

## Bánhida Turul-madara

Megjegyzések

A millennium-kutatás napjainkban reneszánszát élő mozgalom. Jelen munka Tatabánya város egy kerületének (volt Bánhida községnek) és a helyi millennium-ünnepség kapcsolatát kívánja bemutatni, középpontba állítva a város fölött magasodva örökdő szoboremlék építésének érdekességekkel teli történetét. A feldolgozásban nehézséget jelentett, hogy századunk szomorú politikai eseményeinek következményeként a ma Komárom-Esztergom megyében álló műemlékről őrzött levéltári anyagok egy része igen silány állapotban, nagy része pedig – a megye többi iratanyagával egyetemben – a Nyitrai Állami Területi Levéltárban (a jegyzetekben megjelölt fondok alatt) található.

### Bánhida földrajzi viszonyai, fejlődésének rövid története

A Tatabánya fölé szárnyait kiterjesztő Turul-szoborról, Köztes-Európa legnagyobb köztéri, állatot ábrázoló alkotásáról írni méltánytalanság lenne anélkül, hogy a hely bemutatását ne végeznénk el. Bánhida – mint már említettem – Tatabánya város egy kerülete 1947. október 10-e óta, közigazgatásilag hol Komárom, hol Komárom-Esztergom megyéhez (korábban vármegyéhez) tartozott.

A népünk történeti hagyománya mint a lengyel – „bolgárokon és messianusokon”<sup>1</sup> is – uralkodó Marót fia Szvatopluk kikémlt, és gyengének találtatott katonaságát megtámadó magyar sereg győzelmének helyszínét emeli ki a települést.

A krónikairó Kézai Simon művében<sup>2</sup> e csata következményeként jelöli meg a honfoglaló magyarság Pannónia népei felett való uralkodásának kezdetét. Az ezeréves nemzet ünnepére készülő vármegye 2842 km<sup>2</sup> területének nagy része hegyes-völgyes vidék. A feltehető csatahelyre szép kilátást nyújtó Kő-hegy így került az ezredévre emlékezni kívánó megyeiek figyelmébe.

Ha okleveleinket vizsgáljuk a helység első említésével 1288-ban találkozhatunk. A néphagyomány a *Bánhida* név eredetét egy valamikori *Bán* nevű úrral magyarázza, s a község hídjainak évszázadokkal ezelőtti meglétével. A történelmi viharok által olykor tépázott terület hazánk sok dicsőséges pillanatának adott helyszínt, s bár 1881-ben Bánhidán még középületként csak plébániát, iskolát, mesterlakot, jegyzőlakot és községházat említhetünk, és a község teljes területének több mint egyharmadával gróf Esterházy Miklós rendelkezett (a teljes kataszteri jövedelemnek több mint a felével<sup>3</sup>); a sorsszerencse és a nemzeti hevület által összeboronált ambíciók<sup>4</sup> Komárom vármegye közgyűlését arra sarkallták, hogy „figyelemmel azon körülményre, hogy a magyar nemzet államisége fennállásának ezredéves évfordulóját a jövő 1896 évben szándékozik megünnepelni”<sup>5</sup> 1895. december 12-i ülésén Sárközy Aurél főispánnak azt az indítványt terjesztette elő, hogy a hegyet egy Turul szoborral „díszítsék elő” a millenniumi ünnepségek alkalmából. De mielőtt a műalkotás megvalósulásának részleteibe merülnénk tegyük egy kis kitérőt a célból, hogy érthetővé váljon e vállalkozás nagysága.

## Szobrok a millennium emlékére

A korszak polgára természetes megilletődöttséggel és az elődök iránti hálával tekintett a nagy ünnep felé, s az emlékezetessé tétel legnemesebb formáját a szobrászok munkája adta meg. A művészettörténeti korszak ízlésváltásában jellemző mozzanat volt a történelmi szobrok felszaporodása<sup>6</sup>, melyek nagy része nem a közelmúlt eseményeit örökítette meg, hanem a honfoglalás, sokszor a néphagyomány-mítosz történéseit, elemeit.

A funkcióval rendelkező műtárgyak<sup>7</sup> mellett a készülő emlékművek két csoportba sorolhatók: a központi ünnepek sorozatába illeszkedő alkotások (melyek legtöbbször egy jellegzetesen dualizmus kori Árpád–Ferenc József analógiát sugallnak), és az egyes – kisebb – közösségek által kezdeményezett alkotások közé. Ezekhez kiváló motívumot szolgáltatott a néplelekben felelevenített Turul-kép – némely esetben a '48-as hagyományok ápolását rejtette a készülő szobrok szárnyai alatt. (1896 augusztusában avatták fel az 1849-ben Szeged melletti csatában elesett honvédek obeliszkjét, mely a hatalmas gránitból készült oszlopon, kiterjesztett szárnyú turulmadárt ábrázol, alatta bronzba vésve: „*csatájuk a védelmezett nép jog csatája volt*”.<sup>8</sup>) Bár a művészi elgondolások számos Turul-ábrázolást szültek<sup>9</sup> (gondolok itt a mádfalvi Siculicidium-emlékműre, vagy a győri millenniumi ünnepekre, a Napóleon elleni csata emlékére készült Turulra), monumentalitásában egy sem közelíti meg a Donáth Gyula alkotását, a Bánhidai Turult.

## Donáth Gyula, a méltánytalanul elfeledett művész

„*Korának közkedvelt szobrásza volt, főleg síremlékeket mintázott igen nagy számban. Főbb művei: Verbóczy-szobor Felszabadulás-téren (v. Apponyi-tér). A védő Munkásmozgalmi Intézet (a volt Curia palotájában); Turulmadár a Várban, a várpalota kertjének sarkán, díszítő szobrok az Operaház és a Vigadó épületében. Erzsébet-királyné szobor Bártfán...*” – írta róla Szobrászatunk a századfordulón című könyvében Lyka Károly<sup>10</sup>, említést sem engedve a tatabányai szobornak.

Ki is volt a korabeli felvételekről szemöldökét ráncoló komoly úriember, ki a még alig kész alkotása előtt egy sziklára támaszkodik, hogy „beférjen” a képbe? Mi vetette oda a hazai művészettörténet-írást, hogy csak említés szintjén a kismesterek nagy halmazába mossa a szobor alkotóját? A századvég-századelő nagy művelődéstörténeti összefoglalója a Révai Nagy Lexikona miért csak mint „*a budapesti művészársaság*”<sup>11</sup> tréfás ötletekkel „*magányos, igénytelen életét*”<sup>12</sup> fűszerező „*kovácsáról*”<sup>13</sup> ír a róla szóló cikkben?

Donáth Gyula 1850. március 13-án született, minden valószínűség szerint Óbudán<sup>14</sup>. (Bár a róla szóló cikkekben szerepel Budapest<sup>15</sup> és Pécs<sup>16</sup> is.) Anyanyelve a német volt, magyarul sajátos szófordulatokkal beszélt. Egyéni szófacsarásai a Lázár Béla által írt anekdotagyűjteményben<sup>17</sup> központi helyet kaptak. Élete első harminc évének eseményei a múlt ködébe vesznek. 1867-től a korszak elismert művészeti akadémiáin tanult: Münchenben (Knabl osztályában), Drezdában (Robert Hertelében), majd Bécsben (ahol a művészetelmélet-kidolgozó Gottfried Semper környezetében munkálkodott).

1880-ban érkezett Magyarországra (valószínű, hogy báró Liphay Béla hívására, akinek a Lánchíd utcában tornyosuló palotájára két szoborcsoportot készített 1881-ben<sup>18</sup>). Hazajöve-



lekor Pesten még csak három köztéri emlékmű állt (József nádoré, Eötvös Józsefé és Széchenyi Istváné<sup>19</sup>). A feltörekvő nagy szobrász generáció (Loránfi, Fadrusz, Stróbl, Damkó, Villányi a sor nem teljes) ekkor még csak oroszlánkörmeit kezdte mutogatni. A ünnepeit művész Huszár Adolf, ki a kapott megbízások sokaságával bizonyította ifjabb kortársainak, hogy a székesfőváros megérett világvárossá lenni, s ebben (az utcák-köztetek díszítésével) nagy szerephez jutnak majd a „szoborászok”.

Donáth első nagyobb megbízását az Operaháztól kapta, melynek felső párkányára tizenhat, az épület belső terébe (a díszpáholy fölé) négy figurát állított fel. (A párkányon helyet kapott alkotások közül ma már egy sem áll.) A szobrok a klasszikus előképek alapján biztos kézzel mintázó művésznak mutatják. Az 1880-as évek második felében a ma Andrássy úton, Quittner Zsigmond által tervezett házakhoz készített homlokzatzdíszítést. Az évtized végén síremlék-pályázatok nyertesei között volt található (Vajda János, Péterfy Jenő, Liphay Elek, Huszár Adolf síremlékei<sup>20</sup>).

A kilencvenes évektől kezdődően – a már korábban említett – ízlésváltozás (az ifjak által alkotott művek forradalmi újdonsága a jelenre vonatkoztatott – tehát élő – múlt) meghatározta a millenniumra készülő szobrok jellegét is – így hatott Donáthra a historizmus. Az 1890-es esztendő kiemelkedő dátum a bánhidai szobor keletkezésének történetében: „*a magyar állameszme rendíthetlenségének*” kifejezésére Thaly Kálmán hét emlékoszlop felállítására tett javaslatot. Ennek szoros következményeként az előkészítő bizottság, mely az ünnepekre való előterjesztést készítette 1894-ben programként jegyezte fel: kívánatos „*azon helyeknek obeliszkekkel vagy más hasonló emlékekkel leendő megjelölése s így a vidéknek ezáltal is az ünnepély színterébe vonása, mely helyhez a honfoglalás egyes főbb mozzanatai fűződnek*”<sup>21</sup>. Így jutottunk el a Kő-hegyen magas posztamentumon ülő Turul építésének kezdetéig, melynek elkészülte után néhány évvel az alkotó betegségek kínzásától megtörtén, 1909. szeptember 27-én meghalt. A művész hagyatéki leltárában<sup>22</sup> kutató előtt egy ízig-vérig úriember magánélete sejlik fel<sup>23</sup>.

## Az emlékmű

A Tata-Tóvárosi Híradó XVI. évfolyamának 41. számában<sup>24</sup> egy környei nemzeti érzelmű tanító, Kísfaludy Károly azon reményének adott hangot, hogy „oly lelkes honfiak a vármegyének, kik a mindennapi élet anyagi kiadásán felül emelkedve lelkesülni tudnak...elérik majd az eredményt, hogy Bánhida határában egy emlékoszlop áll”. Ezen ötlet ihletésében<sup>25</sup> az ismert és elismert Feszty Árpád levelet írt Sárközy Aurélnak, Komárom megye főispánjának (valamint császári és királyi kamarásnak).

Feszty javaslata pontosan vázolt és javaslat voltához képest részletesnek mutatkozott. Valószínű, hogy a szándék határozottsága, melyben az anyagi számítások nagy szerepet kaptak, erőteljes érv volt a későbbi születéshez. Úgy gondolta, hogy a Budapest–Bécs nemzetközi vasútvonal mellé (és fölé) épített monumentális madáralak egész Európa előtt emelkedne. A vármegye közgyűlésének már említett napján<sup>26</sup>, az emlékmű felállításáról szóló határozat után bizottságot állított fel a pénzügyi feltételek megteremtésére<sup>27</sup>.

A bizottság tagjaivá lettek: Sárközi Aurél főispán, Tátray József Komárom város polgármestere, Tuba János országgyűlési képviselő, Ghyczy Dénes alispán, Feszty Árpád, a főszolgabírák, a jegyzők és 20 további polgár. A főispán a következő év elején levélben kereste meg a komáromi takarékpénztárat, Vaszary Kolos hercerprímást, gróf Esterházy Miklóst és Móricot – a tatai Miklós a fenti célokra ingyen és örök időkre területet biztosított, míg a csákvári Móric politikai-erkölcsi okokból elutasított mindenféle együttműködést. A lakosságtól befolyjni várt pénzek a jelentések szerint a szegényebb rétegek sorsa miatt nem sokasodtak<sup>28</sup>. Nem hozott bevételt az sem, hogy Sárközi főispán Bánffy Miklós miniszterelnökhöz fordult háromezer forint támogatás reményében.<sup>29</sup>

Ami valódi támogatásként érkezett a bizottsághoz azt, a községek ajánlották fel. Ezek tizenöt és száz forint közötti összegek voltak.<sup>30</sup> A legnagyobb felajánlásokat Naszvad, Szentpéter, Bánhida, Tata, Gyermely, és Komárom önkormányzata ajánlotta fel.<sup>31</sup> A bizottság elnöke, Sárközi, Feszty Árpádtól kért alaptervet és részletes költségvetést. A szobor megalkotásával szerződéssel kötelezve Donáth Gyulát kérték fel – elsősorban Feszty javaslatát tartva szem előtt. A mű öntetése előtt Donáth két modellt készített: egy kisebbet (négy méter szárnyfesz-távolsággal, agyagból), valamint egy nagyot (14 méter feszítávval, gipszből). Mindezért métere-nkénti 350 forint tiszteletdíjban állapodtak meg, összesen 4900 forintban.

Miközben a felajánlások lassan gyűltek, július 29-én elfogadták a fém munkák elvégzésére a budapesti székhelyű Zellerin Rt. pályázatát, mely 3950 forintról szólt. (A cég még a tél fo-lyamán mintegy hatezer forintra emelte a költségvetését, de felajánlást tett a szobor részecinek vasúti szállítására. Ezt a bizottság örömmel fogadta el.) 1897. február 12-én Donáth a nagy modellel is kész lett, ekkor vette át a kisebbikért járó tiszteletdíjat is, többszöri felháborodott és szomorú hangú levél után, amelyben figyelmeztette a kijelölt bizottságot tartozásuk lerovásá-ra.<sup>32</sup> A levéltári anyagok szerint ekkorra a leendő szobor számláján cirka négyezer forint gyűlt össze, mely kevésnek mutatkozott.<sup>33</sup> A vázkonstrukció építése eközben lassan, de biztosan haladt, bár az augusztusi szoborállítást egy mérnöki helyszíni szemle után októberre kellett halasztani.<sup>34</sup>

Az anyagi gondokon a főispán másodszori miniszterelnökhöz fordulása sem segített, viszont gróf Esterházy Ferenc a posztamentum építésének céljára elegendő követ adományozott (1898), s ezzel nagyot lendített a holtpontra jutott munkálatokon.<sup>35</sup> 1898. április 23-án a bizottság kiválasztotta az emlékmű végleges helyét, egy szikla talapzatot, mely az alatt elterülő táj felé kissé kinyúlik, s mely fehér szikláival minden irányból kiemelkedik a hegyből. Ezidőtájt érkezett a vasszerkezet.<sup>36</sup> Bár a Donáth által készített koronát és kardot az arányosságbeli eltérő elképzelések miatt többször visszaadták a művészek<sup>37</sup>, és a Zellerin Rt. munkadíjait igen ke-servesen tudták törleszteni (a teljes csödtől tulajdonképpen Hercz Zsigmond, a Magyar Általános Kőszénbánya Rt. igazgatója mentette meg a bizottságot adományával<sup>38</sup>), mégis a várme-gyei közgyűlés téli ülésén 1898. december 30-án Sárközi Aurél főispán bejelentette: a (szerződés<sup>39</sup> szerinti adatok alapján:) 1,5 mm vastagságú vörösréz-ből készült, 15 kg/m<sup>2</sup> le-mezsúllyal, 14 méter feszítávolságú szárnyakkal, 3,5 méter magassággal, 2 méter testszélesség-gel, 200 kg/m<sup>2</sup> szélnyomásnak ellenálló Turul-emlékmű készen van<sup>40</sup>. Erről a budapesti lapok híradásban számoltak be.



Az avatóünnepség terve a levéltári források szerint 1888. július 24-én merült fel utoljára, ekkor állították össze az ünnepség programját is. Arról, hogy azt meg is tartották volna nem található anyag. Az emlékmű építéséről szóló levéltári anyagok egy 1905. évi főszolgabírói jelentéssel<sup>41</sup> érnek véget, mely a szobor bal lábáról való lemez ellopásáról ad hírt a kutatóknak.

A történelem keserű és groteszk fintorként lehetne ideidézni a gondolatot, hogy amely alkotás különlegesen nagy környezeti erők hatásának büszkén ellenállt, nem élhette túl az ember pusztítását. A Turul-madár (vagy ahogy a tatabányaiak hívják: a *Turul*) vasszerkezete két világháborúban rogyant meg sok évre, a felújítások<sup>42</sup> között huszadik századi vandálok vagy haszonleső fémtolvajok szabad prédája volt, a legutóbbi (1992. november 29.) óta sérelem nem érte.

Feszty Árpád jóslata bevált, a szobor valóban Európának mutat népünk őshagyományából egy szeletet. Valamikor totem (akár állatos) jellegét mai magyaroknál a mesés szerep veszi át, de a mostanság Győrnek tartó utazót is – ha felnéz a Kő-hegyre – elkíséri egy érzés, s ahogy visszaréved a ködös múltba ráérez: egy család vagyunk itt a Kárpát-medencében.



**Jancsák Csaba**

### Jegyzetek

1. *Kézai Simon*: A magyarok krónikája. (Fordította Györfly György)
2. Kézai Simon i. m.
3. A fizetendő földadó 4545 Ft 85 krajcárból 6 fizetett 2482 Ft 47 krajcárt említi a Tatabánya története című munka.
4. Ld. később Feszty Árpád kezdeményezését és tervét.
5. Komárom vármegye közgyűlésének 1895. december 12-i üléséről készült jegyzőkönyv in. Komárom megyei főispán adminisztrációs iratok (a továbbiakban: Km Fi ai) 1895év/937 szám.
6. *Lyka Károly*: Történelmi szobrázatunk a századfordulón 10–35. p.
7. Pl. a Feketeházy János számításai alapján, Czélikus Aurél és Nagy Virgil által tervezett és 1896-ban átadott Ferenc József híd.
8. *Szűcs György*: A millennium emlékszobrázata. In: A tatabányai Turul.
9. Szűcs i. m.

10. Lyka i. m. 78. p.
11. In: Révai Nagy Lexikona V. kötet 681. p.
12. uo.
13. uo.
14. Ld. Rexa Dezső cikke, in: Esti Hírlap, 1963. augusztus. 12.
15. Lyka i. m.
16. *Déry Attila*: Budapest eklektikus épületszobrászata. Bp., 1991.
17. *Lázár Béla*: Írók és művészek között. Bp., 1918.
18. Képes Családi Lapok 1882. január 15-i száma; *Nagy Ildikó*: A bánhidai Turul-szobor alkotója. In: A bánhidai Turul i. m.
19. Nagy Ildikó i. m.
20. Megtalálhatóak a Kerepesi temetőben.
21. Az Ezredév. Szerk.: Tarr László. Bp., 1979. 14. p. – idézi Nagy Ildikó i. m.
22. Összefoglalja Nagy Ildikó i. m.
23. A leltár a legnagyobb luxusként nyolc darab sétapálcát és hét pár kesztyűt említ
24. Kisfaludy Mihály: Bánhida és az ezeréves ünnepség. In: Tata-Tóvárosi Híradó 1895. október 12.
25. Nagy Ildikó i. m. említést tesz arról, hogy az ötletet Jókai Mór adta.
26. 1895. december 12. Komárom megyei főispán adminisztrációs iratai 1895/937. szám [a továbbiakban: *KM Fi ai*].
27. *KM Fi ai*.
28. *KM Fi ai* 1896/147.
29. *KM Fi ai* 1896/188.
30. *KM Fi ai* 1896/147.
31. *Šarolta Drahošova*: Levéltári dokumentumok a Turul-emlékműről. In A Bánhidai Turul
32. Összesen 2300 forintot. *KM Fi ai* 1897/104, 118, 375.
33. Drahošova i. m.
34. az Rt. képviselőjébe Rasch Oszkár augusztus végén szemlélte meg a helyszínt. *KM Fi ai* 1897/459.
35. *KM Fi ai* 1898/204.
36. *KM Fi ai* 1898/220, 250.
37. A kis méret miatt nem tetszett a főispánnak. *KM Fi ai* 1898/665.
38. *KM Fi ai* 1898/801.
39. *KM Fi ai* 1897/128.
40. *KM Fi ai* 1899/16.
41. Drahošova i. m.
42. 1959, 1968



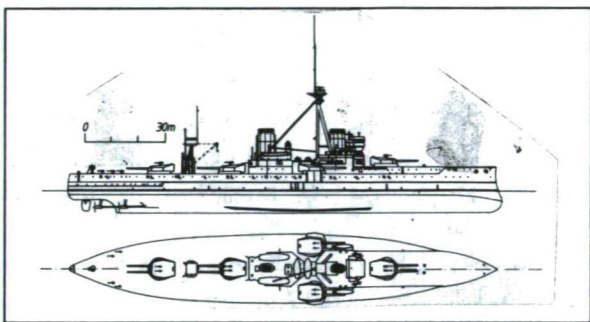
## Korszakalkotó újítás a csatahajóknál

### A Szent István csatahajó építésének háttere

Olvasóink lapunk utóbbi két számában szerezhettek tudomást a Szent István osztrák-magyar hadihajó elsüllyedéséről és roncsainak felfedezéséről. Sajnálatos módon a szerző adós maradt a hajó jelentőségéhez méltó bemutatásával, és a hajóról közölt adatok is pontosításra szorulnak. Írásommal ez utóbbi feladatokra vállalkoztam.

### Mi az a dreadnought?

A tengeri hadviselésben hosszú ideig a hajókra telepített tüzérség döntötte el a csaták kimenetelét. Az ellenséges hadiflották egymással párhuzamosan, az azonos lobogó alatt harcoló hajók egymás mögött (oszlopban, sodorvonalban) haladva, az ütegfedélzeteiken oldalt sorban elhelyezkedő ágyúikkal vívták meg a tengeri csatákat. Erről a harcmodorról nevezték el a sorhajókat – a harcban résztvevő legnagyobb egységeket.



A Dreadnought csatahajó jellegrajza

A harc folyamán a hadihajók igyekeztek a legjobb pozíciót elfoglalni. Ez egy képzeletbeli T betű felső szára volt, ahonnan egy oldalsortűzzel teljesen lesöpörhették a merőleges száron csak a tüzérsége töredékét felvonultató hajót.

A XIX. század folyamán a kor technikai vívmányainak alkalmazásával – gőzgép, acélpáncélzat, mindkét oldalra tüzelni képes, tornyokban elhelyezett tüzérség – a klasszikus sorhajó páncélos hajóvá alakult. A sorozatos hadikonfliktusok tapasztalatait leszűrve a flották legnagyobb egységeit állandóan továbbfejlesztették.

Az 1904–05 között lezajlott orosz–japán háborúnak köszönhető, a tüzérséggel felszerelt legnagyobb hajótípus, a Dreadnought születése.

A világ legnagyobb flottájával rendelkező Nagy-Britannia 1906-ban állította szolgálatba a Dreadnought nevű hadihajót, amelyről a csatahajók legkorszerűbb változatát elnevezték.<sup>1</sup>

A 18 100 tonna vízkiszorítású hadihajón 10 darab 30,5 cm-es lövegeket 5 toronyban kettesével helyezték el. Egy oldalsortűz alkalmazásával 8 nehéz löveggel lehetett tüzelni. A korábbi csatahajóknál csak 4 darab 28,0 – 30,0 cm-es főtüzérséget alkalmaztak, a hangsúly a 4-12 darabból álló 15,2 – 25,4 cm-es másodlagos tüzérségen volt.<sup>2</sup> Az új hajó tüzérségi főlénye, magasabb páncélvédettsége mellett elsőként kapott gőzturbinát, ami sebesség főlényt jelentett.

Mindezek fényében a korábbi nagy hajóegységek egycsapásra elavultak, s a tengeri nagyhatalmak hozzáláttak a saját dreadnought-flotta megépítéséhez. Hatalmas verseny indult meg

abban, hogy ki rendelkezik a legnagyobb tűzérsséggel, legerősebb páncélzattal, legnagyobb sebességre képes csatahajókkal.

Az I. világháborúban Nagy-Britannia 35, Németország 19, az USA 16, Franciaország és Oroszország 7-7, Japán és Olaszország 6-6, Ausztria-Magyarország 4 dreadnought-tal rendelkezett<sup>3</sup>.

A háborúban győztes hatalmak az erőviszonyok fenntartása miatt 1922-ben megkötötték a washingtoni flotta egyezményt, amely 10 évre szünetet rendelt el az alapvető nagy egységek megépítésében. A félig kész hajókat lebontották, vagy repülőgép-hordozóvá építhették át.<sup>4</sup>

Az egyezmény lejártával mindegyik fél hozzákezdett az újabb flotta fejlesztéséhez. Az elkészültek közül kiemelkedik az 1941-ben átadott japán Yamato és Musashi csatahajók<sup>5</sup>. Méreteik impozánsak voltak. Pusztulásukat érdekes módon nem egy ellenséges csatahajó tűzérsege, hanem repülőgépek támadása okozza. Ez a tengeri hadviselés új korszakát jelentette.<sup>6</sup>

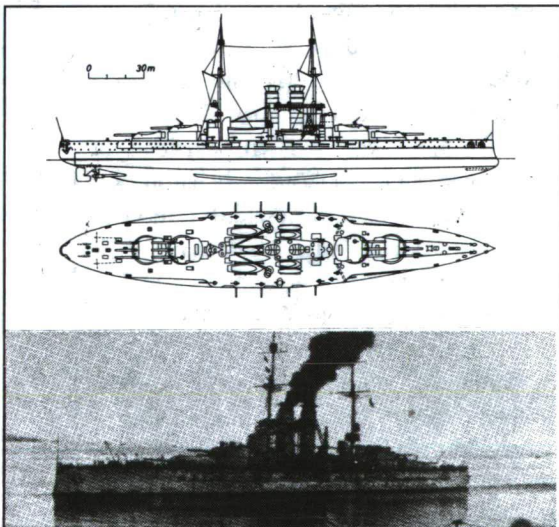
### Az osztrák-magyar dreadnoughtok

A fegyverkezési lázból az osztrák-magyar haditengerészet sem maradhatott ki. Az 1909-ben elfogadott 1910. évi költségvetés 312 millió koronát biztosított flotta fejlesztésre. Ebből az összegből 4 dreadnought-ot 3 gyors felderítő cirkálót, több torpedó naszádot építettek.<sup>7</sup>

A magyar nyelvű szakirodalomban tegetthoff-osztályként<sup>8</sup> ismert hadihajók tervét 1909. április 27-én<sup>9</sup> fogadták el. A 4 hajó közül 3 Triesztben, 1 Fiumében épült. A hajók tervezője Popper Szigfrid császári és királyi vezérőrnök volt.

Már a Szent István csatahajó építése is izgalmasan indult: a fiumei gyár területén lévő hegy felrobbantásával szerték meg az építéshez szükséges területet. 1912. január hó 29-én kezdték meg a hajó építését, 1914. január 17-én Mária Terézia királyi hercegnő keresztelte meg és bocsájtotta vízre. 1916. január hó 6-án adták át a flottának a Szent Istvánt<sup>10</sup>.

A hajók főtüzérseget 12 db 30,5 cm-es lövegeket a világon először az ún. hármás toronyrendszerben helyezték el.<sup>11</sup> Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy 1 toronyban 3 üteg került elhelyezésre (a korábbi két ütegtől eltérően). Óriási előreladást jelentett, hiszen a támadóképesség ereje megsokszorozódott!



A Szent István csatahajó



A tegetthoff-osztályú csatahajók jelentőségét abban látom, hogy egy oldal sortűz alkalmával nehéztüzérsége 5400 kg lövedéket volt képes kilőni, a 6 db ikertornyos francia Jean Bart 4400 kg-jával szemben. Ez a 30,5 cm-es tüzérséggel felszerelt csatahajók között abszolút elsőbbséget jelentett. A tüzereje 28-34 %-kal erősebb volt. Ezt a mennyiséget csak nagyobb kaliberű tüzérséggel felszerelt csatahajók tudták felülmúlni.<sup>12</sup>

További értéke e csatahajóknak, hogy a pánccélzatot jelentősen lehetett csökkenteni, a védőképesség romlása nélkül! A 4 torony kisebb célfelületet jelentett az ellenség számára, mint az ugyanekkora tüzert több, hagyományos ikertoronyban felvonultató csatahajók.

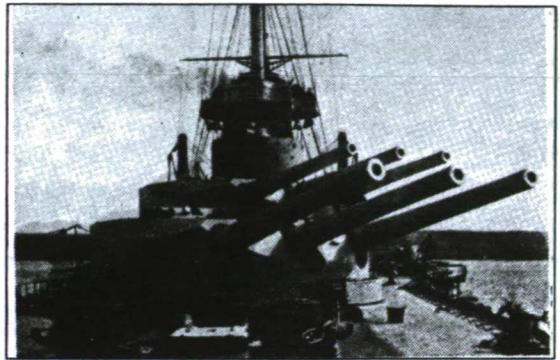
### Az osztrák–magyar csatahajók további története

Az első három kész hajó (*Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Prinz Eugen*) részt vett az Olaszország elleni 1915. május 23–24-i nagyszabású támadásban.<sup>13</sup> A négy egység együttes bevetésére 1918. július elején került volna sor. Azonban a *Szent István* csatahajót július 10-én egy olasz torpedónaszád elsüllyesztette. (Archív felvételen látható az elszülledés folyamata.<sup>14</sup>

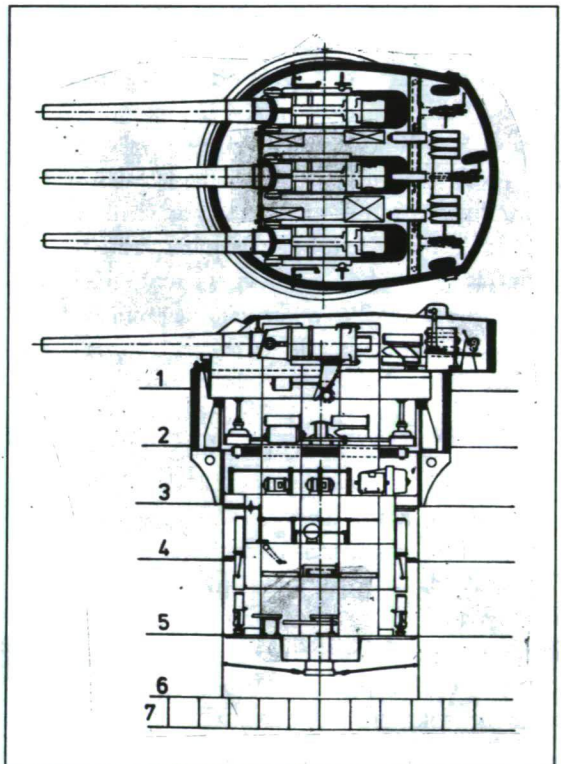
1918. november 1-jén hajnalban az őrség nélküli pólai kikötőbe behatolt egy olasz SLC-15, és elsüllyesztette a monarchia flottájának volt zászlóshajóját a *Viribus Unitist*.

A győztes hatalmak közül Olaszország a *Tegetthoffra* tartott igényt, Velencébe vontatták<sup>16</sup>, és a saját flottába akarták beállítani. Az 1922-es washingtoni flottaegyezmény értelmében 1924-ig több más régebbi építésű osztrák–magyar csatahajóval együtt lebontották.<sup>17</sup>

A *Prinz Eugent* 1919-ben Cattaróban internálták<sup>18</sup>, majd a francia földközi-tengeri flotta célhajójaként fejezte be a



A Szent István csatahajó lövegtornya



A hármás lövegtorony jellegrajza

pályafutását<sup>19</sup>.

A maga korában újszerű technikai megoldásokat felvonultató hajók klasszikus tengeri csatában nem vettek részt. Az újszerűség mellett a hajókról menet közben derült ki, hogy magasan van a tömegközéppontjuk. Pusztulásuk ráirányította a figyelmet a nagy költségen épült nagy harcértékű hadihajók nem kielégítő torpedóvédelmére is.

Mindezek semmit sem vonnak le abból a tényből, hogy a világ nyolcadik legnagyobb tengeri hatalma egy új stílust teremtett a hadihajó építésben. Olaszország mellett az Egyesült Államok hadiflottája 1912-től szintén a Tegetthoff-osztály mintájára építette saját csatahajóit.

A világ legnagyobb csatahajói a japán Yamato és testvérhajója is az úttörő osztrák-magyar haditengerésznél alkalmazott 3 löveg egy toronyban elv szerint épült.

Mindezeket azért tartottam fontosnak bemutatni a *Szent István* csatahajó apropóján, mert volt a magyar iparnak egy érdemtelenül elfelejtett aranykorszaka, amikor mind a polgári és mind a katonai életben világszínvonalú termékek születtek. Sajnos, az utókor hajlamos arra, hogy egy kézlegyintéssel elintézzék ezeket az eredményeket. Azt hiszem, hogy nekünk, leendő történészeknek nem szabad elmenni az események mellett, mivel a tények önmagukért beszélnek.

**Kovács György Attila**

### Jegyzetek

1. Bak József – Csonkaréti Károly – Lévy Gábor – Sárhidai Gyula: *Hadihajók* – típuskönyv. Zrínyi, Bp., 1984. 43–44. o. 361. o. [A továbbiakban: *Hadihajók*.]
2. Bak József – Lévy Gábor – Sárhidai Gyula: *Arzenál'85*. Zrínyi, Bp., 1985. 205., 215. o.
3. *Hadihajók* 47. o. 3. táblázat.
4. *Hadihajók* 55. o.
5. Kilenc darab 46,0 cm-es főtüzérsgükkal és 64 170 tonnás vízkiszorítással a világ legnagyobb úszóerődjai voltak. *Vö.: Hadihajók* 297. o.
6. Az utolsó, csak nehéztüzérséggel vívott csata: 1941. május 24-én a német *Bismarck*-csatahajó elsüllyesztette az angol *Hood*-csatacirkálót. *Vö.: Hadihajók* 60–61., 405. o.
7. *A Tenger* [– tudományos és társadalmi – tengerészeti és közgazdasági folyóirat] *A Magyar Adria Egyesület Közlönye*. Bp., 1912. év 490. o. [A továbbiakban: *A Tenger*.]
8. Az angol szakirodalomban az azonos tervek szerint épült hajókat egy osztályba sorolják. A hajóosztály megkülönböztető elnevezését általában az elsőként elkészült egység nevére kapja. Esetünkben a *Jane's Fighting Ships of World War I*. Military Press, New York, 1919, 1990.; a 223. oldalán joggal beszélhet *Unitis*-osztályról. [A továbbiakban: *Jane's*.]
9. Az osztrák–magyar és az olasz hármastoronyrendszerű csatahajók építési versenyről értékes információkat közöl. Id. Kovács György: *Válasz Kopeczky Győzőnek vitáiratában* (kézirat 1988.)
10. *A Tenger* 1914. év 1–15. o.
11. *A Tenger* 1912. év 206. o.
12. *A Tenger* 1912. év 491. oldalon közölt táblázata.



13. Hadihajók 151. o.
14. A Magyar Televízió által készített Lusitania-ügy dokumentumfilmben tévesen a német U-9 által 1914. szept. 22-én elsüllyesztett angol *Aboukir* páncélos cirkáló pusztulásaként mutatták be!
15. SLC – *Liluri a Lenta Corsa* – lassan haladó torpedó. Elektromos meghajtású torpedóból kialakított mini-tengeralattjáró, amelyen lovagló ülésben két békaember foglal helyet. 10-15 méteres mélységben haladva az ellenséges hajó alá vezették a járművet, hozzáerősítették az időzített 250-300 kg-os aknájukat, majd partra úsztak. Vö.: Sárhidai Gyula: Tengerek szürke farkasai. Maecenas, Bp., 1988. 162. o.
16. *Jane's* 223. o.
17. Molnár György: A Monarchia hadiflottájának utóélete. In: Történelmi Szemle 1987/88. 4. 487-511. o.
18. Lásd a 16. jegyzetet.
19. Lásd a 17. jegyzetet.

