreadnoughtot vizionált.² A valóságban a helyzet komplikáltabb volt, sokan tisztában voltak vele, hogy a hármas szövetségben Olaszország a leggyengébb láncszem, ezért különféle elképzelések születtek az olaszok leválasztására. A két hatalom egymás riválisa volt az Adrián, s bár 1882 óta szövetségesek voltak, valójában – a nemzetközi események függvényében válto- zó mértékben – továbbra is potenciális ellenfélként tekintettek egymásra. Londonból vagy Párizsból nézve ugyanakkor az olasz–osztrák–magyar rivalizálást nem mindig sikerült a valódi súlyának megfelelően megítélni.

A brit–francia közeledés ellenére a lehetséges haditengerészeti kooperáció területén semmilyen előrelépés nem történt évekig. A konkrét tárgyalásokat csak 1911 júliusában,

¹ Halpern 1971. 5. o.

² Ramoser 1998. 197. o. A brit Admiralitásban sokan úgy vélték, a Monarchia német sugallatra épít dread- noughtokat. Az osztrák–magyar dreadnought tervek hatására döntöttek úgy a britek, hogy Új-Zéland finanszí- roz egy csatacirkálót (HMS NEW ZEALAND).

az agadíri válság kellős közepén kezdték meg. Az 1911. augusztus végén létrejött informális megállapodás alapján háború esetén a Földközi-tengeren koncentrálnó francia flotta hatókörét kiterjesztették a Tarantói-öbölre, s feladata az olasz flotta legyőzése volt. Az osztrák–magyar flottával csak abban az esetben kellett megütköznie, ha az elhagyta volna az Adriát, hogy csatlakozzon az olasz flottához. Az Adria bejáratának és a Szezi-csatornának az őrzése brit feladat volt, akárcsak a kereskedelmi hajózás védelme.³

A francia–brit haditengerészeti együttműködés és a földközi-tengeri brit jelenlét szempontjából két lényeges esemény történt 1911 őszén. Szeptemberben kitört az olasz–török háború, s a győztesen kikerülő Olaszország annektálta Tripolit. A török vereség eztán háborúk láncolatát indította el a Balkánon. 1911. október 25-én pedig a fiatal és agilis Winston Churchill lett az Admirális első lordja, és franciákkal való megállapodást szorgalmazó Sir Arthur Wilson tengernagy az első tengeri lord. Az egyre erősödő német, olasz és osztrák–magyar haditengerészet, közvetlenül pedig a Haldane-misszió 1912. februári kudarc⁴ vezetett a brit flotta reorganizációjához és a brit–francia haditengerészeti megállapodáshoz. Churchill 1912. március 18-án ismertette az új haditengerészeti politika alapelemeit a brit alsóház előtt. Az új program legfőbb alapelve a two-power standard helyett a Németországgal szembeni 60%-os fölény fenntartása lett. A Mediterráneumra vonatkozólag Churchill a nehéz hajóegységek teljes kivonását javasolta a Földközi-tengerről. A következő hónapok során heves politikai csatározások zajlottak a kérdéstről, főként az Egyiptom elleni esetleges török támadástól való félelem miatt. Júliusra kompromisszum született az ügyben: 1915-ig csatahajók nem, de négy csatacirkáló fog állomásozni a Földközi-tengeren. A csatacirkálók tényleges száma végül sosem haladta meg a hármat. A brit flotta reorganizációjával párhuzamosan megkezdődtek a tárgyalások a franciákkal egy haditengerészeti megállapodásról.

A franciákkal való titkos tárgyalások még 1911 novemberében kezdődtek meg, majd januárban egy időre megakadtak. Az érdemi tárgyalások 1912 júliusában kezdődtek újra, miután megszületett a döntés a brit földközi-tengeri jelenlét végleges formájáról. A szándékosan szakértői és nem kormány szinten zajló tárgyalások elsősorban a preambulum megszövegezése körül forogtak, végül novemberre sikerült megállapodni. A brit–francia haditengerészeti egyezmény alapján egy Németország, illetve hármas szövetség elleni háború esetén Nagy-Britannia vállalta Franciaország atlanti partjainak a védelmét, míg Franciaország teljes flottáját a Földközi-tengerre koncentrálna, s magára vállalta az itteni brit érdekek védelmezését.⁵ 1912 őszén ténylegesen megtörtént a francia harmadik csatahajóraj átvezénylése a Földközi-tengerre. A következő év végére a Földközi-tengerre

³ Halpern 1971. 9–10. o.

⁴ 1912 februárjában Lord Haldane brit hadügyminiszter Berlinbe utazott, hogy a két hatalom közötti feszültség csökkentése érdekében tárgyaljon. A németek a haditengerészeti fegyverkezés felgyorsításának feladásáért cserében a feltétlen brit semlegesség garantálását kérték. Miután a britek erre nem voltak hajlandóak, a tárgyalások holtpontra jutottak, majd áprilisban a németek a Reichstag elé terjesztették a flottatörvény újabb kiegészítését.

⁵ A helyzet ennél részleteiben persze bonyolultabb volt. A britek a tárgyalások során mindvégig ódzkodtak a kötőerővel bíró, formálisan is szövetséget jelentő megállapodástól, ezért ragaszkodtak a szakértői szinthez, sőt a Külügyminisztériumot is csak az utolsó pillanatban tájékoztatták. A franciák ellenben a legmagasabb szinten (Raymond Poincaré miniszterelnök) képviselték magukat. Háború esetén szükséges volt a kormányok megerősítése, hogy az egyezményben foglaltak ténylegesen életbe lépjenek.

koncentrált francia flotta szembe találta magát a hármasszövetség haditengerészeti egyezménye eredményeként az egyesített olasz–osztrák–magyar flotta jelentette fenyegetéssel.

1912-ben a megromlott olasz–osztrák–magyar viszony következtében 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 végül a hármasszövetséget meghosszabbították. A tárgyalások során Olaszország vetette fel, hogy az 1912-es brit–francia haditengerészeti egyezmény 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, az első egyezmény idején. 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. Az 1913-ban lefolytatott tárgyalások eredményeképp létrejött haditengerészeti megállapodás 1913. november 1-jén lépett hatályba.

1914 nyarán nagyjából kiegyenlített erők néztek farkasszemet egymással a Földközi-tengeren: a brit egységekkel támogatott francia flotta és az egyesített olasz–osztrák–magyar flotta kiegészülve a német Mittelmeerdivision egységeivel. A háború kitörése után pillanatokon belül ez a helyzet gyökeresen megváltozott. Olaszország semleges maradt, s az osztrák–magyar haditengerészetnek egyedül kellett szembenéznie a jóval erősebb francia flottával. A stratégiai kérdések ezzel a Földközi-tengeren lényegében ekkor eldőlték, Olaszország 1915-ös hadba lépése az antant oldalán már nem sokat változtatott a helyzeten: a már meglévő antant fölény csak még nagyobb lett.

A császári és királyi haditengerészet fejlesztése 1904–1914

1909 áprilisában Alfred Tirpitz tengernagy, a német Birodalmi Tengerészeti Hivatal vezetője a következőket üzenté Rudolf von Montecuccolinak, a cs. és kir. haditengerészet parancsnokának: „[Tirpitz] A jelenlegi cs. és kir. haditengerészeti parancsnoknak szívből sok szerencsét kíván abban, hogy végleg leszámolhasson a »pusztán partvédelem« jelszavával, ami egy képtelenség, s ami a korábbi években olyannyira fékezte a cs. és kir. flotta fejlesztését. Mihelyst Ausztria a tervezett nyílt tengeri flotta birtokába jut, abba a helyzetbe kerül, hogy minden földközi-tengeri kérdésben döntő szava legyen.”⁶

Az alapvetően szárazföldi orientációjú Habsburg birodalom a későn jöttek közé számított a tengeri hatalmak sorában. Az állandó haditengerészet csak 1786-ban jött létre, s az 1850-es évekig teljesen jelentéktelen erőt képviselt. A reáköltött összegek és a birodalom valós gazdasági teherbíró képessége között közel egy nagyságrendnyi szakadék tátongott, természetesen a haditengerészet kárára. Ebből az állapotból a flotta csak Ferenc József ambiciózus öccse, Ferdinánd Miksa parancsnoksága (1854–1864.) alatt tudott kitörni. A haditengerészet költségvetése rövid idő alatt közel a tízszeresére növekedett, és 1861-től megkezdődött a páncélos hajók építése, versenyben az ekkor egyesített Olasz királyság

⁶ KA MS/PK 1909. I-4/9 1632. Montecuccoli titkára, Alfred von Koudelka titkos küldetésén Berlinben járt, hogy a német csatahajó-építésről tájékozódjon, ezzel is segítve az első osztrák–magyar dreadnought-osztály tervezési folyamatát. A két napos látogatás során Tirpitz két alkalommal is fogadta Koudelkát.

flottájával. Tegetthoff 1866-os lissai győzelme az olasz flotta felett hosszú távon, paradox módon a flottafejlesztés kerékkötőjévé vált. Tegetthoff 1871-ben bekövetkezett halála után hosszú, két évtizedes stagnálás köszöntött a haditengerészetre. A politika a flotta kizárólagos feladatát a partvédelemben határozta meg, az ezt meghaladó ambíciók esetleges hangoztatása szentségtörésnek számított. A haditengerészet részére építendő páncélos egységek számára a szükséges pénz megszavaztatása még a XX. század elején is komoly diplomáciai manővereket kívánt a haditengerészet aktuális parancsnokaitól, melyekben a fő jelszavak a „partvédelem” és a „pótlás” voltak. Ennek megfelelően a Monarchia páncélos egységei jóval kisebbek és gyengébb fegyverzetűek voltak, mint az elsőrendű tengeri hatalmak páncélosai. Több tényező együttes hatására a XX. század első évtizedének végén kezdődött meg a szakítás a „puszta partvédelem” koncepciójával, hogy egy rövid időre 1913–1914-ben a Monarchia mediterrán hatalmi tényezővé léphessen elő.

A császári és királyi haditengerészet stratégiai átalakulása a flotta történetében meghatározó jelentőségű 1904. esztendőben kezdődött. Ekkor került elfogadásra a haditengerészet történetének első, több éves rendkívüli hitele, mely az 1902 óta újra erősödő olasz fenyegetésre adott válaszreakció volt, s melyet nagyban motivált az orosz–japán háború kitérője. E hitel segítségével sikerült elmozdulni évtizedek után először a bűvös 7%-tól, amennyi korábban a haditengerészet részesedése volt a teljes haderő költségvetésből. 1904-ben ez az arány 11% fölé nőtt, 1913-ra pedig elérte a 25%-ot, miközben a haditengerészet költségvetése az 1903-as költségvetés több mint négyszeresére nőtt.⁷ Ugyanebben az évben minőségi ugrás végrehajtására szánta el magát a haditengerészet a csatahajó-építés területén. Ezt a szándékot a terminológia megváltozása jelezte először: a korábbi osztályokat a tervekben „páncélos hajónak” (*Panzerschiff*) nevezték, míg a jövőző osztály már a „csatahajó” (*Schlachtschiff*) megnevezést kapta, ráadásul számozásuk újra kezdődött (I–III). Az új elnevezésnek nem csak a flottán belül volt jelentősége: a haditengerészet ezzel a politikusok felé jelezte a „tisztán partvédelem” koncepciójával való szakítás szándékát. Míg a régebbi elnevezés afféle másodrendű, partvédő egységet sugallt, addig az új már a legnagyobb tengeri hatalmakéval egyenértékűt, melynek nem a puszta partvédelem a feladata. A haditengerészet e törekvését nagyban elősegítették az 1904-es port arthuri tapasztalatok, melyek megmutatták, hogy mi várhat egy partvédő jellegű flottára.

Röviden ki kell térni az osztrák–magyar flottafejlesztés belső tényezőire. Az 1890-es éveket megelőzően alapvetően a Monarchia mindkét fele flottaellenes volt. Ausztriában ez az 1890-es években, a feltörekvő új politikai erők, illetve az egyre markánsabb ipari érdekeltség megjelenésével kezdett megváltozni. Magyarországot pedig, közel egy évtizedes alkufolyamat eredményeként, éppen e hitel alkalmából az ipari megrendelések kvóta szerinti megosztásáról kötött megegyezéssel sikerült a flottafejlesztés ügyének megnyerni. Innentől kezdve a flotta intenzív fejlesztésének – elsősorban az anyagi érdekeltségen alapuló – bázisa biztosítva volt. S emellett nem szabad megfeledkezni még egy fontos tényezőről: a haditengerészetért rajongó Ferenc Ferdinánd trónörökös támogatásáról.

Bár e rendkívüli hitel csak amolyan gyorssegély volt, mely új csatahajók építését nem tette lehetővé, csak a megkezdettek gyorsabb befejezését, a következő években a Monarchiának a flottafejlesztés terén kettős szerencséje volt. A DREADNOUGHT 1906-os meg-

⁷ Krensléner 1972. Függelék.

jelenése gyakorlatilag „tabula rasa”-t teremtett, elavulttá téve a korábban épült hajókat. Ezzel Olaszország korábbi hatalmas fölénye pillanatok alatt összezsugorodott, és az épp ekkor felgyorsító Monarchia szinte egyenlő esélyekkel indulhatott az Olaszország elleni flottaversenyben. Ráadásul Olaszország az 1905-ös flottatörvénnyel mellékvágányra vitte flottafejlesztését: négy nagy páncélos cirkáló építését kezdték meg (mely típus épp ekkor avult el), miközben 1903 és 1909 között szünetelt az új csatahajók építése. Ez hatalmas előnyhöz juttatta a Monarchiát, mely ugyan csak 1907-ben tudta megkezdeni új csatahajóinak építését, hirtelen mégis lépéselőnybe került riválisával szemben. Az új hajók (RADEZKY-osztály), bár nem voltak igazi dreadnoughtok, csak vegyes nehéztüzérségű úgynevezett semi-dreadnoughtok, mégis hatalmas minőségi ugrást hoztak az osztrák–magyar csatahajó-építésben. Ezek voltak a Monarchia első olyan csatahajói, melyek miatt már nemzetközi összehasonlításban sem kellett szégyenkeznie, s nem mellékesen, Olaszország nem tudott semmi hozzájuk hasonlót szembeállítani velük.

A következő nagy lépést a valódi dreadnoughtok építése jelentette. Már a RADEZKY-osztály költségeinek megszavazásakor világos volt, hogy a Monarchiának a jövőben dreadnoughtokat kell építenie. Ezt diktálta a hatalmi státusz fenntartása, valamint Olaszország hasonló terve. A Monarchia dreadnought-programjának végrehajtása vált Rudolf von Montecuccoli parancsnoki időszakának (1904–1913) fő művévé. A csatahajók tervezése 1908 májusában kezdődött, s végső koncepciójuk kialakításával párhuzamosan sikerült 1909 nyarára a politika elvi hozzájárulását is megnyerni a költségekhez. A korábbi gyakorlattal ellentétben a program költségeit egy 312 milliós rendkívüli hitel volt hivatva fedezni. Az elvi egyetértés ellenére a program mégis késedelmet szenvedett, mivel a magyarországi politikai válság miatt 1910 végéig nem lehetett összehívni a delegációkat, így a hitelt csak 1911 elején szavazták meg. Az osztály első két egységének építése mégis megkezdődött 1910-ben, formálisan az építő gyárak saját kockázatára, a trónörökös politikai támogatásával. A 20 000 tonnás TEGETHOFF-osztály négy egysége 1912 és 1915 között állt szolgálatba. Dreadnoughtjai megépítésével a Monarchia ténylegesen földközi-tengeri hatalmi tényezővé lépett elő.

A háború kezdetén a Monarchia már sokkal kedvezőbb helyzetben volt Olaszországgal szemben, mint akárcsak egy évtizeddel azelőtt. Míg 1904-ben az első vonalbeli csatahajók tekintetében Olaszország kétszeres fölényrel rendelkezett, 1914-ben már csak minimális volt a fölényük e téren. Valóban korszerűnek nevezhető, elkészült, illetve még építés alatt álló csatahajóiból (s a Monarchiában ekkor még ideszámíthatjuk a RADEZKY-osztály semi-dreadnoughtjait, mint ahogy a kortárs stratégiák is tették) a Monarchia 123 000 tonnával, illetve ezeken 60 db 30,5-es ágyúval rendelkezett, míg Olaszország 131 000 tonnával és 77 db 30,5-es ágyúval. A régebbi hajók tekintetében Olaszország fölénye persze nagyobb volt, de e hajók már csak másodvonalbeli feladatokra voltak alkalmasak. Ugyanakkor a rombolók, torpedónaszádok és tengeralattjárók területén továbbra is fennmaradt a kétszeres olasz fölény.

Miközben 1912 végétől a Monarchia és Olaszország ismét szorosabbra fűzte a kapcsolatot, a két hatalom továbbra is leginkább egymás ellen fegyverkezett a tengeren. Az Adrián zajló rivalizálás tempója tovább fokozódott. Mind a Monarchiában, mind Olaszországban folyt az építés alatt állóknál jóval nagyobb és erősebb, új generációs dreadnoughtok tervezése. 1913-ig nagyjából hasonló méretű és fegyverzetű (34,5–35 cm) egységek szerepeltek mindkét hatalom terveiben, de az olaszok ebben az esztendőben

jelentős mértékben felfelé módosították a paramétereiket. A Monarchiában a delegációk 1914 tavaszán szavazták meg azt a 426 millió koronás rendkívüli hitelt, amelyből a következő, immár 24 500 tonnás, 35 cm-es ágyúkkal felfegyverzett négytagú csatahajóosztályt építették volna meg. Olaszországban szintén 1914-ben szavazták meg négy új csatahajó költségeit, melyek az 1913-as koncepcióváltást követően 31 400 tonnásak lettek, 38,1 cm-es ágyúkkal. A Monarchiában az első két hajó építésének megkezdését 1914 őszére tervezték, de a háború kitörése miatt a munkák már el sem kezdődtek. Olaszországban mind a négy hajó építése megkezdődött, de 1916-ban ők is kénytelenek voltak felfüggeszteni a programot.

Miközben 1904-től egyre gyorsuló ütemben zajlott a haditengerészet fejlesztése, a haditengerészet státusza és adminisztrációja ezzel nem tudott lépést tartani, ami egyre nagyobb feszültségeket okozott. Az 1910-es években fő vonalaiban még mindig Tegetthoff 1868-as kompromisszumos rendszere volt érvényben. Tegetthoff jól tudta, hogy az uralkodó, Ferenc József nem ért egyet a teljesen független haditengerészet gondolatával, ezért nincs realitása önálló haditengerészeti minisztérium vagy admirális létrehozásának. Így egy autonóm, saját költségvetéssel rendelkező, de a közös Hadügyminisztériumnak alárendelt adminisztráció tervét terjesztette elő 1868-ban, amit az uralkodó el is fogadott. A haditengerészet adminisztrációjának irányító szerve a közös Hadügyminisztérium egyik osztályaként működő tengerészeti osztály (Marinesektion) lett. Ennek vezetője képviselte a Hadügyminisztériumot minden, a haditengerészetet érintő ügyben, és terjesztette a haditengerészet költségvetését a delegációk elé, ugyanekkor a haditengerészetért továbbra is a közös hadügyminiszter volt a felelős.⁸ Ferenc József Tegetthoffot nevezte ki a tengerészeti osztály vezetőjévé. Egészen 1917-ig a haditengerészet parancsnokai automatikusan a tengerészeti osztály vezetői is voltak.

A haditengerészet adminisztrációjának reformját először Max von Sterneck kezdeményezte 1884-ben. Szeretett volna egy haditengerészeti vezérkart (Admiralstab) felállítani, de ennek létjogosultságát az uralkodó megkérdőjelezte. A vezérkar feladatainak ellátására, persze jóval alacsonyabb státuszban 1885-ben a tengerészeti osztályon belül felállította a hadműveleti irodát (Operationskanzlei), melynek a parancsnok adjutánsa lett a vezetője.⁹ Hermann von Spaun 1900 nyarán megpróbálkozott a haditengerészeti adminisztráció gyökeres reformjával, miután viszonya nagyon megromlott Edmund Krieghammer közös hadügyminiszterrel. Az uralkodóhoz benyújtott javaslatában a tengerészeti osztály helyett egy szintén a hadügyminisztérium alá rendelt Admirális felállítását kezdeményezte. Ennek vezetője már közvetlenül tárgyalhatott volna a miniszterekkel minden haditengerészetet érintő kérdésben. Októberben Ferenc József elutasította a javaslatot, és minden maradt a régi.¹⁰

A reformtörekvések kudarcaiból nyilvánvalóvá vált, hogy amíg Ferenc József él, addig ezek sikertelenségre vannak kárthatva. A trónra készülő Ferenc Ferdinánd, aki a haditengerészet nagy patrónusa volt, a háborút megelőző néhány évben egyre aktívabban folyt bele a flotta ügyeibe, nem rejtette véka alá, hogy trónra lépte után önálló haditengerészeti minisztériumot kíván létrehozni, négyre emelve a közös minisztériumok számát.

⁸ Wagner 1961. 59–71. o. A haditengerészet 1857 óta rendelkezett önálló költségvetéssel.

⁹ Wagner 1961. 77–79. o.

¹⁰ Wagner 1961. 105. o.

Elképzelte reformjai első lépéseként 1912-ben sugalmazta a flottaszemléltői tisztség létrehozását. A flottaszemléltő feladata volt háború esetén mobilizálni a flottát, és átvenni annak tényleges parancsnokságát. A zavaros pénzügyei miatt kompromittálódott Montecuccoli kénytelen volt ebbe beleegyezni, és a trónörökös személyes döntése alapján flottaszemléltővé Anton Haust nevezték ki 1912 nyarán. A frissen kinevezett Haust a trónörökös több napos magánlátogatásra hívta meg. A találkozást követően Haus megállapította, hogy még sok baja lesz Ferenc Ferdinánddal, akit „begyöpösödött fejű”, előítéletes embernek jellemezte.¹¹

1913. február 23-án Haust kinevezték a haditengerészet parancsnokának. Ferenc Ferdinánd úgy tervezte, hogy Montecuccoli távozása után Haus Polában marad flottaparancsnoknak, míg a tengerészeti osztály élére jelöltje, Richard Barry kerül. Ám az uralkodó keresztülhúzta számítását, és Haust a hagyományoknak megfelelően a haditengerészet parancsnokává, egyben a tengerészeti osztály vezetőjévé nevezte ki, a flottaszemléltői tisztség pedig megszűnt. A trónörökös azonban nem akart lemondani tervéről, és márciusban megpróbálta rábeszélni Haust, hogy mondjon le valamelyik tisztségéről. Ám Haus ezt elutasította, és végül csak abba egyezett bele, hogy Polában marad, és Bécsben a helyettese lesz az adminisztráció tényleges vezetője. Hausnak ugyanakkor azt is sikerült megakadályoznia, hogy a tengerészeti osztályon a helyettese Ferenc Ferdinánd protezsáltja, Barry legyen. Arthur Bolfras-nál, az uralkodó katonai irodájának vezetőjénél tett látogatása alkalmával, pezsgőt bontva elégedetten állapították meg, hogy sikerült több „győzelmet” aratniuk a trónörökös felett. Bolfras ehhez hozzátette, hogy egyelőre még az uralkodó, és nem a trónörökös kívánságait kell figyelembe venni.¹² Ennek ellenére Ferenc Ferdinánd nem mondott le terveiről, és tovább bombázta Haust a reformelképzeléseivel, például a scutari-válság kitörésekor a vezérkari főnök alá akarta rendelni a haditengerészetet. Haus, a trónörökössel való minden konfliktusa ellenére a haditengerészet vezetőjeként, különös immunitást élvezett Ferenc Ferdinánd részéről, aki másoknak sokkal kisebb „vétkékért” is derékba törte a karrierjét.

Ferenc Ferdinánd halálával végképp eldőlt, hogy a nagyszabású reformok és a haditengerészet egyenjogúsítása a hadsereggel elmaradnak. A hadüzenetet követően az előzetes terveknek megfelelően Haust kinevezték flottaparancsnoknak (Flottenkommandant) is, ugyanakkor továbbra is megmaradt a haditengerészet parancsnokának, valamint a tengerészeti osztály vezetőjének. 1916-ban flottatengernaggyá (Großadmiral) léptették elő, ő volt az egyetlen aktív tengernagy, aki nem az uralkodóház tagjaként érte el ezt a rendfokozatot. A haditengerészet szervezete és adminisztrációja a flottaparancsnoki tiszttel bevezetésén túl, aki személyében 1918. februárig azonos volt a haditengerészet vezetőjével, lényegében nem változott meg már az összeomlásig.

A haditengerészet anyagi fejlesztése 1904 után kéz a kézben járt a flotta stratégiai szerepének átalakulásával, a pusztá partvédelemmel való szakítással. Montecuccoli 1905 nyarán nyújtotta be emlékiratát, melynek fő célja a későbbi RADETZKY-osztály elfogadtatása mellett a haditengerészet hosszú távú fejlesztésének megalapozása volt. Az új csatahajók építését többek között azzal indokolta Montecuccoli, hogy a flotta akkori ál-

¹¹ Halpern 1998. 74–75. o. A cinikus természetű Haus kevés emberről nyilatkozott elismerően, Lukács László magyar miniszterelnököt például „szánalmas figurának” titulálta.

¹² Halpern 1998. 85–86. o.

lapotában nem lenne képes az ellenséggel (Olaszországgal) a nyílt tengeren megütközni, csak a kikötők védelme jöhetne szóba. Ettől azonban óva intett, a Port Arthurban lévő orosz flotta sorsára hivatkozva, rávilágítva, ha ugyanez történe az osztrák–magyar flottával, akkor az egész tengerpart védelem nélkül maradna. Montecuccoli további érveket is felsorolt a hosszú távú flottafejlesztés mellett: a tengerentúli kereskedelmi érdekek védelmét, illetve a nagyhatalmi státusz fenntartásának szükségességét, ami szerinte megfelelően erős flotta nélkül megvalósíthatatlan.¹³ Utóbbi ugyan nem ekkor tűnt fel először az érvek között, de innentől kezdve már nem söpörték le az asztalról, és a következő években egyre hangsúlyosabb szerepet kapott.

Montecuccoli 1906. július 4-én az osztrák delegáció előtt jelentette ki először: ha a brit DREADNOUGHT nem lesz egyedi hajó, akkor a cs. és kir. haditengerészetnek is 20 000 tonnás csatahajókat kell majd építenie, hogy lépést tartson a nemzetközi trenddel.¹⁴ Montecuccoli 1908 februárjában vaskos emlékiratot terjesztett elő, melyben a haditengerészet addigi történetének legambiciózusabb flottaprogramját vázolta fel. E program haladta meg először Tegetthoff 1868-as programjának – soha végre nem hajtott – célkitűzéseit. Az emlékirat négy dreadnought típusú csatahajó építését sürgette, Olaszország hasonló terveire hivatkozva.¹⁵ 1909 szeptemberében elviekben mindkét kormányzat zöld utat adott a dreadnoughtoknak, más kérdés, hogy a magyarországi politikai válság következtében megszavazása több mint egy évet késett. A dreadnoughtokra mondott igennel a politika is végérvényesen tudomásul vette, hogy a pusztá partvédelem jelszava már a múlté.

A balkán-háborúk idején a haditengerészet, különösen az új csatahajók az erőkitetés kiváló eszközeinek bizonyultak.¹⁶ 1912–13 fordulóján a Monarchia egyértelműen kilépett az Adriáról a mediterrán hatalmi térbe. Az első Balkán-háború kitörésekor, két hónappal azelőtt, hogy az olaszok felvetették a haditengerészeti egyezmény újbóli megkötését, a haditengerészet vizsgálta az antant elleni olasz–osztrák–magyar együttműködés lehetőségeit. Az itt leírt földközi-tengeri támadó hadműveletek már igen messze estek attól, amit partvédelemnek lehet nevezni.¹⁷ Az 1913. november 1-jén hatályba lépett haditengerészeti egyezmény már egyértelműen közös olasz–osztrák–magyar hadműveletekkel számolt a Földközi-tenger nyugati medencéjében, s számos ehhez szükséges gyakorlati lépés a haditengerészet meg is tett 1914 nyaráig.

Rivalisok és szövetségesek: az osztrák–magyar–olasz viszony 1912–1914

A cs. (és) kir. haditengerészet számára 1814-től kezdve a legfőbb mércét és az első számú riválist az itáliai majd olasz haditengerészet jelentette. Az olasz–osztrák haditengerészeti vetélkedésnek az olasz egység utáni időszakára tekintve megállapíthatjuk, hogy a két hatalom tengeri ereje között többé-kevésbé valamiféle egyensúly alakult ki. Ezt elsősorban a két állam hasonló gazdasági potenciálja magyarázza, de nem teljes mértékben. Az olaszok jóval többet, átlagában kétszer annyit költöttek flottájukra, mint a Monarchia,

¹³ KA MS/PK 1905. I-4/11 1434.

¹⁴ Stenographische Sitzungprotokolle der Delegation des Reichsrates (StPD) XLI/I. 1906. 465. o.

¹⁵ KA MS/PK 1908. XV-7/9 108. Tegetthoff 1868-as programja 1878-ra tizenöt páncélos hajót irányzott elő, ebből csak tizenegy valósult meg. Az 1908-as program tizenhat csatahajót irányzott elő.

¹⁶ Bővebben lásd: Balla 1997.

¹⁷ Halpern 1971. 228. o.

Olaszország ugyanis nem csak Ausztriával, hanem Franciaországgal is rivalizált a Földközi-tengeren. Mégis, ennek ellenére a szóban forgó időszak jelentős részében fennállt ez a bizonyos egyensúly. Ennek oka a következő: mint az a kortársak számára széles körben ismertes volt, az olasz flotta anyagi–technikai fölényét az osztrák–magyar haditengerészet személyi állományának magasabb képzettsége és jobb harci szelleme ellensúlyozta.

Az 1882-ben létrejött hármass szövetség a két riválist, legalábbis formálisan, szövetségessé tette. A hármass szövetség első haditengerészeti megállapodását 1900. december 5-én írták alá Berlinben. Egy Oroszország és Franciaország ellen vívott háború esetén a megállapodás értelmében mindhárom flotta a számára kijelölt körzetben önálló hadműveleteket hajtott volna végre. Az osztrák–magyar körzet az Adriára korlátozódott. Egyedül a Földközi-tenger keleti medencéjét jelölték ki közös olasz–osztrák–magyar körzetként. A szövetségeseink haditengerészeteinek gyengesége miatt a megállapodás elsősorban védelmi jellegű volt. Az 1902. novemberi Barrére–Prinetti-paktum, melyben az olaszok francia–német háború, pontosabban Franciaországot ért agresszió vagy „direkt provokáció” esetén semlegességet ígértek, gyakorlatilag holt papírrá tették az 1900-as megállapodást.

A következő években az olasz–osztrák–magyar viszony erősen megromlott, a két hatalom egyre inkább potenciális ellenfélként tekintett egymásra. Sokáig kérdésesnek tűnt magának a hármass szövetségnek a megújítása is. Végül a nemzetközi politika fordulatai újra közelebb vitték Rómát Berlinhez és Bécshez. Az olasz–török háború következtében megromlott az olasz–francia viszony, majd Albánia kérdésében az olasz és az osztrák–magyar érdekek találkozottak. 1912 decemberében, az utolsó pillanatban sor került a hármass szövetség megújítására. A brit–francia haditengerészeti egyezmény és a francia csatahajók Földközi-tengeren való koncentrációja is erős motiváló tényező volt Olaszország számára a hármass szövetség megújításában. A tárgyalások során az olaszok vetették fel, hogy szükséges lenne az 1900-as haditengerészeti egyezmény alaposan revideált formában való újra megkötése. A németek örömmel üdvözölték a tervet, elsősorban amiatt, hogy a földközi-tengeri együttműködés képesnek látszott megakadályozni az észak-afrikai francia csapatok átszállítását Franciaországba.¹⁸ Bár részvételük mértékét a britek magatartásától tették függővé, a fentiek miatt a németek örömmel bábáskodtak a lényegében a Földközi-tengerre koncentrált egyezmény megszületése körül.

Még az 1912. decemberi olasz felvetések előtt, 1912 októberében a cs. és kir. haditengerészet vezetése utasítást adott az olasz–osztrák–magyar haditengerészeti együttműködés lehetőségeinek vizsgálatára. A hadműveleti iroda által készített emlékirat az hármass antant és a hármass szövetség közötti esetleges háború haditengerészeti aspektusait vette számba. Ebben megállapították, hogy a földközi-tengeri egyesített angol–francia flotta 33 csatahajóval és 29 páncélos cirkálóval rendelkezik, szemben a 29 osztrák–magyar és olasz csatahajóval, illetve 11 páncélos cirkálóval. Az elemzés megállapította, hogy ennek ellenére, feltéve, hogy az orosz flotta a Fekete-tengeren marad, lehet remény a sikerre, ennek viszont alapfeltétele az olasz és az osztrák–magyar flotta egyesítése.¹⁹ Ez a memorandum is jól mutatja, mennyit változott az elmúlt évtizedben az osztrák–magyar stratégiai gon-

¹⁸ Foerster 1927. 400–401. o.

¹⁹ Halpern 1971. 228. o.; Halpern 1998.

dolgozás: 1900-ban még nem voltak hajlandók elhagyni az Adriát, 1912-ben, még minden hivatalos megkeresés előtt, földközi-tengeri közös támadó hadműveletekkel számoltak.

1912 októberével kapcsolatban, azon túl, hogy ekkor tört ki az első Balkán-háború, több fontos összefüggésre kell rávilágítanunk. Küszöbön állt a Monarchia és egyben a Földközi-tenger első dreadnoughtjának, a VIRIBUS UNITIS-nek a szolgálatba állítása. A hónap elején nyújtotta be a közös minisztertanács elé Montecuccoli egy újabb dreadnought-osztály tervét, igaz ekkor még eredménytelenül. A fentiekre, illetve a memorandumra tekintettel ugyanebben a hónapban Montecuccoli kijelentette az osztrák delegáció előtt, hogy „mediterrán hatalom vagyunk”.²⁰ E kijelentés egy évtizeddel korábban még politikai vihart kavart volna, ekkor azonban már a delegáció többségének egyetértésével találkozott.

Ferenc József 1913. január 18-án engedélyezte a tárgyalások megkezdését a német haditengerészet irányából érkező javaslatról. Montecuccoli ekkor tájékoztatta az ügyről Haust, aki kijelölt flottaparancsnokként háború esetén hivatva volt átvenni a flotta irányítását. Haus az együttműködés lehetősége kapcsán csak ennyit mondott: „Mindez szép és jó, de mi lesz a szénnel?” – rátapintva az egész terv egyik legnagyobb potenciális buktatójára, az ellátás kérdésére. Ugyanekkor Haus, aki egyébként alapvetően borúlátóan ítélte meg a kérdést, gyors számítást végzett, mely egészen más eredményt adott, mint a fentebb említett memorandum. Szerinte 18 franciával szemben 28 olasz és osztrák–magyar csatahajó állt volna szemben. Az eredmény fellelkesítette, s ennek örömeire kidolgozott egy tervet Málta meglepetésszerű megtámadására.²¹

A trónörökös, Ferenc Ferdinánd, aki egy pillanatig sem bízott az olaszokban, tudomásul vette ugyan a kezdeményezést és a tervezett haditengerészeti megállapodást, ugyanakkor távol tartotta magát az ügytől. Az egyezményrel csak abban a formában értett egyet, hogy az nem tartalmazhatott kötöttségeket a Monarchiára nézve egy esetleges olasz–francia konfliktus esetére.²²

A tényleges tárgyalásokkal még várni kellett, mivel mind az olasz, mind az osztrák–magyar haditengerészet élén személycserék történtek. 1913. február 23-án Montecuccolit Haus váltotta fel a cs. és kir. haditengerészet élén, míg az olasz flotta új vezérkari főnöke, Paolo Thaon di Revel április 1-én foglalta el hivatalát. Thaon di Revel a tárgyalások lefolytatásával Angelo Ugo Conz fregattkapitányt, a haditengerészet hírszerzésének korábbi főnökét bízta meg. Egyébként Conz tárgyalt 1915-ben az antant oldalán való hadba lépésről, s ő volt az, aki 1918. után az egykori osztrák–magyar flotta felosztásáról tárgyal, az követelve, hogy az egész flottát adják át Olaszországnak, vagy semmisítsék meg. Conz április 26-án Berlinbe utazott, majd onnan érkezett május 5-én Bécsbe. Haus kezdetben meglehetősen hűvösen fogadta Conzot, s figyelmeztette, hogy Ferenc Ferdinánd személyén elbukhat az egész kezdeményezés. Conz ezt követően találkozott Conraddal, aki május 9-én megszerezte Ferenc József hozzájárulását a haditengerészeti megállapodás megkötésére. Az uralkodó engedélyt követően összehívtak egy konferenciát június elejére a megállapodás részleteinek megtárgyalására.²³

²⁰ Sondhaus 1994. 208. o.

²¹ Halpern 1998. 79–82. o.

²² Conrad von Hötzendorf 1921–1925. III. k. 81. o., 86–88. o.

²³ Halpern 1971. 244–246. o.

A számos technikai részlet mellett a legfontosabb kérdést az egyesült flotta parancsnoksága jelentette. Végül az olaszok belátták, hogy a Monarchia, hiába ad kevesebbet a közös flottába, többet kockáztat, amikor védelem nélkül hagyja a partjait egy földközi-tengeri offenzíva kedvéért, így Thaon di Revel saját kezdeményezésére felajánlotta a parancsnoki posztot Hausnak. A konferencia június 1-jén vette kezdetét, melyen Haus gyomorműtétje miatt nem tudott részt venni. A konferencia június 23-án zárult, melynek végeztével a legfontosabb pontokban megállapodtak. A kész szöveg az uralkodók elé került, akik közül Ferenc József ratifikálta utolsóként, október 12-én. A megállapodás 1913. november 1-jén lépett életbe.²⁴

A megállapodás két részből állt: magából az általános megállapodásból, illetve egy kiegészítő részből, mely a Földközi-tengerre vonatkozott. Rögzítették, hogy az egyesült flotta parancsnoka vagy egy olasz, vagy egy osztrák–magyar tengernagy. A kiegészítő megállapodás Haust nevezte meg főparancsnokként, egy olasz és egy osztrák–magyar törzsfőnökkel. A főparancsnok feladata az ellenséges flották minél gyorsabb legyőzése, és a Földközi-tenger feletti uralom megszerzése volt. Háború esetén a közös flotta gyűlekezési 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 egy havi készleteket halmoznak fel. A megállapodás szerint 1914-ben az egyesült flotta 17 olasz csatahajóból (ebből három dreadnought) és 12 osztrák–magyar csatahajóból (ebből három dreadnought) állt. Ehhez csatlakozott még a német földközi-tengeri kötelék egy csatacirkálóval és két cirkálóval. A közös kódkönyv elkészítését a németekre bízta.²⁵

1913 decemberében Haus és Thaon di Revel titokban egy zürichi szállodában találkoztak, ahová álnéven jelentkeztek be. A megbeszélések fő témája a logisztika és a francia támadás lehetősége volt. Nagy-Britannia várható magatartásának megítélésében mindketten optimisták voltak. A tárgyalások során megállapodtak, hogy taktikai elképzeléseiket 1914 őszén egy hadgyakorlat keretében tesztelik. A német GOEBEN csatacirkáló szerepéről arra a megegyezésre jutottak, hogy az a hadművelet első fázisában a francia konvojok ellen önállóan tevékenykedik, majd csak ezt követően csatlakozik a főerőkhöz, eggyel növelve a dreadnoughtok számát. Ezzel a német haditengerészet vezérkari főnöke, Hugo von Pohl is egyetértett.²⁶

Az 1914-es év folyamán megkezdődött az egyezményben foglaltak végrehajtása. Berlinben kinyomtatták a közös kódkönyvet (*Trippelkodex*), az olaszok pedig, ígéretükhöz híven, megkezdtek a készletek felhalmozását. Ezzel párhuzamosan Haus is megkezdte a szénkészletek feltöltését: 1913–14-ben 400 ezer tonnányi szenet raktározott el, a korábban szokásos évi 70–80 ezer tonnával szemben. A szén amúgy is kulcsszerepet játszott, mivel a megfelelő minőséget Nagy-Britanniából, a potenciális ellenféltől kellett importálni. Az egyesített flotta osztrák–magyar kontingensének szénfogyasztása egyébként óránként kb. 400–500 tonna volt. Emellett megkezdtek egyes osztrák–magyar hajók átfestését az

²⁴ Halpern 1971. 249–253. o.

²⁵ Halpern 1971. 252–255. o. Az osztrák–magyar fél ragaszkodott ahhoz, hogy a közös kódkönyvet teljes egészében a németek készítsék el, mivel így az olaszok nem juthattak semmilyen, az osztrák–magyar flotta jellemeivel és manővereivel kapcsolatos titkos információhoz.

²⁶ Halpern 1998.

Adrián használatos zöld (úgynevezett „Montecuccolizöld”) színről a Földközi-tengeren használatos sötétzöld színre.

A szarajevói merényletet követően, a júliusi válság idején az olasz haditengerészet megkezdte az előkészületeket a hármasszövetség haditengerészeti egyezményében foglaltak végrehajtására. Július 29-én Thaon di Revel parancsba adta az első és a második csatahajóraj parancsnokának, hogy kezdjék meg a mobilizálás előkészítését. Lepecsételt borítékokban parancsokat küldtek szét a különböző parancsnokságokra azzal az utasítással, hogy hadba lépés esetén bontandók fel. Thaon di Revel ugyanezen a napon informálta a római osztrák–magyar haditengerészeti attasét, hogy Augustában teljes mértékben feltöltötték a széntárolókat, Messinában pedig tízezer tonna olaj áll rendelkezésre. Conzot is Rómába rendelték, hogy a háború kitörése esetén elfoglalhassa a helyét Haus mellett olasz törzsfőnökként.²⁷ Miután Olaszország augusztus 2-án deklarálta semlegességét, az előkészületeket leállították. A hármasszövetség haditengerészeti egyezménye e napon holt papírrá vált.

Az osztrák–magyar haditengerészet a háború küszöbén

Mint annyian a kortársak közül, Haus is tisztában volt vele, hogy a nagy európai konfliktus elkerülhetetlen, s ebben a Monarchia a létéért fog küzdeni. Haus a háború kitörését 1913-ban 1916-ra prognosztizálta.²⁸ A háború azonban hamarabb eljött, és 1914. augusztus 2-án kiderült, hogy a rosszabbik forgatókönyv válik valóra. Haus egyébként lelke mélyén egy pillanattal sem bízott az olasz szövetségesben, s mint kiderült, Thaon di Revelnek is jobban tetszett egy Monarchia elleni háború. 1913–1914-ben Haus tudta, hogy a cs. és kir. haditengerészet még nincs felkészülve az eljövendő háborúra, s olasz kollégája is így gondolta a saját flottájáról.

Ugyan a cs. és kir. haditengerészet felkészülésének mértéke elmaradt a Haus szerint kívánatostól, a háborút megelőző évtized során a flotta hatalmas fejlődésen és modernizáción esett át, s nem csak önmagához viszonyítva. Dreadnoughtjai révén a Monarchia helyet foglalhatott a tengeri hatalmak klubjában. Igaz, e dreadnoughtok elmaradtak a kortárs brit és a német csatahajók mögött, de egyenértékűek voltak az olasz és a francia dreadnoughtokkal. Sőt, a Földközi-tenger első dreadnoughtját a Monarchia állította szolgálatba, megelőzve az olaszokat és a franciákat. Az 1911-es programnak köszönhetően komoly korszerűsítésre került sor a kisebb hajók körében, az ennek keretében épült turbinás cirkálók, rombolók és torpedónaszádok a kor színvonalát képviselték.

A minden korábbinál nagyobb léptékű fejlesztés ellenére, a rendelkezésre álló források korlátozott volta miatt bizonyos mértékű, a flotta történetében nem először előforduló aszimmetria²⁹ ismét sújtotta a haditengerészetet. A csatahajók építése mellett a szükségesnél kevesebb jutott a gyors, könnyű egységekre, még annak ellenére is, hogy az 1911-es

²⁷ Halpern 1971. 275–276. o.

²⁸ KA MS/PK 1913. I-4/11 2295.

²⁹ Az 1880-as években a haditengerészet szinte kizárólag a könnyű páncélatlan egységek építésére koncentrált. 1898. és 1904. között épp fordítva volt: a páncélos hajók kaptak teljes prioritást, ezért ebben az időszakban nem történt romboló- és torpedónaszád beszerzés.

rendkívüli hitelben az ezekre előirányzott összegeket utólag felemelték.³⁰ Az eredeti program hat 800 tonnás rombolót, tizenkét torpedónaszádót, és hat tengeralattjárót tartalmazott. Ez 1912 októberében annyiban módosult, hogy a torpedónaszádok számát felemelték huszonhétre, a tengeralattjárók száma pedig ötre csökkent. A háború tapasztalatai megmutatták, hogy különösen a rombolók száma volt fájóan alacsony. A torpedónaszádok számát ugyan több mint megduplázták, de jóval kisebbek voltak a szükségesnél. A tengeralattjárók esetében járt a legrosszabbul a haditengerészet: a Németországban megrendelt öt egységet a háború kitörése után a németek lefoglalták. Az 1914-es rendkívüli hitel hajóépítési programja még aránytalanabb volt, a csatahajókon és a cirkálókon kívül mindössze hat rombolót tartalmazott.³¹

A háború kezdetén az 1911-es program hajói még nem mind készültek el. A négy dreadnoughtból csak három állt szolgálatba, a három cirkálóból kettő, a rombolókat pedig ugyan átvette a haditengerészet, de konstrukciós problémák miatt decemberig csak korlátozottan voltak hadra foghatók. A huszonhét torpedónaszádból nyolc állt szolgálatba, a tengeralattjárókat pedig, mint már említettük, a németek lefoglalták, s a háború végéig már nem is sikerült hasonló méretű és teljesítményű egységeket beszerezni, csak kicsiny és elavult konstrukciókat. A háború tapasztalatai hamar bebizonyították, hogy a könnyű, gyors kísérőegységek nélkülözhetetlenek, s sokkal többre van belőlük szükség, mint azt a háború előtt gondolták. Ezzel kapcsolatban keserű kritikát fogalmazott meg 1918 augusztusában a SZENT ISTVÁN csatahajó elsüllyesztését vizsgáló bizottság.³² A háború során hamarosan kiderült, hogy az Adria nem a nehéz egységek bevetésének terepe lesz,³³ az itt zajló korlátozott háború főszereplőivé a könnyű, gyors felszíni egységek és a tengeralattjárók váltak. A Monarchia épp ezek építésében maradt le a háború előtt és alatt.

1914 augusztusában pillanatok alatt kiderült, hogy az Olaszországgal kapcsolatos kétélyek igazak, s augusztus 12. után a Monarchiának egyedül kellett szembenéznie a brit egységekkel támogatott francia flottával. A legrosszabbra, az antant oldalán történő olasz hadba lépésre még 1915 májusáig várni kellett. Ennek ellenére a nyomasztó francia túlerő már a kezdetek kezdetén reménytelené tett minden földközi-tengeri hadműveletet, a császári és királyi haditengerészetnek az Adria feletti uralom megtartására és a part-

³⁰ A 312 millió koronás hitel elfogadása előtt az a kompromisszum született, hogy politikai okokból ez az összeg felső határa, de a kisebb egységekre szükséges többletköltségeket később a rendes költségvetésben megkapja a haditengerészet.

³¹ KA MS/PK 1914. XV-7/7 1035.

³² Közli: *Bánsági Andor*: A Szent István csatahajó elsüllyedése dokumentumok tükrében. *Hajózástörténeti Közlemények*, interneten elérhető: www.kriegsmarine.hu (A letöltés ideje: 2014. június 5.) Az Alfred Cicoli ellentengernagy vezette bizottság a következő véleményt fogalmazta meg: „Két értékes csatahajónak, az egyetlen igazi harci értékű hajócsoporthoz 7 kísérőhajóval történő biztosítása nem tekinthető elégségesnek. Tény viszont az is, hogy az összes kifutni képes egység részt vett a hadműveletben, és alkalmasságuk szerint kerültek bevetésre. a cs. és kir. haditengerészetnek csak kevés torpedónaszád áll rendelkezésére. A turbina-meghajtású hajók többségét a háború alatt építették. Ezért a kialakult helyzetért az illetékes körök a bűnösök, amelyek történelmileg bizonyíthatóan nem ismerték fel a haditengerészet jelentőségét.”

³³ A franciák a JEAN BART csatahajó megsérülése, majd a LEON GAMBETTA páncélos cirkáló elsüllyesztése után végképp kivonták nehéz egységeiket az Adriáról. Olaszország a hadba lépését követően gyorsan elvesztett két páncélos cirkálót, a GARIBALDI-t és az AMALFI-t. Mind a négy hajót tengeralattjáróról kilőtt torpedó találta el. Ezt követően természetesen egyik hatalom sem kockáztatta szívesen nehéz egységeit az Adrián, különösen, hogy tudatában voltak annak, egyetlen hajójuk sem rendelkezik hatásos torpedóvédelemmel.

védelemre kellett koncentrálnia. Ebben a helyzetben úgy tűnt, hogy még az Adria keleti oldala feletti uralom is veszélybe kerülhet. Hogy erre nem került sor, és a Monarchia meg tudta őrizni pozícióit, mindenképp az 1904 és 1914 közötti flottafejlesztésnek, a dreadnoughtoknak és a tengeralattjáróknak köszönhető.

Ugyanekkor Haus sem mert semmilyen komolyabb akciót megkockáztatni – pedig 1914 előtt minden haditengerészet egy második Trafalgarra készült – hiszen tudta, hogy még egy csodába illő győzelem is annyira meggyengítené a haditengerészetet, hogy az Adria feletti uralom érett gyümölcsként hullana az olaszok ölébe. Haus 1914. szeptember 6-án így foglalta össze az általa követendő politikát: „Addig, amíg fennáll annak a lehetősége, hogy Olaszország hadat üzen nekünk, elsődleges feladatunknak flottánk épségben való megőrzését tekintem, hogy készen álljon a végső küzdelemre legveszedelmesebb el-lenségünkkel.”³⁴

³⁴ Idézi: *Sondhaus* 1994. 323. o.

BIBLIOGRÁFIA, RÖVIDÍTÉSEK

- Balla* 1997. *Balla Tibor: Az Osztrák–Magyar Monarchia katonai részvétele a Scutari-válság rendezésében. Hadtörténelmi Közlemények*, 1997. 3. sz. 435–459. o.
- Conrad von Hötzendorf* 1921–1925. *Conrad, Franz von Hötzendorf: Aus meiner Dienstzeit I–V*. Wien, 1921–1925.
- Foerster* 1927. *Foerster, Wolfgang: Die deutsch-italianische Militärkonvention. Die Kriegschuldfrage*, 1927. 5. sz. 395–416. o.
- Halpern* 1971. *Halpern, Paul G.: The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*. Cambridge, 1971.
- Halpern* 1998. *G. Halpern: Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral*. Graz, 1998.
- KA MS/PK
Krenschleiner 1972. *Erich Krenschleiner: Die k. u. k. Kriegsmarine als wirtschaftliche Faktor 1874–1914*. (PhD-disszertáció.) Wien, 1972.
- Ramoser* 1998. *Ramoser, Christoph: K. u. K. Schlachtschiffe in der Adria. Österreich-Ungarns Tegetthoff-Klasse*. Wien, 1998.
- Sondhaus* 1994. *Sondhaus, Lawrence: The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918*. West Lafayette, 1994.
- Wagner* 1961. *Wagner, Walter: Die obersten Behörden der k. (u) k. Kriegsmarine 1856–1918*. Wien, 1961.