

Zvonimir Freivogel

Okrety liniowe typu „Tegetthoff”



Tarnowskie Góry 2009



Drodzy Czytelnicy!

W czerwcu i listopadzie 2008 przypadły dwie tragiczne rocznice. Przed 91 laty zatonęły dwa austro-węgierskie okręty liniowe, należące do tzw. klasy „drednotów”. Mowa o „Szent Istvánie” i „Viribus Unitis”. Niniejszą monografię chciałbym zadedykować dzielnym członkom załóg obu okrętów, które na zawsze pogrążyły się w otchłaniach Morza Adriatyckiego.

Podziękowania: serdecznie dziękuję p. Josefowi („Jupp”) Scheidtowi z Vierkirchen koło Monachium w Niemczech za okazaną mi pomoc przy identyfikowaniu niektórych bardzo „podchwytliwych” fotografii, które zdobią niniejszą monografię.

Danksagung: eine große Hilfe beim Identifizieren der Schiffe auf einigen „kniffligen Fotos” war Ing. Josef „Jupp” Scheidt aus Vierkirchen bei München gewesen.

Zvonimir Freivogel

Oktadka: Szent István na pełnej prędkości.
Mal. © Danijel Frka
Strona tytułowa: Piękna nastrojowa fotografia Szent István wykonana w Poli.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Okręty liniowe typu „Tegetthoff”

Zvonimir Freivogel

Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk

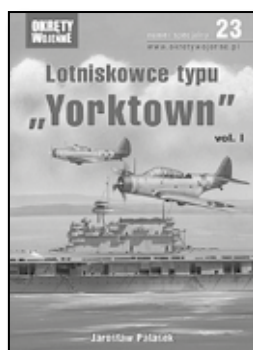
Redaktor serii: Jarosław Malinowski
Rysunki: Jerzy Lewandowski, Željko Prša
Plansze kolorowe: Waldemar Kaczmarczyk
Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski
Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry
Źródła fotografii/Photo credit:
ARGE: „Arbeitsgemeinschaft für österreichische Marinegeschichte” w następujących osobach:
Włodimir Aichelburg, Lothar Baumgartner,
Franz-Ferdinand Bilzer, Georg Pawlik,
Friedrich Prasky, Erwin Sieche.

Włodimir Aichelburg, Lothar Baumgartner,
BfZ: Bibliothek für Zeitgeschichte,
Andrzej Danilewicz, Hartmut Franke (†),
Danijel Frka, René Greger, Zdenko Kinjerovac,
Zlatko Krašković, Ivo Marendić (†),
Robert Oedl (†), Georg Pawlik, Boris Pleic,
Friedrich Prasky, Achille Rastelli,
Karl Schrott (†), Franz Selinger,
Erwin Sieche, Velimir Vukšić

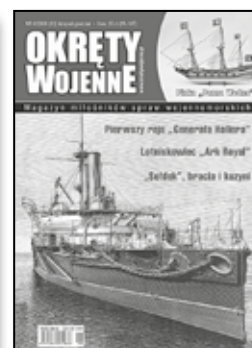
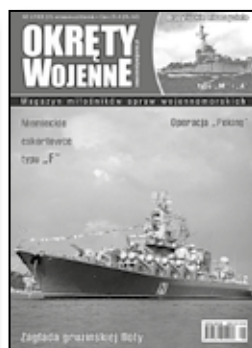
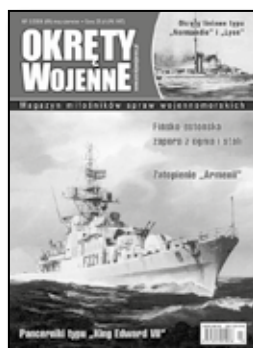
ISBN 978-83-61069-05-8
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2009
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.
All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

Polecamy monografie!



Polecamy magazyn „Okręty Wojenne”!



Wydawca

Wydawnictwo „Okręty Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. (032) 384-48-61

e-mail: okrety@ka.home.pl, www.okretywojenne.pl
ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

Uwaga!

Niniejsza monografia zawiera jedną rozkładówkę z 2 planami okrętów w skali 1:400.
Stanowi ona jej integralną część i nie może być sprzedawana oddzielnie.

Viribus Unitis przed rokiem 1914; od swoich bliźniaków różnił się m.in. okrągłym podestem z reflektorem na bocznej ścianie dźwigu a na fokaszcie brakuje charakterystycznego dla *Tegetthoff* i *Prinz Eugen* podestu.

Fot. zbiory ARGE



Geneza okrętów

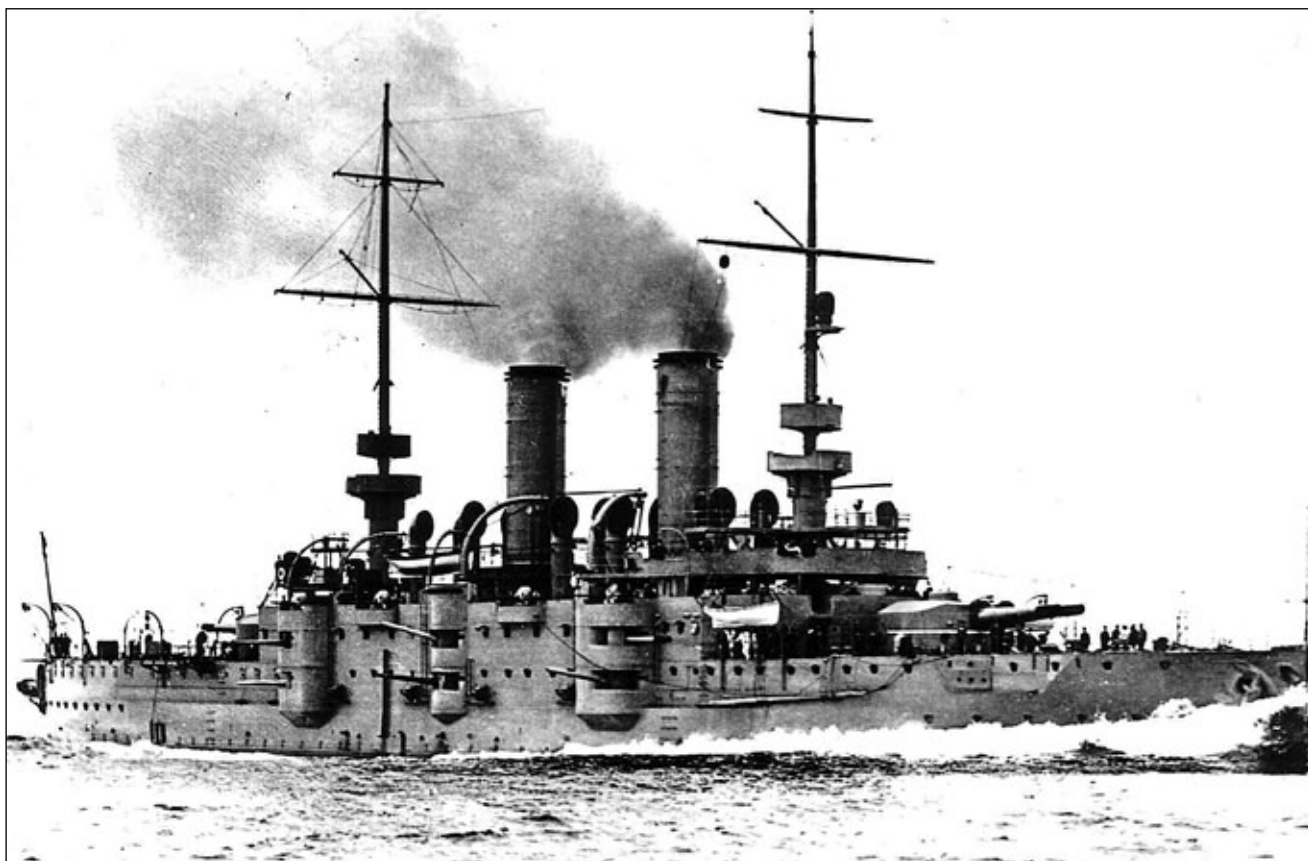
Powstanie austro-węgierskich „drednotów”

Pod koniec XIX wieku brytyjskie pancerniki typu *Royal Sovereign* i *Canopus* służyły pozostałym państwom jako wzór godny do naśladowania. Te wspomniane i określane mianem „jednorodnych” okrętów liniowych, uzbrojone były w cztery armaty kalibru głównego (w zależności od danego państwa był to zazwyczaj kaliber 343, 305, 280 lub 240 mm) zgrupowane w dwóch dwumiatnikowych wieżach, po jednej na dziobie i na rufie oraz od 12 do 16 armat średniego kalibru (138 do 152 mm). Wyjątek tworzyły, jak zawsze, chciałoby się powiedzieć, jednostki francuskie, które uzbrojone były w pojedyncze wieże artyleryjskie dwóch różnych kalibrów, jak na przykład pancernik *Bouvet*, który na dziobie i rufie miał po jednej pojedynczej wieży kal. 305 mm oraz dwie pojedyncze armaty kal. 274 mm ustawione na obu burtach (tzw. układ w kształcie rombu).

Późniejsze pancerniki zostały dodatkowo uzbrojone w baterię armat szybkostrzelnych, które umieszczone były poniżej wieży artylerii głównej, co było charakterystyczne dla okresu przed pojawieniem się brytyjskiego *Dread-*

noughta. Takim klasycznym przedstawicielem ery „przeddrednotowej” był brytyjski typ *King Edward VII* uzbrojony w cztery armaty kal. 305 mm w dwóch podwójnych wieżach, czterech pojedynczych armat kal. 254 mm oraz w baterię dwunastu dział kazamatowych kal. 152 mm. Na tym typie wzorowali się Japończycy budując swoją *Sattsumę*, a Austriacy swój typ *Radetzky*. Wnioski płynące z wojny chińsko-japońskiej roku 1895, hiszpańsko-amerykańskiej roku 1898, czy w końcu rosyjsko-japońskiej lat 1904/05 zastosowano w trakcie budowy nowego, niemalże „rewolucyjnego” okrętu liniowego, któremu nadano nazwę *Dreadnought*, od którego wzięło się określenie całego pokolenia okrętów tej klasy. Sam *Dreadnought* charakteryzował się baterią armat jednorodnego kalibru, która składała się z dziesięciu armat kal. 305 mm (w pięciu podwójnych wieżach). Jego uzbrojenie uzupełniały małokalibrowe działka do zwalczania nieprzyjacielskich torpedowców. Okręty nowej klasy – wszystkie pozostałe państwa podążyły w ślady Brytyjczyków – wykazały swoją bezwzględną przewagę jakościową nad starszymi do tej pory zbudowanymi jednostkami tej klasy, nazywanymi z perspektywy czasu

„predrednotami” wzgl. „półdrednotami”. Układ sił na morzach świata nie od razu się zmienił, gdyż Royal Navy nadal pozostawała władczynią mórz, gdyż pozostałym państwom zajęło trochę czasu, aby wyjść z dołków startowych, co było równoznaczne z początkiem nowego wyścigu zbrojeń. Jako pierwsze rękawicę podjęły Stany Zjednoczone oddając do służby dwa okręty liniowe typu *South Carolina* (8 armat kal. 305 mm, w czterech ustawionych wzdłuż osi symetrii kadłuba podwójnych wieżach artyleryjskich, z czego dwie w superpozycji, co umożliwiało prowadzenie ognia ponad wieże ustawione na pokładzie), po części dlatego, że stępki pod oba amerykańskie pancerniki położone zostały wcześniej niż w przypadku brytyjskiego pierwowzoru. Do grona nowych jednostek dołączyły następnie niemieckie typu *Nassau* i *Helgoland* (ich uzbrojenie składało się z dwunastu armat kal. 280 mm wzgl. sześciu podwójnych wież ustawionych heksagonalnie), brazylijski typ *Minas Gerais* (12 x 305 mm) oraz najmniejsze „drednoty” świata, hiszpański typ *España* (tylko 4 podwójne wieże kal. 305 mm; po jednej na dziobie i rufie i dwa przesunięte na obu burtach).



Habsburg podczas prób stoczniowych. Charakterystyczną cechą tego typu były dwa kominy i liczne działa kal. 150 mm. Fot. zbiory Franz Selinger

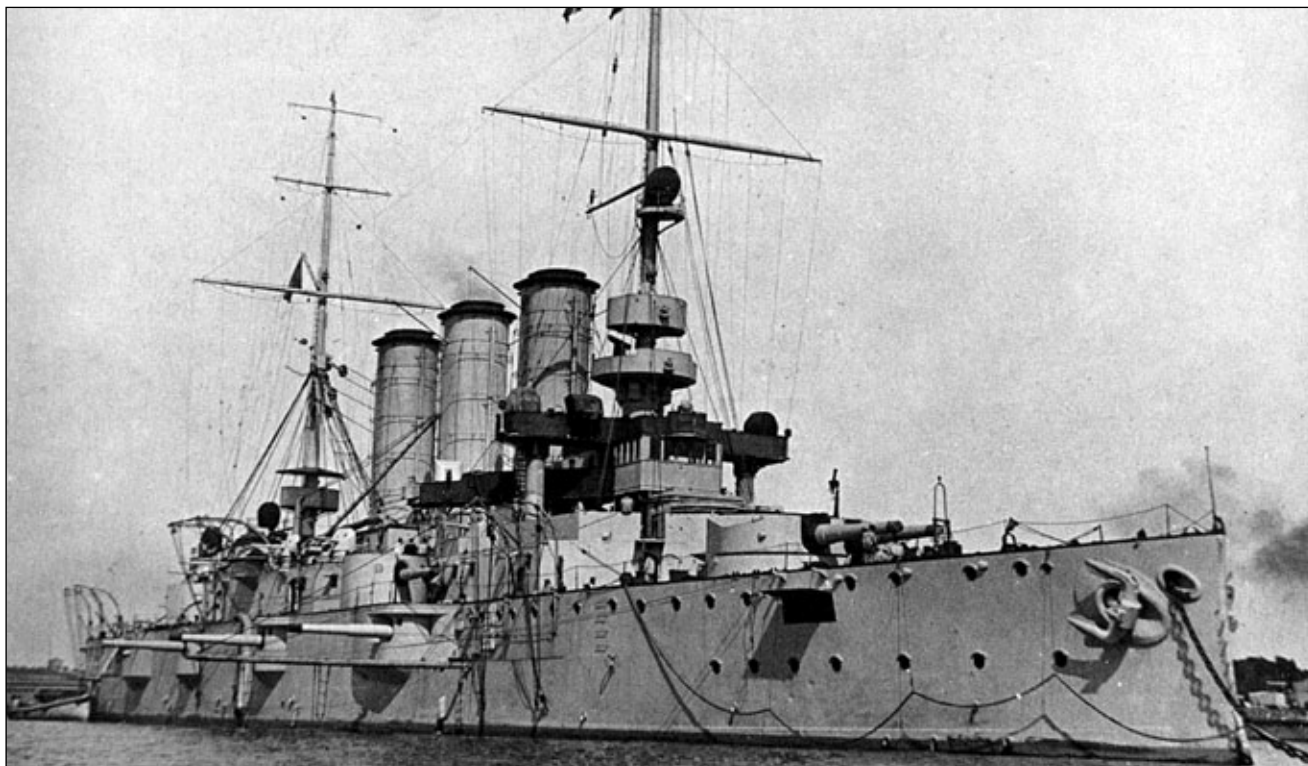
Monarchia austro-węgierska po pojawieniu się *Dreadnoughta* nadal pozostała wierna typowi okrętu liniowego uzbrojonego w armaty dwóch kalibrów

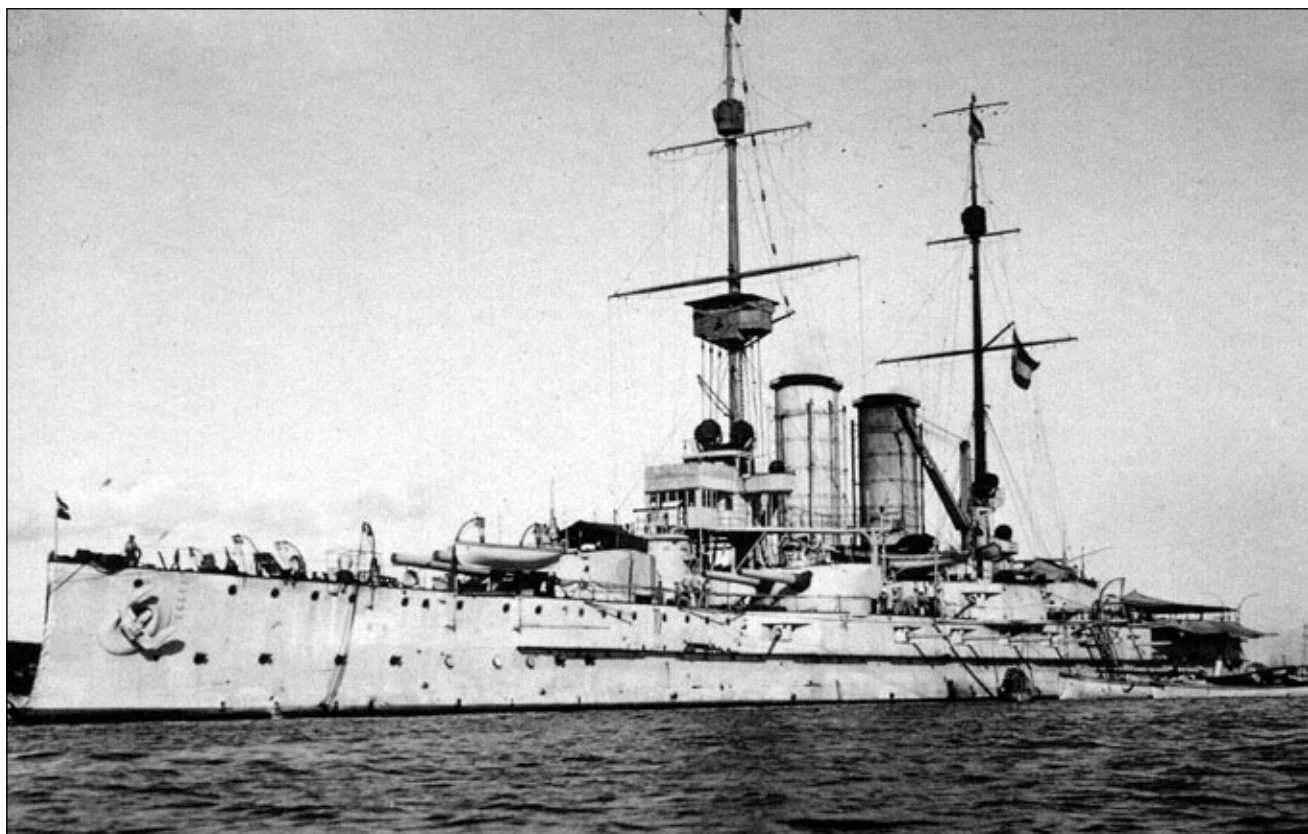
głównych. Już wyżej wspomniano o typie *Radetzky* z 2 podwójnymi wieżami kal. 305 mm po jednej na dziobie i rufie oraz 8 armat kal. 240 mm w bocz-

nych wieżach. Niektóre prace studyjne przypominały swoim wyglądem już „małe dreadnoty” uzbrojone na przykład w sześć armat kal. 305 mm w dwóch po-

Erzherzog Ferdinand Max był ostatnią jednostką typu *Erzherzog*, który wyróżniał się swoimi trzema kominami, po których był tak łatwo rozpoznawalny spośród okrętów c.k. floty.

Fot. Erwin Sieche





Erzherzog Franz Ferdinand przy boi 35 w Poli, między lipcem 1917 r. (usunięcie sieci przeciwtorpedowych) a październikiem 1918 r.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

dwójnych i w dwóch pojedynczych wieżach, bądź w osiem armat kal. 280 mm w czterech podwójnych wieżach, po jednej na dziobie i rufie i po jednej na każdej burcie. Austriaccy konstruktorzy byli jednak zmuszeni do ciągłych oszczędności i dodatkowo musieli zwracać uwagę na ograniczenia wynikające z parametrów będących do dyspozycji suchych doków. Planowane jednostki nie mogły przekraczać wyporności 16 000 ton, co stanowiło główny problem w przypadku zwartych i „przeładowanych” kadłubów jednostek wspomnianej klasy. Podobne problemy wynikły w wyniku notorycznej i błędnie rozumianej oszczędności podczas prac nad planami późniejszych jednostek typu *Tegetthoff*.

Marynarka Wojenna Austro-Węgier włącza się do wyścigu zbrojeń

W roku 1908 Austro-Węgry dysponowały okrętami uzbrojonymi w cztery wzgl. pięć podwójnych wież artyleryjskich kal. 305 mm, które wypierały od 18 500 do 20 500 ton. Austro-Węgry, Niemcy i Włochy powiązane były wzajemnie w tzw. Trójporozumieniu Państw Centralnych, na podstawie którego każde z nich zobowiązane było udzielić pomocy temu, który zostałby zaatakowany przez któregoś z możliwych przeciwników tzn. Wielką Brytanię, Francję i Ro-

sję, wchodzące w skład utworzonego przez siebie Trójpřzymierza. Pomimo to, Włosi i Austriacy nie byli w stanie zrezygnować ze wzajemnej rywalizacji, tudzież pokonać żywionych w stosunku do siebie wzajemnych animozji, będących pochodną starcia zbrojnego z roku 1866, kiedy to armia austriacka odniosła nad włoską ciąg zwycięstw. Austriacka flota natomiast pokonała w bitwie pod Lissą (obecnie Vis w Chorwacji) silniejszą flotę włoską, co pozwoliło ochronić wyspę i całe wybrzeże wschodniej Dalmacji przed włoską okupacją. Ponieważ Austriacy ulegli włoskiemu sojusznikowi, czyli Prusom, byli zmuszeni odstąpić pewne obszary (Wenecja) Włochom.

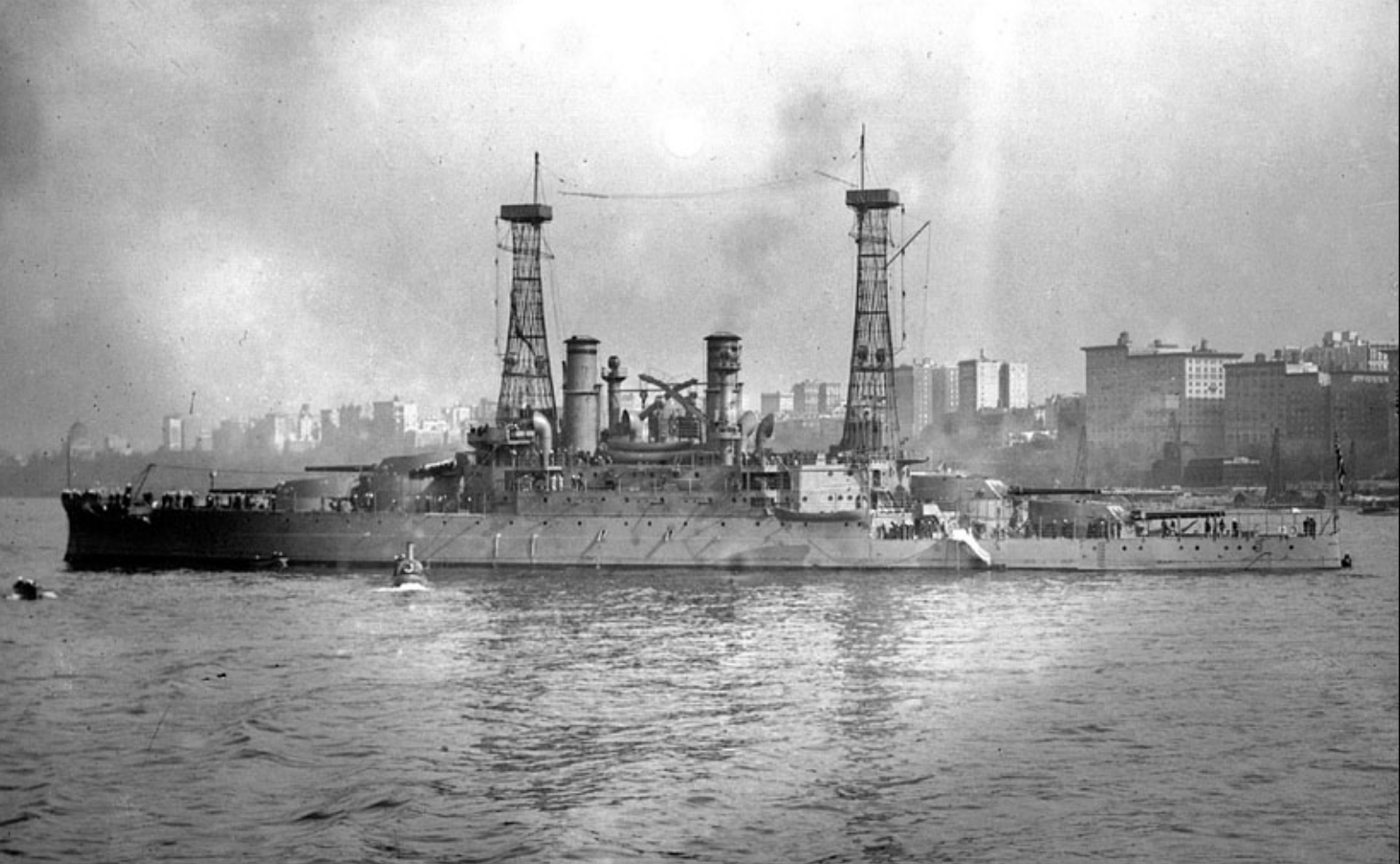
Z powyżej przytoczonych, czysto historycznych powodów, opublikowany w niemieckim czasopiśmie fachowym „*Marine Rundschau*” artykuł, który donosił, że Włochy wkrótce zamierzają położyć stępkę pod swój pierwszy „drednot”, był jednocześnie powodem, który w Austro-Węgrzech wywołał ostrą reakcję. Dowódca cesarsko-królewskiej floty i szef Sekcji Marynarki Wojennej w c.k. Ministerstwie Wojny, admirał Rudolf Hrabia Montecuccoli Polinago poinformował w lutym 1908 roku delegację austriackiego i węgierskiego parlamentu, że wkrótce rozpocznie się budowa cesarsko-królewskich okrętów liniowych

o wyporności oscylującej pomiędzy 18 000 a 19 000 tonami. Pierwsze plany opracowane przez Techniczny Komitet Marynarki (*Marine Technisches Komitee*) z Poli przewidywały jednostki uzbrojone w cztery podwójne wieże armatnie kal. 305 mm L/45. Były inżynier budownictwa okrętowego, Siegfried Popper, który po przejściu na emeryturę

Admirał Rudolf Montecuccoli Polinago, który zdecydował o budowie nowych dreadnotów dla c.k. floty.

Fot. zbiory Karl Schrott





Zbudowana w tym samym czasie co *Dreadnought* amerykańska *South Carolina* również uzbrojona była w artylerię główną jednego tylko kalibru, lecz ustawiona ona była w wieżach znajdujących się w superpozycji.
Fot. zbiory Zvonimir Freivogel

w roku 1907 nadal pracował jako doradca w stoczni Stabilimento Tecnico Triestino (STT) w Trieście, wyraził się o wszystkich projektach przyszłych okrętów krytycznie, stwierdzając, że są za słabe, co było przyczyną, że sam zasiadł za stołem kreślarskim, zabierając się sam za robotę. Jego plany przewidywały okręty liniowe o wyporności od 20 000 do 25 000 ton, które miały być uzbrojone w osiem, dziesięć wzgl. dwanaście armat kal. 305 mm oraz licznych armat kal. 150 mm wzgl. 190 mm (niektóre z nich w podwójnych wieżach).

Dopiero w roku 1909 opinia publiczna dowiedziała się czegoś dokładniejszego o pierwszym włoskim „drednocie”, jakim był późniejszy *Dante Alighieri*. Jego projektant, Generale del Genio Navale Eduardo Masdea (pod czujnym okiem Vittorio Cunibertiego, głównego konstruktora Regia Marina) miał zamiar opracowania planów jednostki, która będzie lepsza od innych „drednotów” pozostałych państw. Jego okręt miał być uzbrojony w dwanaście armat kal. 305 mm w czterech trójdziałowych wieżach, po jednym na dziobie i rufie, a pozostałe dwa również w osi symetrii kadłuba, lecz ustawione pomiędzy pomostem bojowym i zgrupowanymi w pary kominiarami. W tym przypadku chodzi o tzw. „rozmişczenie Cunibertiego”, które

już wcześniej planowano zastosować na rosyjskich okrętach liniowych typu *Gangut* (*Sewastopol*). Takim ustawieniem uzbrojenia głównego charakteryzowały się również oddane do służby później okręty typu *Imperatrice Maria*.

Po oficjalnym opublikowaniu danych na temat włoskiego „drednota”, Austriacy zmienili swój ostatni projekt wstępny (Nr VI z 10 x 305 mm w pięciu podwójnych wieżach, 14 x 150 mm, cytadela o pancerzu 230 mm) na okręt liniowy z dwunastoma armatami kal. 305 mm w czterech trójdziałowych wieżach. Ta szybka zmiana planów była również możliwa z tego powodu, że firma Škoda już pracowała nad planami wieży trójdziałowej dla marynarki rosyjskiej. Ustawienie wież na austro-węgierskim „drednocie” zostało lepiej rozwiązane, niż to miało miejsce na jednostce adriatyckiego sąsiada, gdyż była to kombinacja bazująca na rozwiązaniach amerykańskich i włoskich. Wszystkie cztery wieże ustawione zostały w osi symetrii kadłuba, wewnętrzne (wieża II i III) pokład wyżej, czyli w superpozycji w stosunku do wieży nr I i IV, które znajdowały się niżej, co z kolei pozwalało prowadzić nad nimi. Brytyjskie i niemieckie „drednoty” mogły jednocześnie salwę burtową z tylko ośmiu z dziesięciu wzgl. dwunastu armat, natomiast

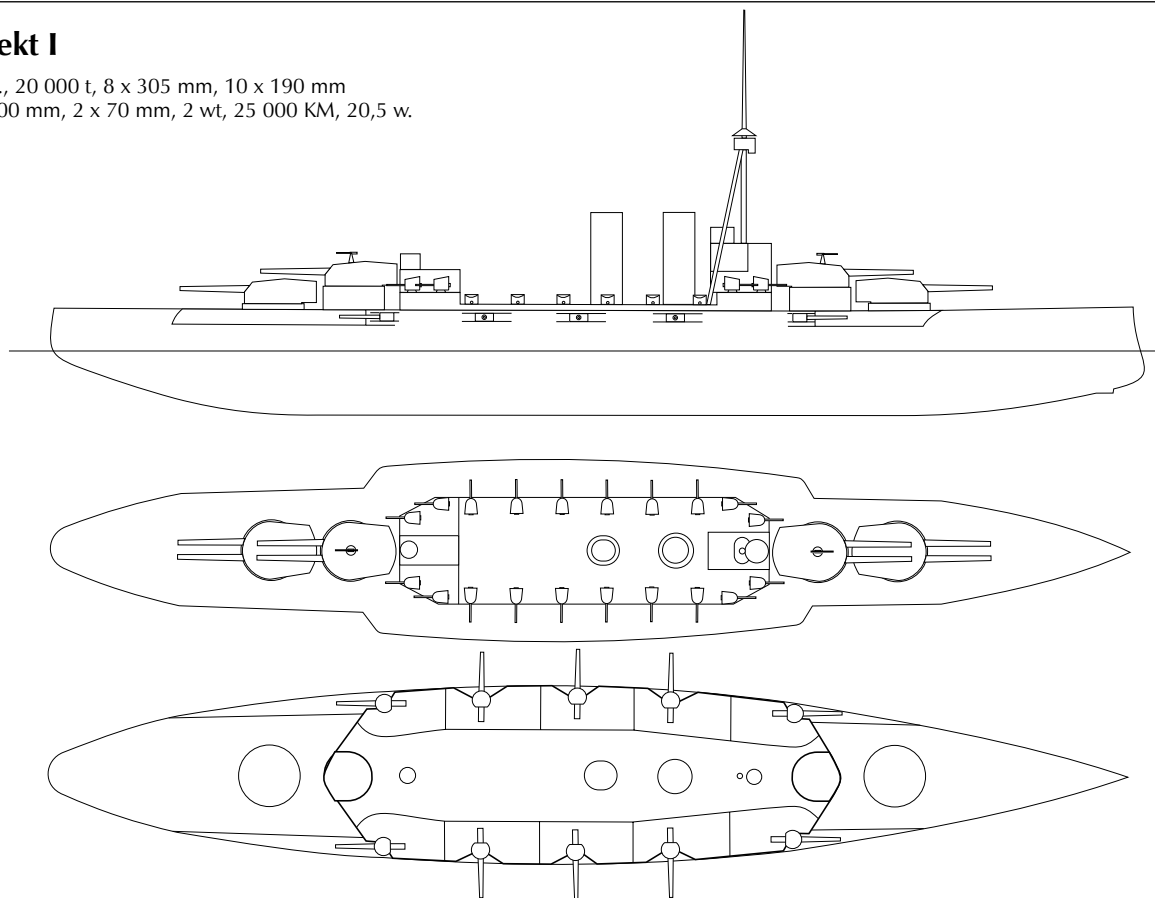
włoskie i austriackie ze wszystkich dwunastu. Na dodatek austriacki „drednot” był w stanie zasypać ogniem nieprzyjacielski okręt ogniem na wprost z sześciu armat z dziobowej i z rufowej baterii, natomiast włoski tylko z trzech. Austriackie rozwiązanie kryło jeszcze jedną korzyść; cztery wieże trójdziałowe mają mniejszą masę niż sześć podwójnych (co też dotyczyło Rosjan i Włochów). Na

Inż. Siegfried Popper uważany jest za twórcę planów okrętów. Fot. zbiory Erwin Sieche



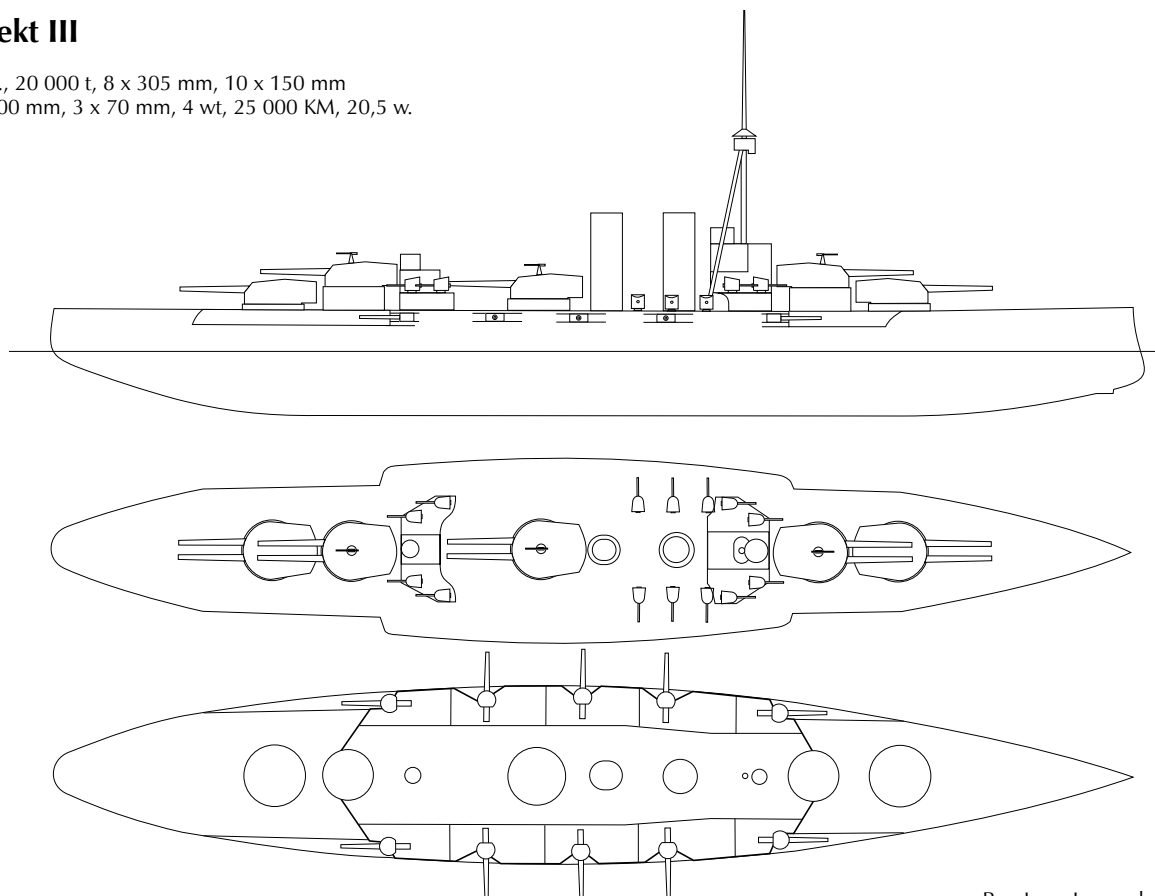
Projekt I

1909 r., 20 000 t, 8 x 305 mm, 10 x 190 mm
20 x 100 mm, 2 x 70 mm, 2 wt, 25 000 KM, 20,5 w.



Projekt III

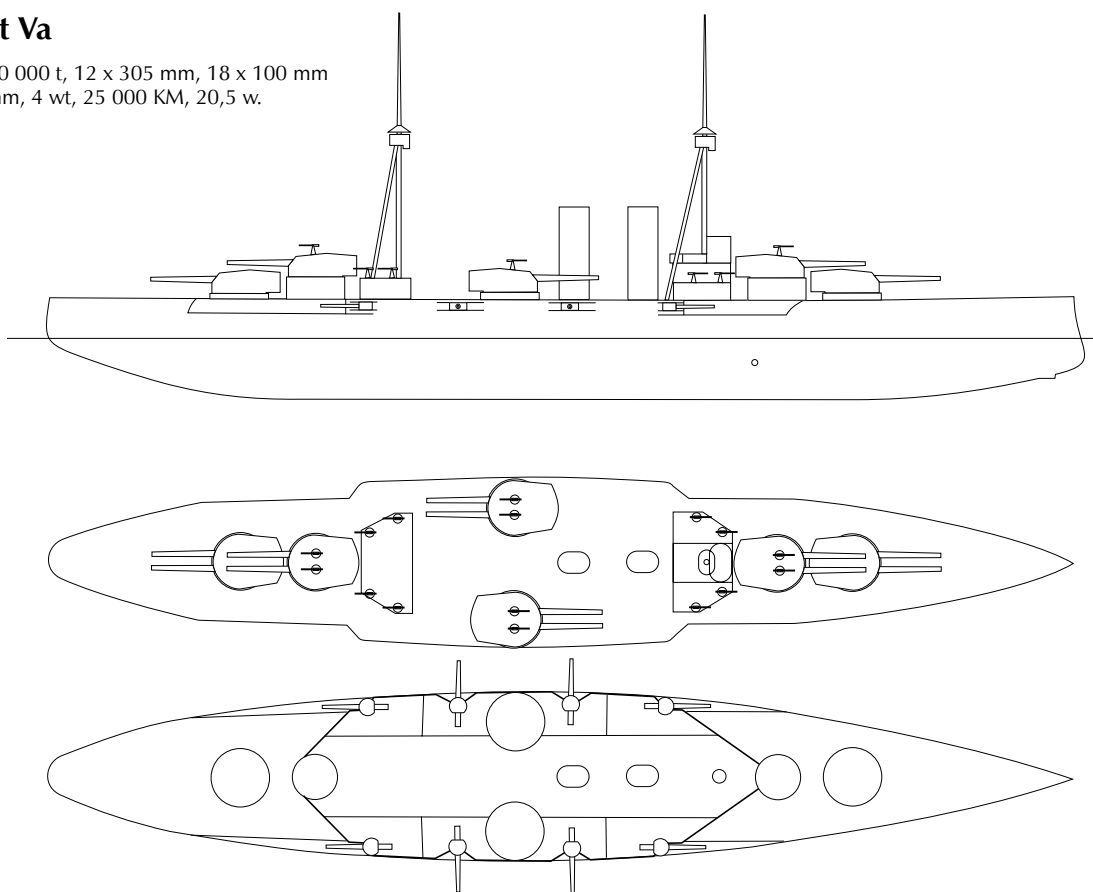
1909 r., 20 000 t, 8 x 305 mm, 10 x 150 mm
14 x 100 mm, 3 x 70 mm, 4 wt, 25 000 KM, 20,5 w.



Rys. Jerzy Lewandowski

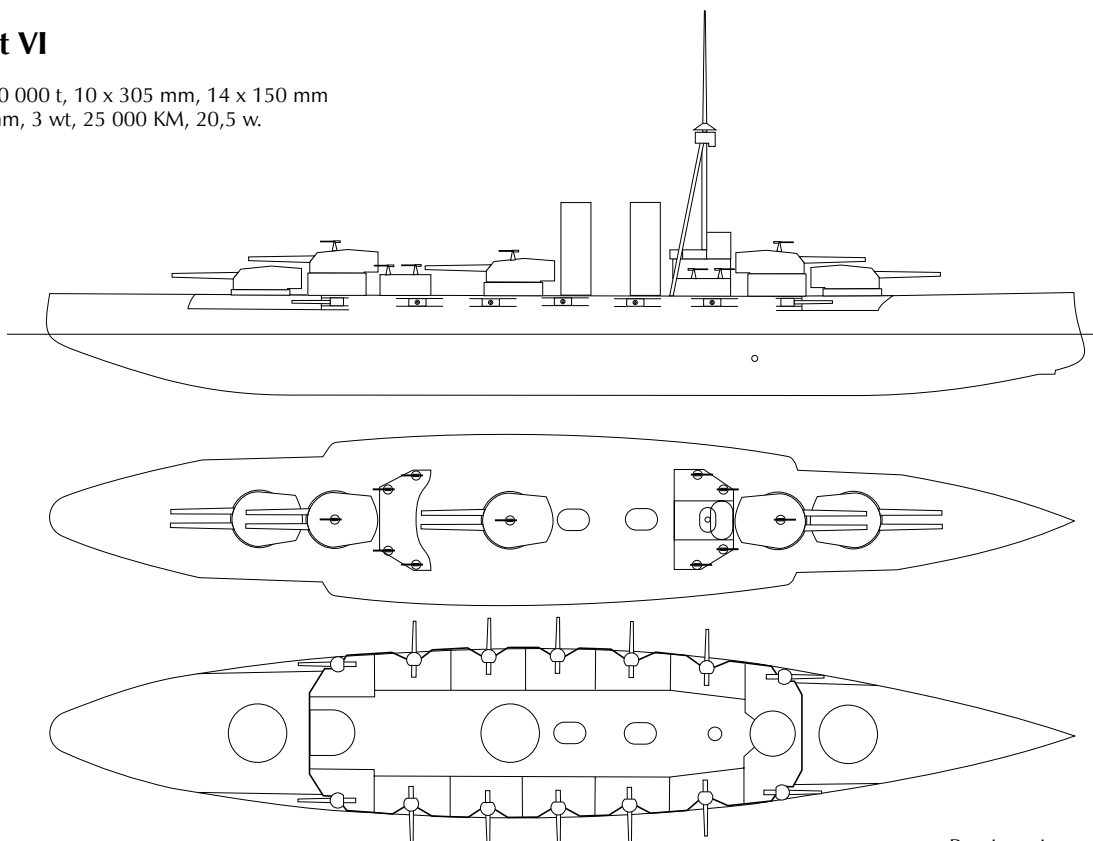
Projekt Va

1909 r., 20 000 t, 12 x 305 mm, 18 x 100 mm
16 x 70 mm, 4 wt, 25 000 KM, 20,5 w.

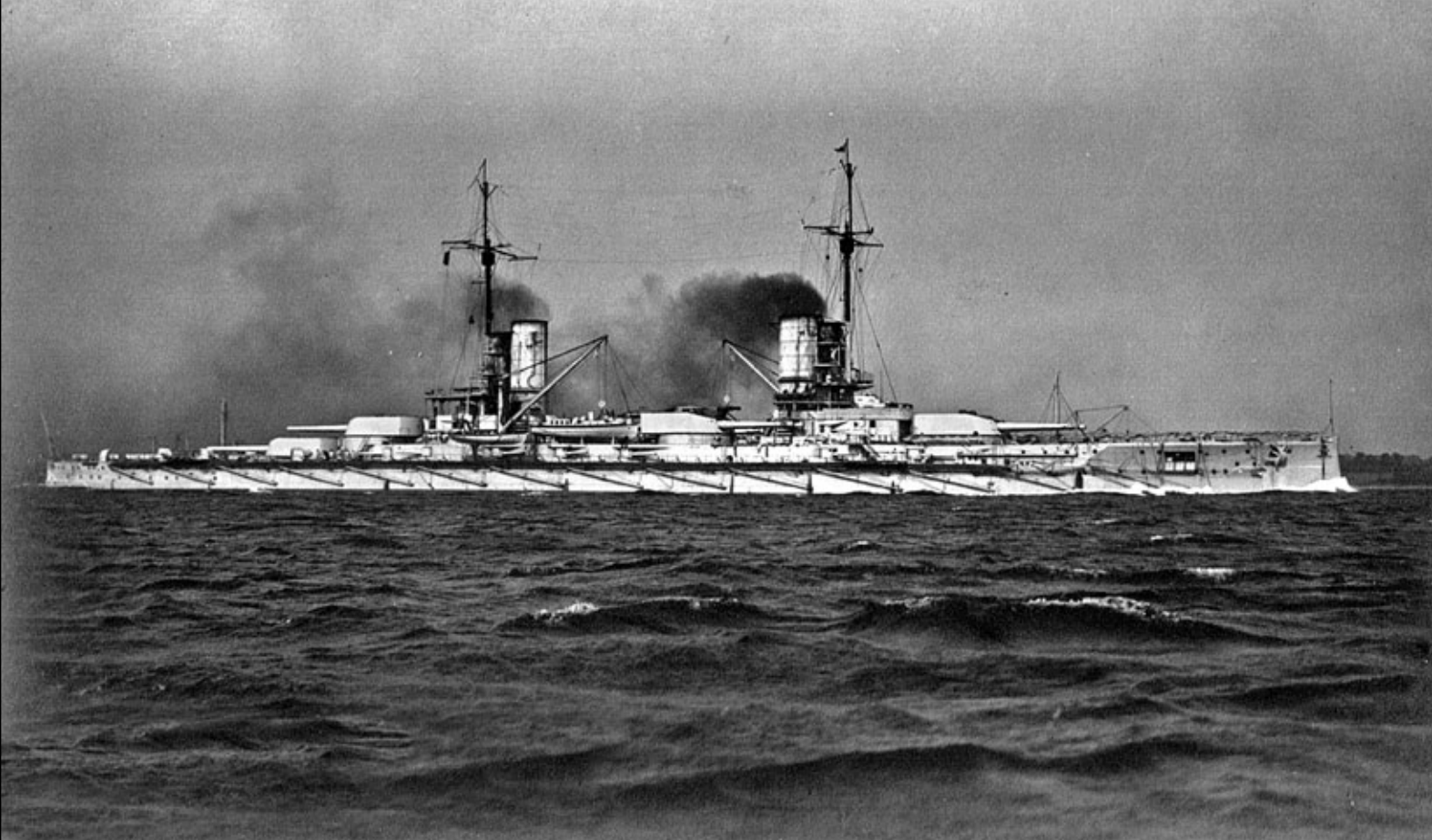


Projekt VI

1909 r., 20 000 t, 10 x 305 mm, 14 x 150 mm
11 x 70 mm, 3 wt, 25 000 KM, 20,5 w.



Rys. Jerzy Lewandowski



Planowane w tym samym czasie co austro-węgierskie „drednoty” typu *Tegetthoff* niemieckie okręty liniowe typu *Kaiser* – na prezentowanej fotografii *Friedrich der Große* – wyposażone zostały w wieże dwudziałowe, mając na uzbrojeniu wprawdzie tylko dziesięć dział kal. 305 mm artylerii głównej, co jednak rekompensowało znacznie lepsze zabezpieczenie podwodnej części kadłuba. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

dodatek opancerzona cytadela (od wieży I do IV) c.k. okrętów była krótsza z uwagi na znajdujące się w superpozycji wieże, co pozwoliło na pewne oszczędności wagowe, wzgl. umożliwiało zwiększenie pancerza na tej małej powierzchni.

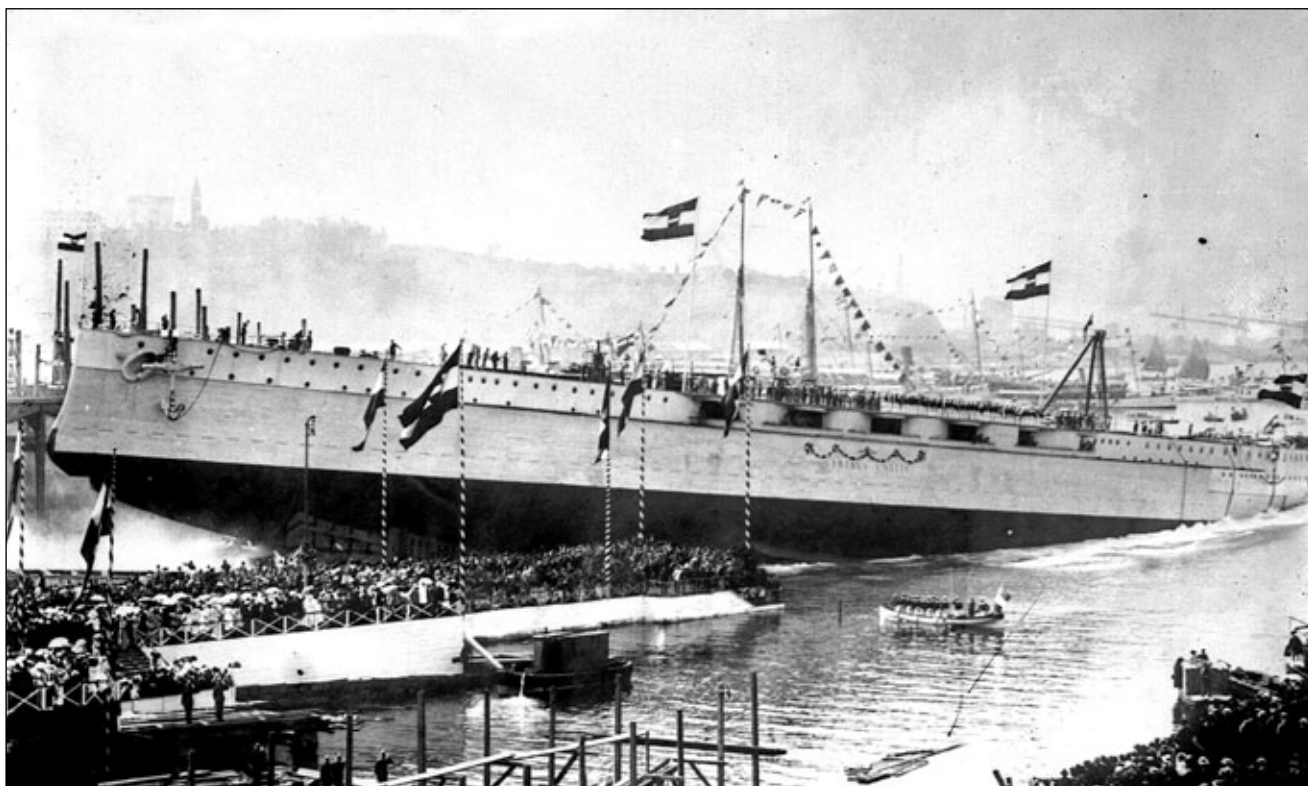
W roku 1909 do Berlina wysłany został z misją austro-węgierski kmr por. (Fregattenkapitän) Alfred Baron (Freiherr) von Koudelka, celem wysondowania szczegółów konstrukcyjnych niemieckich „drednotów”. Tam miał okazję wglądu w plany najnowszych okrętów liniowych, które akuratnie znajdowały się w budowie i przekonać się o ich silnym pancerzu i wybornej ochronie podwodnej części kadłuba, która miała uodpornić je na skutki ewentualnego trafienia przez torpedę lub minę. Inżynier Popper (który w międzyczasie otrzymał oficjalne zlecenie opracowania planów nowych „drednotów” austro-węgierskich), nie chciał (wzgl. nie mógł już) skorzystać z rozwiązań zastosowanych przez Niemców, jak na przykład zwiększenie odporności na podwodne trafienia, zwiększenie wyporności okrętów i zredukowanie uzbrojenia głównego do dziesięciu armat kal. 305 mm (kosztem zwiększenia opancerzenia i lepszego rozwiązania ochrony podwodnej kadłuba). Popper prawdopodobnie nie odczekał powrotu Koudelki, nie

interesując się rezultatami jego misji, gdyż ostateczny projekt został zatwierdzony, zanim przedłożony został raport Koudelki. Jest też faktem, że generalny inżynier budownictwa okrętowego Popper swego czasu z uwagi na swoje kłopoty ze wzrokiem poszedł na emeryturę, a niektórzy znawcy tematu obarczyli go winą za popełnione przy opracowaniu projektu okrętów liniowych typu *Tegetthoff* błędy, gdyż w tym czasie prawie już stracił wzrok! Prawda wygląda jednak zupełnie inaczej, gdyż ponownie założyli narzucone odgórnie ograniczenia wymiarów kadłuba i wyporności, którą określono na 20 000 ton (ze względów „oszczędnościowych” i dopasowania jednostek do wymiarów i nośności posiadanych doków), co sprawiło, że okręty były „przeładowane” i miały nie wystarczającą ochronę podwodną.

Kwestie finansowe

Monarchia Habsburgów składała się z dwóch równouprawnionych części (austriackiej, „Cislahtanii” i węgierskiej „Translahtanii”, a granica między nimi przebiegała wzdłuż rzeki Lajta), z dwoma niezależnymi parlamentami i tylko trzema wspólnymi ministerstwami, spraw zagranicznych, armii i finansów, które miały swe siedziby w Wiedniu. Noszono się wprawdzie z zamiarem po-

wołania do życia osobnego ministerstwa marynarki (marynarka wojenna była reprezentowana przez Sekcję Marynarki Wojennej podległą Ministerstwu Wojny), ale gdyby się na to zdecydowano, wtedy siedziby dwóch z czterech ministerstw musiałyby się przenieść do Budapesztu, czego z kolei chcieli uniknąć Austriacy. W sprawie corocznych kwestii finansowych (budżetu) wysłuchiwano zawsze opinii obu delegacji, a postanowienia były dopiero wtedy ważne, jak obie były tego samego zdania. Węgierska część monarchii uparcie obstawała wprawdzie przy swojej niezależności, ale nie mając dostępu do morza (w zasadzie tylko port w Fiume) wychodziła z założenia, że problemy marynarki wojennej to wyłącznie „wewnętrzna sprawa” Austriaków, co z kolei mogło rzutować na budowę kolejnych okrętów, bo nie było wcale takie pewne, czy Węgrzy wyrażą zgodę na budowę nowych „drednotów”? Do przełomu wieków Węgrzy bardzo często korzystali z przysługującego im prawa weta, kiedy chodziło o wyasygnowanie środków na rozbudowę floty. Dopiero później reprezentanci potomków Arpada zrozumieli, że posiadanie statków handlowych i okrętów może im wyjść tylko na dobre, zamierzając od tej pory włączyć się efektywnie w sprawy związane



Wodowanie *Viribus Unitis* w stoczni Stabilimento Tecnico Triestino o godz. 9 w dniu 24 czerwca 1911 r.

Fot. zbiory ARGE

z rozbudową floty. Jak już wspomniano wyżej, Translajtania dysponowała tylko jedną stocznia, która w tym czasie była jeszcze w fazie rozbudowy, ale stojący na czele marynarki wojennej, admirał Montecuccoli był przekonany, że oba parlamenty będą zgodne w kwestii zbudowania nowych okrętów, a to głównie za sprawą zagrożenia płynącego ze strony włoskiego „drednota”, gdyż zaczęły się już pojawiać informacje o rozpoczęciu jego budowy.

W dniu 6 czerwca 1909 r. położono stępkę pod *Dante Alighieri*, a do lipca tego samego roku stocznia STT nie złożyła jeszcze żadnego zamówienia, co stawało stocznia w bardzo niekorzystnej sytuacji, gdyż po zbudowaniu trzeciego pancernika typu *Radetzky*, pozostałaby z pustym portfelem zamówień. Obawiano się, że gdyby wydarzenia przybrały taki obrót, to byłaby ona zmuszona do zwolnienia dużej liczby wykwalifikowanych stoczniovców. W dniu 6 sierpnia 1909 r. stocznia otrzymała ze strony Sekcji Marynarki Wojennej c.k. Ministerstwa Wojny dyrektywę dotyczące nowych okrętów (12 x 305 mm L/45, pancierz 280-300 mm, turbiny Parsons, zezwolenie na zwiększenie wyporności do 21 000 t), lecz oficjalne zlecenie nie nadchodziło.

Z uwagi na fakt obciążenia austro-węgierskiego budżetu kosztami aneksji Bośni i Hercegowiny w roku 1908, nie należało raczej oczekiwać na rychłą

chęć sfinansowania budowy nowych okrętów. Pomimo tego niezmordowany admirał zamierzał jak najszybciej udzielić zlecenia na budowę nowych okrętów, walcząc o to wszystkimi możliwymi środkami. W dniu 2 grudnia 1909 r. we Włoszech wyasygnowano środki na budowę trzech dalszych ulepszonych „drednotów” (typ *Conte di Cavour* z 13 armatami kalibru głównego w trzech potrójnych i dwóch podwójnych wieżach, te ostatnie w superpozycji). Latem roku 1910 stocznia STT nareszcie otrzymała ze strony admirała Montecuccolego ustne polecenie rozpoczęcia prac przy budowie dwóch pierwszych „drednotów”, a w dniu 23 lipca położono stępkę pod pierwszą jednostkę, którą był *Schlachtschiff IV* (późniejszy *Viribus Unitis*). Miesiąc później, bo 24 września odbyła się ceremonia położenia stępki pod *Schlachtschiff V* (*Tegetthoff*). Dopiero w dniu 20 listopada 1910 r. delegacja austriackiego parlamentu obradująca nad budżetem przeznaczonym dla sił zbrojnych na rok 1911 wyraziła zgodę na budowę czterech okrętów liniowych nowej generacji. Jednocześnie uchwalono przyznanie marynarce wojennej sześcioletniego „specjalnego kredytu” (*Marinespezialkredit*), w którego ramach oprócz ww. „drednotów” zamierzano przeznaczyć na zbudowanie trzech krążowników, sześciu kontrtorpedowców, dwunastu torpedowców o wyporności 250 ton i czterech okrę-

tów podwodnych. Do tej pory dywizjony wchodzące w skład c.k. floty liczyły po trzy jednostki, lecz ową taktykę postanowiono zmienić, zamierzając w przyszłości operować dywizjonem składającym się z czterech jednostek. Węgry poczekali ze swoją decyzją do marca 1911 r. uzależniając podjęcie pozytywnej decyzji od podpisania tajnego protokołu, w którym ustalone zostały sumy, które wyasygnowane zostaną przez królestwo Węgier. Kwota przeznaczona na zbudowanie nowych okrętów opiewała na 242,4 miliona koron, a każda jednostka miała kosztować około 60,6 miliona koron.

Pomimo że, stojący na czele floty admirał dwie pierwsze jednostki zamówił niejako „na własną rękę”, tzn. jeszcze przed oficjalnym ratyfikowaniem, to nie można tutaj mówić o tzw. „budowie spekulacyjnej”, która by została rozpoczęta na koszt i ryzyko stoczni wzgl. adm. Montecuccolego, jak to utrzymują co niektóre źródła. Dla ówczesnego dyrektora STT, barona Georga von Hüttenrotta było to wszystko jednak ponad jego siły i nie jest wykluczone, że ciągle niepewność o przyszłość stoczni i związane z nią perturbacje nadszarpięły do tego stopnia jego stan psychiczny, że targnął się on na swoje własne życie, choć oficjalnie podano do wiadomości, że chodziło o wypadek podczas czyszczenia broni. Wtedy w kręgach przemysłowych i politycznych obowiązywały trochę inne

obyczaje i zwyczaje niż dzisiaj... Sytuacja jednak tak zupełnie zła nie była, jakby to wyglądało na pierwszy rzut oka, gdyż zarówno przemysł pod postacią stoczni w Trieście jak i banki, które wyciągnęły hojną rękę w kierunku admirała, należały do tego samego koncernu, na którego czele stali bracia Rotschildowie. Ich układy sięgały politycznych szczytów monarchii i domu panującego (łącznie z arcyksięciem Franciszkiem Ferdynandem, który bardzo sprzyjał marynarce), stąd też możliwe było wywrzeć pewien wpływ na ważnych polityków i przemysłowców, co zaowocowało wyrażeniem zgody na budowę pierwszych dwóch „drednotów” przez delegację podczas ich następnego posiedzenia. Królestwo Węgier również chciało zbudować swój okręt liniowy nowej generacji i nic nie stało na przeszkodzie, aby uchwalić zbudowanie trzeciej jednostki (*Schlachtschiff VI*) w Trieście (podobnie jak poprzednie w stoczni San Marco koncernu STT). Czwarta jednostka (*Schlachtschiff VII*) miała być jednak zbudowana przez węgierską stocznice „Danubis” w Fiume.

Nazwy okrętów – kością niezgody

Pierwszy cesarsko-królewski „drednot” miał otrzymać nazwę *Tegetthoff*, aby w ten sposób uhonorować słynne-

go dowódcę floty, który stoczył zwycięską bitwę koło Lissy w roku 1866. Dla pozostałych trzech wybrano następujące nazwy: *Prinz Eugen* (Eugeniusz Sabaudzki, wybitny wódz w służbie austriackiej w XVII w.), *Don Juan* (Don Juan de Austria, nieślubny syn cesarza Hiszpanii Karola VI, dowódca floty „Świętej Ligi” w zwycięskiej bitwie pod Lepanto w roku 1571) oraz *Hunyadi* (Janos Hunyadi, węgierski hetman i król z XV w.). Arcyksiążę Franciszek Ferdynand, znany ze swojej niechęci do wszystkiego co węgierskie, zaprotestował przeciwko tej nazwie i zażądał, aby czwartej jednostce nadać nazwę *Laudon* (feldmarszałek Gideon Ernest Laudon, który w roku 1789 przepędził Turków spod Belgradu). Chcąc uniknąć niepotrzebnego skandalu i dla załagodzenia sytuacji do konfliktu wmieszała się kancelaria cesarza, a cesarz Franciszek Józef I zdecydował o sobie, że pierwszy okręt otrzyma nazwę *Viribus Unitis* (wybrane przez cesarza w roku 1849 osobiste motto: „Wspólnymi siłami!”), drugi *Tegetthoff*, trzeci *Prinz Eugen*, a czwarty *Szent István* dla upamiętnienia pierwszego chrześcijańskiego króla Węgier i patrona zarazem. Ze względów czysto administracyjnych (oraz aby móc różnego rodzaju dokumenty i plany okrętów, których budowa

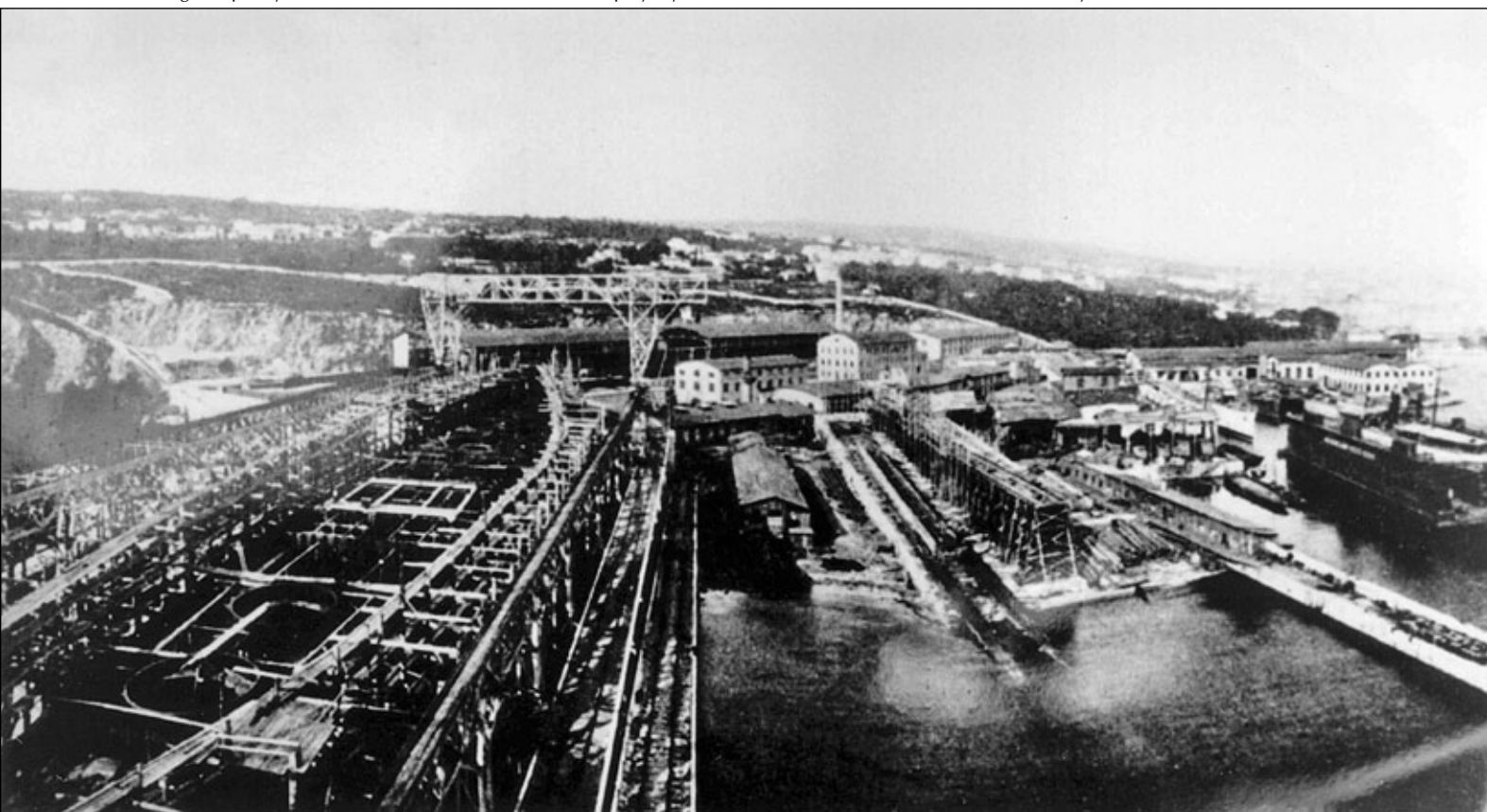
już się rozpoczęła, archiwizować pod ich pierwotnymi nazwami) zdecydowano się pozostać jednak przy nazwie „typ Tegetthoff”. Istniejący jeszcze okręt pancerny *Tegetthoff*, zbudowany w roku 1878 przemianowano na *Mars*, aby „zwolnić” nazwę. Do austriackiej tradycji należało, że okręty noszące nazwy osobistości płci męskiej (na przykład *Tegetthoff*, *Prinz Eugen*) były też odnawiane jak rzeczowniki rodzaju męskiego, tzn. z rodzajnikiem określonym „ten” (nm. der, czyli ten *Tegetthoff*, ten *Prinz Eugen*), podczas gdy nazwy jednostek noszących imiona płci pięknej, czy będące rodzaju żeńskiego wymieniane były z użyciem rodzajnika „ta” (nm. die, czyli ta *Kaiserin Elisabeth*, ta *Zenta*). W przypadku jednostek wchodzących w skład floty innych państw, jak na przykład niemieckiej czy brytyjskiej, to wszystkie nazwy jednostek są rodzaju żeńskiego¹ (die *Bismarck*, die *Hood*, die *Prinz Eugen*, die *Penelope*)...

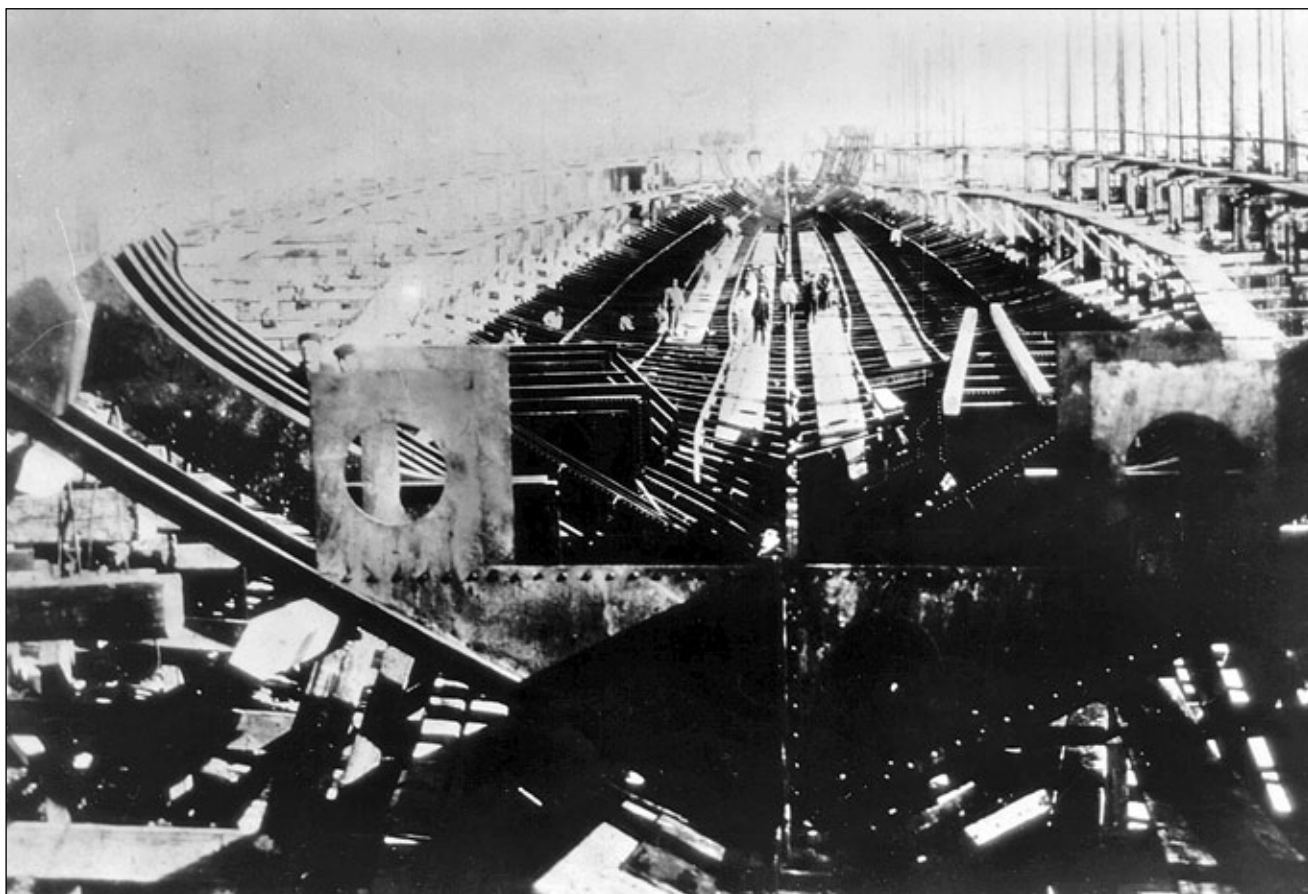
Węgierski „drednot” miał być zbudowany w węgierskiej części monarchii, głównie z węgierskich materiałów, za wyjątkiem armat, wież i pancerza, które produkowane były w austriackich (czeskich) firmach Škoda i Vit-

1. Za wyjątkiem „pancernika kieszonkowego”/ciężkiego krążownika *Admiral Scheer*, o którym przywykło się mówić *der Scheer* (przyp. red.)

Fotografia pochylni w Fiume z tzw. „*Schlachtschiff VII*” (przyszły *Szent István*).

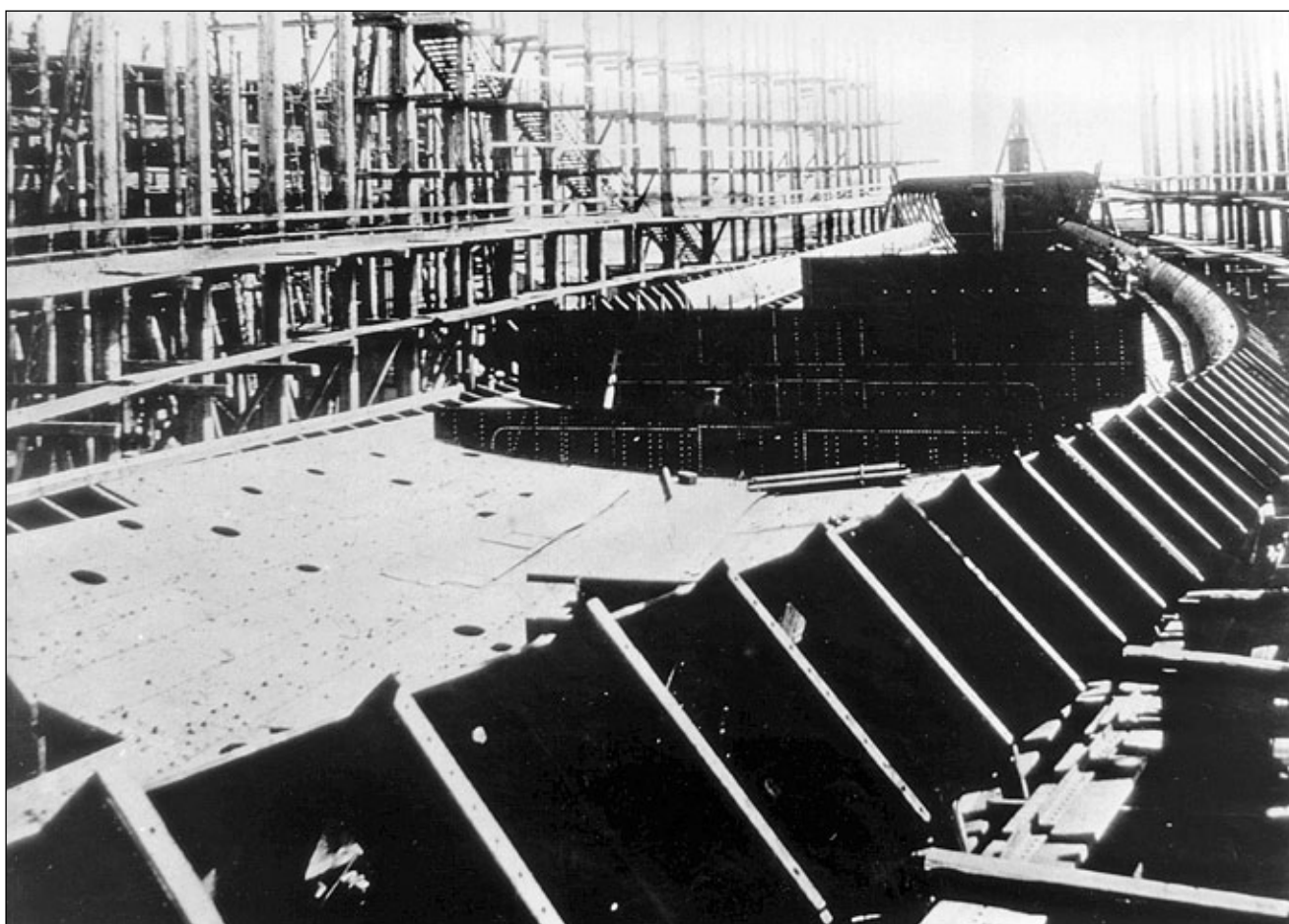
Fot. zbioru Ivo Marendić via Zlatko Krašković

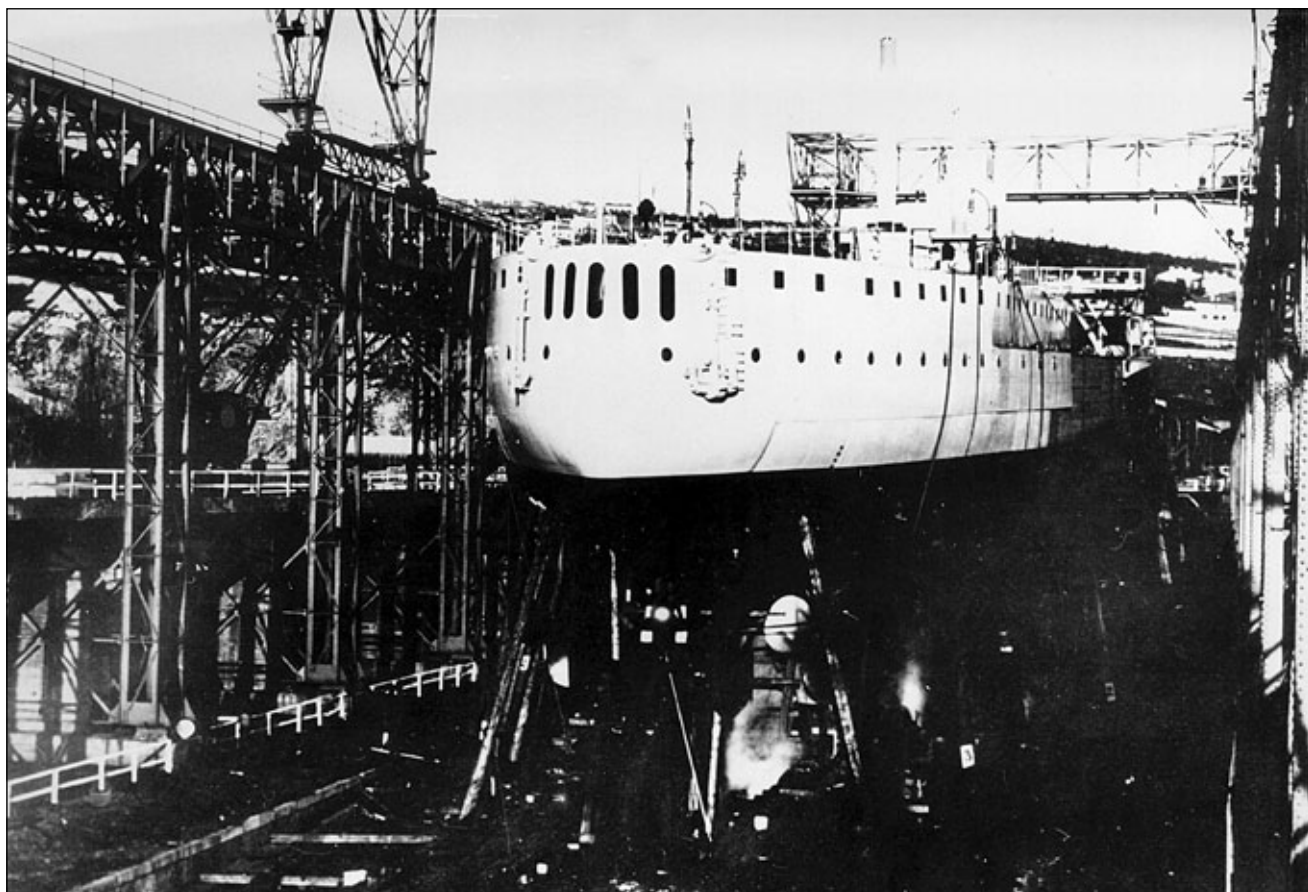




Dwie ciekawe fotografie z początkowej fazy budowy *Szent Istvána* w Fiume (Rijeka).

Fot. zbiory Ivo Marendić



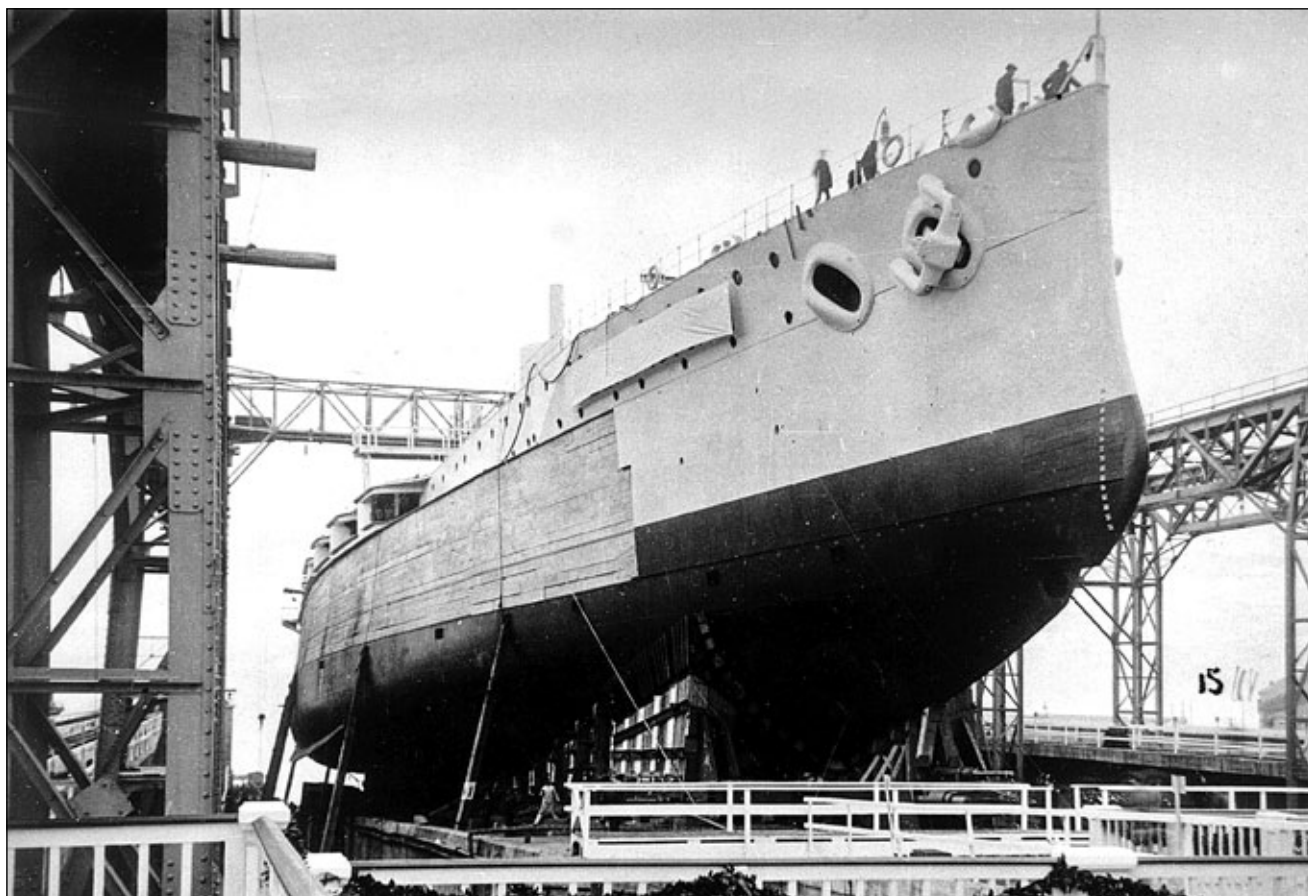


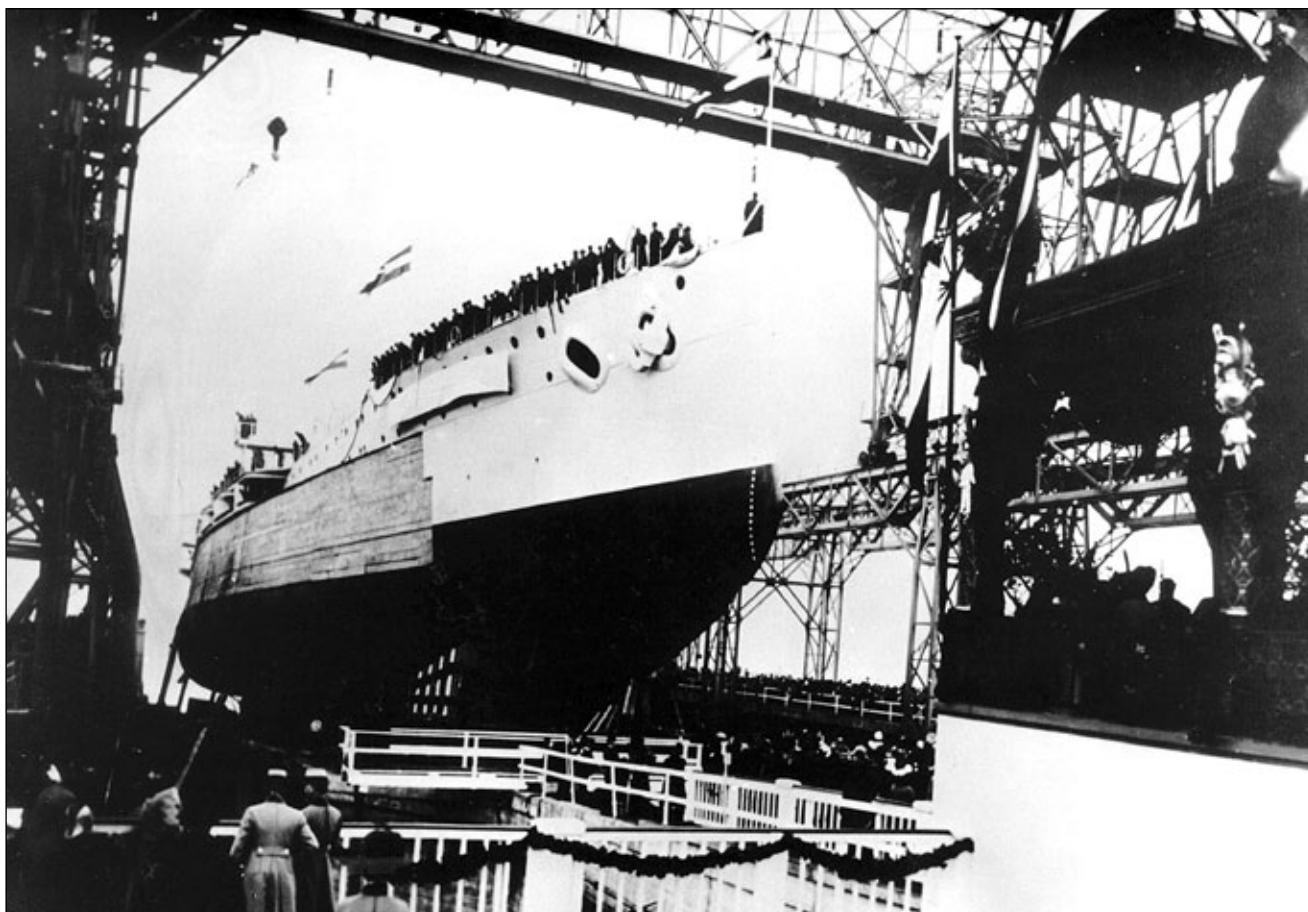
Węgierski „drednot” na pochylni stoczni Danubius w Fiume, w dniu 17 stycznia 1914 r.

Fot. zbiory Ivo Marendić

Szent István na pochylni krótko przed wodowaniem, nazwa okrętu jest jeszcze zasłonięta.

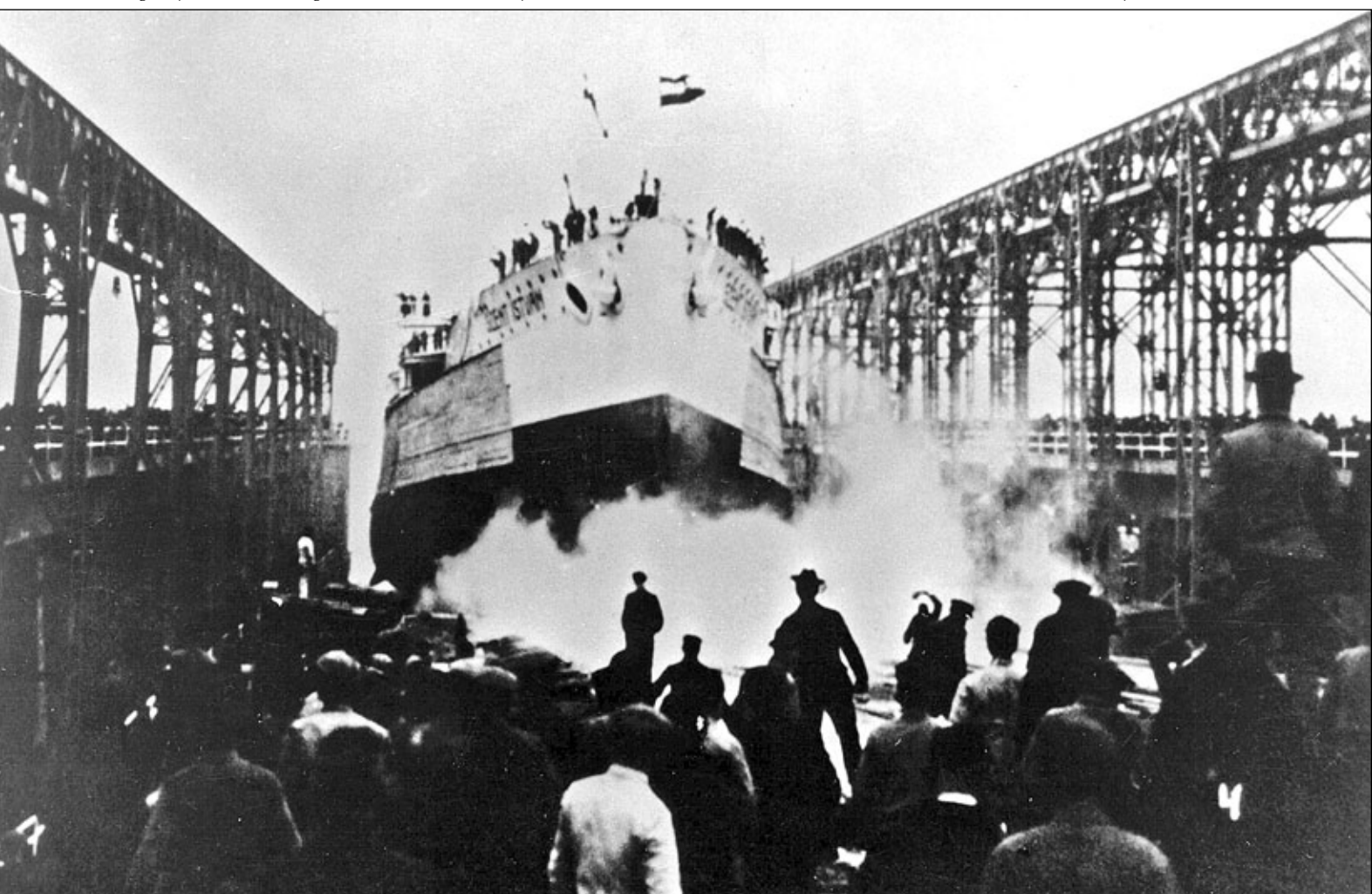
Fot. zbiory Ivo Marendić

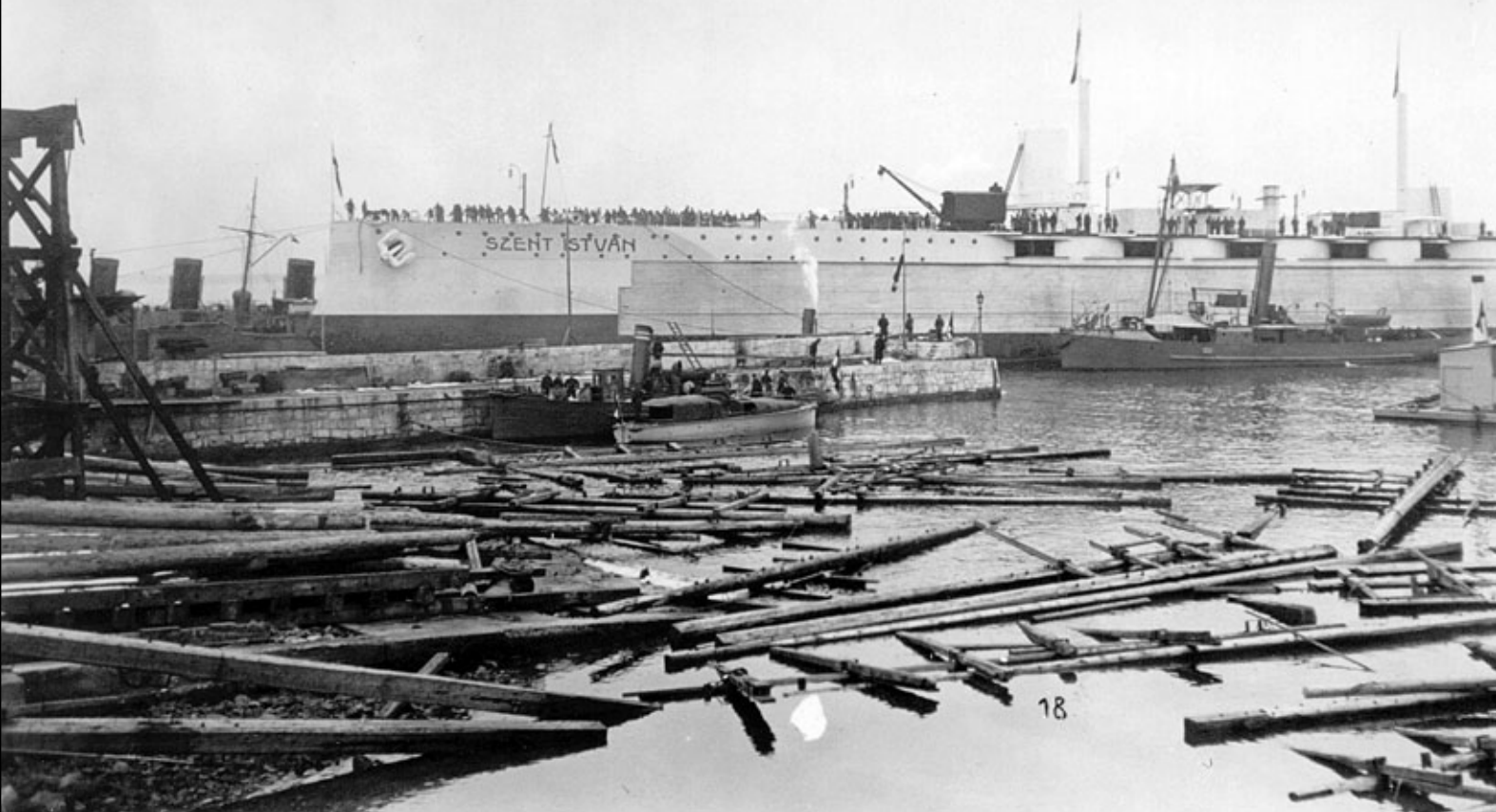




Prominencja już zebrała się na trybunie (po prawej stronie) oraz na moście, na pierwszym planie. Na kadłubie widoczny podkład z drewna tekowego, na który nałożony zostanie później warstwa pancerza. Nazwa okrętu jest nadal zakryta. Fot. zbiory Ivo Marendić

Kadłub okrętu schodzi z pochylni do wody. Widoczny dym jest efektem tarcia sań, na których spoczywa kadłub, pomimo użycia dużych ilości szarego mydła i dodatkowego chłodzenia wodą z węży. Fot. zbiory Ivo Marendić





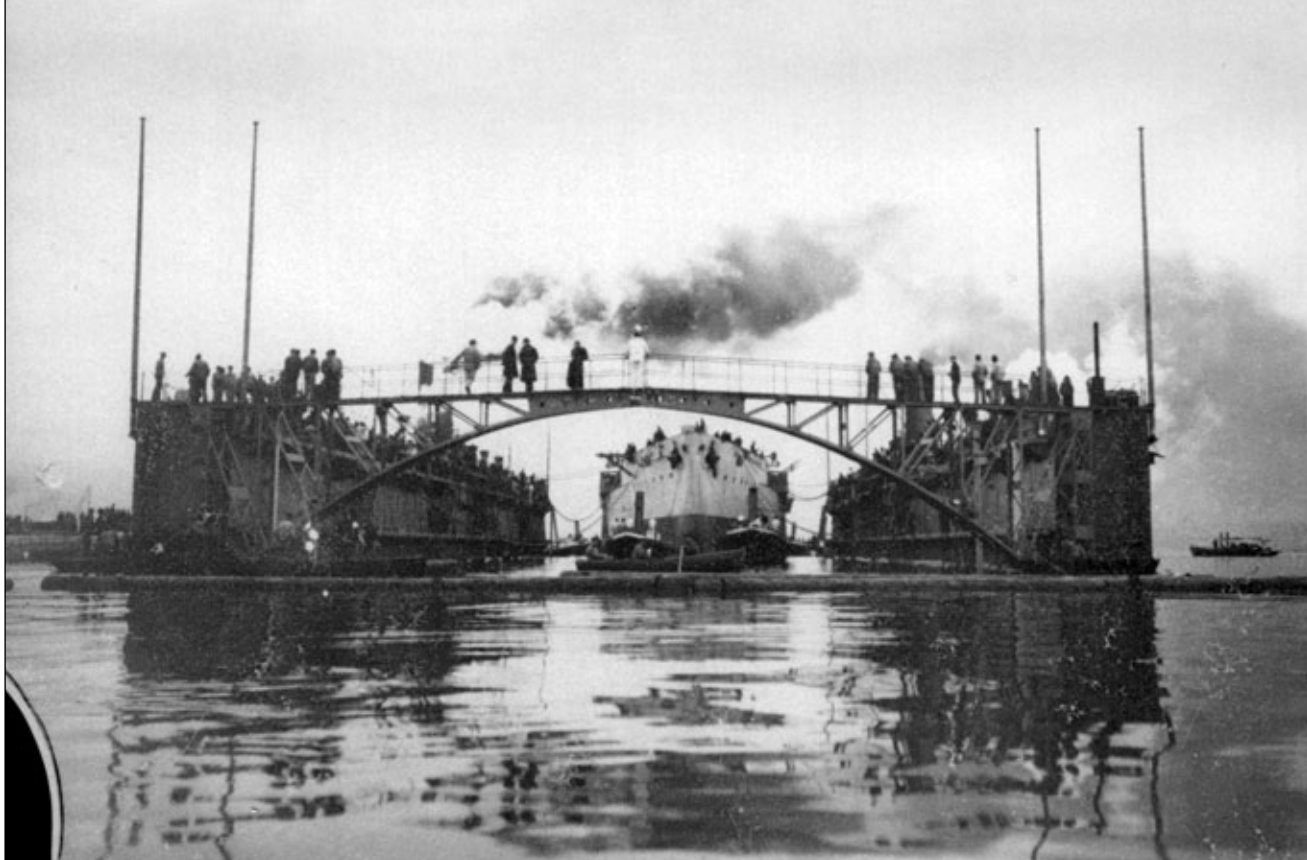
„Pozostałości” z drewna, z którego wykonane były sanie unoszące się na wodzie przed pochylnią.

Fot. zbiory Ivo Marenić

Kadłub powoli jest holowany do nabrzeża stoczni, na burcie dumnie widnieje wymalowana nazwa okrętu.

Fot. zbiory Ivo Marenić





Kadłub *Szent Istvána* w doku pływającym w Poli sfotografowany między 9 a 17 lutego 1914 r.

Fot. zbiory Ivo Marendić

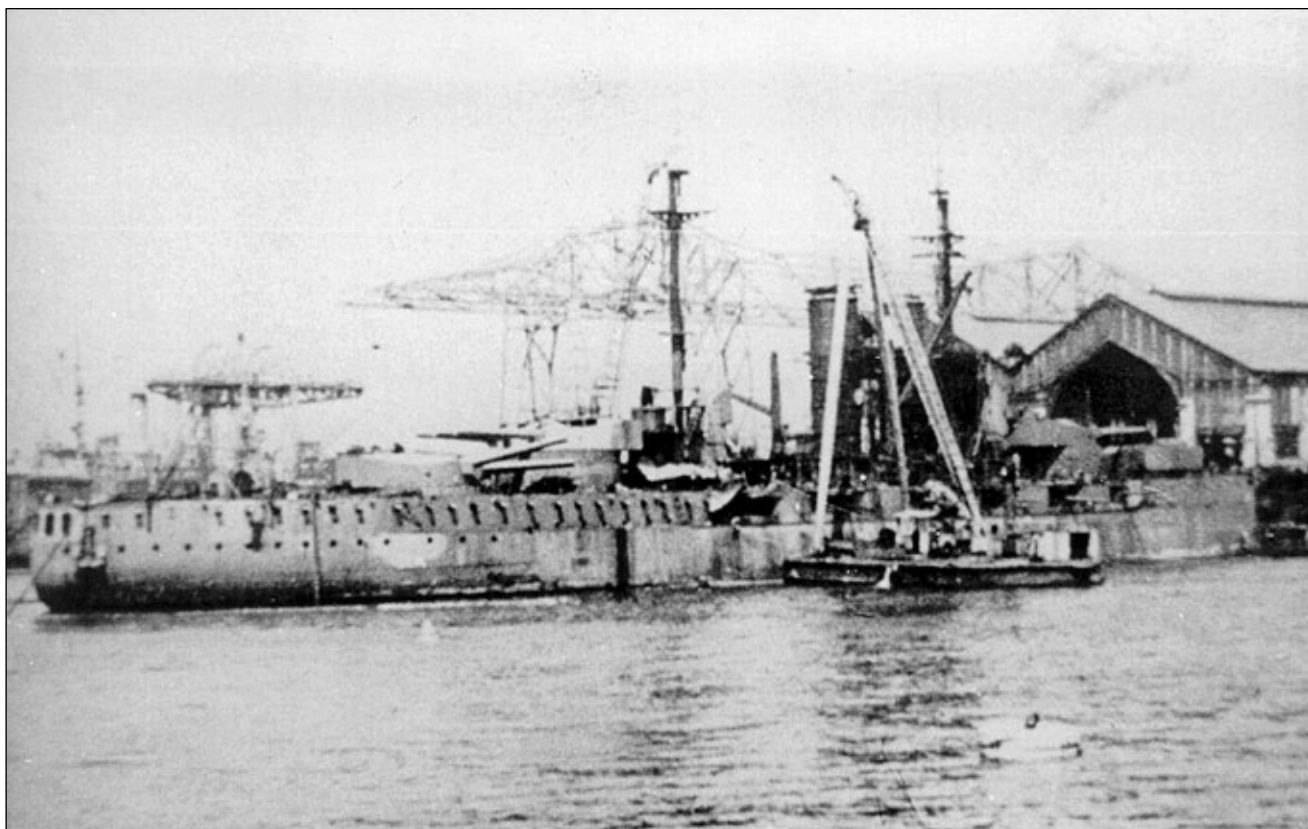
kovice (Witkowitz). Węgierski przemysł był jeszcze w powijakach. W stoczni Danubis budowano dotychczas jednostki o znacznie mniejszej wyporności, bo kontrtorpedowce i torpedowce, a wraz z zamówieniem *Szent Istvána* otrzymano jeszcze w roku 1911 zlece-

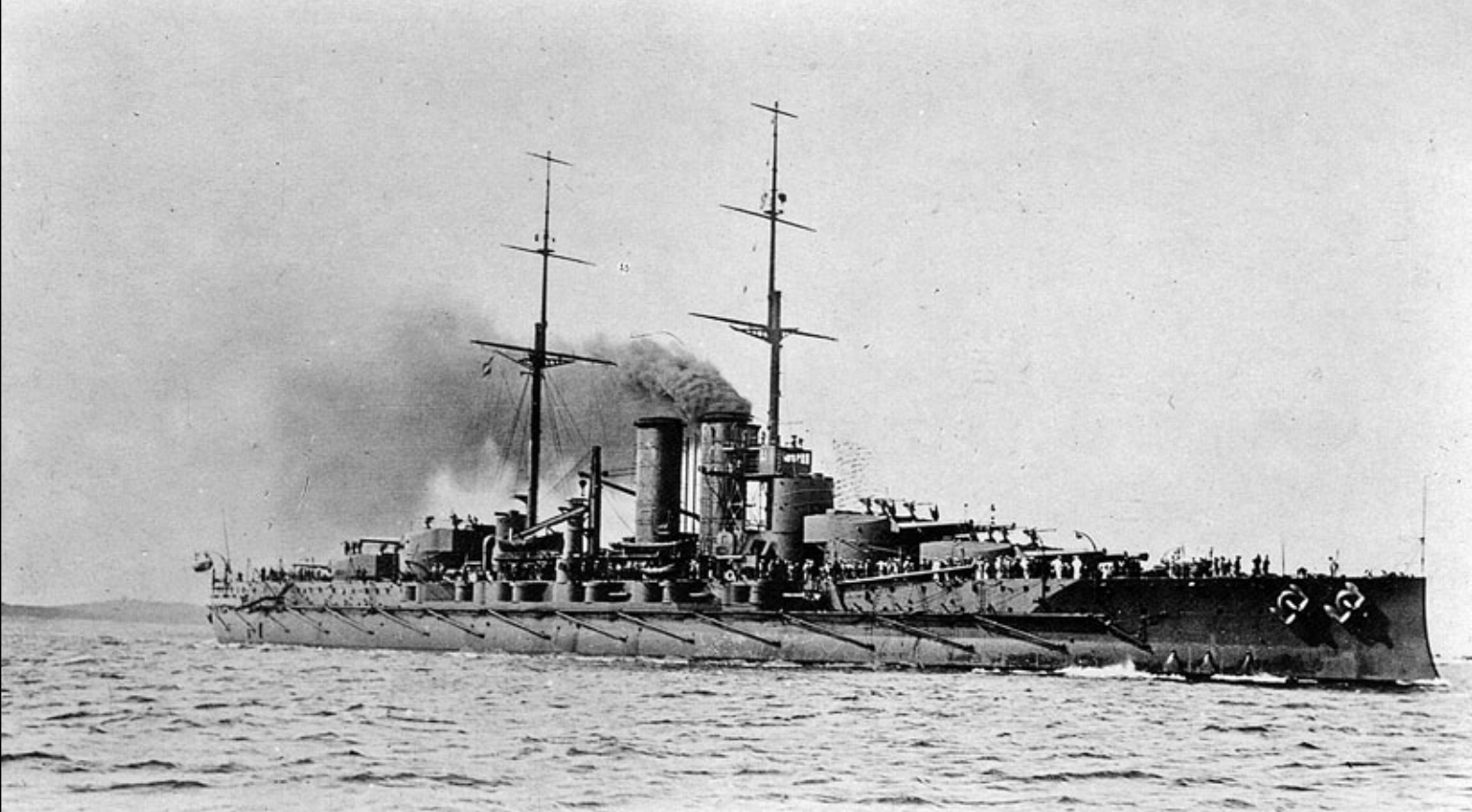
nia na zbudowanie dwóch krążowników rozpoznawczych (Rapidkreuzer) typu *Saida*. Ze względów obiektywnych i z uwagi na brak pewnego doświadczenia budowa czwartego „drednota” trwała dłużej niż pozostałych trzech. Jego ukończenie przewidziane było na

30 lipca 1914 r., które przeciągnęło się o 17 miesięcy, a budowę okrętu ukończono ostatecznie w Arsenale morskim w Poli, gdyż stocznia w Fiume budowana była właściwie w tym samym czasie, co znajdujący się na pochylni kadłub *Szent Istvána*!

Prace wykończeniowe w Poli na *Szent Istvánie* po wybuchu działań wojennych, dokąd jednostka ponownie została zaholowana w dniu 2 sierpnia 1914 r.

Fot. zbiory Ivo Marendić





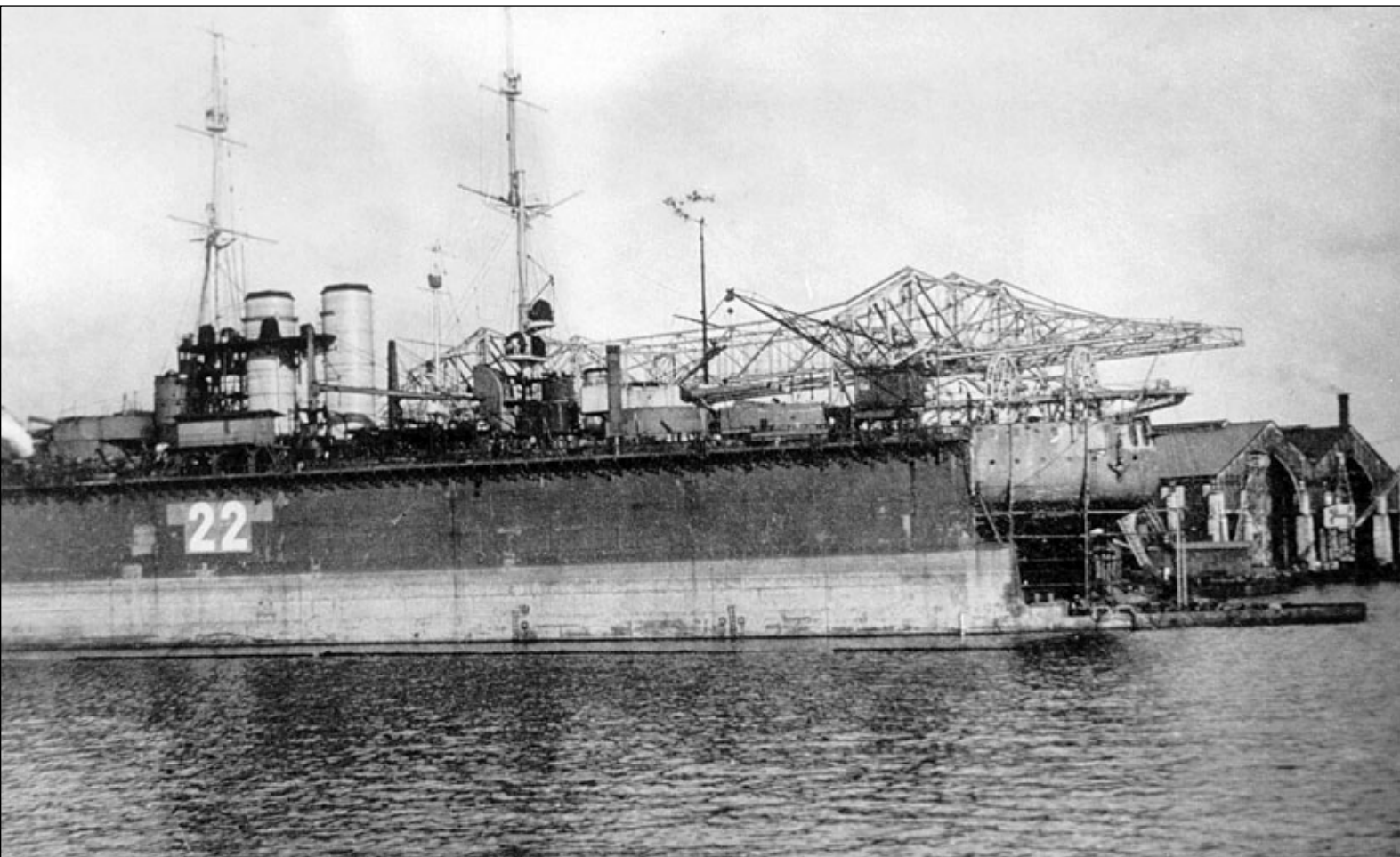
Viribus Unitis w trakcie prób morskich lato/jesień 1912 r.

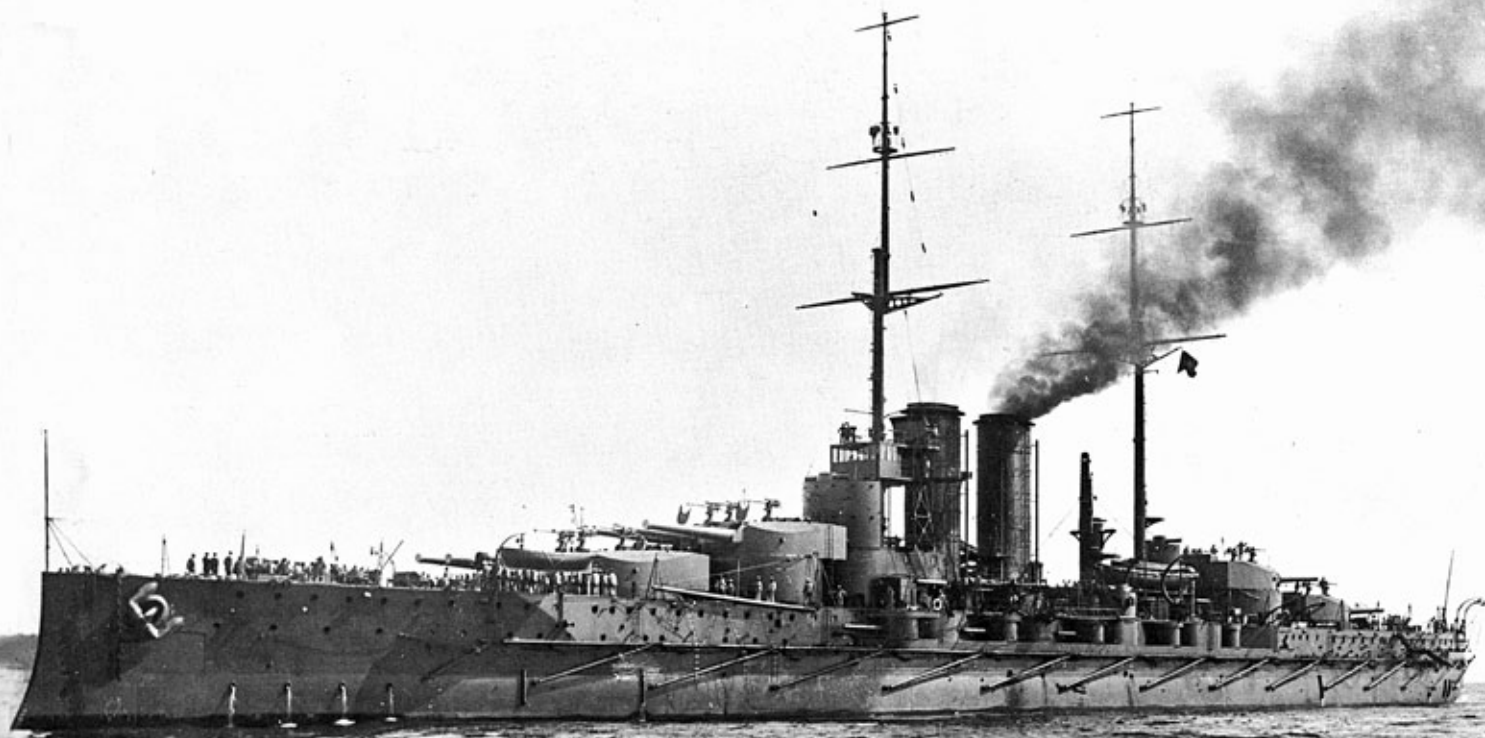
Fot. zbiory ARGE

Typ „Tegetthoff” – daty budowy				
Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowany	w służbie
<i>Viribus Unitis</i>	STT, Triest	23.07.1910	24.06.1911	05.12.1912
<i>Tegetthoff</i>	STT, Triest	24.09.1910	21.03.1912	21.07.1913
<i>Prinz Eugen</i>	STT, Triest	16.01.1912	30.11.1912	17.07.1914
<i>Szent István</i>	Danubius, Fiume	29.01.1912	17.01.1914	13.12.1915

Szent István ponownie w doku w Poli, na drugim planie widoczne zadaszone pochylnie Arsenalu Morskiego na wyspie Scoglio Olivi (Uljanik).

Fot. zbiory Ivo Marenić





Opis konstrukcji

Kompletnie wyposażony *Viribus Unitis* wypierał 21 595 t, a jego kadłub zanurzał się o 10 cm głębiej niż to przed budową wyliczono.

Fot. zbiory ARGE

Wygląd austro-węgierskich „drednotów”

Drednoty typu *Tegetthoff* były podobne swoim wyglądem zewnętrznym do nieco starszych pancerników typu *Radezky*. Charakteryzowały się zwartym, gładkopokładowym kadłubem o wyporności 20 000 ton (*Viribus Unitis*, *Tegetthoff* i *Prinz Eugen* 20 013,55 t, *Szent István* 20 008,3 t). Pusty *Viribus Unitis* wypierał 19 501 t, a jego pełna wyporność wynosiła 21 595 t, a *Szent István* 21 698 t. Jednostki miały tylko niewielką rezerwę wypornościową, co ostatecznie doprowadziło do straty dwóch okrętów. W późniejszym okresie na podstawie przeprowadzonych obliczeń wysnuto wniosek, że wszystkie ww. okręty było około 2500 t za „lekkie”, a na dodatek były nieproporcjonalnie silnie uzbrojone. To prowadziło do deformacji kadłuba w okolicach pod wieżami artylerii ciężkiej, co pociągało za sobą konieczność wykonania odpowiednich wzmocnień. Długość między pionami (Lpp) wynosiła 143 m, w konstrukcyjnej linii wodnej 151 m, a długość całkowita 152,18 m. W przypadku pierwszych trzech jednostek szerokość ich kadłubów mierzyła w konstrukcyjnej linii wodnej 27,366 m, natomiast *Szent István* był szerszy w tym miejscu (27,998 m). Zanurzenie konstrukcyjne na wręde głównej wynosiło 8,234 m. Trzy zbu-

dowane w Trieście „drednoty” charakteryzowały się zanurzeniem w okolicach dziobu wynoszącym 8,855 m a rufa „siedziła” w wodzie na głębokość 8,741 m, natomiast *Szent István*, z uwagi na znacznie mniejszą wyporność i nieco inne parametry kadłuba zanurzał się na dziobie na głębokość 8,588 m a na rufie 8,377 m. Wysokość kadłuba mierzona od konstrukcyjnej linii wodnej do pokładu głównego (wręga główna) wynosiła 6,044 m, a dodatkowy balast 29,38 t oznaczał osadzenie się kadłuba o dodatkowy 1 metr. Pokład główny (wzgl. górny) przebiegał nieprzerwanie od dziobu do rufy; podwyższonego pokładu głównego nie było, czego rezultatem była redukcja ciężarów, ale właściwości morskie uległy z tego względu pogorszeniu, w porównaniu z jednostkami charakteryzującym się podwyższonym pokładem dziobowym. Poniżej konstrukcyjnej linii wodnej znajdowała się ostroga taranu, w którym mieściła się dziobowa wyrzutnia torpedowa. Jednostki wyposażono w prosty kil i umieszczoną na każdej burcie stępkę przechyłową, a na krążowniczej rufie znajdowała się galerijka. Ścianki boczne były w okolicach baterii dział kal. 150 mm nieco przesunięte do środka, aby w ten sposób umożliwić efektywne prowadzenie ich ognia w kierunku dziobu i rufy. Nadbudówki

były stosunkowo niskie i małe, aby w ten sposób potencjalnemu wrogowi zmniejszyć pole trafienia. W skład kompleksu dziobowych nadbudówek wchodziło dziobowe, opancerzone stanowisko dowodzenia oraz dziobowy dalmierz, za którym znajdował się mostek i fokmaszt, a w dalszej kolejności dwa kominy o tej samej wysokości (w Austrii mówiono nawet o kominach okrętowych „Kamine”, zamiast przyjętego w j. niemieckim określenia „Schornstein”, co w zasadzie oznacza „kominki”). W pewnym dużym odstepie znajdowała się platforma z łodziami ratunkowymi, a za nią maszt główny i rufowe nadbudówki z rezerwowym stanowiskiem dowodzenia, ustawionym na znajdującym się na dole nie opancerzonego pomieszczenia. Wspomniane środki ratunkowe (łódzie) ustawiono również w rostrach na platformach po obu stronach kominów. Opuszczano je na wodę za pomocą ustawionych za drugim kominem dźwigów. Wspomniane kominy pierwszych trzech jednostek były wysokie na 13,5 m (wzgl. 20 m licząc od poziomu konstrukcyjnej linii wodnej aż do górnej krawędzi przy średnim zanurzeniu). Pomiedzy kominami i obok nich ustawione były stanowiska reflektorów. Na *Szent Istvánie* komin były o 1,5 m wyższe, bo jego platformy z reflektorami umiejscowio-

głównej charakteryzowały się pancierzem od 210 do 130 mm, a ich dachy oraz dachy stanowisk dowodzenia mierzyły 60 mm. Zainstalowane w wieżach dalmierze do kierowania ogniem artylerii pomocniczej chronił pancierz o grubości 180 mm na ich bokach, a dachy 40 mm. Wszystkie pionowo zainstalowane płyty pancerne wykonane zostały z cementowanej stali Kruppa, natomiast tylne ścianki i dachy wież z nie cementowanej stali Kruppa, a poziome płyty z pancernej stali martenowskiej (SP Stahl). Dla ochrony przed trafieniami poniżej konstrukcyjnej linii wodnej służyła wzdłużna gródź torpedowa o grubości 50 mm (dwie warstwy po 25 mm), co w przypadku okrętów typu *Tegetthoff* okazało się być jednak niewystarczające. Zresztą nie były one tutaj odosobnione, gdyż pod tym względem, w porównaniu z jednostkami tej klasy innych państw nie można było stwierdzić zbyt dużych różnic, włączając w to również niemieckie. Te w tym czasie charakteryzowały się przestrzenią ekspansyjną o szerokości 4,5 m mierząc od poszycia burt do wzdłużnej grodzi torpedowej, natomiast na omawianych austriackich wynosiła ona 2,45 m, co mogło być powodem, że w przypadku trafienia torpedą i jej eksplozji jednocześnie uszkodzeniu ulegną poszycie burtowe i wspomniana

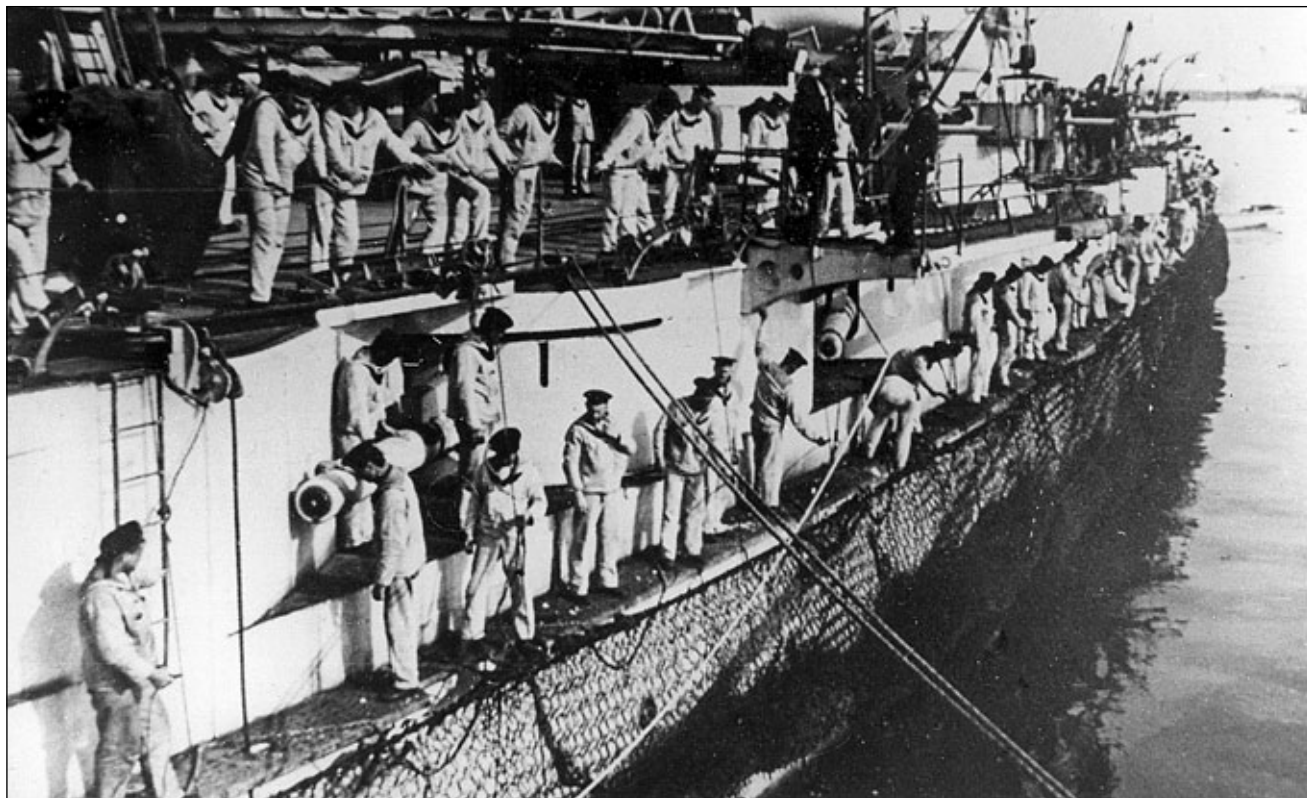
na gródź, co w prostej linii doprowadzi do przedostania się wody zaburtowej do kadłuba. Wspomnianą gródź torpedową zamierzano zainstalować tylko w okolicy kotłowni i maszynowni, a jej dolna część wchodziła następnie w podwójnie wykonane dno (tzw. dno minowe, nm. *Minenboden*), które z kolei było niewystarczające, bo miało wysokość tylko 1,35 m. Kadłuby niemieckich okrętów były natomiast bardziej odporne, dzięki wykorzystaniu struktury plastra pszczelego (nm. *wabenförmig*), a co za tym idzie podzielone w liczne pomieszczenia wodoszczelne i co ważniejsze nie miały one „wodoszczelnych” drzwi poniżej linii wodnej. Komunikacja pomiędzy dwoma sąsiadującymi i znajdującymi się pod linią wodną pomieszczeniami odbywała się przez pionowe zejściówki lub dno włazowe do znajdującego się wyżej pomieszczenia, następnie przez włazy znajdujące się już powyżej linii wodnej, a następnie znowu w dół. Trzeba się w tym miejscu zgodzić, że opisane wyżej przejście było niezwykle skomplikowane, ale takie właśnie rozwiązanie poprawiało żywotność i bezpieczeństwo okrętu. Na austro-węgierskich okrętach zafundowano sobie natomiast „wodoszczelne” włazy, na których jednak w przypadku pojawienia się wody w kadłubie polegać nie

można było. Były one również przyczyną pewnego osłabienia „integralności” wzdłużnej grodzi z resztą kadłuba, gdyż w przypadku trafienia i pewnych deformacji zamknięcie takich włazów z pewnością do łatwych nie należało, wzgl. przy ich uszkodzeniu woda zaburtowa z łatwością mogła przeniknąć do sąsiednich przedziałów. Wspomniane włazy stanowiły więc poważne ryzyko dla całego okrętu, jeżeli na przykład przez nieuwagę nie zostały zamknięte przez jakiegoś członka załogi wzgl. zostały zatarasowane przez jakiś przedmiot lub przeszkodę. Po stracie *Szent Istvána* przesłuchano uratowanych świadków i stwierdzono, że niefachowe wzgl. niewłaściwie przytwierdzone nity pod wpływem ciśnienia wody uległy poluzowaniu, wystrzeliwując ze swoich otworów niczym kule karabinowe. Również niektóre tory kablowe były niewłaściwie lub w ogóle niezabezpieczone.

Jako dodatkowe zabezpieczenie przeciwko torpedom, pierwsze trzy drednoty wyposażono, podobnie jak ich odpowiedniki w innych krajach, w sieci przeciwtorpedowe, które wystawiano w pewnej odległości od burt za pomocą wytyków, co jednak nie spełniło pokładanych w tym środku zaradczym nadziei, więc ostatecznie zostały one usunięte. Część owych sieci wykorzystano następn-

Wystawienie stalowych sieci przeciwtorpedowych, które zdemontowano później ze wszystkich okrętów. Ich elementy wykorzystano do wykonania ochrony kominów, co miało zapobiec ewentualnemu wpadnięciu nieprzyjacielskiej bomby do środka kadłuba. Reszty użyto do wzmocnienia ochronnych zapór portowych.

Fot. zbioru ARGE



nie do ochrony otworów kominowych. *Szent István* nigdy w we wspomniane sieci torpedowe nie został wyposażony, m.in. również z powodu dosyć późnego oddania do służby.

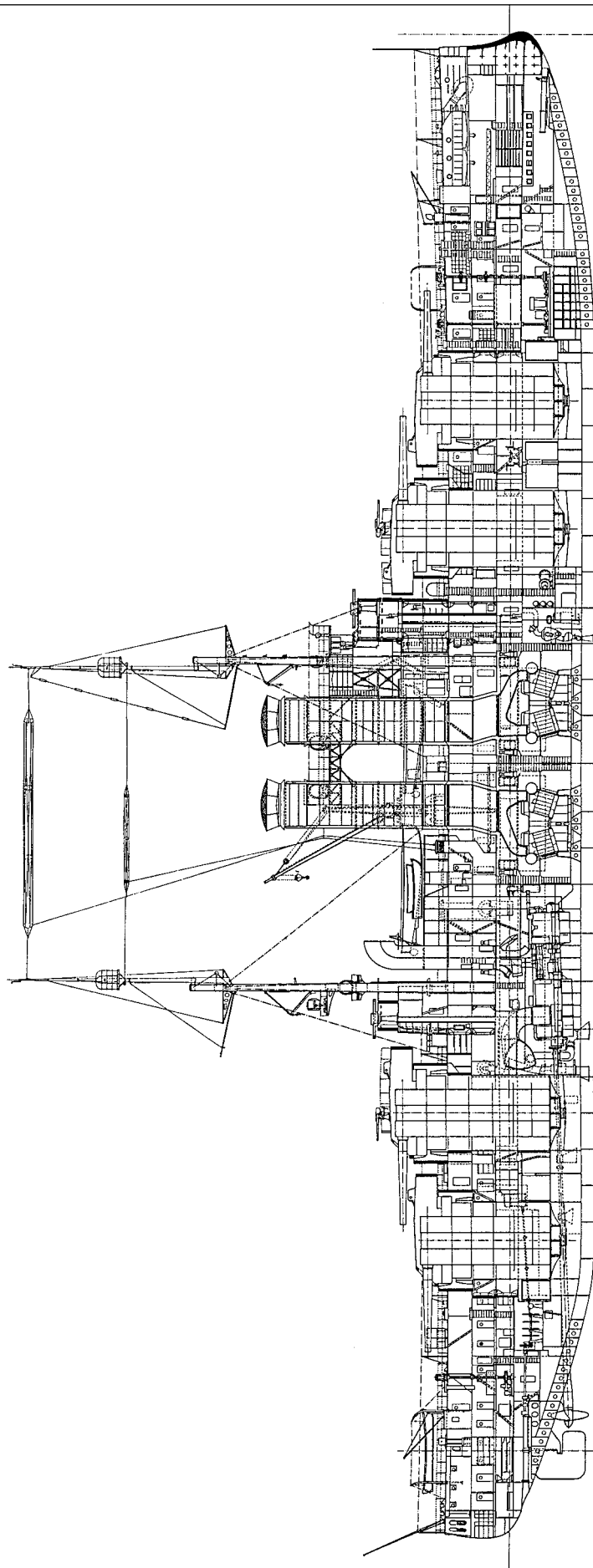
Żałoga

Składała się z 31 oficerów i 1056 podoficerów i marynarzy, na *Szent Istvánie* odpowiednio 38 + 1056. Dla zwykłych marynarzy życie na pokładzie „drednota” do przyjemnych nie należało, a to z uwagi na panującą na tych stosunkowo małych okrętach ciasnotę. Dotyczyło to głównie części dziobowej, gdzie mieściły się pomieszczenia marynarzy. Do dyspozycji oficerów była natomiast prawie cała rufa z bardzo przestronnymi kabinami i salonami. Mesa oficerska – i to jeszcze w drugim roku wojny – była wyposażona w wysokiej jakości porcelanowe zastawy i bardzo drogie srebrne sztucce. Takie socjalne różnice były w tych czasach czymś normalnym, ale ostatecznie doprowadziły do buntu załóg dywizjonu krążowników w Boce Kotorskiej, w lutym 1918 r. Innym problemem był węgiel, którym opalano kotły, jak zresztą w większości okrętów w tamtych czasach. Bunkrowanie węgla było najbardziej nieprzyjemnym zadaniem, gdyż po zakończeniu przejęcia paliwa z lichtug, cały okręt był pokryty grubą warstwą pyłu węglowego, który załoga musiała usunąć, co najczęściej było związane z wypraniem rzeczy osobistych. Aby zapewnić załodze ciągle jakieś zajęcie, porządek dnia został w najdrobniejszych szczegółach uregulowany, począwszy od porannego budzenia (tzw. „Auspurren”) wystrzałem armatnim o godz. 05:00 po capstrzyk („Retraite”), który też obwieszczał wystrzał z armaty i obwieszczeniem ciszy nocnej o godz. 22:00. W czasie krótkich chwil czasu wolnego wolno było przebywać na pokładzie, gdzie sen był zdrowszy, niż w przepełnionych pomieszczeniach w kadłubie. Salony okrętowe na *Viribus Unitis*, przeznaczone dla arcyksięcia Franciszka Ferdynanda i admirałów zostały zaplanowane przez jednego architekta z Grazu.

Napęd i właściwości morskie

Jednostki typu *Tegetthoff* miały na wyposażeniu po dwanaście kotłów wodnorurkowych z 24 w sumie paleniskami (na każdy palenisko przypadały dwa palniki paliwa płynnego). Pierwszym trzem „drednotom” zainstalowano kotły firmy „Yarrow” (zbudowane w filii SST w San Andrea) i cztery turbiny parowe „Parsonsa” o łącznej mocy 27 000

Przekrój wzdłużny „Szent Istvan”



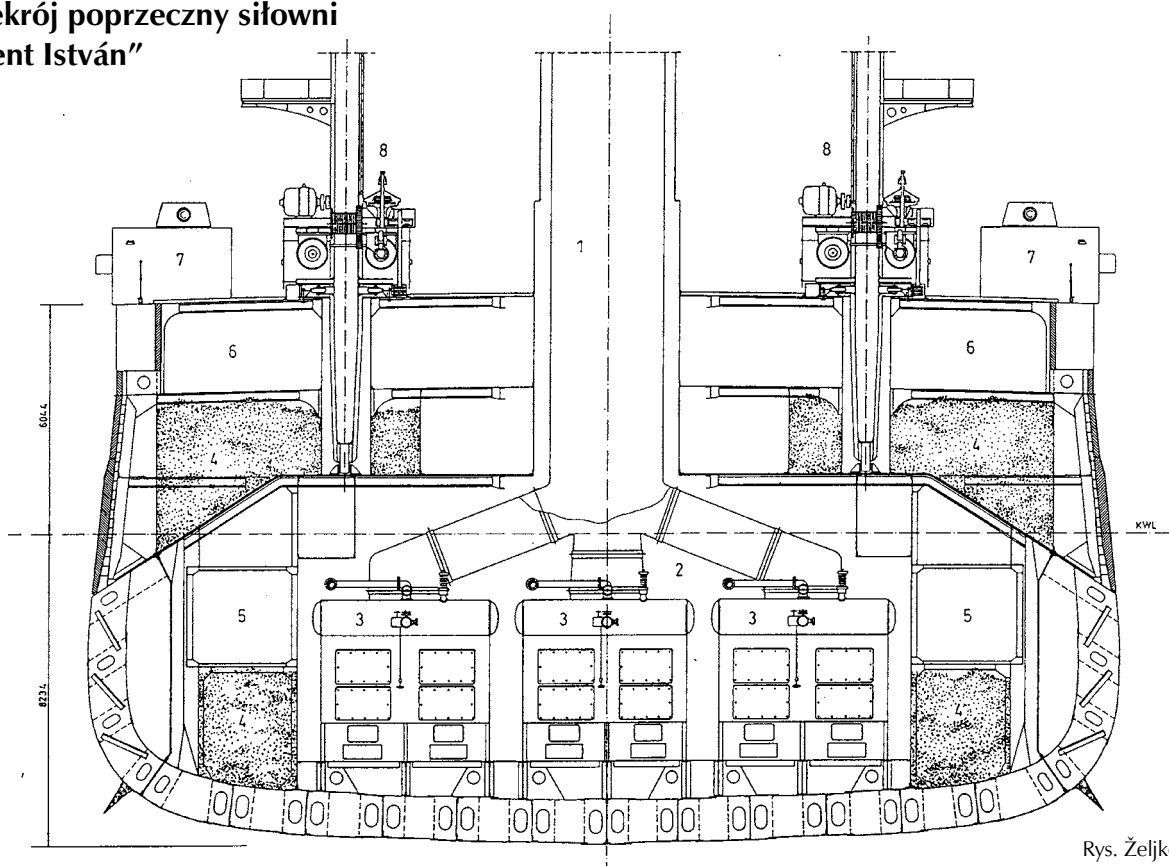
Rys. Željko Prša



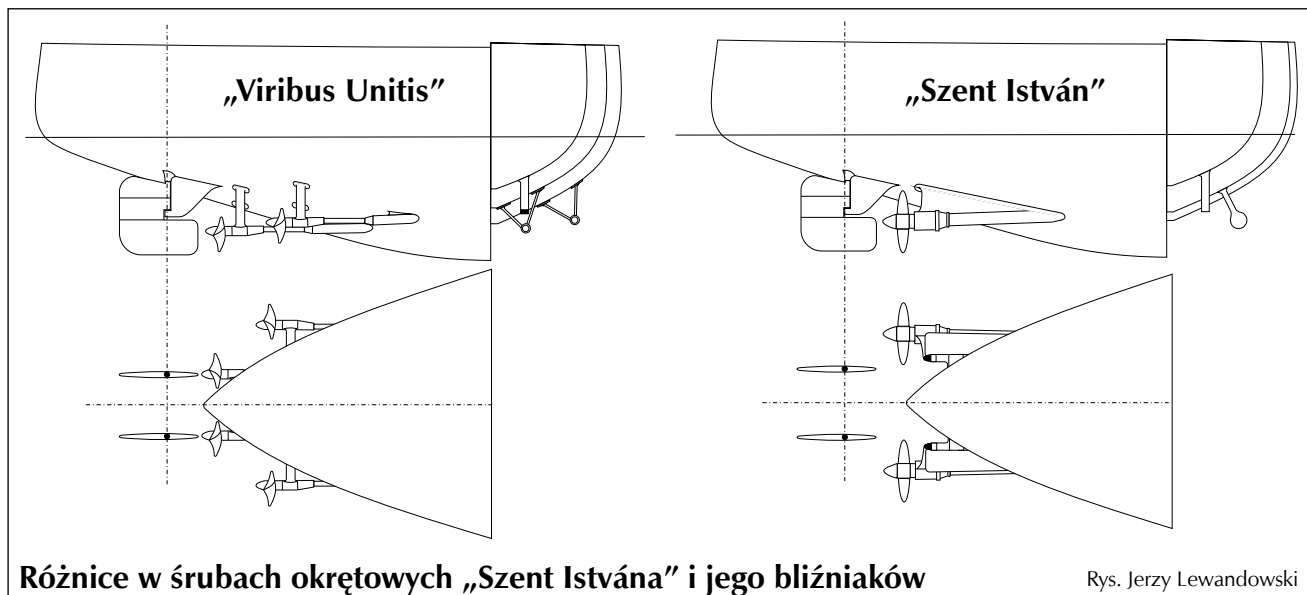
Jedno z pomieszczeń kotłowni na *Prinz Eugenie*. Po lewej starszy inżynier III. klasy (Oberingenieur III. Klasse – korpus urzędników marynarki wojennej – Marinebeamte). Stopień odpowiadał kapitanowi marynarki (Linienschiffsleutnant) lub kapitanowi wojsk lądowych (Hauptmann). Składający meldunek palacz jest prawdopodobnie w stopniu mata.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

KM (19 953 kW). *Szent István* natomiast miał 12 kotłów typu „Babcock & Wilcox” (zbudowane w stoczni-matce „Danubis” w Budapeszcie) i tylko dwie turbiny parowe „AEG-Curtis” o nominalnej mocy 26 000 KM (19 117 kW). Wszystkie jednostki miały dwa duże, ustawione szeregowo przylegające do siebie pomieszczenia kotłowni, w których mieściło się po sześć opalanych węglem kotłów wodnorurkowych. Bezpośrednio za kotłownią znajdowały się oddzielone od środkową grodzią wzdłużną dwa pomieszczenia turbin. Po bokach kotłowni i pomieszczenia turbin znajdowały się komory amunicyjne pocisków kalibru 150 i 70 mm oraz bunkry paliwowe. Przed dziobową kotłownią miało swoje miejsce pomieszczenie maszyn pomocniczych, a przed nim rozciągało się szerokie pomieszczenie podwodnej wyrzutni torped wraz z barbetą wieży artylerii głównej nr II. Takie, a nie inne rozmieszczenie uwydatnia, że pomieszczenia znajdujące się pod powierzchnią

Przekrój poprzeczny siłowni „Szent István”



Rys. Żeljko Prša



wody nie były w wystarczającym stopniu od siebie oddzielone i niedostatecznie chronione.

Zróznicowana liczba turbin miała wpływ na wały napędowe i śruby jednostek. Pierwsze trzy zostały wyposażone w cztery wały i cztery trójłopatkowe, obracające się na zewnętrzne śruby z brązu manganowego o średnicy 2,75 m, natomiast *Szent István* miał tylko dwa wały napędowe z dwiema śrubami o średnicy 4 m, z tego samego materiału co jednostki bliźniacze (również obracały się na zewnątrz). Wszystkie austro-węgierskie „drednoty” wyposażone były w dwa ustawione obok siebie stery zrównoważone, które w przypadku jednostek zbudowanych przez STT ustawione zostały

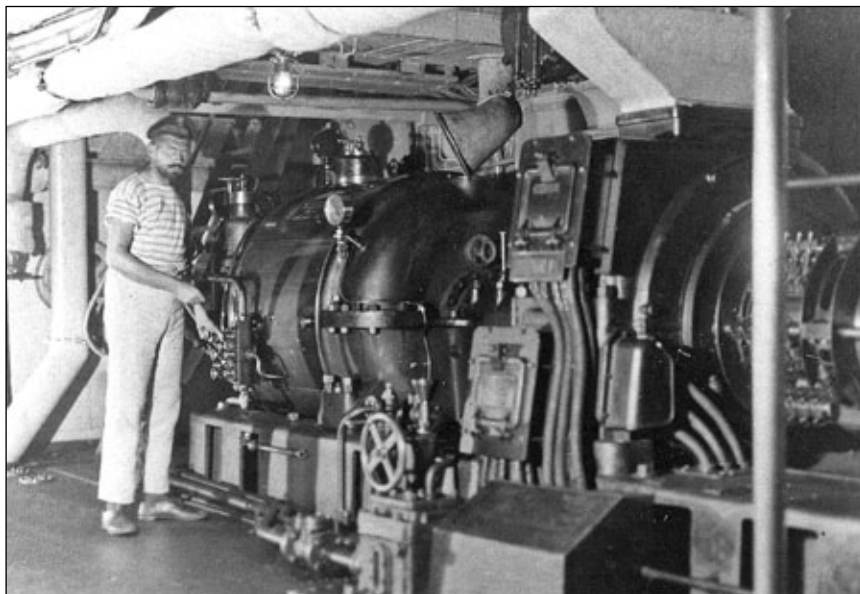
w strumieniu śrub wewnętrznych, natomiast w przypadku *Szent Istvána* śruby napędowe przesunięte zostały bardziej na zewnątrz, lecz nie tak ekstremalnie jak to miało miejsce na jednostkach ze stoczni STT. Promień okręgu cyrkulacji jednostek STT określano na 315 m. Opływki wałów śrubowych były w swoich rozmiarach tak duże, że oddziaływały jak podwodne płyty nośne. W przypadku wychylenia steru o więcej niż 10 stopni, okręt wydanie się przechylał a przy rozwinięciu maksymalnej prędkości przechył był jeszcze większy (ponad 19 stopni po wychyleniu steru o 35 stopni), co było powodem zakazania dokonywania jakiegokolwiek korekty kursu przy poruszaniu się na maksymalnej

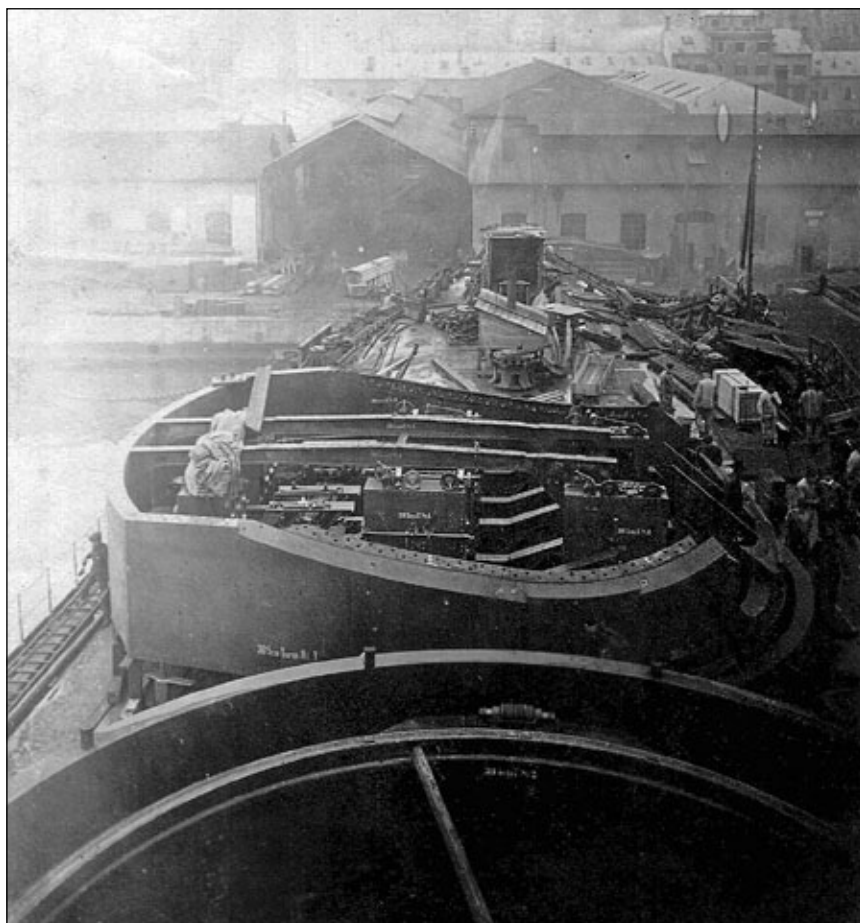
mocy). Członkowie sztabu przypuszczali początkowo, że owemu „kiwaniu” się okrętu winne były bardzo wysokie i „wypasione” platformy z reflektorami (te również przeszkadzały w trakcie prowadzenia ognia plot., gdyż zasłaniała widok obsłudze mostka ku niebu i w kierunku rufy). Pomoc w rozwiązaniu tego dylematu nadeszła ze strony matematyki. Wykonane obliczenia dowiodły, że masa platform, pomimo ich bardzo wysokiego usytuowania nie miała żadnego wpływu na przechył okrętu, a winne były tylko i wyłącznie ponadnaturalne opływki wałów śrubowych.

Kotły wszystkich okrętów opalane były węglem, o czym już była mowa, który wzbogacany był paliwem płynnym. Pierwsze trzy jednostki bunkrowały po 1871,4 ton węgla lub 1536 ton brykietów oraz 162,64 ton mazutu, natomiast czwarta odpowiednio, 1844,5 ton węgla, 1519 ton brykietów i 267,2 ton mazutu. Konstrukcyjna prędkość wynosiła 20,3 węzła. *Viribus Unitis* osiągnął podczas prób 20,49 w przy 27 383 KM, *Tegetthoff* 20,31 w/25 638 KM, a *Prinz Eugen* 20,41 w/27 183 KM. W przypadku *Szent Istvána*, którego budowa została zakończona dopiero po wybuchu wojny, nie dokonano żadnych oficjalnych pomiarów, a jednostkę wcielono do służby po zakończeniu prób odbiorczych „z zastrzeżeniem”. Zgodnie z obiegową opinią, jednostka miała podczas swego pierwszego rejsu rozwinać prędkość 21 węzłów, a turbiny dać moc 26 400 KM, co się wydaje mało prawdopodobne i nie potwierdzone, biorąc pod uwagę wartości uzyskane przez jednostki bliźniacze.

Zasięg (w marynarce c.k. określany jako Aktionsradius) wynosił 4200 mil morskich przy prędkości 10 węzłów.

Okręty typu *Tegetthoff* miały po cztery turbogeneratory o mocy 300 kW do wytwarzania prądu napięciu 120 V. Na fotografii turbogenerator na *Prinz Eugenie*. Urządzenia prądotwórcze uzupełniały jedna prądnica o napędzie wysokoprężnym o mocy 75 kW i 17 dalszych generatorów i prądnic wytwarzających częściowo prąd stały i przemienny. Fot. zbiory Lothar Baumgartner





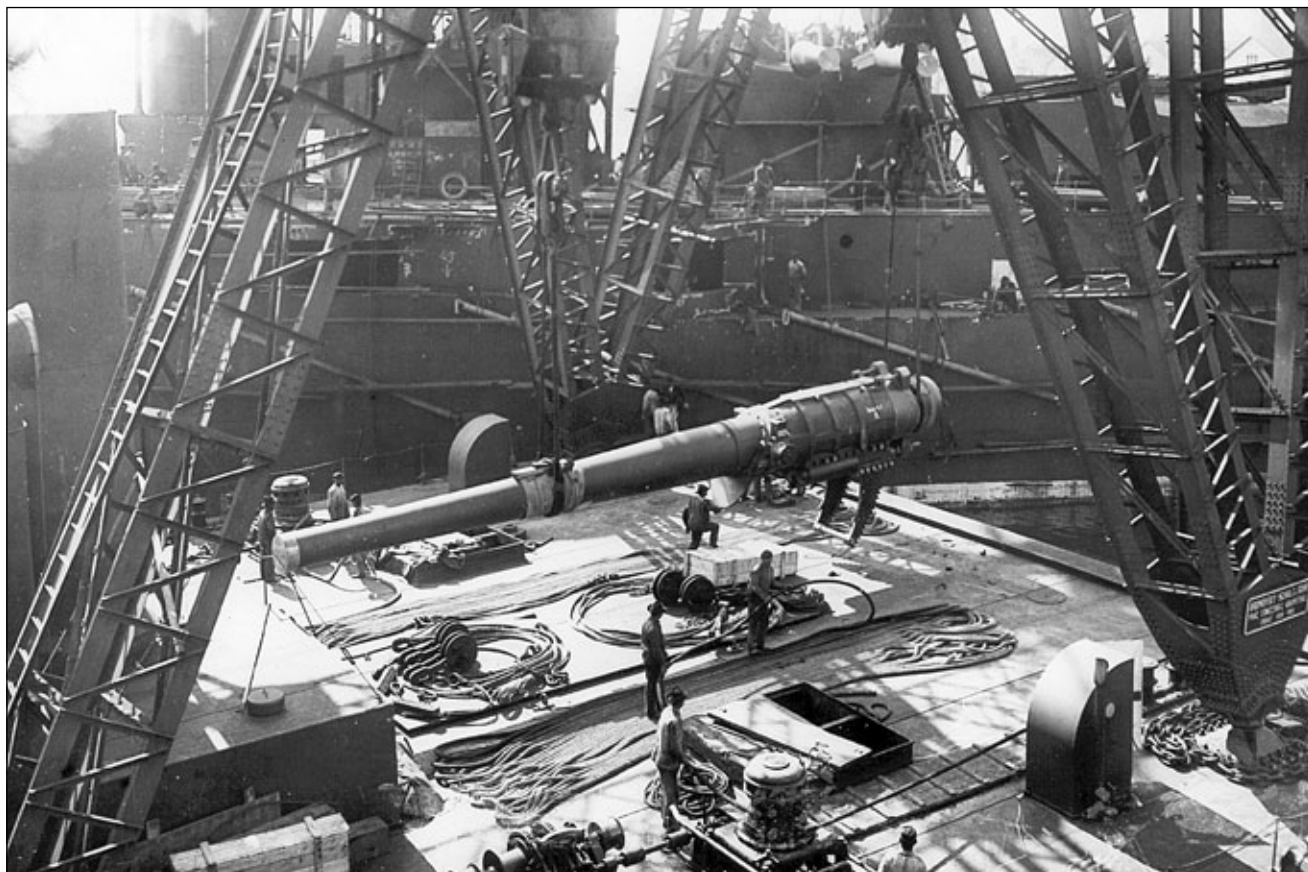
Wieża nr I *Viribus Unitis*, gotowa do zamontowania w niej luf armatnich. Fotografia wykonana z niezabudowanej jeszcze barbety wieży II. Wspomniane wieże były przed zamontowaniem oznakowane. Na wieży I widoczny napis „30,5 cm Turm No. I”.

Fot. zbiory René Greger

Szent István różnił się od swoich starszych braci jeszcze kilkoma innymi szczegółami: oprócz już wyżej wymienionych, były to kołpaki na kominach, które miały inny kształt; wysięgniki dźwigów były o 1,20 m dłuższe, po to aby się podeprzeć na konstrukcji stojącej przed dużym pojedynczym nawiewnikiem. Pierwsze trzy „drednoty” miały takie podparcia z boku obok mniejszego nawiewnika, którego na *Szent Istvánie* nie było. Wspomniana jednostka nigdy też nie miała sieci przeciwtorpedowych, więc nie mogło być na nim też i wytyków (jeżeli widzi się fotografie, które zgodnie z podpisem mają przedstawiać *Szent Istvána* wzgl. sekwencje filmowe, na których widać elementy omawianego wyposażenia, to możemy być pewni, że chodzi wtedy o *Tegetthoffa*, który w jednym z włoskich filmów poświęconemu zatopieniu *Szent Istvána* odegrał „główną rolę”). Dosyć ciekawą różnicę stanowiły okapy nad bulajami. W przy-

Instalacja jednego z dział kal. 305 mm na *Viribus Unitis* w stoczni w Trieście. STT użyła do tego dużego 240-tonowego pływającego dźwigu wypożyczonego z Arsenалу Morskiego w Poli. Lufa wraz z zamkiem miała masę 54,25 tony.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner





Dziobowe wieże *Prinz Eugena* w ciekawym ujęciu wykonanym z pomostu nawigacyjnego.

Fot. zbiory Franz Selinger

padku *Szent Istvána* miały one kształt półokręgu, a ich krzywa pokrywała się owalem bulajów, natomiast jeżeli chodzi o jednostki zbudowane przez STT ich luk był bardziej płaski. Również dziobowe platformy z łódkami ratunkowymi były na węgierskim dreadnociu wykonane inaczej, a mostek był szerszy. Niektóre zmiany można rozpatrywać w kategoriach modernizacji, lecz niektóre były pośrednią wzgl. bezpośrednią przyczyną późniejszej utraty okrętu.

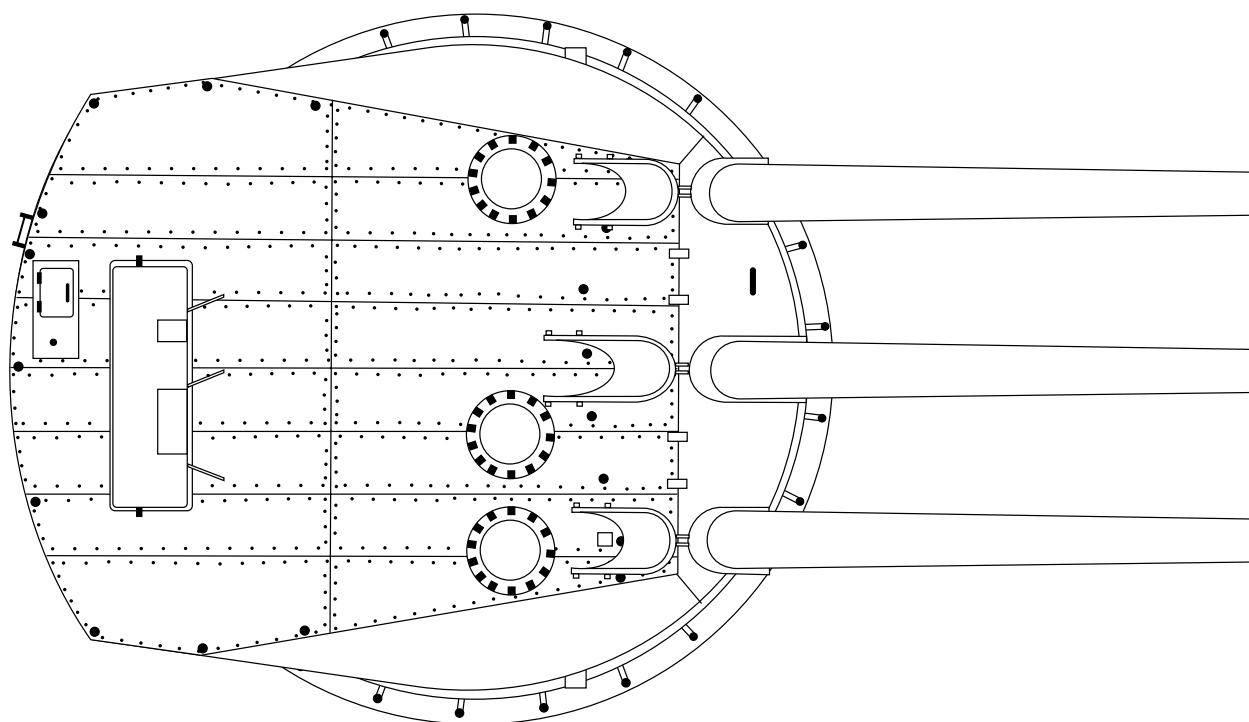
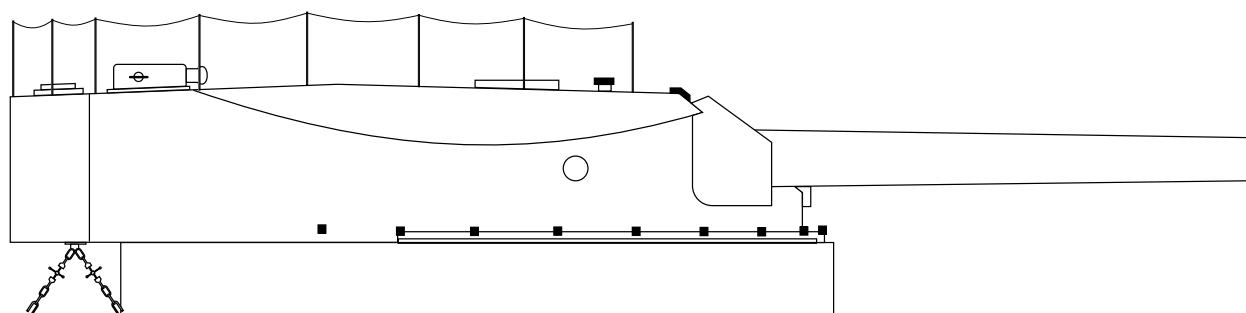
Uzbrojenie i wyposażenie

Zgrupowanie artylerii głównej w czterech potrójnych wieżach miało swoje korzystne strony, gdyż duża liczba potrójnych armat wymaga mniej pancerza niż sześć wież podwójnych, stąd też można się było zdecydować na krótszy kadłub i opancerzoną cytadelę. Należy jednak również pamiętać, że jedno nieszcześnie trafienie może przy takim ustawieniu wyeliminować z walki jedną czwartą całej baterii. Wieże potrójne wymagają szerszych przebieg pokładu, niż wieże podwójne, a dostarczanie amunicji też jest trochę bardziej skomplikowane. Jedna wieża może być obsługiwana przez maksymalnie dwa podajniki, co przy intensywnym prowadzeniu ognia może mieć wpływ, że dla trzeciej armaty po prostu braknie pocisków. Z tą jako ostatnią wymienioną „wadą” poradzano sobie jednak na *Tégethoffie*: z dwóch podajników,

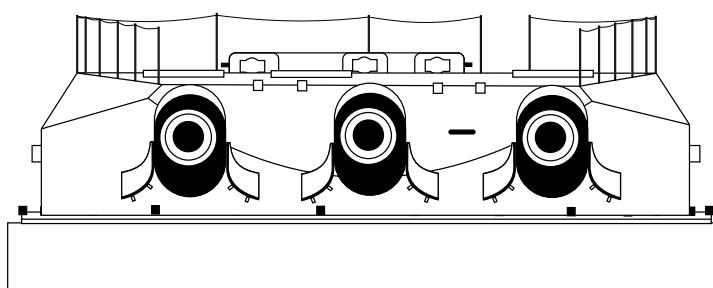
Transport pocisków z krypy amunicyjnej na pokład następował za pomocą dźwigu pokładowego, natomiast do komór amunicyjnych wędrował przy użyciu siły marynarzy.

Fot. zbiory ARGE

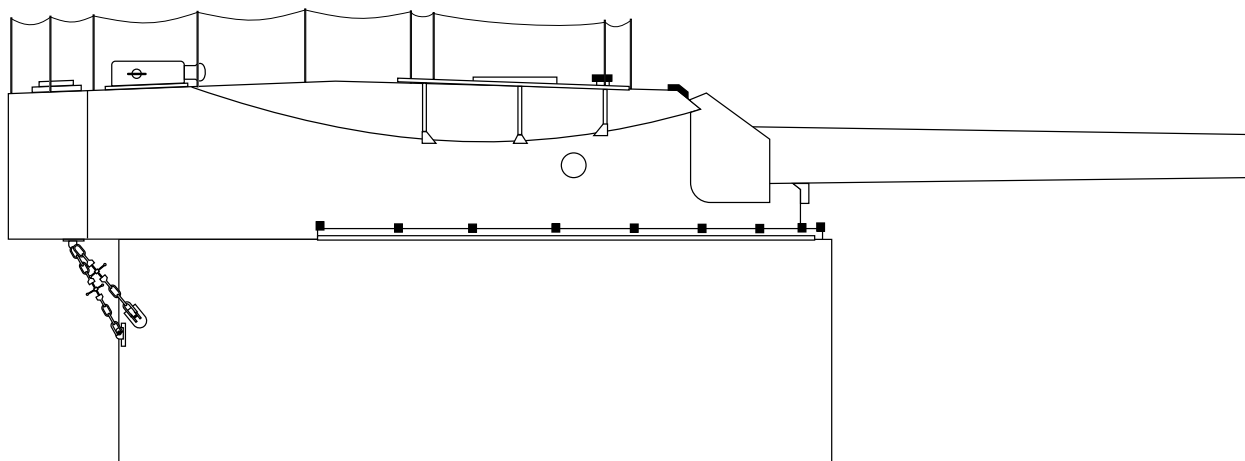




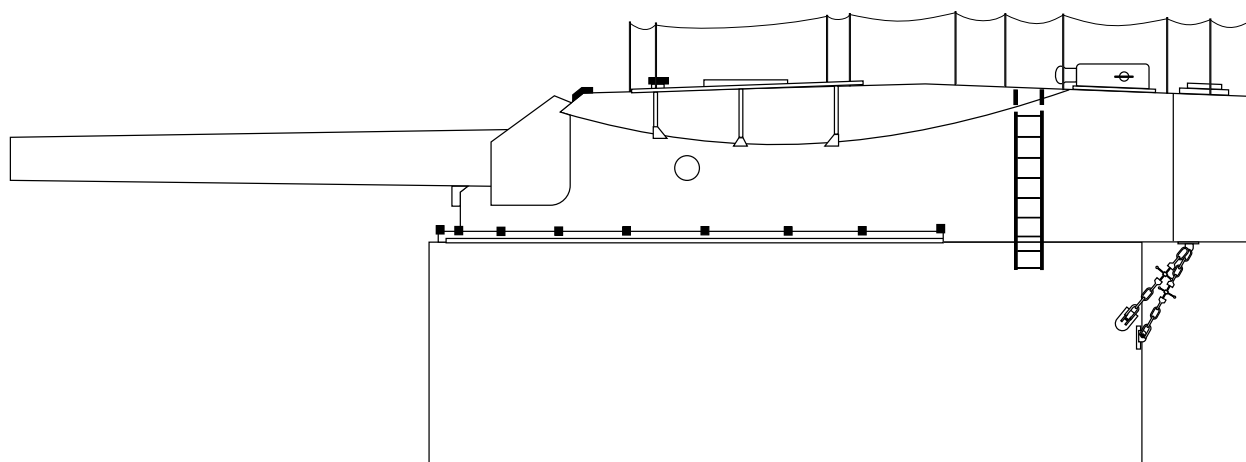
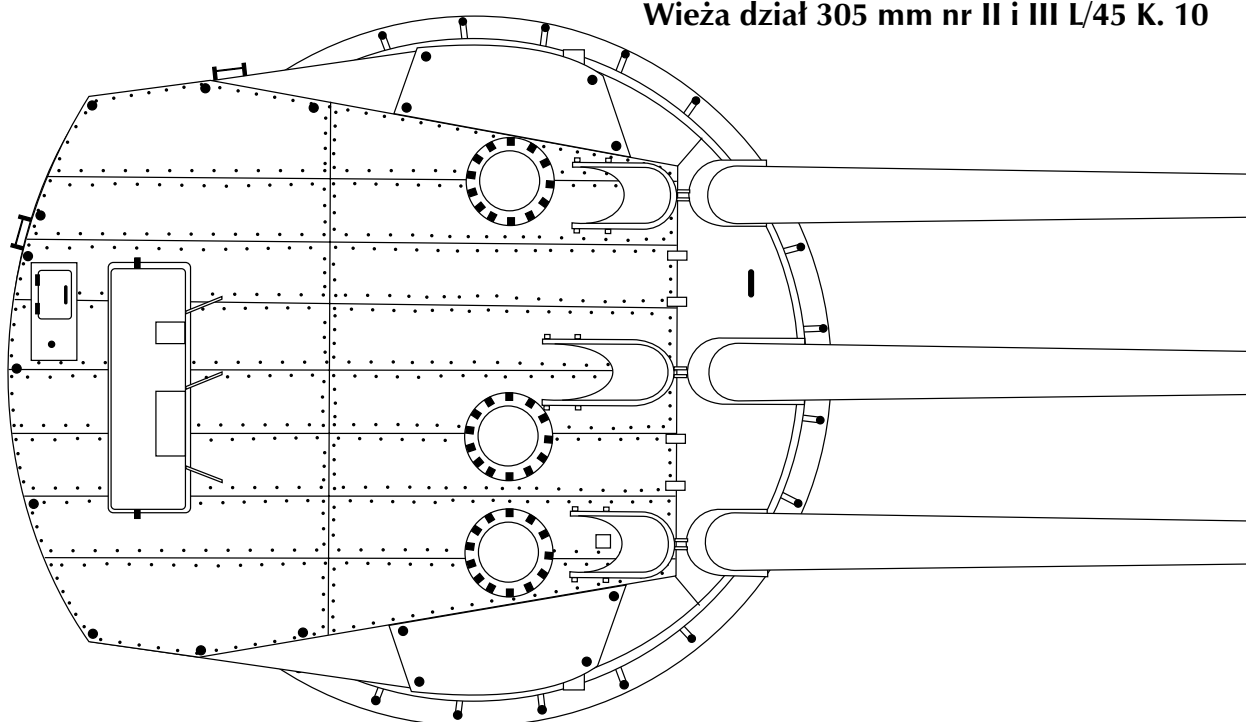
Wieża dział 305 mm nr I i IV L/45 K. 10



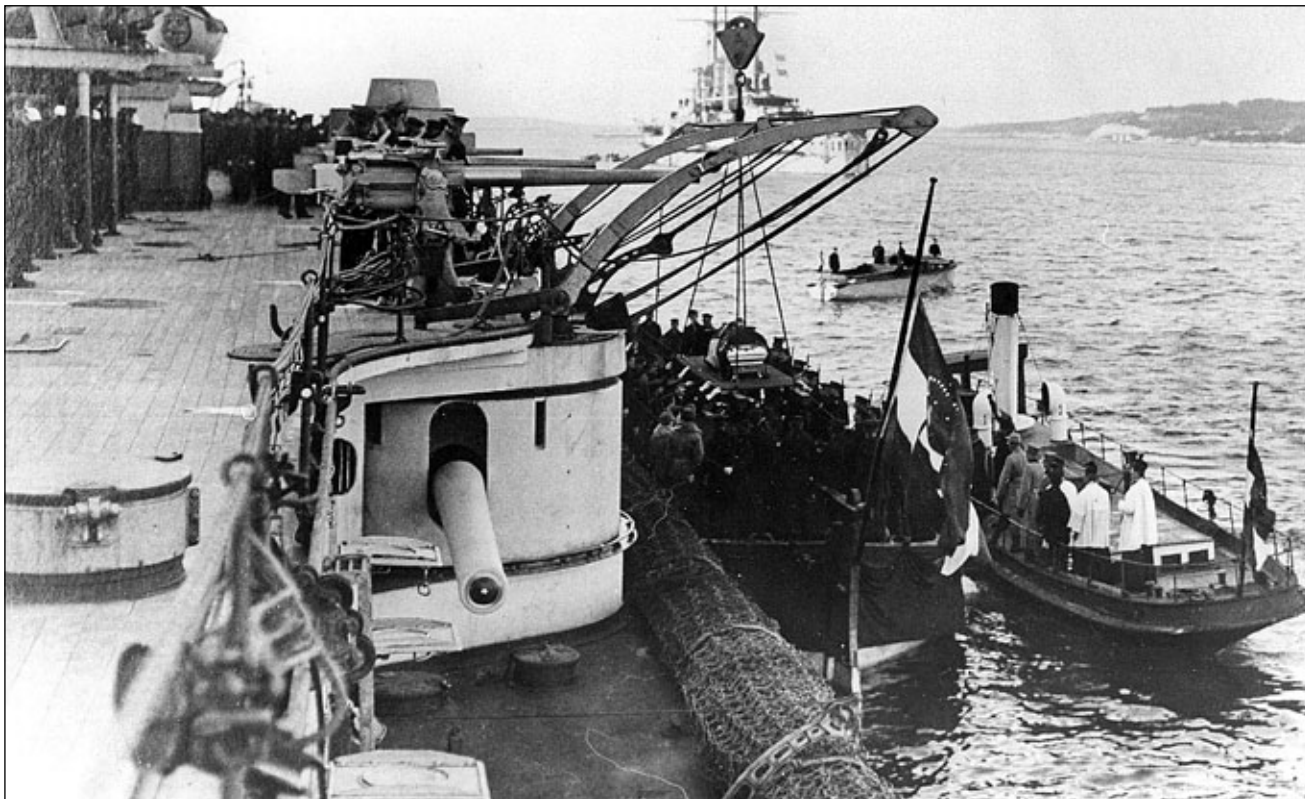
Rys. Jerzy Lewandowski



Wieża dział 305 mm nr II i III L/45 K. 10



Rys. Jerzy Lewandowski



Dowódca floty, wielki admirał Anton Haus zmarł w lutym 1917 r. na pokładzie okrętu flagowego *Viribus Unitis*. Na fotografii moment opuszczania trumny z okrętu. Ponadto widać wiele szczegółów wyposażenia, kazamatę działa kal. 150 mm, działka kal. 70 mm oraz sieci przeciwtorpedowe, które nie są jeszcze zdemontowane. Dźwig okrętowy opuszcza trumnę na barkas, którym będzie przetransportowana na ląd. Fot. zbiory Lothar Baumgartner

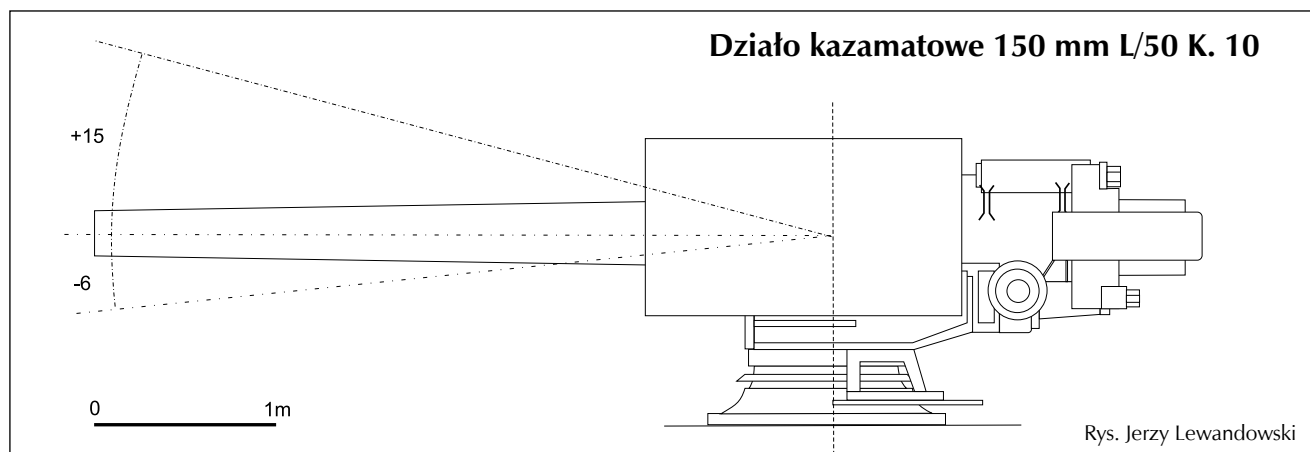
ten z lewej burty był trochę większych rozmiarów i nim transportowano z komór pociski dla lewej i środkowej lufy, natomiast drugi z podajników był mniejszy i ten obsługiwał tylko prawą lufę. Jeszcze jedna uwaga dotycząca *Szent Istvána*, który i pod tym względem odbiegał od bliźniaków, gdyż na nim podajniki amunicji były znacznie szersze.

Armaty zakładów Škoda kalibru 305 mm L/45 K. 10 z wolnonośnymi pierścieniami wzmacniającymi płaszcze luf, znalazły się już w roku 1908 na uzbrojeniu pancerników typu *Radetzky*. Jak już uprzednio wspomniano, zakłady Škoda z czeskiego Pilzna opracowały plany potrójnej wieży artyleryjskiej i przesła-

ły je do Rosji, biorąc tym samym udział w ogłoszonym tam konkursie, którego produktem finalnym były pierwsze rosyjskie „drednoty” typu *Gangut* – (*Sevastopol*). Przed tym wydarzeniem zakłady opracowały trzy warianty armaty kal. 280 mm oraz kilka armaty 280 mm L/45 dla wieży trójdziałowej. Lufa armatnia kal. 305 mm miała razem z zamkiem masę 54 250 kg, a każdy czepcowy granat ważył 450 kg, miedziany kartusz 209,6 kg, z czego 140 kg przypadało na ładunek miotający M 97 o masie 140 kg o masie. Odrzut lufy wynosił 890 mm. Pocisk był w stanie przebić pancerz o grubości 134 mm wykonany z cementowanej stali Kruppa z dystansu 15 000

m, wzgl. grubości 202 mm z odległości 10 000 m i 660 mm ze 100 m.

Na każde działo przypadało 76 pocisków, a w komorach amunicyjnych przechowywano 576 pocisków przeciwpancernych i rozpryskowych; żywotność lufy była ograniczona do 200 wystrzałów. Dobrze wyszkolona obsługa była w stanie oddać wystrzał co 2 minuty (informacje, według których lufę opuszczał wieżę co 40 sekund, dotyczą całej trójdziałowej wieży w trakcie ćwiczeń – z uprzednio załadowanymi działami). Prędkość początkowa pocisku po opuszczeniu lufy wynosiła 800 m/sek., a jego energia 1680 mt. Maksymalny zasięg pocisku to 20 000





Ćwiczenia ogniowe z dział artylerii głównej na *Prinz Eugen* w lecie 1914 r. Na pierwszym planie dobrze widoczne działa kal. 70 mm (w rzeczywistości 66 mm) przeciwko torpedowcom, TAG. Fot. zbiory Franz Selinger

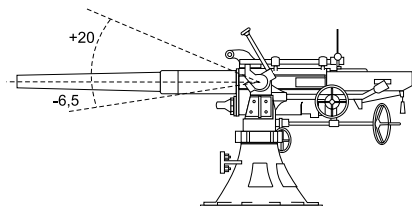
m przy kącie podniesienia +20 stopni i 18 000 m przy 16 stopniach. Lufy przemieszczały się w płaszczyźnie pionowej w zakresie od -4 do +20 stopni. Dla porównania warto zaznaczyć, że niemieckie działa kal. 305 mm można było podnosić maksymalnie na wysokość tylko 13,5 stopnia i stąd ich maksymalny ogień mógł być kierowany na mniejszą odległość 16 200 m. Trzeba też przyznać, że widoczność na Adriatyku i Morzu Śródziemnym jest znacznie lepsza niż na Morzu Północnym, stąd punkty obserwacyjne („bocianie gniazda”), z którego obserwowano upadki własnych pocisków, były na austro-węgierskich okrętach usytuowane znacznie wyżej, niż to było na ich odpow-

wiednikach we flotach innych państw. Wieże artyleryjskie obracano za pomocą prądu elektrycznego; ich kąt obrotu wynosił 270 stopni, prędkość obrotu w płaszczyźnie poziomej w przedziale od 15' w ciągu minuty i 3 stopni w ciągu sekundy. Największa prędkość przemieszczania w pionie wynosiła 2,6 stopnia/sek. a najmniejsza 15'/min.

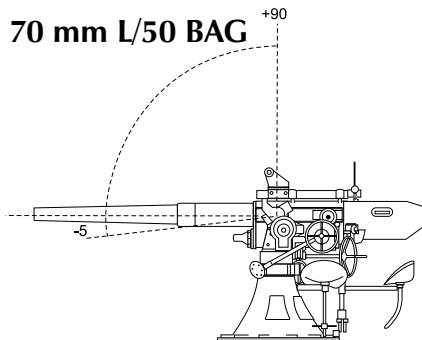
Uzbrojenie pomocnicze, przeznaczone również do zwalczania nieprzyjacielskich torpedowców na dalszą odległość, składało się z dwunastu dział kal. 150 mm L/50 K. 10 zakładów Škoda, posadowionych na kołyskowych łożach wewnątrz opancerzonych kazamatach, po sześć wzdłuż każdej burty. Wspomniane armaty skonstruowane zostały w ro-

ku 1910; każda miała masę 6085 kg wraz z zamkiem. Pojedynczy pocisk ważył 45,5 kg, z czego 3 kg przypadały na tolueń (ładunek wybuchowy). Kartusz miał masę 30,5 kg, z czego 16,9 kg stanowiło ładunek miotający. Opisywane armaty donosiły w płaszczyźnie poziomej do 15 000 m, a w płaszczyźnie pionowej przemieszczały się w przedziale od -6 stopni do +15°, natomiast w poziomej do 120 lub 140° w zależności od usytuowania kazamaty. Ich energia wylotowa wynosiła 1785 mt; prędkość wylotowa 880 m/sek. Na każdą armatę przypadało po 180 pocisków rozpryskowych. W czasie wojny na każdą armatę, która posiadała swój własny elektryczny podnośnik amunicji, przydzielono po 20

Działo 70 mm L/50 TAG



Działo 70 mm L/50 BAG



Rys. Jerzy Lewandowski



Jedno z dział przeciwlotniczych kal. 70 mm BAG, które zostało później ustawione na okrętach typu *Tegetthoff*.
Fot. zbiory Schupit

szrapneli. Obsługa składała się z pięciu artylerzystów i dowódcy.

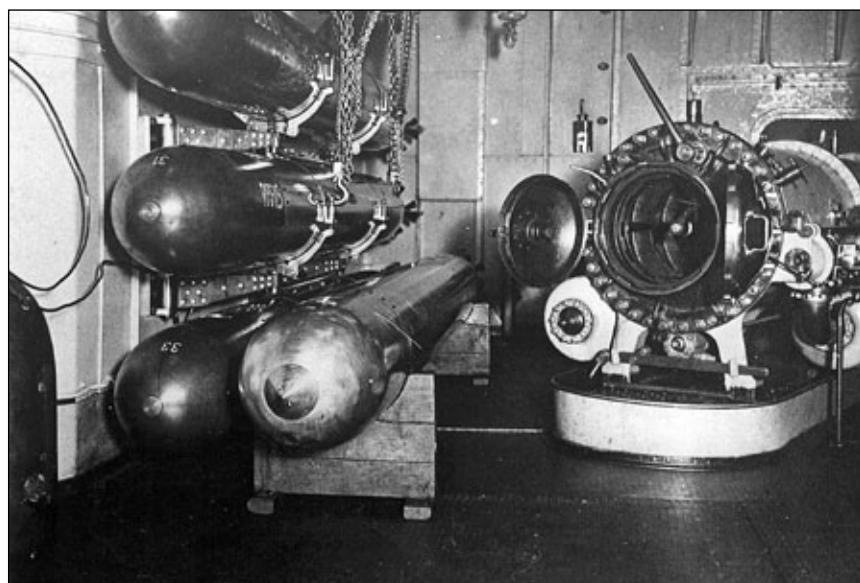
Do odganiania wrogich torpedowców, okręty wyposażone były początkowo po osiemnaście, potem tylko dwanaście działek kal. 70 mm L/50. Właściwy kaliber tych działek wynosił 66 mm, a oficjalna nazwa tych wyprodukowanych również przez zakłady Škoda brzmiała, działko kal. 70 mm K.10 TAG (Torpedobootabwehrgeschütz – armata do obrony przed torpedowcami). Wspomniane działka miały wraz z łożem masę 2300 kg, masa pocisku scalonego wynosiła 8,5 kg, a szybkostrzelność to 20 wystrzałów w ciągu minuty. Mogły się one przemieszczać w płaszczyźnie pionowej w zakresie od $-6,5^\circ$ do $+20^\circ$. Można je było wraz z łożem przenieść i zainstalować w różnych miejscach (za pomocą odpowiednich pier-

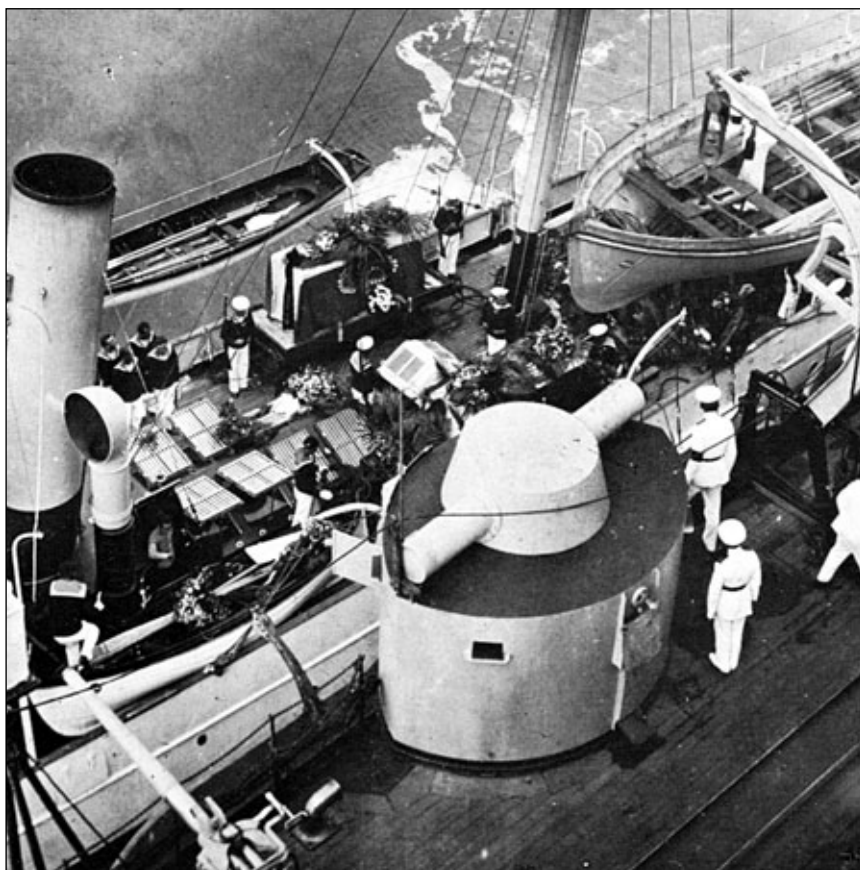
ścieni) na pokładzie i na dachach wież artylerii głównej. Na *Szent István* rozmieszczenie wspomnianych miejsc było oczywiście inne, niż na jednostkach bliźniaczych. Ustawione na dachach wież można było wspomniane działka połączyć z lufami dział artylerii głównej kal. 305 mm za pomocą odpowiednich drążków, aby w ten sposób podczas próbnego strzelania użyć małowielikowej amunicji, oszczędzając tym samym kosztowności działka kalibru głównego. W późniejszym okresie niektóre z opisywanych działek zastąpione zostały działkami tego samego kalibru, czyli 70 mm L/50, wzór BAG (Ballonabwehrgeschütz = działko przeciwlotnicze [w zasadzie przeciwko balonom i sterowcom]). Ich masa wraz z zamkiem wynosiła 2300 kg; ich pocisk ważył 4,5 kg, a ładunek miotający 1,6 kg. Można je było podnosić na maksymalną wysokość $+90^\circ$ i opuszczać do -5° . Były one w stanie w ciągu minuty wystrzelić 20 pocisków i charakteryzowały się tzw. „płafonem”, jak w tych czasach w c.k. marynarce określano maksymalną donośność w płaszczyźnie pionowej, o długości 5000 m. W roku 1915 jednostkom zainstalowano najpierw słabsze działka BAG (plot.) kal. 70 mm L/45 K. 09 i dopiero wiosną roku 1916 na wyposażeniu znalazły się ulepszone działka BAG (plot.) kal. 70 mm L/50. Na *Viribus Unitis* i *Prinz Eugen* zainstalowano po trzy (jedno na dachu wieży II i trzy na dachu wieży III). Na każde z nich przypadało po 4800 pocisków i 288 szrapneli.

Oprócz tego na pokładach znajdowały się po dwa szybkostrzelne działka kal. 47 mm L/44, dwa działka desantowe kal. 70 mm L/18 oraz dwa karabiny maszynowe model Schwarzlose M 7/12

Burtowa wyrzutnia torped na *Viribus Unitis*.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner





Stanowisko kierowania ogniem dział kal. 150 mm na *Viribus Unitis*. Na pierwszych trzech „drednotach” dłuższa oś przekroju poprzecznego znajdowała się w położeniu równoległym do burty, natomiast na *Szent István*ie poprzecznie.

Fot. zbiory ARGE

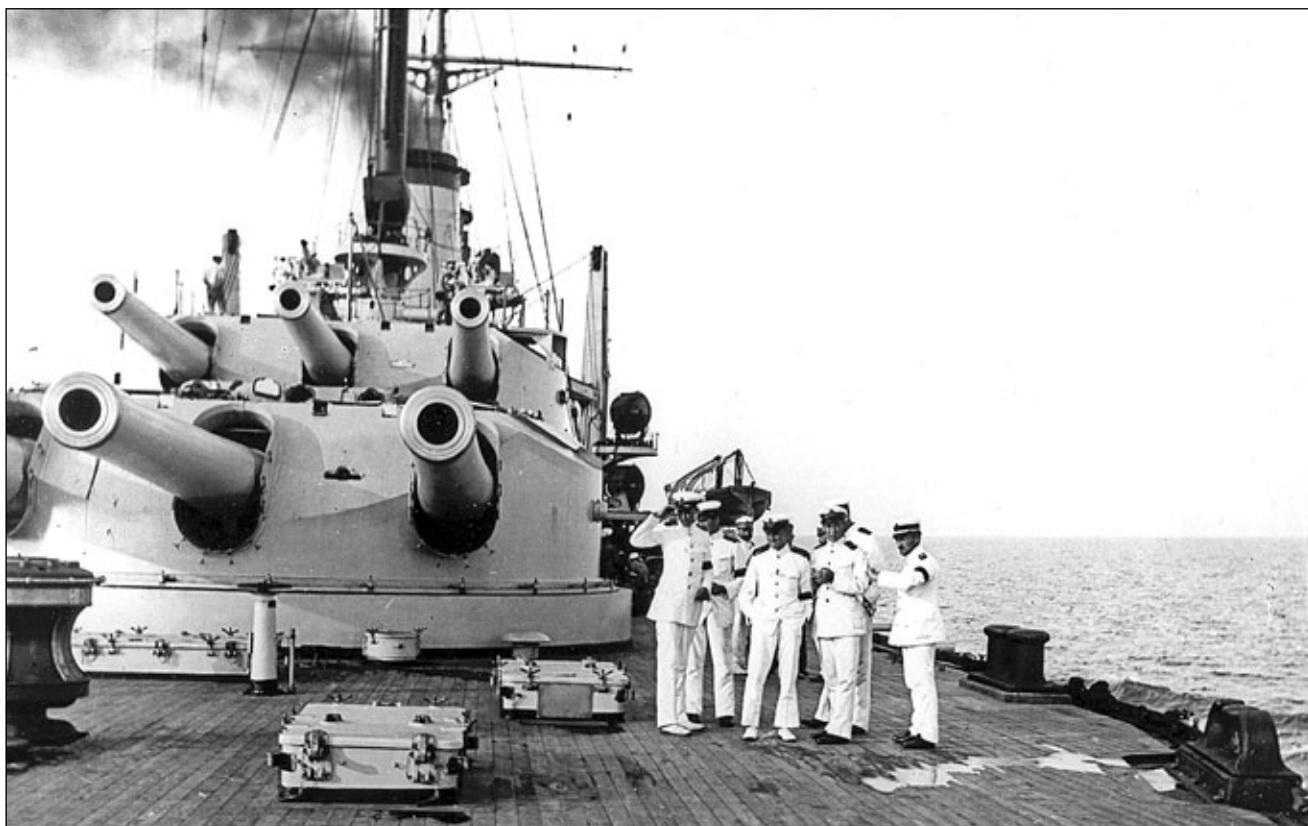
a do tego 393 karabinów M95 i 133 pistoletów kal. 8 mm M07 dla służby wartowniczej rekrutowanej spośród załogi oraz na wypadek, gdyby przyszło uczestniczyć w operacji desantowej.

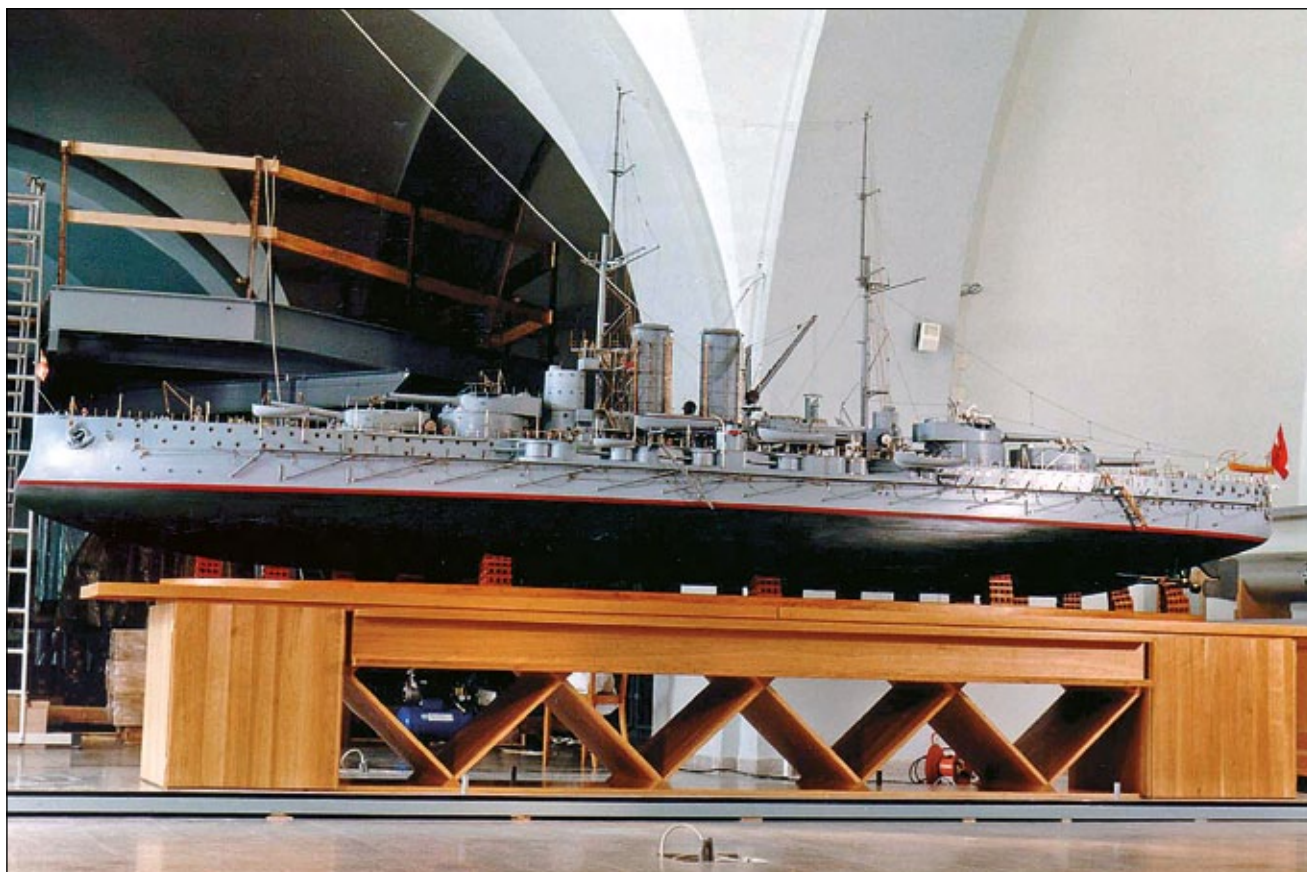
Opisywane okręty były wyposażone również w wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (pierwotnie przewidywano za instalowanie kal. 450 mm) umieszczone pod konstrukcyjną linią wodną, po jednej na dziobie i rufie oraz na obu burtach na wysokości wieży II. Te ostatnie, czyli boczne, ustawione były pod kątem 63° w kierunku dziobu. Zapas torped składał się z 14 tych groźnych pocisków podwodnych, kal. 533 mm L/6,3; dwie z nich służyły w charakterze torped ćwiczebnych. Cesarsko-królewskie „drednoty” przystosowane do zabierania na pokład 20 min morskich typu C 1910, które można było stawiać w zależności od sytuacji, wykorzystując do tego celu własne barkasy, lecz z tej możliwości nigdy nie skorzystano.

Dla „złapania” celu przez artylerię główną na każdym stanowisku dowodzenia znajdował się dalmierz dzielonego pola typu Barr & Stround o długości bazowej dwunastu stóp (3,658 m). Artyleria pomocnicza korzystała z dalmierzy wspomnianego wyżej typu o długości bazowej 9 stóp (2,743 m)

Rufowa bateria dział kal. 305 mm; obok grupa oficerów z czarnymi opaskami żałobnymi na rękawach. Fotografia wykonana prawdopodobnie w lecie 1914 roku (brak osłon wylotów kominów), wkrótce po zamachu w Sarajewie. Oficerowie noszą białe mundury letnie.

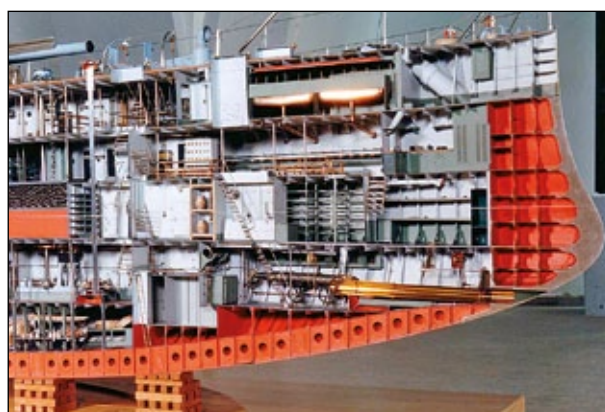
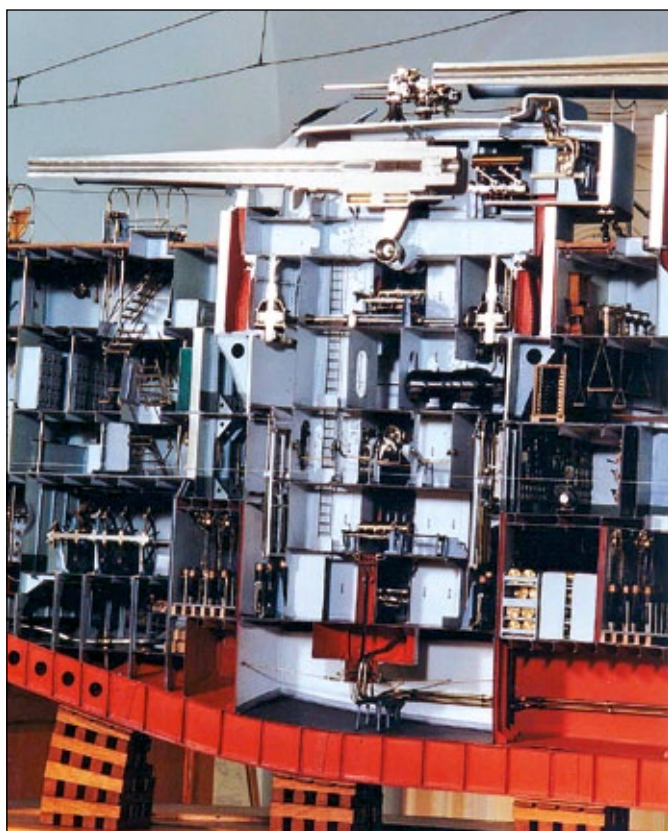
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

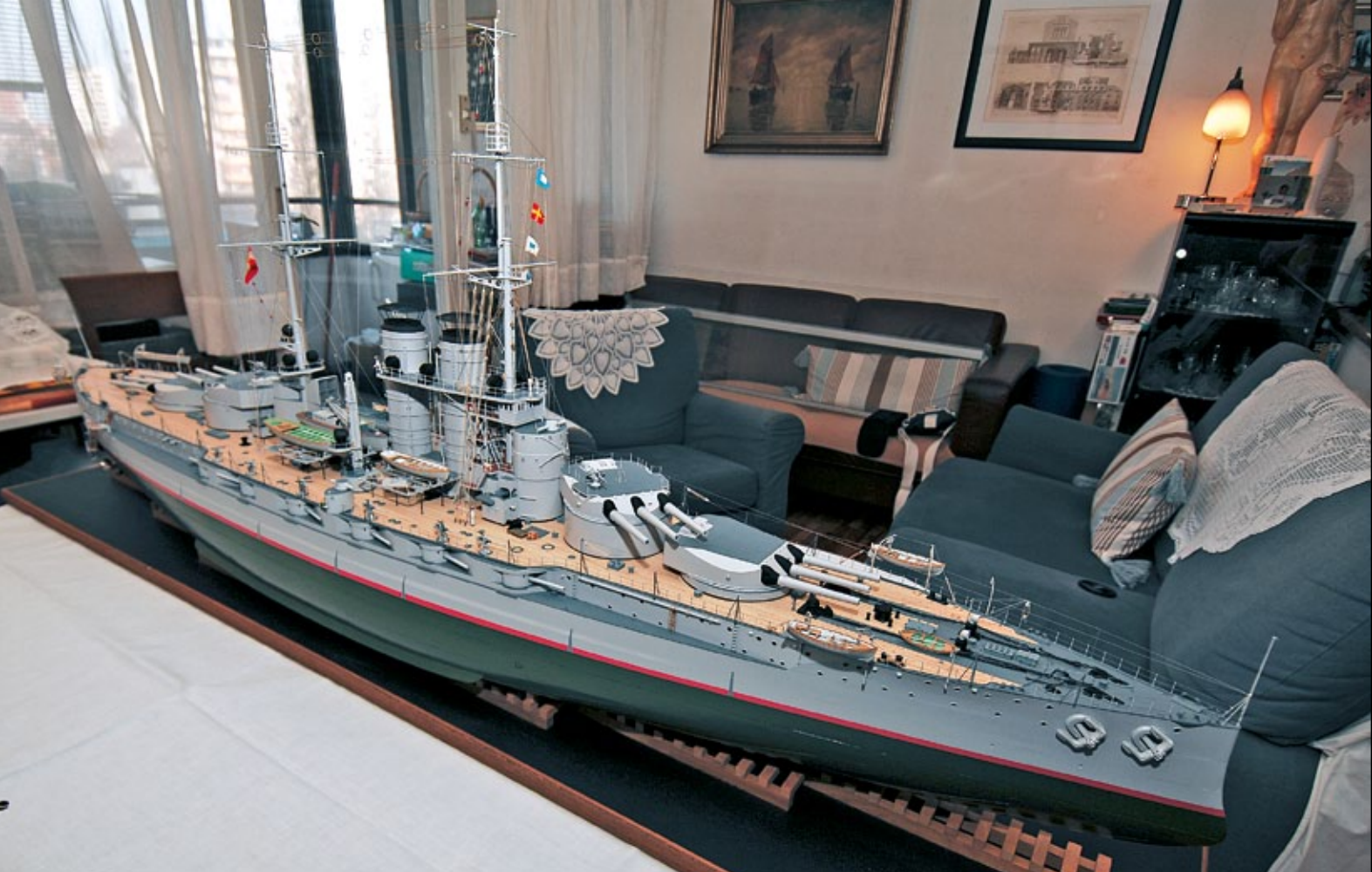




Najbardziej znany i do tej pory największy znany model przekrojowy *Viribus Unitis* w skali 1:25 znajduje się w Heeresgeschichtliches Museum (HGM) (Muzem Historii Wojskowości) w Wiedniu. Model wykonało w modelarni STT w Trieście w latach 1913-1917 ośmiu wyspecjalizowanych robotników, których dozorował mistrz budownictwa okrętowego. Pod koniec 1917 r. model przewieziono do Stoczni Austria w Linz (filia STT), a z tamąd do HGM w Wiedniu. Przeprowadzka nastąpiła w roku 1955. W roku 1997 jego restauracji dokonał Friedrich Prasky, co mu zajęło ponad 1000 roboczogodzin. Dobrze widoczne luksusowe salony na rufie dla około 80 oficerów oraz ciasnotę pomieszczeń dla około 1000 podoficerów i marynarzy w kasztele dziobowym.

Fot. Friedrich Prasky





Model *Szent Istvána* wykonanego w skali 1:100 jest w chwili obecnej najlepiej i najbardziej precyzyjnie wykonanym modelem, co wyróżnia go spośród wszystkich innych dotychczas wykonanych modeli pierwszego i ostatniego, węgierskiego „drednota”. Prace nad nim trwały prawie 10 lat i pochłonęły kilka tysięcy godzin. Jego autorem jest Željko Prša z Vinkovci w Chorwacji. W chwili obecnej model znajduje się w zbiorach Zdenko Kinjerovaca w Zagrzebiu i jest wystawiony na sprzedaż.

Fotografie: Danijel Frka

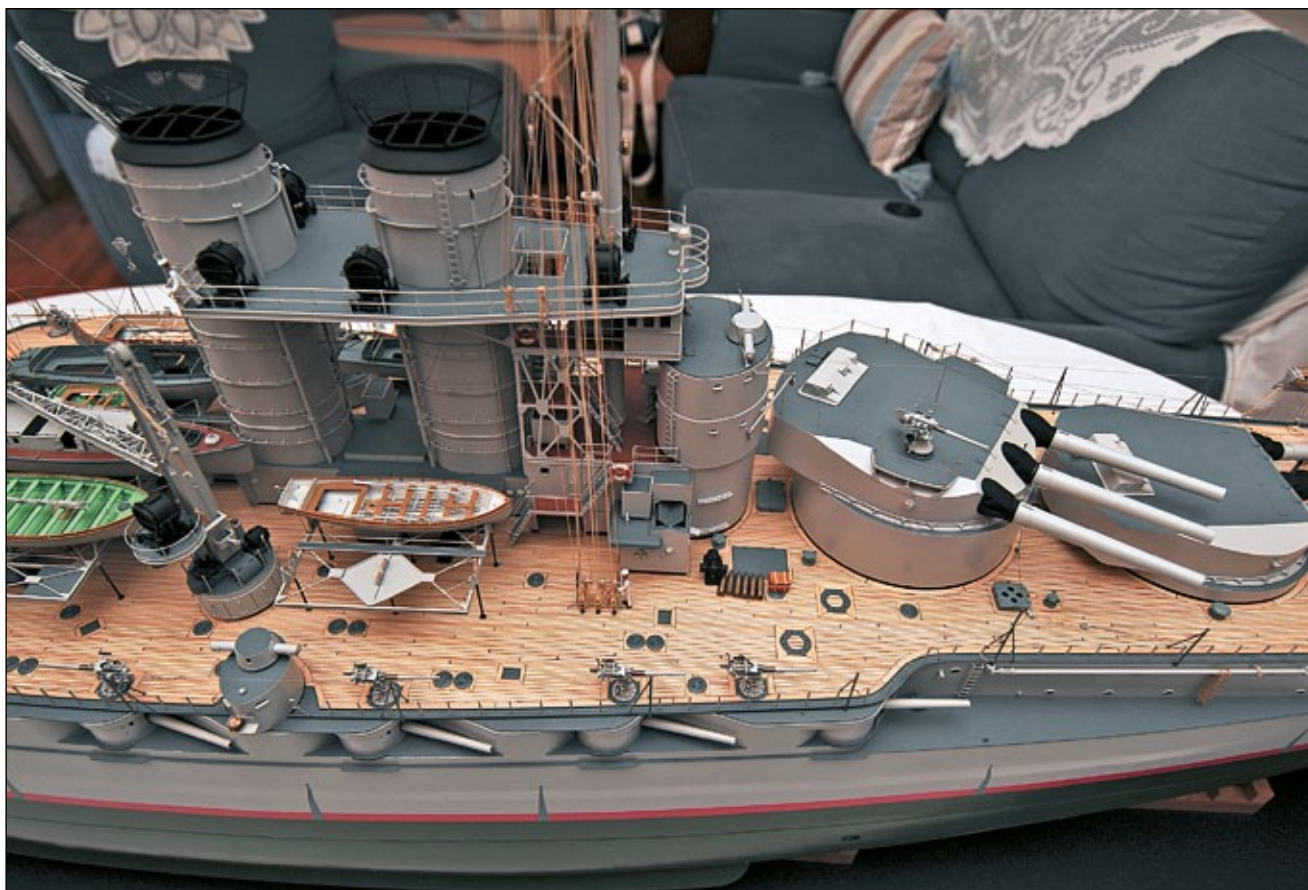




Dziób z łańcuchami i windą kotwiczną;

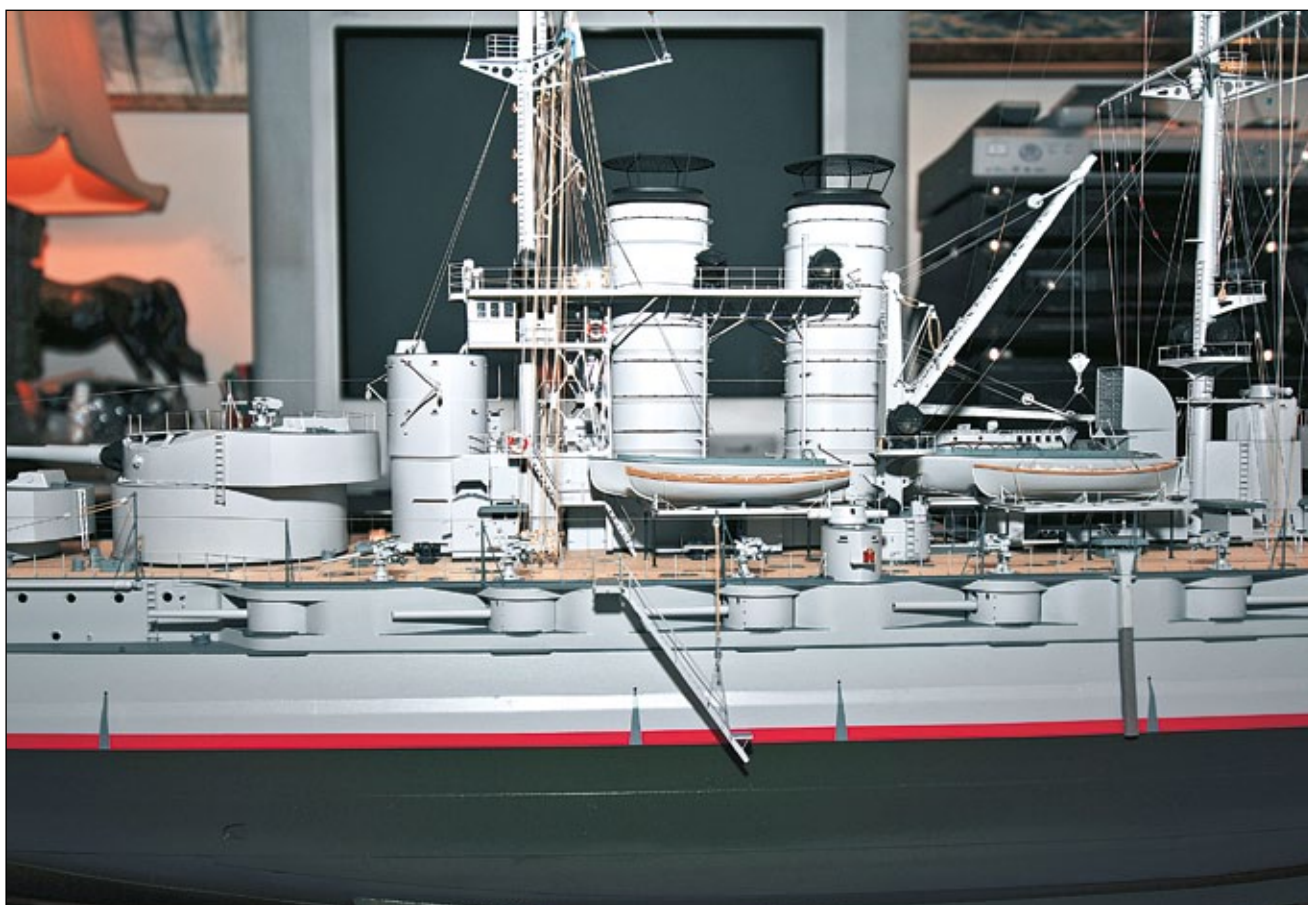
Dziobowa bateria dział artylerii głównej;





Wieża nr II, mostek, dziobowe, opancerzone stanowisko dowodzenia i kominy;

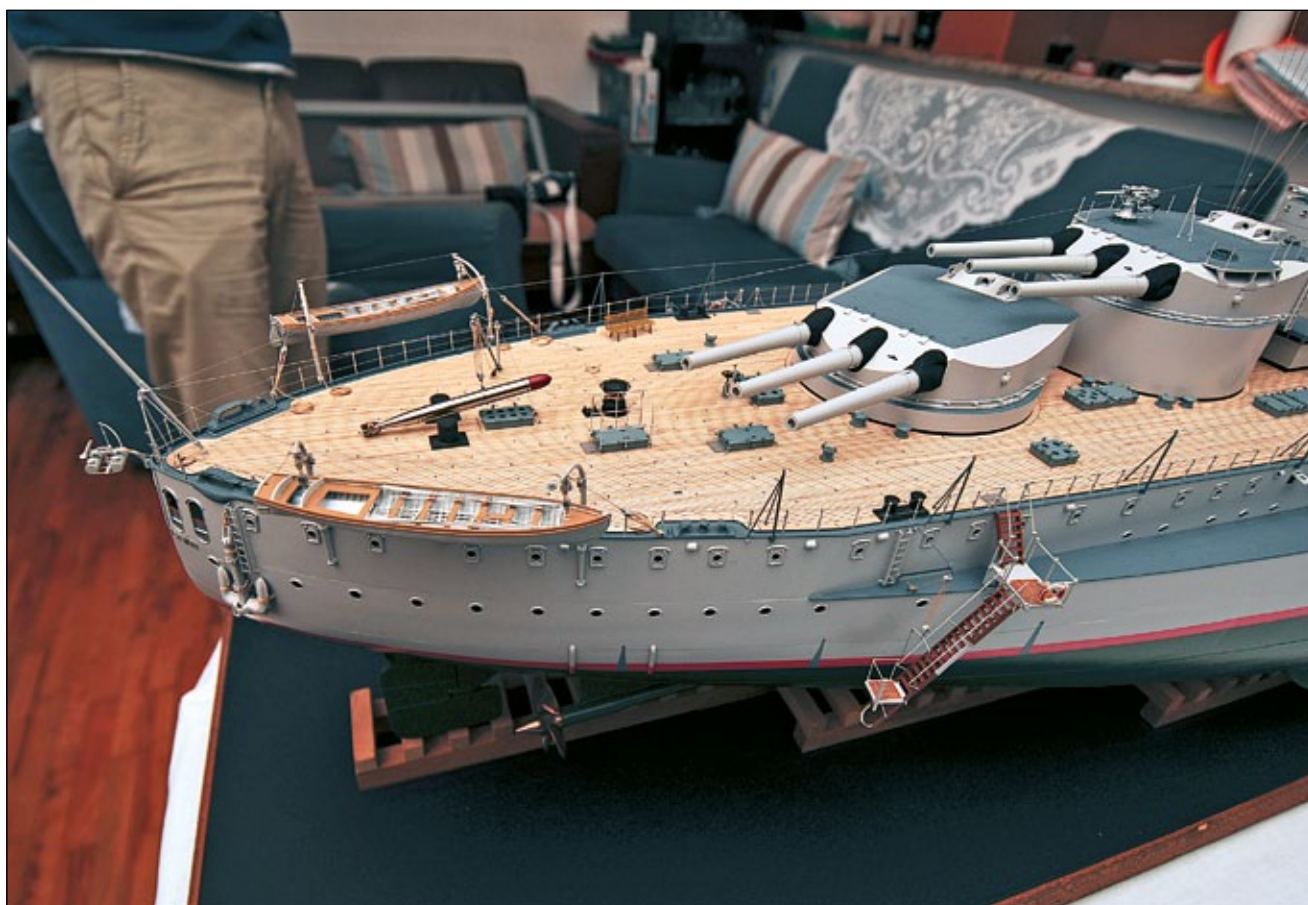
Śródokręcie z charakterystyczną platformą wokół kominów.





Łodzie ratunkowe i komunikacyjne oraz kominy

Rufa widziana z prawej burty





Rufa widziana z lewej burty



Weranda admiralska widziana od rufy, obie kotwice rufowe;



Lewoburtowa śruba napędowa z jej piórami;

Wieża nr II ujęta z góry z pojedynczym działem kal. 70 mm (BAG);



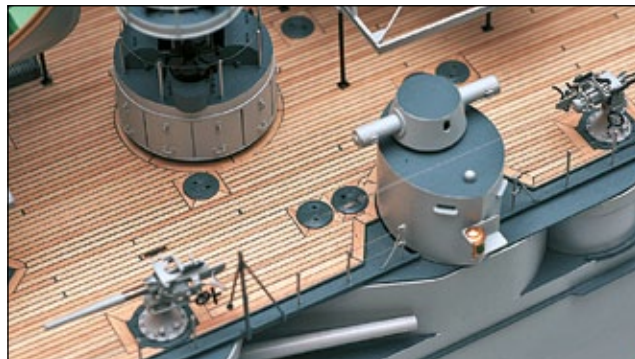
Widok prawoburtowych kotwic;





Szczegół działa kal. 150 mm wchodzącego w skład prawoburtowej baterii oraz baterijne stanowisko dowodzenia;

Najbardziej wysunięte ku dziobowi działo kal. 150 mm (prawa burta);



Baterijne stanowisko dowodzenia na prawej burcie; przed i za nim po jednym działie przeciwko zwalczania torpedowców (TAG), poniżej kazamata działa kal. 150 mm;

Działo kal. 70 mm (TAG);



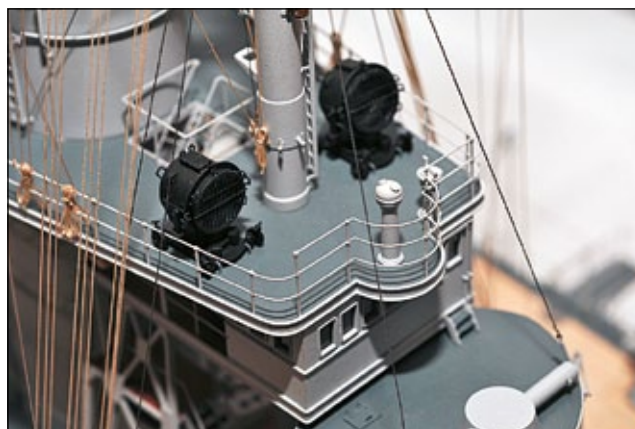
Platforma rufowego komina z ustawionym „marynarzem” dla porównania wielkości;

Platforma z reflektorami w okolicy dźwigu do obsługi łodzi ratunkowych i komunikacyjnych. Na drugim planie widoczne wspomniane łodzie;



Opancerzone, dziobowe stanowisko dowodzenia;

Widok z góry na mostek i znajdującą się nad nim platformą z reflektorami;





„Bocianie gniazdo”;

Rufowa platforma z łodziami ratunkowymi i komunikacyjnymi; na zewnątrz żaglowy barkas z pomocniczym napędem motorowym, pośrodku 10-13 tonowa łódź motorowa;



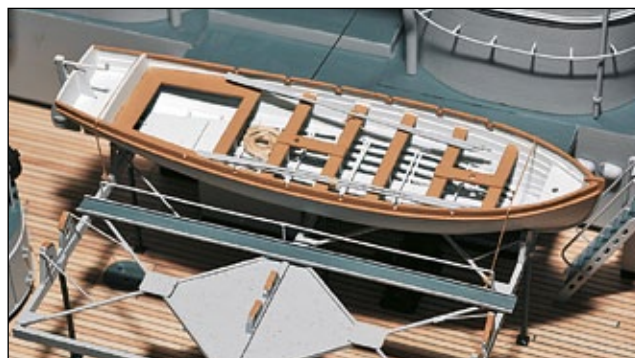
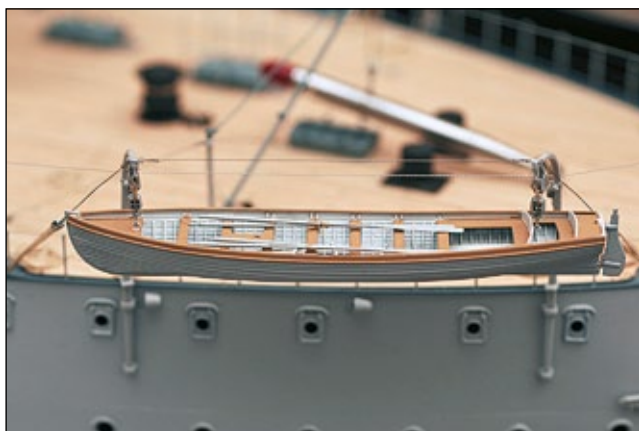
Mars z podpórkami;

Dziobowa platforma z łodziami ratunkowymi i komunikacyjnymi (lewa burta) z widocznym kutrem żaglowym i 5-tonową łodzią motorową;



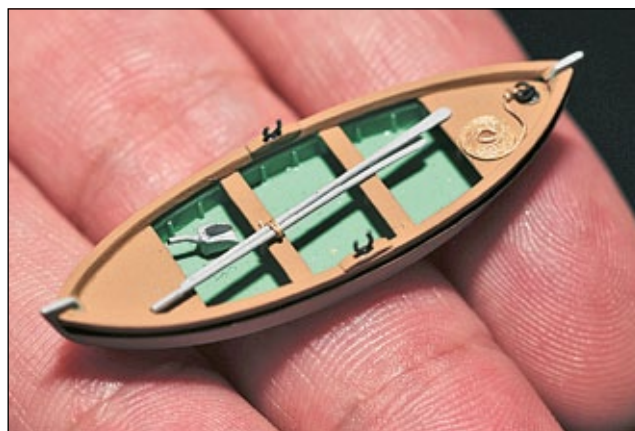
Kuter żaglowy I. klasy na żurawikach (lewa burta);

Lewoburtowy rufowy gig, za nim torpeda przed umieszczeniem jej wewnątrz kadłuba;



Dziobowa platforma z łodziami ratunkowymi i kutrami komunikacyjnymi (prawa burta);

Upodobanie do szczegółów: nawet najmniejsza jolka robocza jest kompletnie wyposażona;





Śródokręcie *Prinz Eugen*, spojrzenie na lewą burtę w kierunku rufy. Widoczny dźwig okrętowy, wysięgnik i reflektor (aust. nm. „Projektor”) platformie dźwigu, rostry, lufy armatnie wieży nr III i jedną z łodzi na żurawikach.
Fot. zbiory ARGE

umieszczonych w małych opancerzonych wieżyczkach, które ustawione były po jednym przy krawędzi burt na wysokości kominów. Te same dziewięciostopowe dalmierze umieszczone były jeszcze w każdej wieży artylerii głównej, jako rezerwa w przypadku awarii głównych przyrządów lub przerwania łączności ze stanowiskiem dowodzenia. Korzystano z nich również w przypadku, kiedy każda z wież prowadziła ogień z osobna. Wspomniane wyżej mniejsze wieżyczki miały przekrój eliptyczny. Na pierwszych trzech „drednotach” skierowane były frontem na boki, natomiast na *Szent Istvánie* zdecydowano się ich węższą część skierować w stronę ewentualnego wroga, aby w ten sposób ograniczyć jego artylerzystom powierzchnię celowania. Przekazywanie danych ze stanowisk dowodzenia do poszczególnych wież odbywało się w sposób elektryczno-mechaniczny. Obsługi wież miały obserwować obracające się wskazówki i jednocześnie ustawiać lufy armatnie w podany kierunek i pod wskazanym kątem. Na jednostkach wykorzystywano dwa niezależne systemy, które łączyły przyrządy celownicze z wieżami artyleryjskimi. Odpowiednie polecenia (sygnały) o gotowości bojowej przekazywane były za pomocą bączków. Podobny system stosowano również do

kierowania ogniem artylerii pomocniczej. W „bocianich gniazdach” znajdowały się urządzenia do obserwacji upadku własnych pocisków, które połączone były ze stanowiskami do kierowania ogniem artylerii głównej i średniej za pomocą telegrafów artyleryjskich. Centrala początkowo kierowała ogniem działek przeciwko torpedowcom (TAG) za pośrednictwem głośników, a następnie urządzeń telefonicznych.

Na każdym okręcie znajdowało się jedenaście reflektorów o średnicy lustra 110 cm (w c.k. marynarce nazywano je „projektorami”), którymi można było zdalnie kierować lub ręcznie. Reflektory miały ruchome (dające się zdejmować) metalowe żaluzje ochronne i były ustawione na platformach wokół masztu dziobowego i głównego oraz na podestach obu dźwigów do obsługi łodzi ratunkowych, tudzież na stalowej konstrukcji znajdującej się pomiędzy kominami – dotyczyło to pierwszych trzech „drednotów”, gdyż na *Szent Istvánie* reflektory miały swoje miejsce na platformie umiejscowionej wokół obu kominów. Wszystkie reflektory zamontowane były na małych wózkach, co umożliwiało ich demontaż w przypadku pojedynku lub bitwy, którą by przyszło stoczyć za dnia. Oprócz tego można je było dzięki wózkom łatwiej transportować

po pokładzie i odstawiać je w kazamatach dział kal. 150 mm. Na swoje miejsce, tzn. na platformy transportowano je natomiast specjalnymi podnośnikami, a tam ich kółka składano do góry, a same reflektory przytwierdzone do podstaw za pomocą śrub. *Szent Istvánowi* owe reflektory jednak nie pomogły, gdyż w dniu jego zatonięcia skradające się wroga w ogóle nie dostrzeżono.

Austro-węgierskie „drednoty” miały na wyposażeniu po jednym generatorze drgań elektromagnetycznych (nm. Löschfunktensender) o mocy 500 W, na *Viribus Unitis* typu Telefunken 5 TV II HS, a na pozostałych jednostkach typu 5 TVZ HS, dwa telegrafy Morse’a, po jednym detektorze tłumienia szumów odbiornika radiowego (nm. Zwischenkreiseempfänger) oraz po jednej dużej i małej antenie siatkowej (nm. Reuseantenne) pomiędzy masztami. Dla sygnalizacji nocnej, kiedy obowiązywała cisza radiowa, stosowano tzw. system Sellnera, czyli układu różnokolorowych światełek, które mieściły się w takielunku. Nawigację ułatwiały żyrokompasy firmy „Anschütz” z trzema igłami.

Każda jednostka miała na wyposażeniu 20 łodzi ratunkowych i komunikacyjnych: po jednym o wyporności 13 t, 8,5 t i 5-tonową motorówkę, po jednym 12,8-tonowym barkasie o napędzie motoro-

Dane taktyczno-techniczne typu „Tegetthoff”		
	<i>Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen</i>	<i>Szent István</i>
Wyporność konstrukcyjna	20 013 ton / 19 698 ton	20 008 t / 19 693 ts
Wyporność maksymalna	21 595 t / 21 254 ts	21 689 t / 21 347 ts
Długość:		
Między pionami (pp)		143 m
Konstrukcyjna linia wodna (KLW)		151 m
Maksymalna		152,18 m
Szerokość	27,336 m	27,998 m
Zanurzenie (wyporność konstrukcyjna)	8,234 m	8,234 m
Maksymalne zanurzenie	8,741 – 8,855 m	8,377 – 8,588 m
Moc maszyn	27 000 KM (19 953 kW)	26 400 KM (19 412 kW)
Maksymalna prędkość	20,3 węzła	21 węzłów?
Zasięg	4200 Mm/10 w	4200 Mm/10 w
Opancerzenie:		
Cytadela		150 mm – 280 mm – 150 mm
Pokład		30 – 48 mm
Wieża artylerii głównej		280 mm
Uzbrojenie	12 x 305 mm, 12 x 150 mm, 12/18 x 70 mm, 2 x 47 mm, 2 x 70 mm L/18, 2 x 8 mm, 4 x 533 mm	
Załoga (oficerowie + marynarze)	31+ 1066	38 + 1060

wym, jednym barkasie żaglowym, jednym kutrze ratowniczym 1. klasy, cztery kutry 1. klasy, dwóch łodzi składanych, dwóch gigów, dwóch większych i mniejszych jolek, i jednej jolki roboczej.

Na dziobie znajdowały się trzy ośmiotonowe kotwice Tyszaka, dwie

na prawej i jedna na lewej burcie. Lewoburtowa kotwica *Szent Istvána* miała natomiast wprowadzony w roku 1915 kształt graniasty, a jego lewoburtowe, podobnie zresztą jak wszystkie trzy na jednostkach bliźniaczych kotwice były starszego

typu, charakteryzujące się owalnym trzonem i łapami. Do tego dochodziły jeszcze dwie kotwice rezerwowe, admirałicki (1500 i 750 kg) na rufie, po obu stronach okienek galeryjki oraz jedna kotwica Tyszaka, również rezerwowa (3040 kg).

Łańcuchy kotwiczne na *Viribus Unitis*, sfotografowane między rokiem 1915 a 1917. Z prawej strony widoczny *Tegetthoff* jeszcze wyposażony w sieci przeciwtorpedowe. Fot. zbiory ARGE



Kalendarium służby



Viribus Unitis, prawdopodobnie podczas prób latem/jesienią 1912 r. wzgl. wkrótce po nich. Na *Viribus Unitis* i *Prinz Eugenie* nazwy okrętów były umieszczone na krzyżownicy rufy, zarówno na lewej jak i prawej burcie, poniżej rzędu okienek, pisane zakrzywieniem po obu stronach rufy. Nazwa *Tegetthoff* była prosta, po obu stronach rufy. W przypadku *Szent Istvána*, nazwa przechodziła przez całą tylną część rufy. Dobrze widoczne również obie rufowe kotwice rezerwowe.

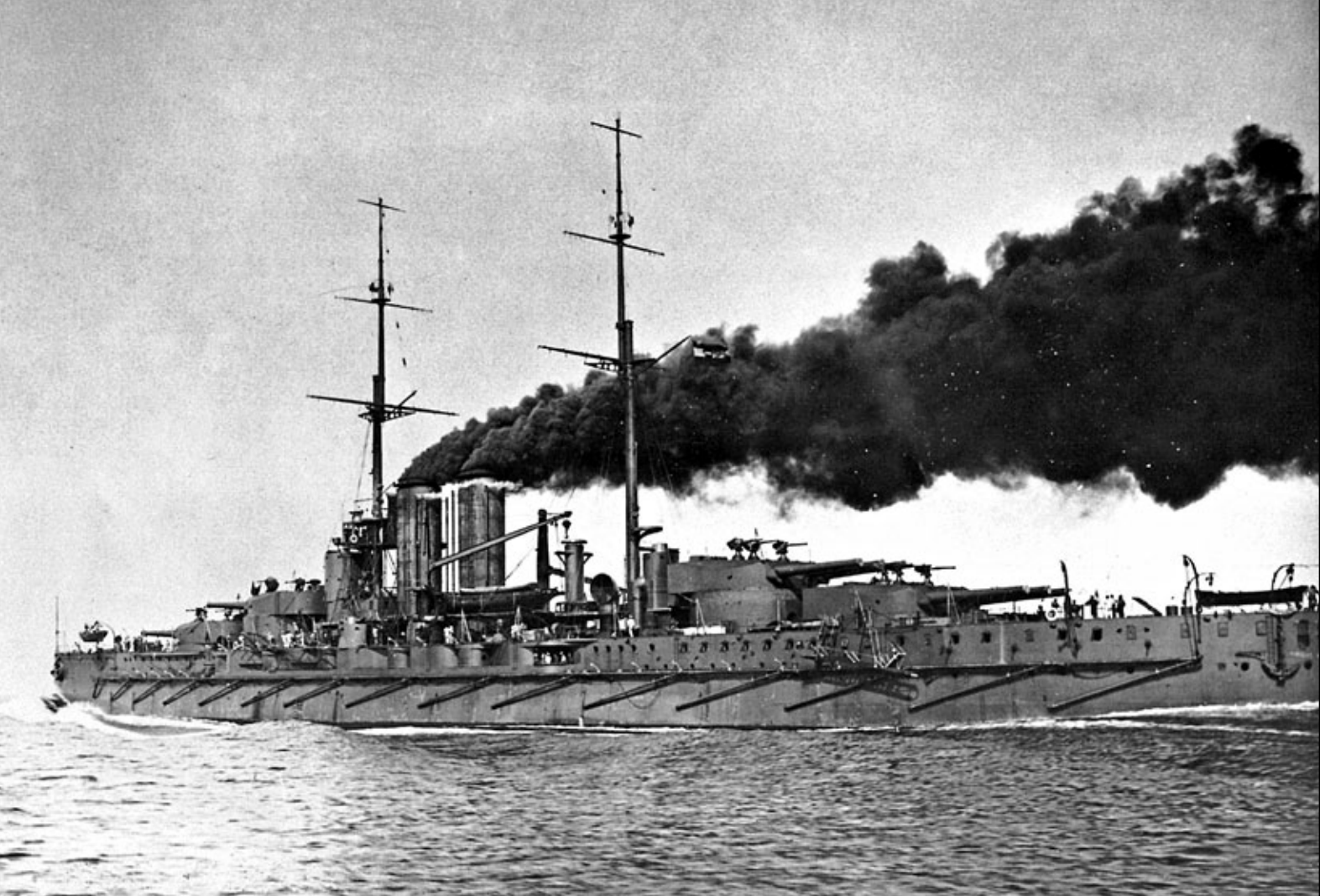
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

VIRIBUS UNITIS był pierwszą jednostką typu *Tegetthoff*, która została wodowana, a odbyło się to 24 czerwca 1911 r. w obecności następcy tronu, arcyksięcia Franciszka Ferdynanda, który reprezentował cesarza. Matką chrzestną była arcyksiężna Maria Annunziata Habsburg-Lotaryńska, siostra następcy tronu. Uroczystość odpowiednio pokierowana, przerodziła się w polityczną demonstrację przeciwko Wielkiej Brytanii: Franciszek Józef miał się mianowicie udać do Londynu i Spithead, by wziąć udział w uroczystościach związanych z koronacją króla Jerzego V. Na Wyspy zamierzano wysłać noszący jego imię pancernik *Erzherzog Franz Ferdinand*. Z powodu trwającego w tym czasie Drugiego Kryzysu Marokańskiego (nm. Agadir – Krise) i tzw. Skoku Pantery (nm. Panthersprung nach Agadir) z roku 1908, następca tronu pozostał jednak w Austrii, a do Wielkiej Brytanii udał się jego młodszy brat, arcyksiążę Karol Franciszek Józef (późniejszy ostatni władca Monarchii Naddunajskiej, cesarz Karol I), a na redę Spithe-

ad wybrał się *Radetzky*. Po wodowaniu i przeprowadzonych próbach stateczności kadłuba, *Viribus Unitis* udał się na haku holownika *Herkules* do doku w Poli. W dniu 9 lipca 1911 r. okręt powrócił do Triestu, gdzie kontynuowano jego budowę. W dniu 7 sierpnia 1912 r. po raz pierwszy wyszedł w morze, następnie okręt wyszedł w pierwszy rejs mający dać odpowiedź, jak sprawdzają się maszyny, potem nastąpiły dalsze rejsy próbne, dokowanie, następny rejs, służący sprawdzeniu maszyn i kolejne dokowanie w Poli (27.09. – 04.10.).

Viribus Unitis dzierży od roku 1912 palmę pierwszeństwa pierwszego na świecie oddanego do służby okrętu uzbrojonego w trójdziałowe wieże artylerii głównej, pomimo że budowa włoskiego *Dante Alighieri* została rozpoczęta wcześniej. W dniu 5 października jednostkę przejęła marynarka i w dniu następnym, czyli 06.10. oddała go do służby, jako swój okręt flagowy (we flocie c.k. pod pojęciem Flaggenschiff). Następnie „drednot” brał udział w wielu ćwiczeniach. Austriacki „Flottenvere-

in” (Austriacka Liga Morska) ufundował jednostce aksamitną banderę honorową (nm. Ehrenflagge). Od 12 marca 1913 r. *Viribus Unitis* był okrętem flagowym „Eskadry” w czasie letnich manewrów, a od 28 do 30 marca na jego pokładzie przebywał również arcyksiążę Franciszek Ferdynand. Po kryzysie albańskim (po utworzeniu Królestwa Albanii w roku 1912, do czego przyczyniły się Włochy i Austro-Węgry, aby w ten sposób zablokować Serbii ewentualny dostęp do Adriatyku), *Viribus Unitis* znajdował się od 13 czerwca do 18 lipca 1913 r. w składzie międzynarodowej eskadry, która blokowała wybrzeże czarnogórskie u ujścia rzeki Bojana. Była to odpowiedź na zajęcie przez Czarnogórę Skutari (Shkodra). W dniu 18.07. okręt flagowy u ujścia wspomnianej Bojany udzielił pomocy parowcowi *Shkodra* armatora „Ungaro – Croata”, który wszedł na mieliznę. Okazjonalnie w trakcie blokady oraz po jej zakończeniu okręt przebywał w Zatoce Kotorskiej, a następnie spod ujścia Bojany przez Gravosę (Gruz), Kanał Curzona (Korčula), Spa-



Viribus Unitis w trakcie prób morskich lato/jesień 1912 r. na pełnej ekspresji fotografii.

Fot. zbiory ARGE

lato (Split), Sebenico (Szybenik) i Opatię powrócić do Poli, gdzie rzucono kotwicę w dniu 7 września 1913 r. Razem z bliźniakiem *Tegetthoff* jednostka wzięła udział w ramach eskadry letniej w manewrach, które odbyły się jesienią 1913 r. a w roku następnym od 31 marca do 7 czerwca 1914 r. wraz z *Tegetthoffem* i *Zrinyi* uczestniczył w ostatnim przed wybuchem działań wojennych rejsie szkolnym, który okręty cesarsko-królewskie odbyły po Morzu Śródziemnym, odwiedzając Smyrnę, Adalię, Mersinę, Iskenderun (Aleksandreta), Bejrut, Aleksandrię i Maltę. *Viribus Unitis* zawiązał od 30 maja do 1 czerwca do Valony (Vlorë), od 1 do 6 czerwca do Durazzo (Dürres), by następnie wrócić do Poli.

Pod koniec czerwca 1914 r. na terenie Bośni i Hercegowiny odbyto wielkie manewry, którym przyglądał się następca tronu. Arcyksiążę Franciszek Ferdynand wszedł na pokład *Viribus Unitis* w dniu 24 czerwca w Trieście i udał się do Ploce, dokąd przybył 25.06. a następnie kontynuował swoją podróż kolejną do samego Sarajewa. Tam po zakończonych manewrach został w dniu 28 czerwca 1914 r. razem ze swoją małżonką zamordowany przez młodego bośniackiego Serba, który dokonał na nich zamachu. Trumny obu ofiar wyprawiono w dniu 30 czerwca kolejną z Metkovic, a następnie na pokładzie *Dalmata* przewieziono je na cumującego w Ploce *Viribus Unitis*. Następnie kondukt żałobny, któremu towarzyszyła niemal cała flota, ruszył wzdłuż wybrzeża Dalmacji do Triestu. Obie trumny złożono na rufie „drednota”, pod lufami wieży armatniej IV. Procesja dotarła 1 lipca do Triestu. Następnego dnia trumny przewieziono kolejną do Wiednia, a pociąg stawał na każdej stacji kolejowej, co miało umożliwić społeczeństwu monarchii na „ostatnie pożegnanie”. W dniu 4 lipca pierwsze dwie ofiary mającego wkrótce wybuchnąć ogólnoświatowego konfliktu złożone zostały w rodzinnej krypcie grobowej na zamku Artstetten. *Viribus Unitis* wrócił w międzyczasie w dniu 2 lipca z Triestu do Poli, skąd w następnych dniach odbył kilka krótkich rejsów wzdłuż wybrzeży Istrii.

Zgodnie z planami mobilizacji na wypadek wojny przeciwko Serbii („Fall B”) w stan gotowości w dniu 26 lipca postawiono całą flotę. Zgodnie z „Order-de-Bataille” trzy pierwsze austro-węgierskie „drednoty” typu *Tegetthoff* tworzyły

1. Dywizjon 1. Eskadry, a dowódcą *Viribus Unitis* był komandor (Linienischiffskapitän) Edmund Grassberger. W dniu 28 lipca 1914 r. Serbii wypowiedziano wojnę. Dowódca cesarsko-królewskiej floty, admirał Anton Haus, przekwaterował się z jachtu *Lacroma* na *Viribus Unitis*. Włochy odmówiły swoim sojusznikom, wspólnego pójścia na wojnę, gdyż wojna przeciwko Serbii nie miała nic wspólnego z obroną, bo to Austro-Węgry były stroną atakującą. Zmusiło to Niemcy i Austro-Węgry do całkowitego zrewidowania swoich planów co do prowadzenia ewentualnych działań wojennych na akwenie Morza Śródziemnego. Pierwotne plany przewidywały wspólne działania (flota włoska, austro-węgierska i niemiecki Dywizjon Śródziemnomorski), po uprzednim spotkaniu się w Messynie. Ta opcja w tej chwili obowiązywać już nie mogła. *Goeben*, jednostka flagowa niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego, pod dowództwem kontradmirała Wilhelma Souchona wyszła w dniu 30 lipca z Triestu po remoncie w Poli, gdzie mu wymieniono kilka rur kotłowych i udała się na Morze Śródziemne, gdzie zamierzał przeprowadzić ataki na francu-

skie transporty wojska wysyłane z Afryki Północnej do metropolii. Po drodze dołączył do *Goebena* lekki krążownik *Breslau*, który do tej pory znajdował się u wybrzeży albańskich. Niemcy wypowiedziały w dniu 1 sierpnia wojnę Rosji, 3 sierpnia Francji i Belgii. Wielka Brytania i Belgia wypowiedziały w dniu 4 sierpnia wojnę Niemcom, ale jeszcze nie Austro-Węgrom. Serbia oświadczyła 6 sierpnia Niemcom, że znajduje się z nimi w stanie wojny, a Austro-Węgry uczyniły to samo w stosunku do Rosji. W ten sposób w ruch puszczona została maszyna wojny, która w swoje tryby i zniszczenie wciągnęła jeszcze wiele innych państw. *Goeben* i *Breslau* zaatakowały w dniu 4 sierpnia francuskie porty w Philippeville i Bona, a następnie odeszły na wschód. Brytyjskie krążowniki liniowe *Indefatigable* i *Indomitable* pod komendą admirała Archibalda Milne, które miały za nimi podążać jak cień, straciły Niemców z oczu. Brytyjczycy przypuszczali początkowo, że jednostki niemieckie zamierzają się przedrzeć na Atlantyk, a następnie „oczekiwano”, że może jednak zechcą powrócić na Adriatyk? Wejścia na Adriatyk pilnowała początkowo 1. Eskadra Krążowników (1st Cruiser Squadron) w składzie czterech

krążowników pancernych pod rozkazami kontradmirała Ernesta Troubridge’a, lecz ostatecznie się wycofała, gdyż w eskadrze niemieckiej widziano silniejszego od siebie przeciwnika. *Goeben* i *Breslau* otrzymały w międzyczasie rozkaz anulujący poprzedni udania się na Adriatyk. Nowym portem docelowym był Konstantynopol (turecki Stambuł), a pojawienie się tam obu niemieckich jednostek miało decydujący wpływ na Turcję na włączenie się tego kraju do wojny po stronie Państw Centralnych. Jednostki brytyjskie admirała Troubridge’a nie podążyły jednak za Niemcami, gdyż przestrzegały rozkazu, unikania walki z silniejszym przeciwnikiem („Superior Force”). Dobór słów brytyjskiej admiralicji w udzielonym Troubridge’owi rozkazie był, mówiąc delikatnie, mało fortunny, gdyż miano tutaj na myśli całą flotę austro-węgierską, jako potencjalnego przeciwnika brytyjskich krążowników opancerzonych, co nie umniejsza *Goebenowi*, który przewyższał swoim potencjałem Brytyjczyków. W przypadku późniejszego spotkania brytyjskich krążowników liniowych z niemieckimi w bitwie koło Falklandów, ci ostatni nie mieli żadnych szans w konfrontacji, która zakończyła się ich totalną klęską.

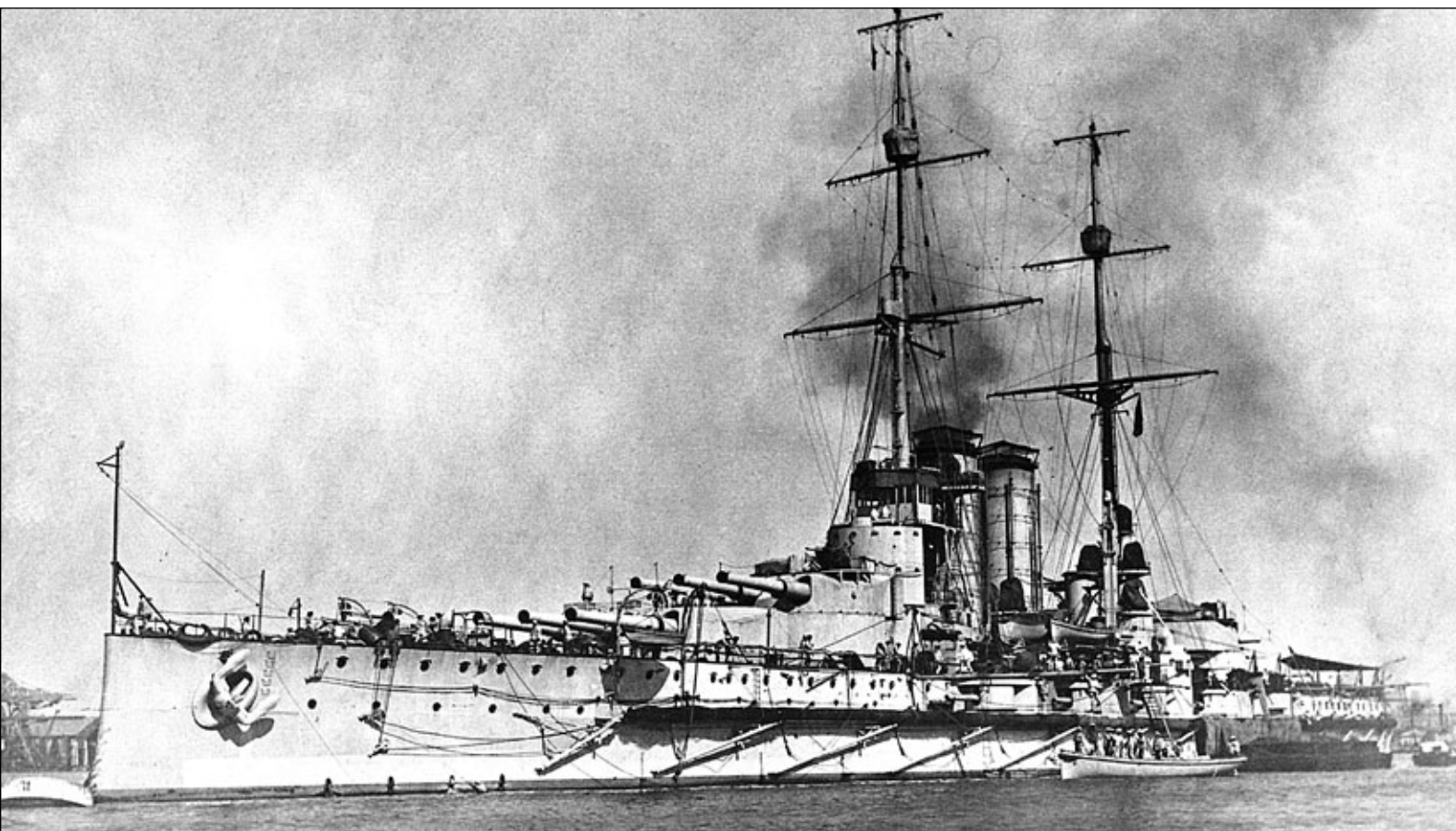
Obu brytyjskich admirałów (Milne i Troubridge) postawiono przed sądem wojennym, lecz winy im nie udowodniono. Dla Troubridge’a był to koniec morskiej kariery, gdyż już nigdy nie stanął na mostku żadnego okrętu. Ostatecznie wysłano go w charakterze doradcy ds. morskich do nie mającej dostępu do morza Serbii.

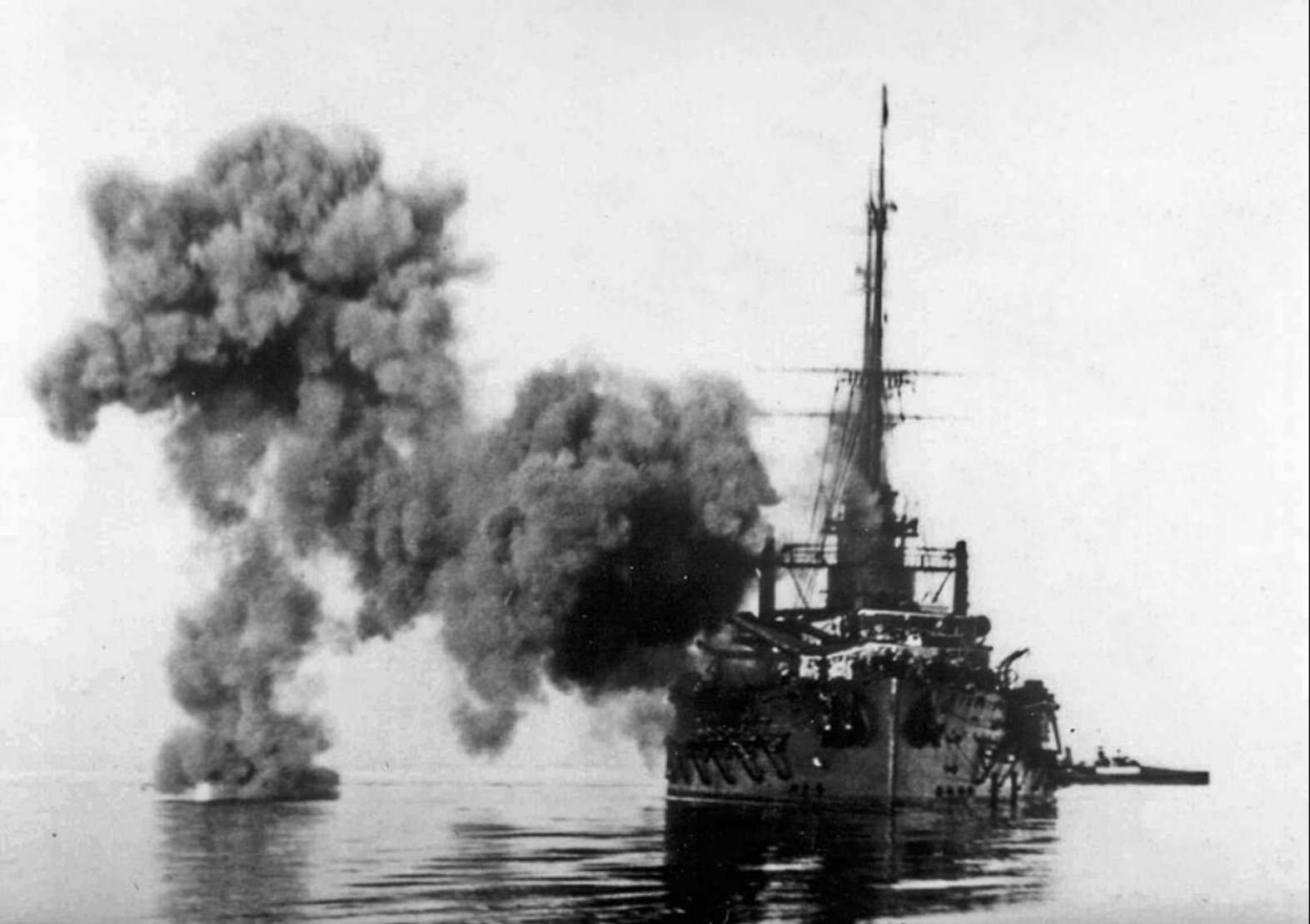
W międzyczasie, w dniu 7 sierpnia, z Poli wyszło, obierając kurs na południe sześć najsilniejszych cesarsko-królewskich okrętów (po trzy typu *Tegetthoff* i typu *Radetzky*), krążownik pancerny *Sankt Georg*, krążownik rozpoznawczy (aust. nm. *Rapidkreuzer*), sześć kontrtorpedowców i 13 torpedowców. Wspomniane jednostki wyszły naprzeciw Dywizjonu Śródziemnomorskiego, z którym miały się połączyć w Cieśninie Otranto i odprowadzić do Poli. Idąca na południe austro-węgierska eskadra została poinformowana w ciągu dnia o zmianie niemieckich planów, co było powodem zawrócenia na wysokości przylądka Planka, obierając kurs powrotny na Półę, gdzie zawięły 8 sierpnia.

W dniu 11 sierpnia Francja wypowiedziała wojnę Austro-Węgrom, a następnego dnia Czarnogóra wypowiedziała ją

Viribus Unitis przy boi nr 31. Było to jego stałe miejsce na kotwiczowisku w Poli.

Fot. zbiory ARGE





Ćwiczenia ogniowe ciężkiej artylerii na *Viribus Unitis* w dniu 15 października 1912 r. Zwraca uwagę spora liczba ludzi zgromadzonych na pokładzie dziobowym – obecnie rzecz nie do pomyślenia. Fot. zbiory Franz Selinger

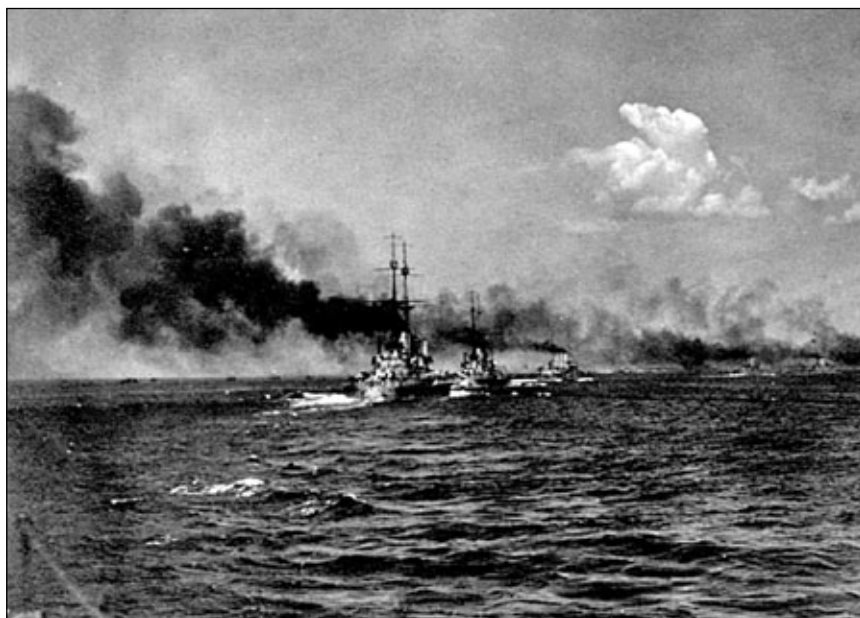
Niemcom, a Wielka Brytania Austro-Węgrom. Włosi trwali w swojej neutralności i stali się obiektem usilnych „starań” Ententy, która je chętnie widziała u swoim boku. Taka konstelacja miała wpływ na decyzję admirała Hausa, który zgromadził flotę austro-węgierską w Poli i trzymać ją w pogotowiu na wypadek stoczenia z flotą włoską „decydującej bitwy”. Było to też powodem, że admirał Haus nie użył jej przeciwko flocie francuskiej, która zaczęła się już zapuszczać na Adriatyk. Najnowsze austro-węgierskie „drednoty” przebywały w tym czasie wraz z innymi ciężkimi okrętami przeważnie na redzie Poli, okazjonalnie wychodząc do Kanału (Cieśnina) Fasana (między Polą i wyspami Brioni) celem przeprowadzenia ćwiczeń artyleryjskich.

Włochy wypowiedziały „nareszcie” wojnę Austro-Węgrom w dniu 23 maja 1915 r. po tym jak podczas tzw. Konferencji Londyńskiej obiecano im po zakończeniu wojny otrzymanie dużych połaci wschodnio adriatyckiego wybrzeża. Już następnego dnia, po wypowiedzeniu wojny przez Włochy, cesarsko-królewska flota znalazła się u włoskich

wybrzeży i ostrzelała Ankonę, Senigalię, Rimini i Porto Corsini. Na tę operację admirał Haus przeszedł z *Viribus*

Unitis na starszy okręt liniowy *Habsburg*, gdyż ta jednostka charakteryzowała się mniejszym zanurzeniem, więc mo-

Powrót floty po ostrzeleniu włoskiej Ankony w dniu 24 maja 1915 r. od lewej: *Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Sankt Georg*; przed nimi II. Eskadra. Fotografia wykonana prawdopodobnie z pokładu *Prinz Eugena*. Fot. zbiory René Greger



gła podejść bliżej brzegu, a oprócz tego ewentualna strata starszego okrętu była by mniej bolesna, niż nowego „drednota”. Wszystkie trzy okręty typu *Tegetthoff* tworzyły z *Erzherzog Franz Ferdinandem* grupę bojową, która ostrzelała Ankonę. Jest sprawą interesującą, że podczas tej akcji *Viribus Unitis* był w stanie „wyciągnąć” ledwo 17,5 węzła.

Włochów zaskoczono dosłownie „w śnie”; niektóre z ich placówek nie były o stanie wojny w ogóle powiadomione, co tylko ułatwiło jednostkom austro-węgierskim przeprowadzenie całej akcji i powrócić bez strat do Poli. Osiągnięty sukces należy jednak bardziej zaszeregować w kategoriach psychiki, gdyż pozwoliło wzmocnić morale, gdyż szkody wyrządzone ogniem we włoskich portach, tudzież w taborze pływającym były raczej minimalne. Była to pierwsza i zarazem ostatnia akcja bojowa cesarsko-królewskiej floty w tej wojnie, gdyż na dalsze działania wojenne na Adriatyku wpływ miały okręty podwodne i wspomniane już wyżej krążowniki rozpoznawcze, kontrtorpedowce i torpedowce. Z uwagi na rosnące sukcesy uzyskiwane przez niemieckich i austro-węgierskich podwodników na akwenie Morza Śródziemnego, gdyż tonaż zatopionego alianckiego i neutralnego tonażu rósł, Alianci utworzyli wzdłuż Cieśniny Otranto linię dozoru, tzn. rozciągniętych wzdłuż cieśniny sieci, która patrolowana była przez zaadaptowane kutry rybackie (dryftery), wspierane często przez lekkie krążowniki i kontrtorpedowce. W wyniku tego przedsięwzięcia wzrosła z kolei liczba strat okrętów podwodnych Państw Centralnych, którym nie udało się sforsować wspomnianej zagrody, która ciągle była wzmacniana, c.k. flota zaczęła się specjalizować w „błyskawicznych akcjach” (aust. nm. *Blitzangriffe*) ze zmiennym szczęściem. Atakującym okrętom cesarsko-królewskim zawsze udawało się wycofać bez większych start, natomiast niewielka liczba zatopionych dryfterów była z reguły zawsze w krótkim czasie uzupełniana.

W listopadzie zmarł „Starzec Europy” na tronie Monarchii Austro-Węgierskiej, cesarz Franciszek Józef I, a następcą został jego bratanek, Karol I, który po objęciu tronu odwiedził bazę w Poli.

Admirał Haus, który należał do orędowników nieograniczonej wojny podwodnej, zmarł 8 lutego 1917 r. na pokładzie *Viribus Unitisa* na zapalenie płuc, którego się nabawił w trakcie podróży do cesarsko-niemieckiej kwatery głównej, gdzie radzono nad odnowieniem



W c.k. flocie dbano o tężyznę fizyczną marynarzy. Marynarka chciała mieć zdrowych i odprężonych ludzi, stąd oprócz obowiązkowych lekcji pływania urządzano również zajęcia z wychowania fizycznego. Skoki na pokładzie *Viribus Unitisa*. Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Gra w kręgle w czasie wolnym na *Viribus Unitis*.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner



nieograniczonej wojny podwodnej. Na temat zmarłego admirała krążyły różne opinie, jego oponenci zarzucali mu bierność i przedstawiali go jako zwolennika defensywnej strategii, ale i to trzeba przyznać, dotyczyła wyłącznie użycia ciężkich sił nawodnych, którą chciał zachować do rozegrania decydującej bitwy morskiej z „odwiecznym rywalem”, jakim były Włochy. Jeżeli chodzi o kręty podwodne, to pokazywał tzw. lwi pazur, lecz cesarsko-królewska marynarka wojenna miała w swoim składzie zbyt mało okrętów podwodnych, a do tego większa ich liczba należała do tzw. typu przybrzeżnego. Pomocna w tej kwestii okazała się niemiecka „Ubootflotille Pola”, której jednostki wychodziły w morze pod banderą Austro-Węgier.

Następcą adm. Hausa był, admirał Maksymilian (Maximilian) Njegovan, oficer lotnictwa morskiego, Chorwat z pochodzenia, dowódca 1. Eskadry (okręty liniowe typu *Tegetthoff* i *Radetzky*), który był jeszcze ostrożniejszy, jeżeli chodziło o użycie ciężkich jednostek nawodnych. Również i on należał do osób, które nie zgadzały się z propozycją generałów

wojsk lądowych, którzy chcieli wymusić niczym nie wytłumaczalne zbombardowanie z morza Wenecji, gdyż miał na uwadze znajdujące się tam zabytki natury ogólnoswiatowej.

Z drugiej strony należy się skłonić do opinii, że wyjście całej floty w tym okresie działań wojennych było pozbawione sensu, gdyż siły główne nieprzyjacielskiej floty znajdowały się wtedy poza Adriatykiem, w Tarencie, włoskie wody przybrzeżne naszpikowane były zagrożeniami minowymi, a dochodziły do tego jeszcze zagrożenie niespodziewanymi atakami wykonanymi przez włoskie okręty podwodne lub kutry torpedowe typu „MAS”. Flota cesarsko-królewska trwała w swojej funkcji tzw. „floty w trwaniu” (ang. Fleet in being), co jednak zaowocowało w oddaniu strategicznej inicjatywy wrogowi, jednak głównym tego powodem był ogólny deficyt węgla. Jeszcze w roku 1914 flota dysponowała ponad 500 000 tonami węgla, lecz w wyniku działań wojennych wspomniane zapasy mocno się skurczyły. W przypadku, gdyby dysponowano większymi zasobami paliwa, to można

się było pokusić o przerzucenie części floty wzdłuż wybrzeża i pod osłoną baterii brzegowych z północy na południe, np. do Szybenika, czy do Boki Kotorskiej, co wrogowi z pewnością zabiłoby pewnego klina, a samym załogom dało okazję do wyrwania się z beczynności, a to za sprawą przeprowadzanych wtedy ćwiczeń. Duże okręty jednak stały beczynnie na kotwicy, co miało katastrofalny wpływ na morale. Dowódcą *Viribus Unitis* zgodnie z „Order-de-Bataille” z dnia 20 marca 1917 r. był komandor (Linien Schiffskapitän) Kamillo Teuschl.

W czwartym roku wojny zmęczenie nią wzięło górę nad poczuciem obowiązku załóg. Te otrzymywały coraz mniejsze zaopatrzenie i coraz gorzej żywnościowo, marynarze coraz rzadziej otrzymywali urlopy, a na co bardziej odległych placówkach, jak na przykład w Boce Kotorskiej postawunki nie były w ogóle zmieniane. Nie wymieniano składu załóg, co szczególnie dotyczyło większych jednostek eskadry krążowników. Siły lekkie i okręty podwodne były ciągle w akcji i na

Dla porównania fotografia Poli z lotu ptaka z okrętami przy swoich bojach. *Szent István* jest jeszcze w bazie, fotografię wykonano jeszcze przed czerwcem 1918 r.



nich problemy nie nabrzmiewały, a stosunki międzyludzkie, między marynarzami a korpusem oficerskim nie były aż tak obciążone różnicami klasowymi, bo w końcu wszyscy tam „siedzieli w tej samej łódce”. Na krążownikach pancernych flotylli jednostek tej klasy wspomniane wyżej różnice były bardziej wyraziste, więc nie powinno nikogo dziwić, że w styczniu 1918 r. najpierw zaczęli strajkować robotnicy stoczniowi w Poli, a następnie do buntu w dniu 1 lutego na jednostkach cesarsko-królewskich, głównie na większych, doszło w Boce Kotorskiej. Niepokoje zostały wyciszone w ciągu trzech dni, w zasadzie bez rozlewu krwi. Czterech „prowodyrów” postawiono przed sądem wojennym i po skazaniu rozstrzelano, a wielu marynarzy skazano na karę więzienia. Starsze okręty rozbrojono i ostawiono do rezerwy (głównie pancerniki obrony wybrzeża, krążowniki pancerne i kilka krążowników pancernopokładowych). „Odmłodzono” również kierownictwo floty. Miejsce admirała Njegovana zajął młody i dynamiczny komandor Miklós Horty de Nagybánya, awansowany na stopień kontradmirała i powołany na dowódcę floty. Istniejące do tej pory jedno dowództwo nad flotą i Sekcją marynarki Wojennej w Wiedniu zostało podzielone. Dowódcą Sekcji został admirał Franz Holub. Wiele starszych wiekowo admirałów odesłano na emeryturę.

Nowy szef floty miał ambicje poprowadzenia marynarki wojennej do nowych zwycięstw, co miało głównie przyczynić się do podniesienia morale. Mając jeszcze w pamięci akcję, kiedy jako dowódca grupy krążowników w nocy z 14 na 15 maja 1917 r. podjął skuteczne działania przeciwko blokadzie Cieśninie Otranto i przy dużej dozie szczęścia powiodło mu się ująć przed przeważającymi siłami wroga, Horty zaplanował na lato 1918 r. podobną operację, ale z udziałem znacznie większych sił. Oprócz czterech krążowników rozpoznawczych typu *Admiral Spaun* i *Saida* zamierzał w ramach wsparcia zabrać ze sobą trzy starsze pancerniki typu *Erzherzog* oraz wszystkie cztery „drednoty” typu *Tegetthoff*. Plany samej operacji opracowano w sposób niezwykle skomplikowany, gdyż cały zespół austriacki podzielono na dwa zespoły, które miały przeprowadzić operację zaczepną oraz siedem grup wsparcia, co w zasadzie uniemożliwiło później jakąkolwiek kooperację. Niektóre z zespołów znajdowały się następnie w krytycznym momencie zbyt daleko oddalone,



Podpułkownik włoskiego Morskiego Korpusu Konstrukcyjnego (Genio Navale) Raffaele Rosetti, twórca „Mignatty” i dowódca ataku na port w Poli. Fot. zbiory Achille Rastelli

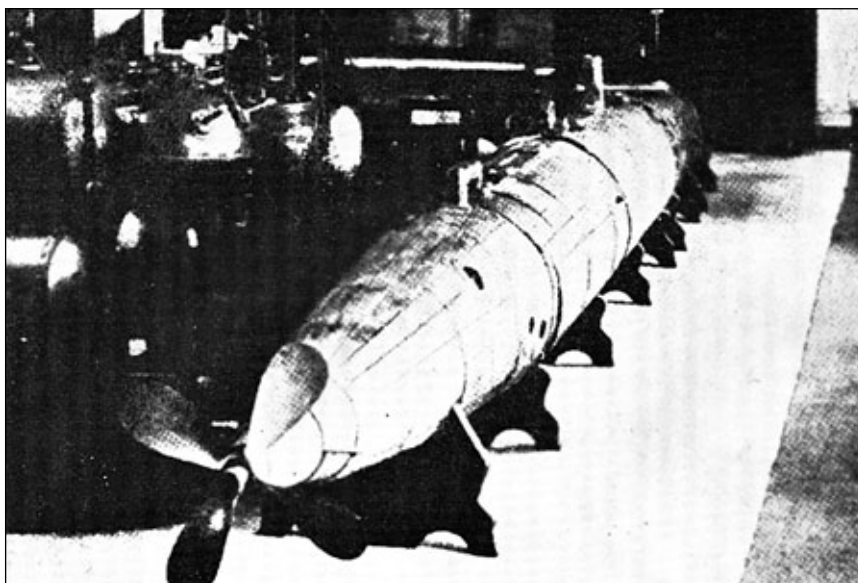


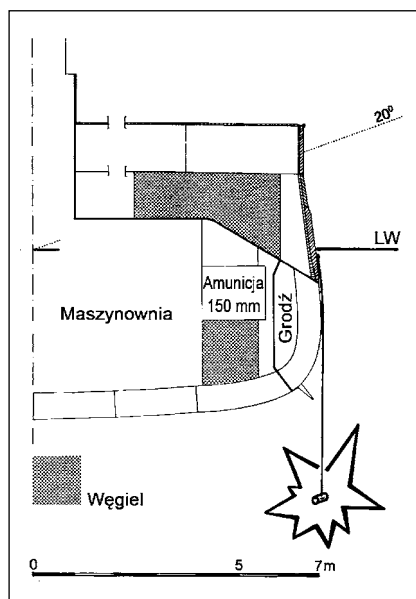
Podporucznik służby medycznej Raffaele Paolucci towarzyszył podpułkownikowi Rosettiemu w ataku na *Viribus Unitis*. Fot. zbiory Achille Rastelli

aby wkroczyć do akcji, gdyby na przykład nieprzyjaciel wyszedł naprzeciw ze swoimi ciężkimi jednostkami. Wieczorem 8 czerwca, *Viribus Unitis* (pod komendą komandora Janko Vukovića de Podkapelskiego i z szefem floty na pokładzie) wraz z *Prinzem Eugenem* opuścili Polę i przez zatokę Tajer (gdzie jednostki przeczekwały cały następny dzień) i udali się do portu Slano koło Dubrownika (gdzie dotarli 10 czerwca). Pozostałe dwa „drednoty” miały dołączyć następnej nocy. Jeszcze w trakcie przechodzenia na południe utracono *Szent Istvána* (patrz historia jego służby dalej), co zakończyło przedwcześnie z takim rozmachem zaplanowany wypad, gdyż pozostałe trzy „drednoty” zawróciły w towarzystwie jednostek swojej osłony do Poli, co było trzecim i zarazem ostatnim wyjściem ciężkich jednostek cesarsko-królewskich w morze w czasie I wojny światowej. Do końca działań wojennych okręty przestały w Poli.

Koniec *Viribus Unitis* nastąpił krótko po przekazaniu floty cesarskiej przedstawicielom Rady Narodowej nowego powołanego do życia w Zagrzebiu Państwa SHS (Słoweńców, Chorwatów i Serbów). Na wszystkich jednostkach w Poli, wieczorem 31 października 1918 r. z masztów spłynęły cesarsko-królewskie bandery, a na ich miejsce pojawiły się bandery chorwackie, czerwono-biało-niebieskie (w tej roli „wystąpiły” będące pod ręką bandery holenderskie). Nowym szefem floty został mianowany do stopnia kontradmirała, dotychczasowy komandor, Janko Vuković de Podkapelski, do tej pory dowódca *Viribus Unitis*. Komendantem portu w Poli został awansowany ze stopnia komandora porucznika (Fregattenkapitän) na kontradmirała, Metody (Method) Koch. Na dowódcę całej marynarki wojennej państwa SHS powołano admirała Dragutina Price, który znajdował się w tym czasie wśród obradujących członków

Dруга zbudowana „Mignatta” (Apparat S 2), obecnie jako eksponat w Muzeum Morskim w La Spezia. Fot. Lothar Baumgartner





Miejsce przytwierdzenia miny na prawej burcie *Viribus Unitis*. Rys. Erwin Sieche

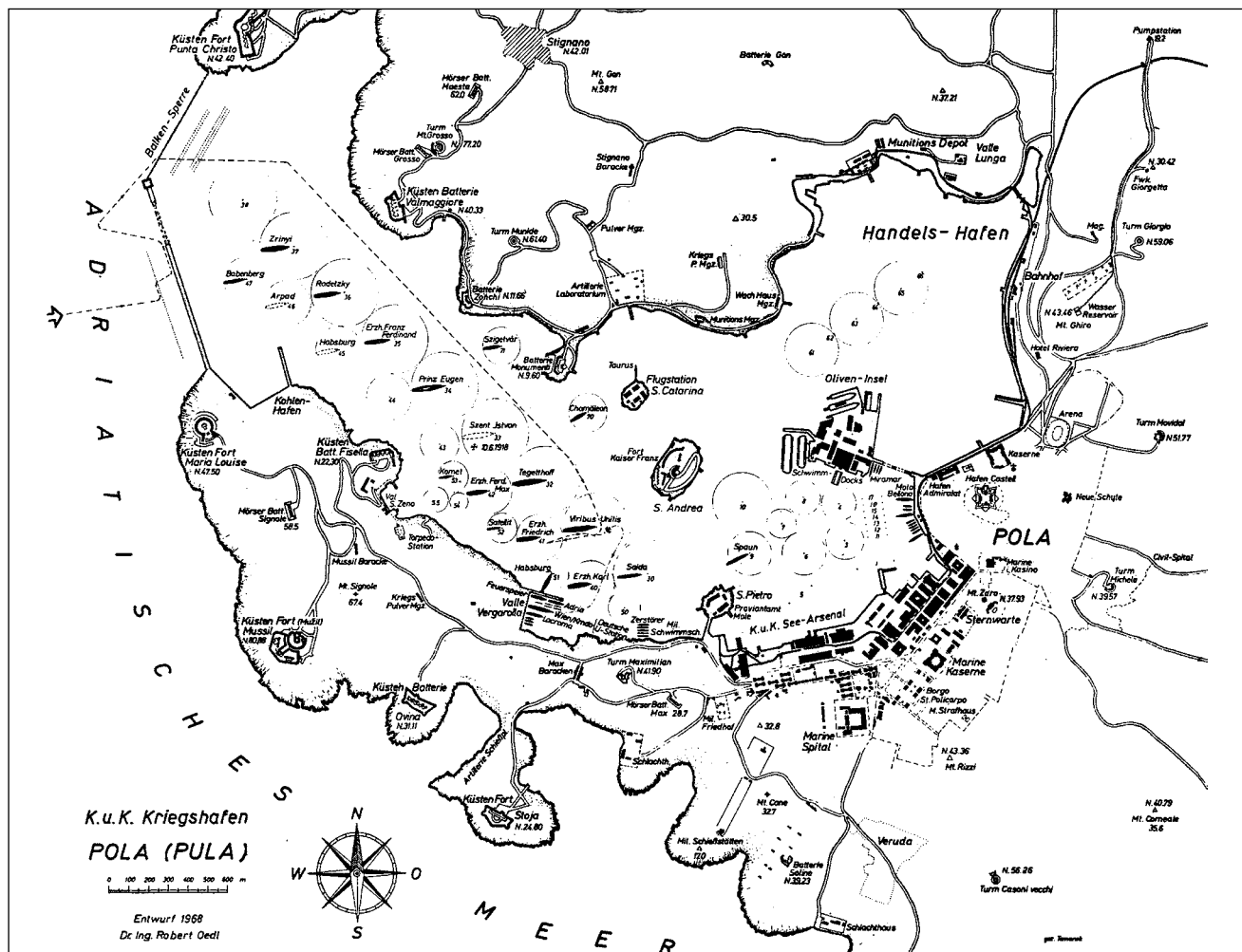
Zgromadzenia Narodowego. Radość z „oderwania” się od Monarchii Habsburskiej i otrzymania całej floty trwała bardzo krótko. W nocy z 31 października na 1 listopada do bazy w Poli wtar-

gnęło dwóch włoskich pływaczów, porucznicy Raffaele Rosetti i Raffaele Paolucci. Ich przedsięwzięcie ułatwił fakt, że w Centralnym Porcie Wojennym panowała już atmosfera pokoju, postępowki obserwacyjne były opuszczone a wszystkie jednostki były jasno oświetlone. Dzięki opisanej sytuacji wspomniani wyżej porucznicy siedzący okragami na swojej torpedzie typu *Mignata* dotarli do jednostki flagowej i na prawoburtowej ścieżce przechyłowej przytwierdzili materiał wybuchowy (między czwartym a piątym działem kal. 150 mm). Zupełnie wyczerpani pływaczowie stracili kontrolę nad swoim pojazdem (z drugą miną), którego prąd prawdopodobnie skierował w inną część portu. Za sprawą drugiego ładunku wybuchowego zatonał prawdopodobnie na płytkiej wodzie następnie hulk mieszkalny *Wien*. Włochów odkryły po pewnym czasie czujne oczy jednego z wartowników na *Viribus Unitis* i zostali oni zabrani na pokład, gdzie ich zaprowadzono do admirała Vukovicia, którego poinformowali, że pod dnem okrętu znajduje się przyczepiona mina. Admirał rozkazał wszyst-

kim opuścić okręt. Wielu członków załogi w panice wyskoczyło za burtę, aby po jakiejś chwili wdrapać się ponownie na pokład, gdy eksplozja nie następowała, a to głównie po to, aby obu Włochom wymierzyć „sprawiedliwość”, w swoim oczywiście rozumowaniu, czemu zapobiegł admirał. Wkrótce po tym dał się usłyszeć spod kadłuba odgłos głuchej eksplozji i okręt zaczął się natychmiast przechylać na prawą burtę. Z uwagi na niedostateczną dyscyplinę, na wygaszone kotły, niedostateczną ilość węgla w bunkrach (miał on m.in. za zadanie stłumić skutki ewentualnej podwodnej eksplozji), „wodoszczelne” wrota były szeroko otwarte, nie można było przedsięwziąć żadnych środków zaradczych, pozwalających na uratowanie „śmiertelnie rannego” okrętu. Oprócz tego załoga została znacznie zredukowana, gdyż dnia poprzedniego dotychczasowym członkom załogi pochodzenia nie słowiańskiego wydano zezwolenie zejścia z okrętu i udania się do swoich domów. „Drednot” przewrócił się o godz. 06:34 do góry dnem i zatonął w porcie, a w jego kadłubie śmierć poniosło oko-

Plan portu wojennego w Poli z zaznaczonymi pozycjami boi i okrętów w nocy na 1 listopada 1918 r.

Rys. Robert Oedl



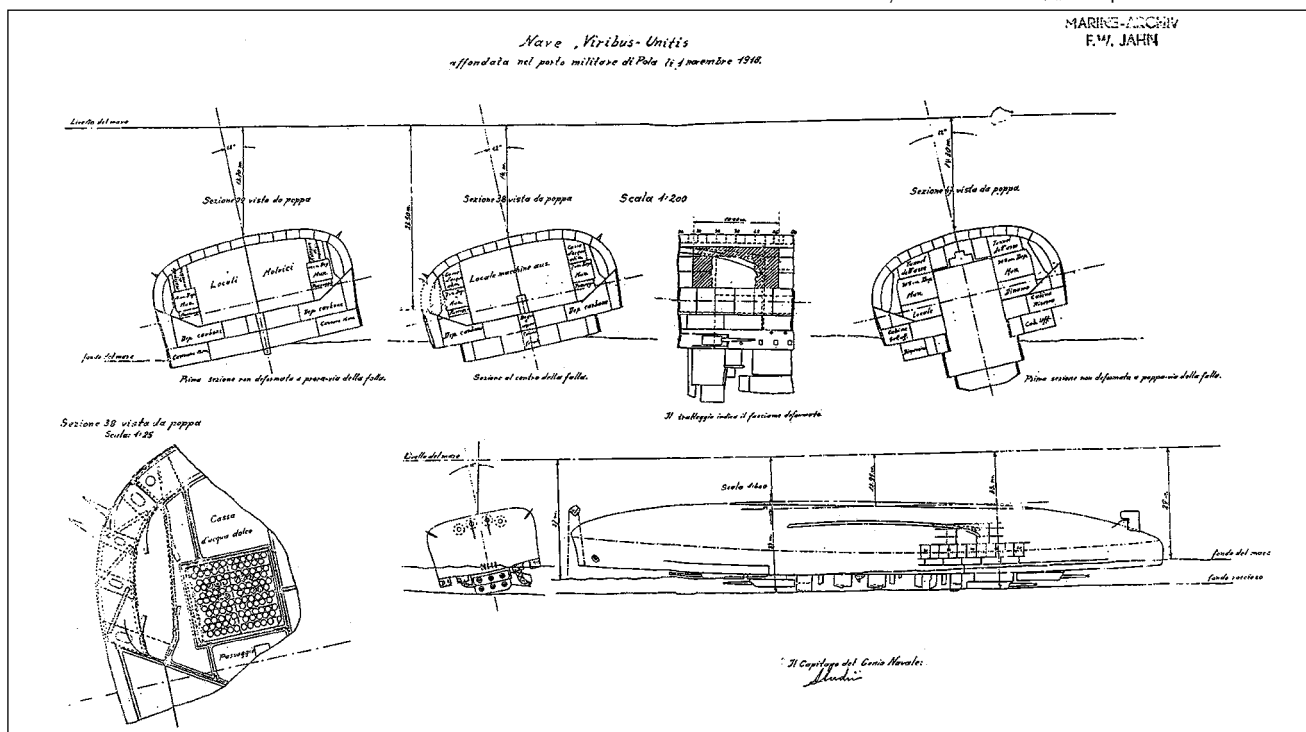
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

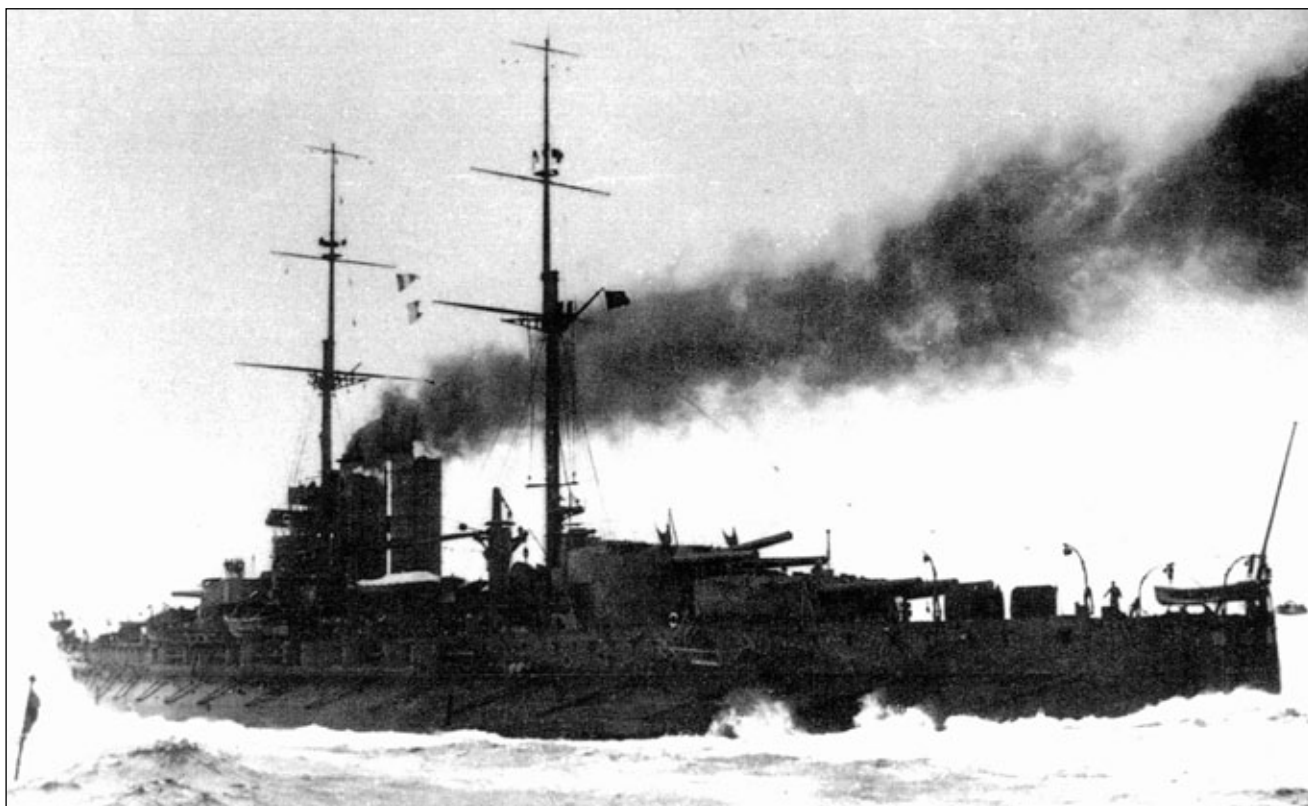
to 400 członków jego załogi. Wśród nich był również nowy dowódca floty, kontradmirał Janko Vuković de Podkapelski. Niebawem po katastrofie wrak został zbadany przez Włochów, którzy zajęli Polę bez przeszkód (tragedia *Viribus Unitis* miała negatywny wpływ na psychikę nowych właścicieli miasta i portu oraz zgromadzonej w nim floty). Włoski nurek i zarazem ekspert od podnoszenia z dna wraków statków i okrętów, Armando Arni, stwierdził w roku 1919, że *Viribus Unitis* znajdował się w lepszym stanie niż włoski *Leonardo da Vinci*, który w czasie działań wojennych zatonął w wyniku aktu sabotażu, który przeprowadzili Austriacy. *Viribus Unitis* leżał na głębokości 30 metrów a jego kadłub nosił stosunkowo małe ślady uszkodzeń, które spowodowała detonująca mina. Wrak nie został jednak wyciągnięty na powierzchnię, bo sprzeciwili się temu niedawni sojusznicy (m.in. Francja) sprzeciwili się ponownemu oddaniu do służby stosunkowo nowych okrętów typu *Tegetthoff*. Należało je pociąć na złom, więc Włosi rozpoczęli metodą minerską próby podziału zalegające kadłuba na trzy części, co wywołało żywe protesty ludności miejskiej, gdyż w wyniku przeprowadzonych wybuchów z domów przyległych frontem do portu wyleciały wszystkie szyby. Ostatecznie był



pociągu w porcie. Zejścia do wraku po ewentualne pojedyncze „pamiątki”, czy eksponaty muzealne jest jednak bardzo utrudnione, ponieważ widoczność przez zalegający na wysokość jednego metra muł jest równa zeru. Eksponaty można wyczuć tylko ręką.

Rys. Armando Arni, „Recuperi nel basso fondale”





Tegetthoff na mili pomiarowej, fotografia wykonana prawdopodobnie w kwietniu 1913 r.

Fot. zbiory Franz Selinger

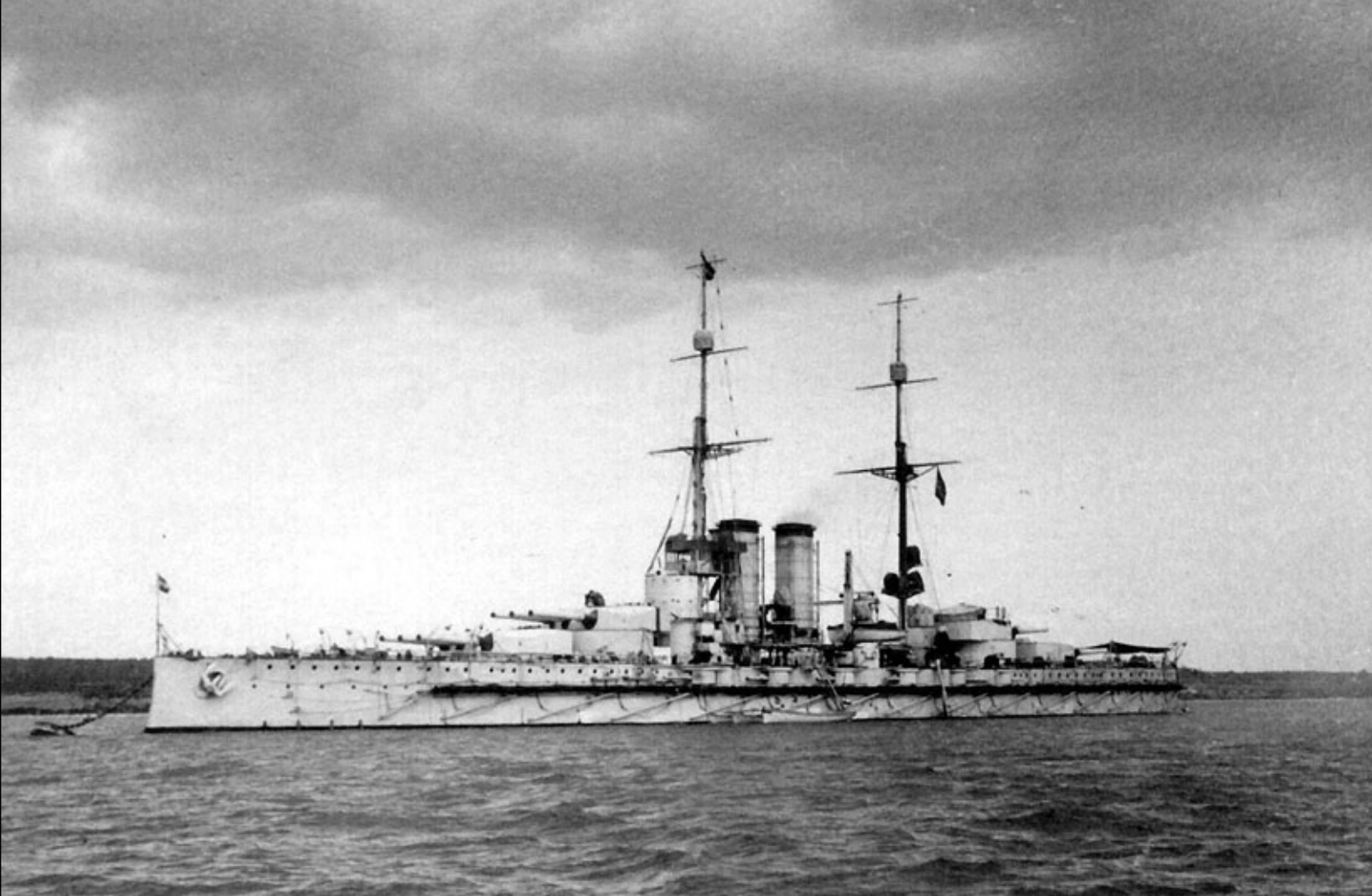
TEGETTHOFF spłynął z pochylni w dniu 21 marca 1912 r. Matką chrzestną była arcyksiężna Blanka, a uroczystość swoją obecnością uświetnili inni arcyksięża, żeby tylko wymienić Leopolda Salvatora, czy Franciszka Ferdynanda. Zakon Marii Teresy podarował portret olejny wiceadmirala Tegetthoffa, a przedstawicielki płci pięknej z Marburga (nm. nazwa Mariboru w obecnej Słowenii, miejsca urodzenia admirała Tegetthoffa) ufundowały aksamitną flagę honorową (aust. nm. Ehrenflagge). Również i *Tegetthoff* powędrował po wodowaniu na haku holownika *Herkules* do doku w Poli. Jego budowę ukończono w Trieście. Po próbach odbiorczych i przejściu przez marynarkę wojenną, *Tegetthoff* został oddany do służby w dniu 14 lipca 1913 r. biorąc podobnie jak *Viribus Unitis* w letnich ćwiczeniach Eskadry roku 1913 r. oraz razem z *Viribus Unitis* o okręcie liniowym *Zrinyi* w letnim rejsie szkolnym po Morzu Śródziemnym w okresie od 31 marca do 7 czerwca 1914 r. W momencie wybuchu I wojny światowej okrętem wchodzącym w skład 1. Dywizjonu 1. Eskadry dowodził Linien Schiffskapitän Franz Holub. Dodatkowo na jego reji powiewała flaga dowódcy 1. Eskadry, wiceadmirala Maksymiliana Njegovan. Również *Tegetthoff* wraz z innymi jednostkami 1. Eskadry wyszedł z Poli w dniu 7 sierpnia 1914 r. na spotka-

nie z niemieckimi jednostkami *Goeben* i *Breslau*, do którego ostatecznie nie doszło, a Austriacy wrócili do Poli.

W nocy z 23 na 24 maja 1915 „drednot” wraz z innymi jednostkami dywizjonu (za wyjątkiem niegotowego jeszcze *Szent Istvána*) uczestniczył w akcji ostrzelania włoskiej Ankony, po której rzekomo był atakowany przez nieprzyjacielski okręt podwodny, ale torpeda nie trafiła. Po tej akcji *Tegetthoff* aż do tragicznego w skutkach wypadu w czerwcu 1918 r. skierowanego przeciwko zagroździe w Cieśninie Otranto, przestał cały ten okres na kotwicy, przeważnie w Poli. Zgodnie z „Order-de-Bataille” z 20 marca 1917 r. dowódcą okrętu był komandor Heinrich Ritter von Nauta. Po storpedowaniu *Szent Istvána* wczesnym porankiem 10 czerwca, *Tegetthoff* (w tym dniu pod komendą komandora Heinricha Barona [nm. Freiherr] Perglera von Perglas) początkowo próbował uniknąć ataku domniemywanego okrętu podwodnego, zygzakując. Stosunkowo późno zrozumiano nadawane ze *Szent Istvána* sygnały o przyjęciu z pomocą i wzięcia storpedowanej jednostki na hol. Następnie znowu ogłoszono alarm, bo ponownie przypuszczano, że w głębinach kryje się niewidzialny wróg, w wyniku czego cumy zostały zerwane, a zajęto się ostrzeliwaniem wyimaginowanych peryskopów. Kiedy już podjęto ponowną i ostateczną

próbę wzięcia ciężko uszkodzonego bliźniaka na hol, to było już za późno, gdyż po raz drugi z kolei trzeba go było przeciąć, aby samemu nie wpaść w kłopoty. Na *Tegetthoffie* zaokrętowała się ekipa, która miała uwiecznić na kliszy filmowej zwycięską operację przeciwko zagroździe w Cieśninie Otranto. Jak wiemy, do tego nie doszło, za to sfilmowano smutne w swoim wyrazie ostatnie minuty *Szent Istvána*.

Po powrocie do Poli *Tegetthoff* już nie wychodził w morze, a w dniu 31.10.1918 r. przekazany został przedstawicielom Rady Narodowej SHS. Na jego maszcie pojawiła się chorwacka bandera. Kilka dni później stał się zdobyczą wojenną Włochów, którzy codziennie podnosili na nim swoją banderę, za wyjątkiem 10 listopada, kiedy to podnoszono na przemian raz brytyjską a raz włoską banderę. Jednostka nie przebywała zacumowana do swojej boi, lecz stała przy mołu Arsenalu Morskiego. W dniu 24 marca 1919 r. włoscy marynarze (bez wywieszania bandery) przeprowadzili „drednota” do Wenecji, gdzie „uczestniczył” wraz z okrętem liniowym *Erzherzog Ferdinand Franz*, kilkoma innymi jednostkami i okrętami podwodnymi ze składu rozwiązanej w międzyczasie cesarsko-królewskiej floty w zorganizowanej „paradzie zwycięstwa”, którą zorganizowano przed kulisą tamtejszych Giardini Pub-

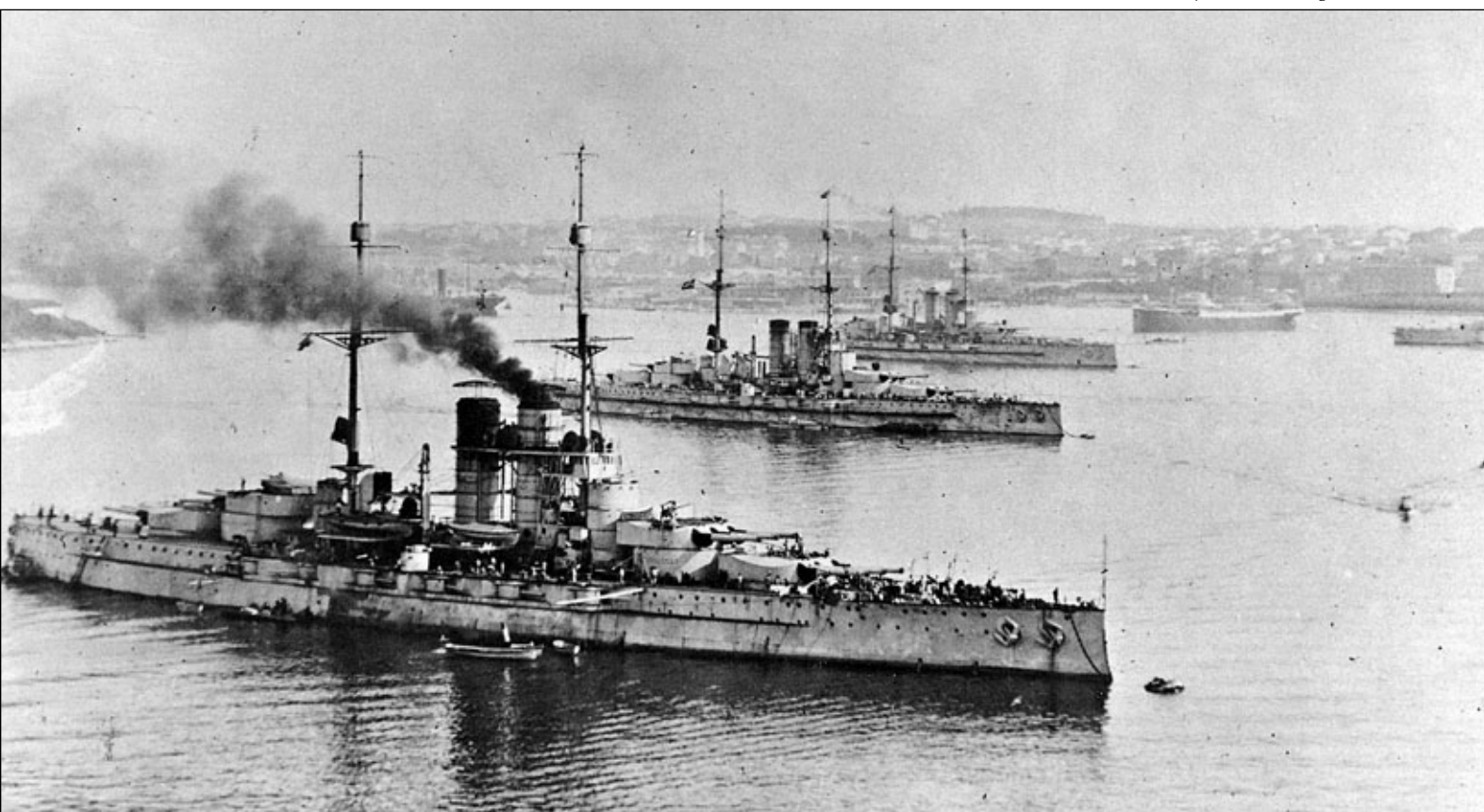


Tegetthoff w roli okrętu flagowego 1. Dywizjonu 1. Eskadry (Flaga admirałska na przednim marsie). Fotografia wykonana między rokiem 1915 a 1917.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Trzy jednostki typu *Tegetthoff*, sfotografowane z masztu *Prinz Eugena*: na pierwszym planie *Szent István*, za nim *Tegetthoff* a w dalszej kolejności *Viribus Unitis*.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner





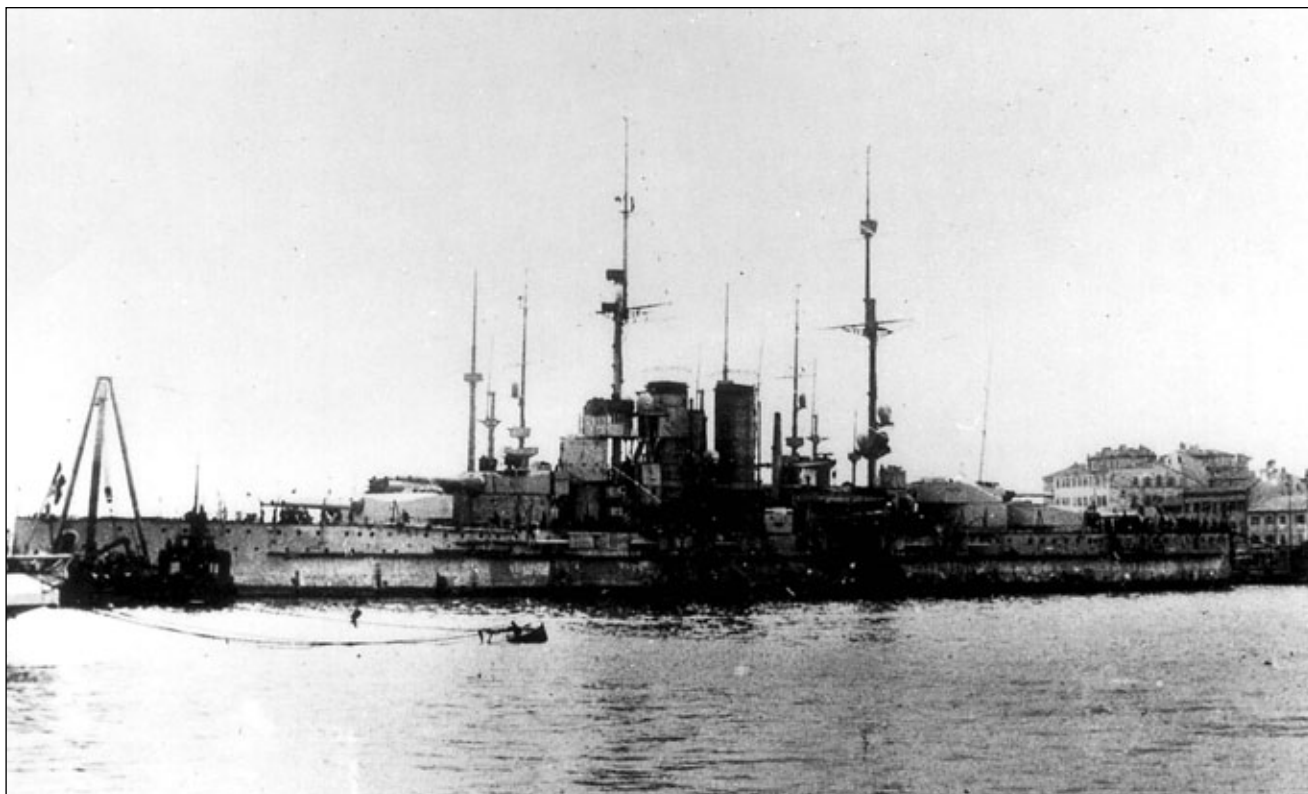
Inspekcja na *Tegetthoffie* w osobie marszałka polnego (Feldmarschall), arcyksięcia Fryderyka w dniu 24 lutego 1916. Z lewej admirał Holub. Z tyłu za feldmarszałkiem, częściowo zasłonięty przez niego, wiceadmirał Maksymilian Njegovan, dowódca 1. Dywizjonu, właśnie jego bandera powiewa na *Tegetthoff*.
Fot. Lothar Baumgartner

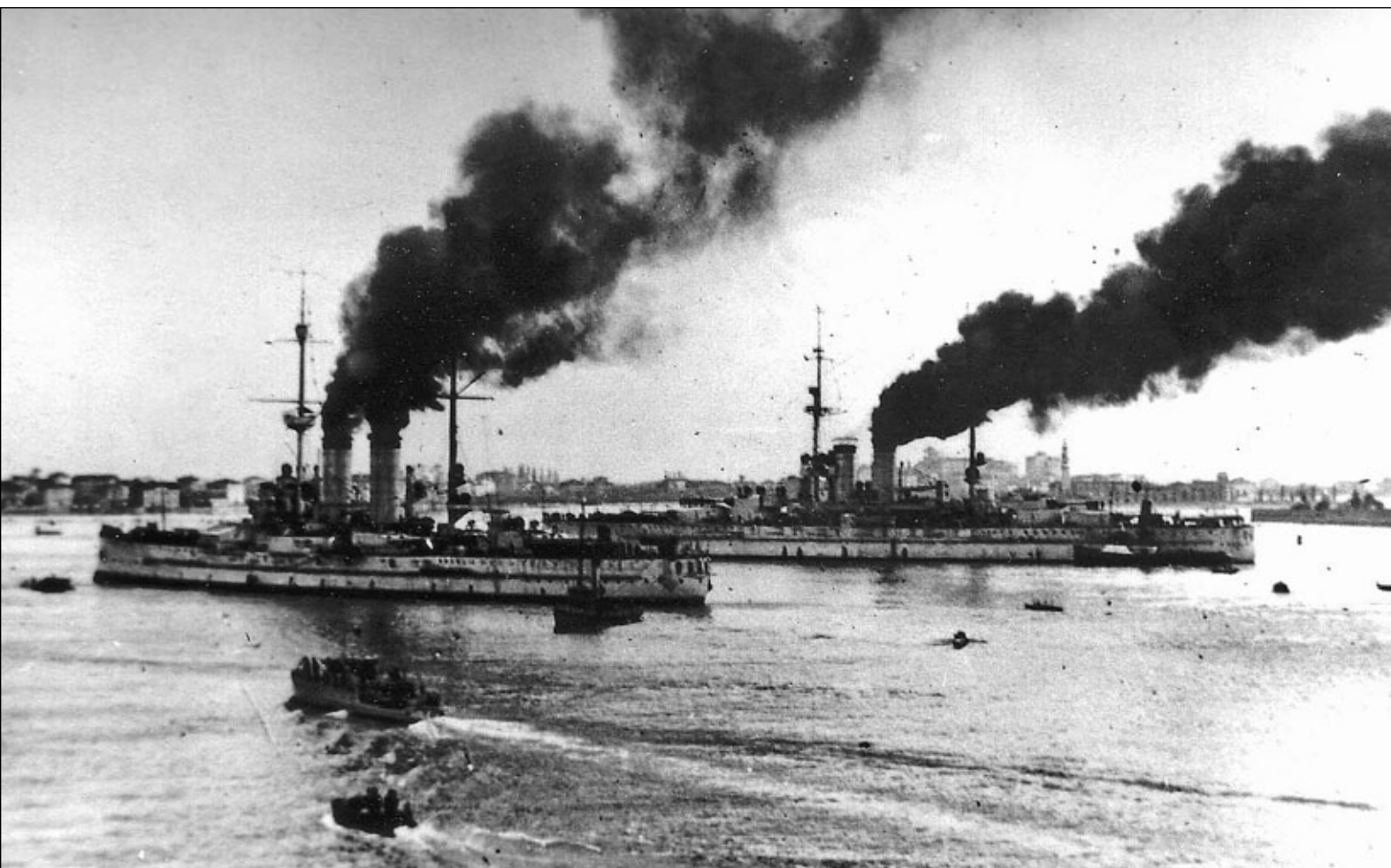
blici (Publiczne Ogrody). W roku 1920 *Tegetthoff* przyznany został ostatecznie Włochom, którzy go musieli w cią-

gu następnych 18 miesięcy rozbroić oraz w ciągu 5 lat pociąć na złom. *Tegetthoff* „zagrał” podwójną rolę (siebie

i zatopionego bliźniaka) w roku 1924 we włoskim filmie „Eroi di nostri mari” (Bohaterowie naszych mórz) o zatopie-

Zagarnięty przez Włochów *Tegetthoff* przygotowywany zostaje do przeprowadzenia do Wenecji. Fotografie wykonano między listopadem 1918 r. a marcem 1919 r.
Fot. zbiory ARGE





Byłe cesarsko-królewskie okręty liniowe *Erzherzog Franz Ferdinand* i *Tegetthoff* w Wenecji, gdzie wzięły udział w „paradzie zwycięstwa”. Gęste kłęby dymu świadczą o niedoświadczonej obsłudze kotłowni.
Fot. zbiory Franz Selinger

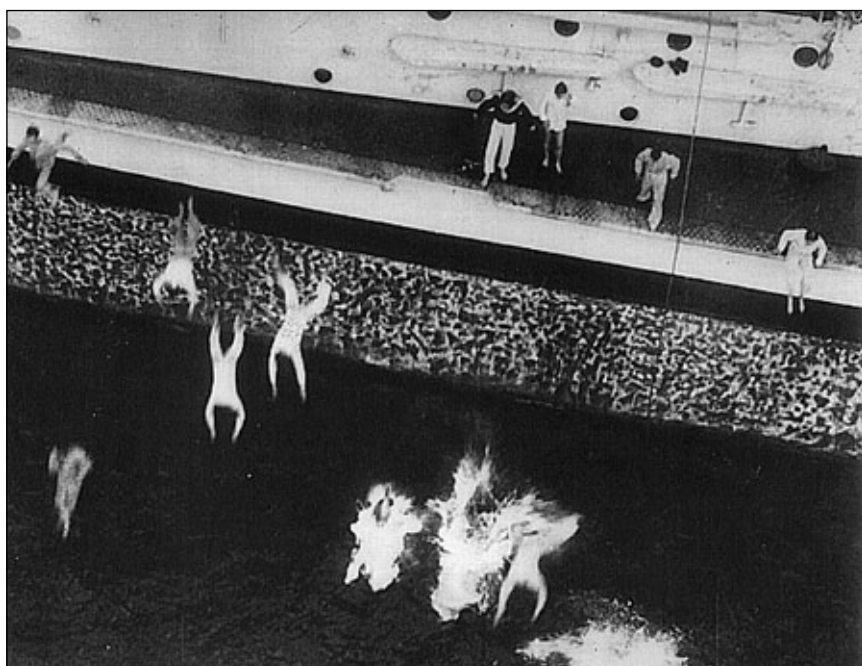
niu *Szent Istvána*. We wspomnianym filmie wystąpił również „prawdziwy” *MAS 15*, który powędrował następnie do Rzymu jak eksponat muzealny. Sam

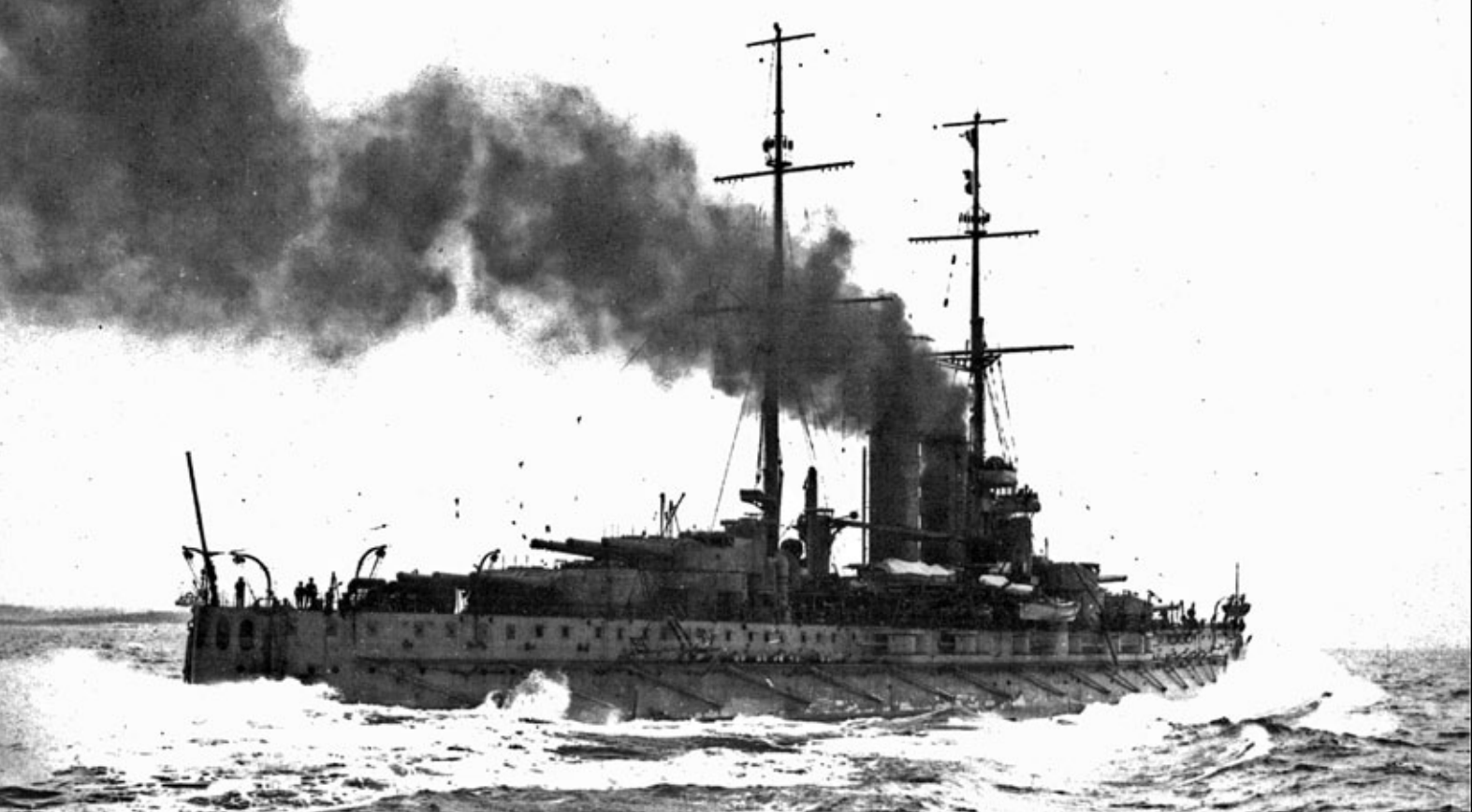
Tegetthoff został następnie pocięty na złom w latach 1924-1925 w La Spezia.

Po tzw. „Anschlussie” Austrii w roku 1938, trzeci ciężki krążownik typu *Ad-*

miral Hipper miał otrzymać nazwę *Tegetthoff*, lecz z uwagi aby nie drażnić dumy swojego sojusznika, faszystowskich Włoch, zdecydowano, że krążownik nazwany będzie *Prinz Eugen*. Dzwon okrętowy z *Tegetthoffa*, który po I wojnie światowej znalazł się najpierw w Arsenale Morskim w La Spezia, gdzie był wystawiony jako trofeum wojenne, przekazany został w czasie II wojny światowej nowemu *Prinz Eugenowi*. Następnie dzwon przez długie lata znajdował się w Niemczech, w Marinewaffenschule (Szkoła Broni Morskiej) w Ellenbergu i Olpenitz. W roku 1973 zwrócony został Austrii i obecnie znajduje się jako „stały dar” (nm. ständige Leihgabe) Muzeum Historii Wojskowości w Wiedniu (Heeresgeschichtliches Museum = HGM), które przekazało go Towarzystwu Marynistycznemu (Marinekameradschaft) „*Tegetthoff*” w miejscowości Graz, w tamtejszym kościele garnizony.

Kadr z włoskiego filmu „*Eroi di nostri mari*” w którym *Tegetthoff* wcielił się w *Szent Istvána*.
Fot. zbiory Achille Rastelli





Próba na mili pomiarowej *Prinz Eugen* w dniu 14 maja 1914 r., kiedy jednostka osiągnęła prędkość 20,41 w.

Fot. zbiory ARGE

Prinz Eugen wodowany został 30 listopada 1912 r. Matką chrzestną była arcyksiężna Maria Krystyna (nm. Marie Christine) w obecności arcyksięcia Piotra Ferdynanda i innych szlachetnie urodzonych. W dniu 8 wzgl. 17 lipca 1914 r. oddano go do służby. Jego pierwszym dowódcą był komandor Johann Graf Firmian. Jednostkę przydzielono do 1. Dywizjonu 1. Eskadry i wziął już udział wraz z bliźniakami w dniu 7 sierpnia w bezowocnym wypadzie na południe,

który miał na celu spotkanie się z niemieckim Dywizjonem Śródziemnomorskich i odprowadzenie go do Poli. Rankiem 24 maja 1915 r. (ciągle jeszcze pod komendą komandora Firmiana) uczestniczył w zbombardowaniu włoskiej Ankony i potem do czerwca 1918 r. stał – poza nielicznymi rejsami do Kanału Fasana celem odbycia ćwiczeń w strzelaniu – na kotwicy w Poli. Wieczorem, 8 czerwca (pod dowództwem komandora Adolfa Schmidta) „drednot” wyszedł

razem z *Viribus Unitisem* na południe, biorąc udział w opisywanym już wypadzie floty przeciwko zagrodzie w Cieśni nie Otranto, ale już 10 czerwca był z powrotem w Poli, gdyż po zatopieniu *Szent Istvána* operacją została odwołana. Znajdujący się pod koniec działań wojennych *Prinz Eugen* w bazie w Poli przekazany został Radzie Narodowej Państwa SHS, następnie zajęty został przez Włochów, a w roku 1920 oficjalnie przyznany został jako zdobycz wojenna Francji, lecz

Powrót c.k. floty do Poli po ostrzelaniu włoskiego wybrzeża w dniu 24 maja 1915 r.

Fot. zbiory René Greger



Krótką przerwa obiadowa w części dziobowej *Prinz Eugena*. Marynarze zawsze mieli mało czasu i miejsca pod pokładem, aby odpocząć. Chyba obowiązkowej racji wina wydawanej załodze codziennie zawdzięczać możemy ten stan „rozprężenia”.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

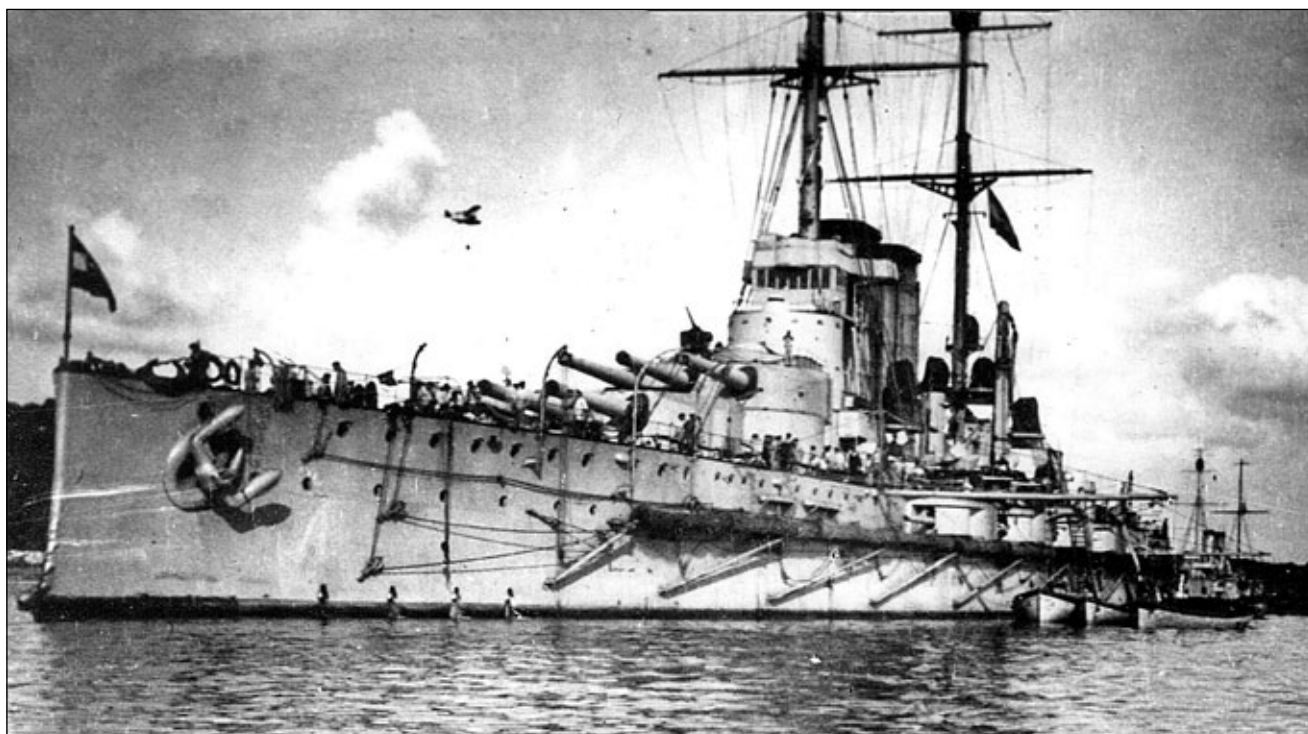
i jej nie wolno było „drednota” ponownie oddać do służby pod swoją banderą, lecz skorzystano skwapliwie z okazji, aby kadłub dokładnie zbadać, a uzyskaną wiedzę, szczególnie niektóre rozwiązania z gatunku techniki okazały się być pomocne dla francuskich projektantów, pracujących nad planami rozwojowymi kolejnych francuskich okrętów liniowych. Następnie okręt wykorzystywany był jako jednostka doświadczalna, na której przeprowadzano doświadczenia z użyciem tzw. metody minerskiej (odporność kadłuba na podwodne eksplozje) oraz jako okręt-cel dla lotnictwa bombowego. W dniu 28 czerwca 1922 r. *Prinz Eugen* zatonął koło Tulonu w ogniu francuskich okrętów liniowych *Bretagne*, *Jean Bart*, *Paris* i *France*. Jego wrak do dzisiaj znajduje się w zamkniętej, wojskowej strefie u wejścia do portu wojennego i z tego powodu jest niedostępny dla miłośników nurkowania.

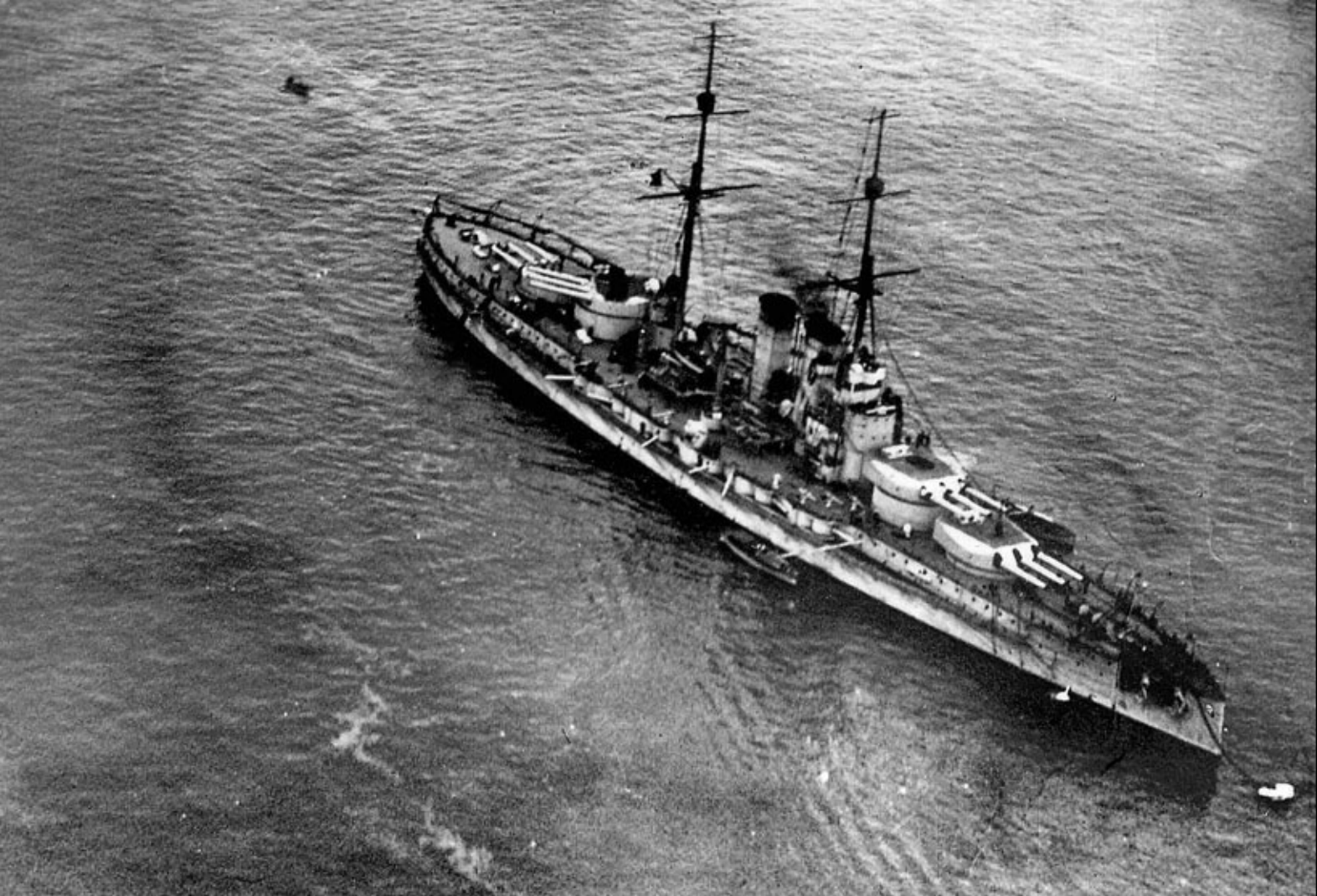
Jak już wspomniano, jeden z ciężkich krążowników typu *Admiral Hipper* przejął nazwę opisanego wyżej austro-węgierskiego „drednota” i przyczynił się do zatopienia razem z *Bismarckiem* brytyjskiego *Hood* w maju 1941 r., a po wojnie przyznany został Stanom Zjed-



Prinz Eugen w Poli. Sieci przeciwtorpedowe jeszcze nie zostały zdemontowane.

Fot. zbiory Franz Selinger

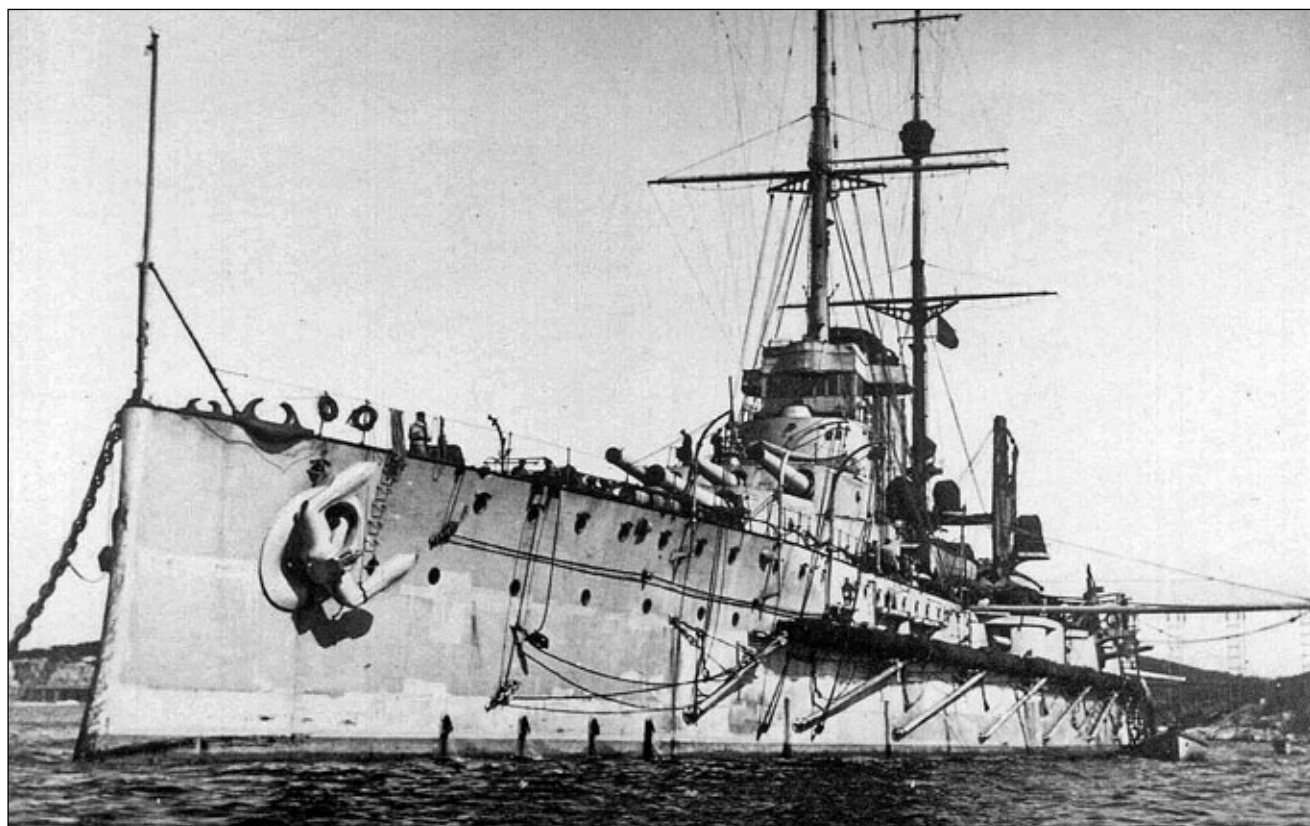


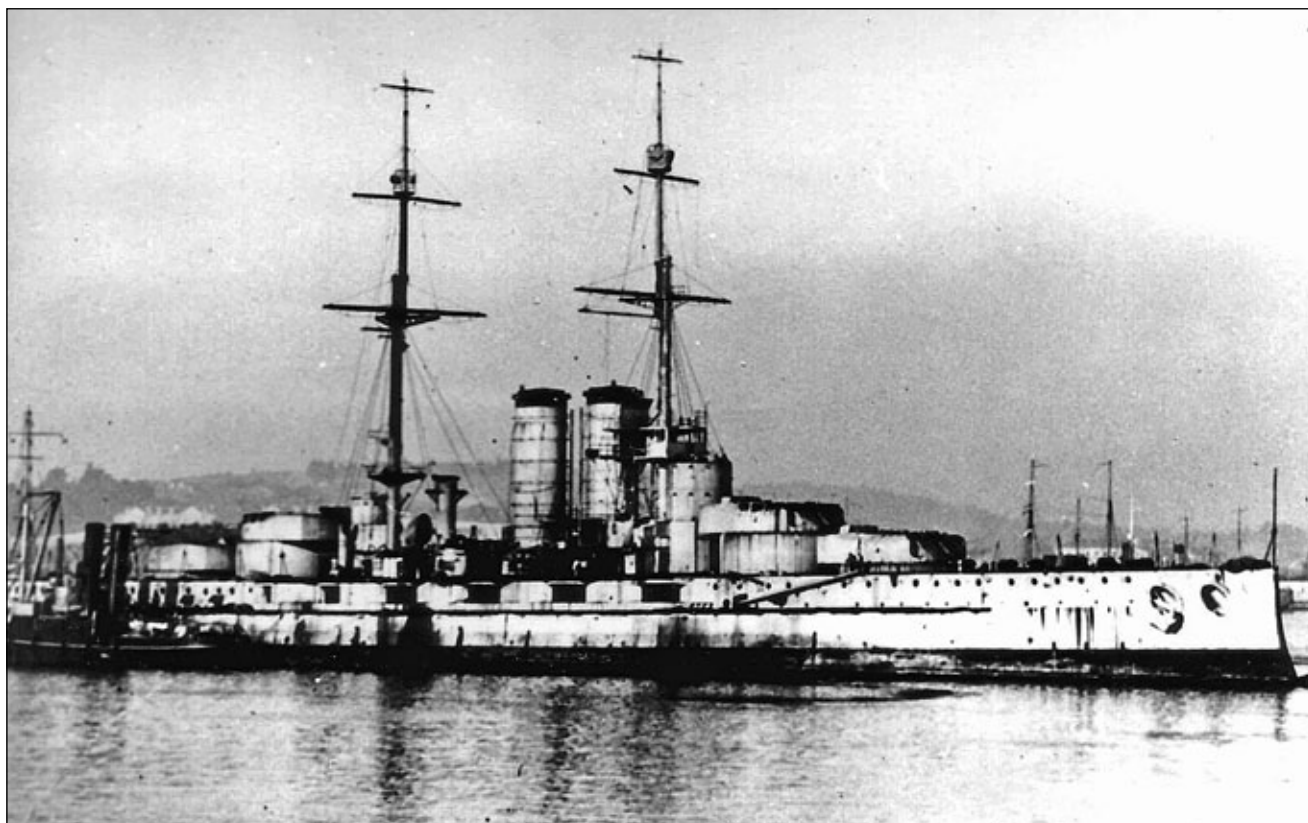


Widok z lotu ptaka na *Prinz Eugena* w porcie w Poli na przełomie lat 1914/15: bez zainstalowanych jeszcze dział przeciwlotniczych (BAC) na wieży nr II. Otwory służące do zamontowania dział przeciwko torpedowcom (TAG) już zostały zaslepione, fartuchy artylerii ciężkiej już zamontowano. Fot. zbiory ARGE

Prinz Eugen przy boi nr 34 w Poli między rokiem 1915 a 1917.

Fot. zbiory ARGE





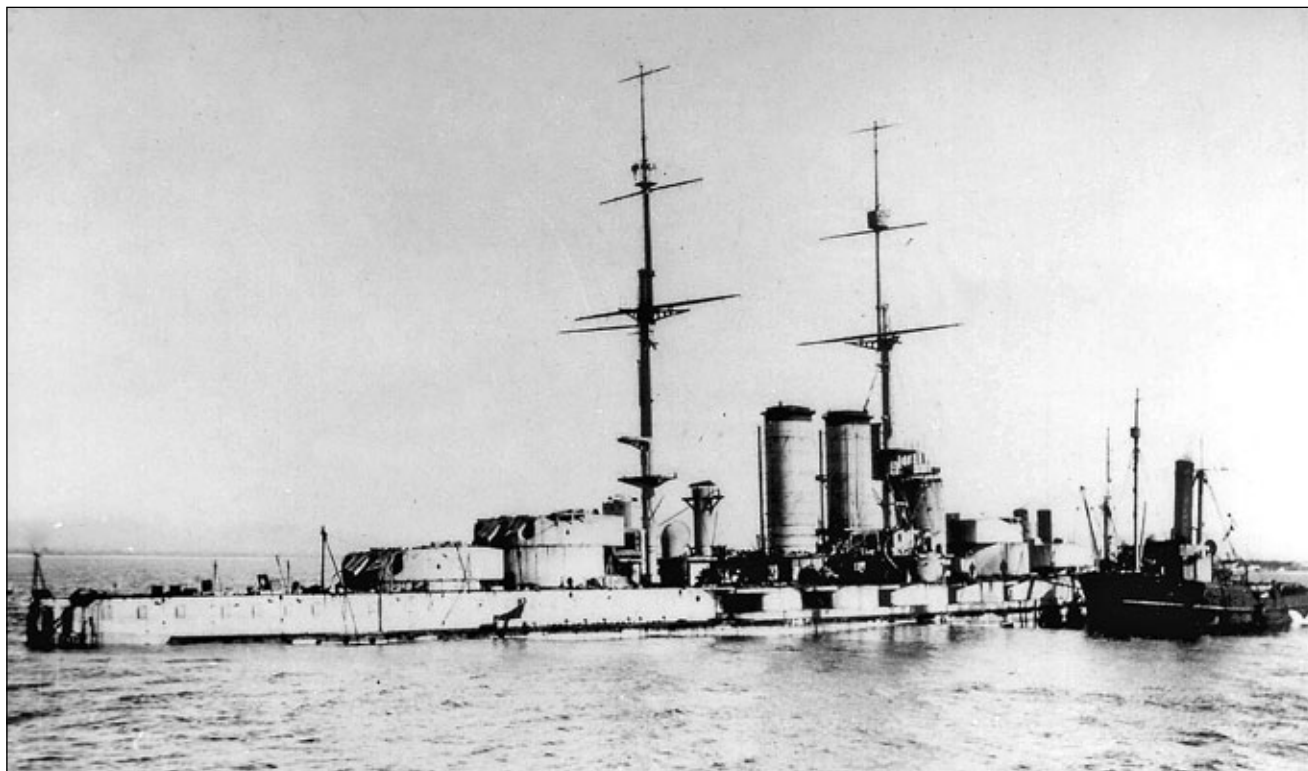
Francuzi otrzymali byłego *Prinz Eugena*. Na prezentowanej fotografii w Tulonie między marcem a majem 1921 r. okręt z całkowicie zdemontowaną artylerią. Od maja 1921 r. jednostka służyła jako okręt-cel dla samolotów bombowych. Fot. zbiory ARGE.

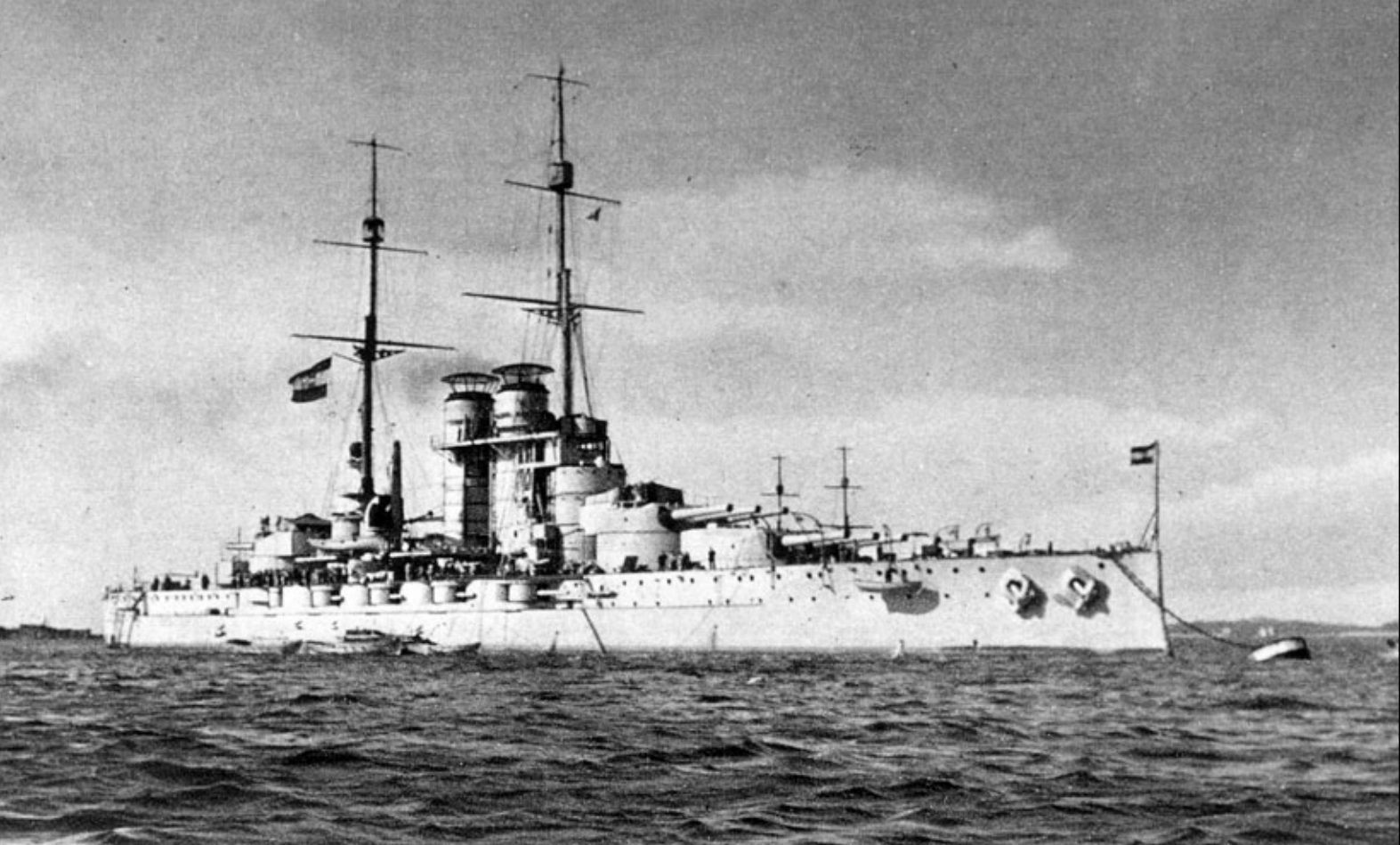
noczonym; w roku 1947 uszkodzony w wyniku przeprowadzonych testów atomowych, przewrócił się na łagunie

wysp Kwajalein. Jego austriacka bandera, przekazana Niemcom w Gdyni w roku 1942 przez Włochów, znajduje

się obecnie w Muzeum Historii Wojskowości (Heeresgeschichtliches Museum) w Wiedniu.

Prinz Eugen na początku roku 1922, który osiadł na dnie w zatoce Ciens koło Tulonu, co jest efektem przeprowadzanych na nim wybuchów metodą minerską. Prace związane z przywróceniem mu pływalności zakończono 25 lutego, poczym został zatopiony pociskami francuskich okrętów liniowych. Fot. zbiory ARGE





Szent István w Poli krótko po wcieleniu do służby zacumowany do swojej boji.

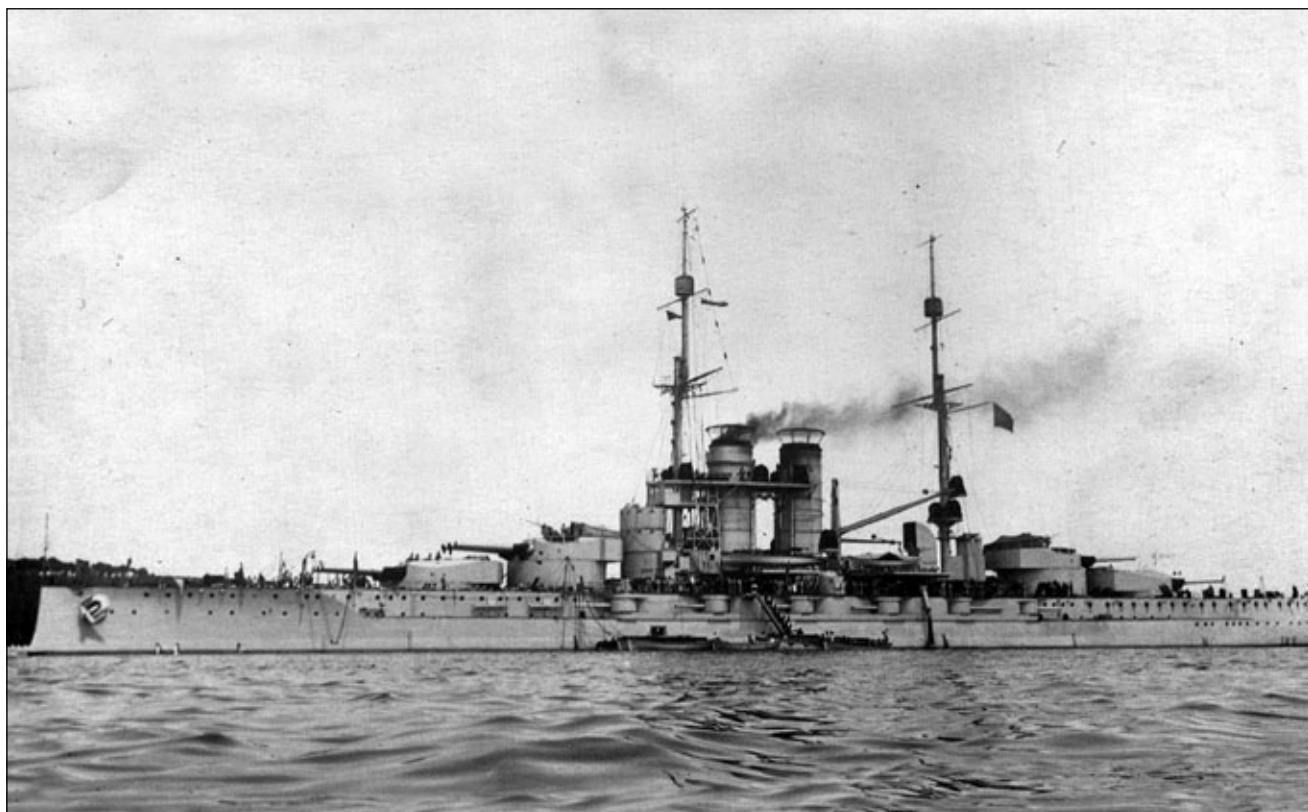
Fot. zbiory Lothar Baumgartner



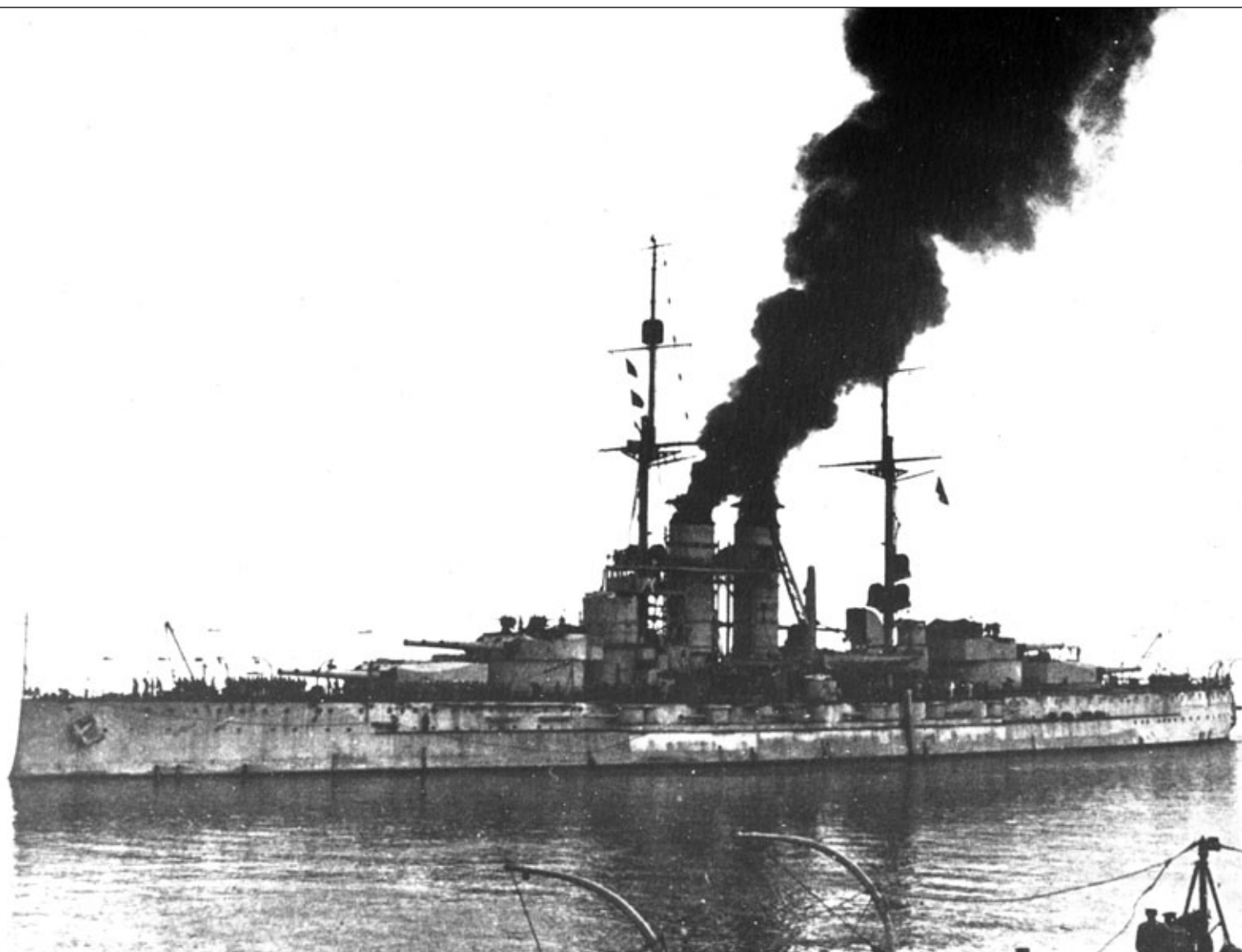
SZENT ISTVÁN był pierwszym i jedynym węgierskim „drednotem”. Nad jego ostateczną nazwą długo się zastanawiano, gdyż propozycji było kilka: *Corvin Mátyás*, *Erzsébet Királyné* i już wymienione *Hunyadi* i *Laudon*. Duża liczba szczegółów, którymi różnił się od swoich bliźniaków została już opisana na poprzednich stronach. Jego budowa trwała dłużej niż trzech pierwszych jednostek, pomimo, że Kościół ogłosił dyspensę, aby praca przy nim była kontynuowana również w niedziele. Już w czasie ceremonii chrztu doszło do małego skandalu i tragedii, gdyż arcyksiążę Franciszek Ferdynand dając wyraz swojej antypatii do Madziarów po prostu nie przybył na uroczystości, które odbyły się w dniu 14 stycznia 1914 r. i nie uznał nawet za stosowne, aby wysłać okolicznościowy telegram z gratulacjami, co węgierskich magnatów i szlachtę doprowadziło do stanu „wrzenia”. Niezręczna sytuacja, która się wytworzyła, została w końcu złagodzona przez cesarza Franciszka Józefa I. Chcąc rozładować napiętą sytuację, wysławał telegram, którego treść utrzymana była w bardzo przyjacielskim tonie. Ciesząc się szacunkiem „Starzec Europy” dopiął swego, gdyż atmosfera wy-

Brązowy relief z podobizną św. Stefana patrona Węgier. Fot. zbiory Erwin Sieche

datnie się polepszyła. Matką chrzestną była arcyksiężna Maria Teresa. W czasie ceremonii chrztu doszło do wypadku, gdyż łańcuch kotwiczny nie został zgodnie z obowiązującymi przepisami zamocowany, co było powodem, że wisząca na łańcuchu kotwica, wprawiona w ruch przez zsuwający się z pochylni kadłub przyczyniła się do śmierci jednego i ranienia kolejnego robotnika stoczninowego, którzy przebywali na pokładzie „drednota”. Co by nie powiedzieć, to jednak większość ludzi morza należy do gatunku tzw. „przesądnych” i ci przepowiadali jednostce na podstawie takich przesłanek ewentualną katastrofę i utratę jednostki, co nastąpiło cztery lata później. W dniu 9 lutego *Herkules* powiódł na holu nowego „drednota” do Poli, gdzie wszedł do doku. W dniu 17 lutego nastąpił powrót do Fiume. W momencie wybuchu pierwszego ogólnoswiatowego konfliktu zbrojnego niegotowy kadłub przeholowany został w dniu 2 sierpnia, razem z innymi znajdującymi się w Fiume, w różnym stadium budowy jednostkami, do Poli, gdzie w osłonie tamtejszego portu wojennego, zamierzano dokończyć jego budowę. *Szent Istvána* oddano do służby w dniu 17 listopada 1915 r., za późno, aby wziąć udział w opisanych wcześniej operacjach floty cesarsko-królewskiej. Nieodparte wydają się być wątpliwości, że właśnie tego



Szent István w Poli między rokiem 1915 a 1918, część załogi otrzymało przepustki i wsiada do łodzi komunikacyjnych. Fot. zbiory Lothar Baumgartner
 Gęsty czarny dym nad Szent Istvánem, prawdopodobnie z powodu złego gatunku węgla lub „wychodzi” niedoświadczenie palaczy. To było jedną z przyczyn zatonięcia okrętu w dniu 10 czerwca 1918, ponieważ ów dym zwrócił uwagę włoskiego kutra torpedowego. Fot. zbiory Lothar Baumgartner

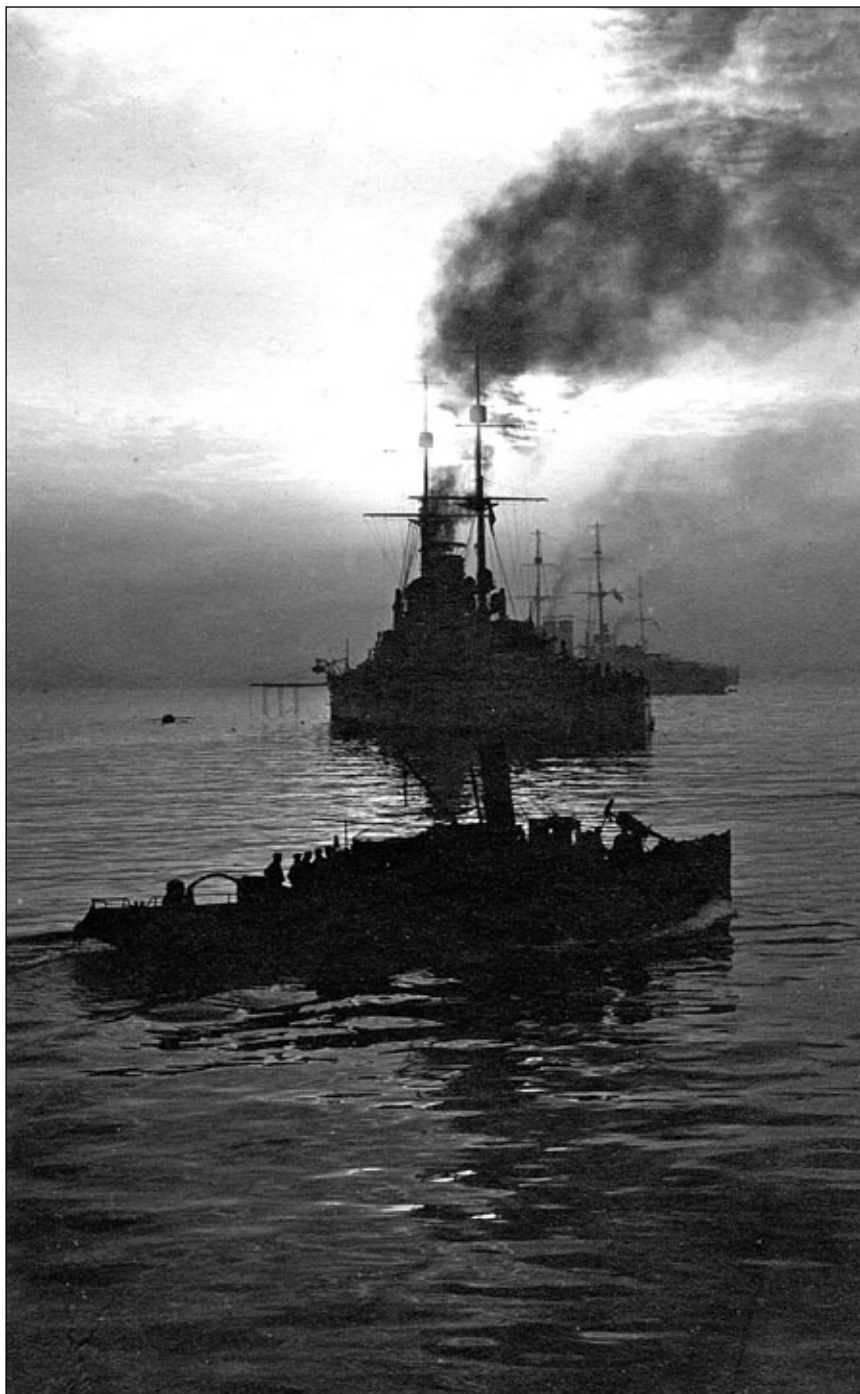


„drednota” zbudowano bez odpowiedniej staranności i poczucia obowiązku, porównując tutaj pozostałe trzy bliźniaki. Winą za taki stan rzeczy należy chyba obciążyć w tym miejscu stocznię, której personel miał niedostateczne doświadczenie; warto w tym miejscu nadmienić, że podczas ćwiczeń artyleryjskich z podwójnego dna wystrzeliło w górę kilka nitów. W dniu 6 stycznia 1916 r. odbyło się uroczyste przekazanie aksamitnej flagi honorowej (austr. nm. Ehrenflagge) oraz brązowego reliefu z motywem

św. Stefana, ufundowane przez węgierskiego patriotę, Rakosiego Jenó, wydawcę budapeszteńskiej gazety „Budapest Hirlap”.

Pierwszy, większy „rejs” jednostki odbył się między 15 i 16 marca 1916 r., kiedy to „drednot” w towarzystwie kanonierki *Magnet* i trzech torpedowców udał się na ćwiczenia w strzelaniu w Quarnero (Kvarnerić), dochodząc do wyspy Pag, by następnie powrócić do bazy. Przy tej okazji jednostka rozwinęła prędkość zaledwie 12-16 węzłów.

Szent István w Poli sfotografowany między rokiem 1915 a 1918, co można poznać po charakterystycznej platformie z reflektorami wokół komina. W tle maszty *Tegetthoffa* a za nim *Viribus Unitis*.
Fot. zbiory René Greger



W dniu 9 września 1916 r. w dziobowym stanowisku dowodzenia wybuchł pożar, prawdopodobnie doszło do samozapłonu znajdującego się za drewnianym przepierzeniem bawełny służącej do czyszczenia metalowych części wyposażenia. Pod koniec roku 1916 wizytę na okręcie złożył cesarz Karol I, a następnie jednostka stała się wraz z innymi bazującymi w Poli jednostkami ciężkimi obiektem częstych ataków włoskiego lotnictwa, co jednak nie przyczyniło się do wzrostu ich aktywności. Zgodnie z „Order-de-Bataille” z 20 marca 1917 r. dowódcą węgierskiego „drednota” był komandor Franz Teichgräber. Podczas następnego rejsu szkolnego do Quarnero, w dniu 21 marca 1917 r. *Szent István* był rzekomo śledzony przez bliżej nieokreślony nieprzyjacielski okręt podwodny. W dniu 12 listopada do bazy w Poli przybył z wizytą cesarz Niemiec, Wilhelm II, który wszedł również na pokład „drednota”. Nowym dowódcą okrętu został w dniu 9 czerwca 1918 r. komandor Heinrich von Seitz, który w grudniu 1915 r. na krążowniku *Helgoland* zaatakował Durazzo, co Austriaków kosztowało utratę dwóch nowych niszczycieli, *Liki* i *Triglava*. Komandorowi Seitzowi udało się wprawdzie odebrać wtedy od przeważających sił alianckich, ale admirał Haus nie zdecydował się już po tej akcji powierzyć von Seitzowi komendę nad jakąkolwiek operacją morską, bo „po prostu nie miał do tego szczęścia”. Ta opinia miała się niestety wkrótce sprawdzić.

Niczym nie zakłócone „spokojne życie w bazie” miało się skończyć *Szent Istvánowi* na początku czerwca 1918 r., kiedy to siły morskie, które miały wesprzeć kolejną ofensywę wojsk lądowych, wyszły w morze w celu przeprowadzenia operacji przeciwko zagrodzie w Cieśninie Otranto. Akcja zaczepna na lądzie została wprawdzie przesunięta, ale siły morskie miały wyjść w morze w zaplanowanym terminie. Do grupy, której przypadło za zadanie bezpośrednie zaatakowanie zagrody, a składającej się z krążowników typu *Admiral Saun* i *Saida*, które nacierać miały w podzespółach z dwóch jednostek, dodano trzy pancerniki typu *Erzherzog* (te teraz przydzielone zostały do Eskadry Krążowników w Boce Kotorskiej, w miejsce wycofanych starych krążowników pancernych) oraz cztery „drednoty” typu *Tegetthoff*. Wspomniane jednostki, tworzące zaczepne jądro całej operacji ubezpieczane miały być przez sześć pozostałych zespołów, które na wypadek wyjścia w morze z Brindisi i Valo-



Szent István (z prawej) i Prinz Eugen w czasie ćwiczeń ogniowych w Kanale Fasana. W oddali jednostki eskorty. Fot. zbiory Lothar Baumgartner

ny włoskich i brytyjskich krążowników miały je wziąć w kleszcze. Gdyby natomiast przyszła ochota włoskim „drednotom” na opuszczenie swojego legowiska w Palermo, to strona austro-węgierska czuła się na tyle silna, aby przeciwnikowi stawić czoła. Strona austriacka już na początku popełniła błąd, rozczłonkując za bardzo swoje siły, a poszczególne zespoły, może to się wyda dziwne, ale były zbyt rozbudowane i na dodatek poruszały się w znacznej od siebie odległości, co jednak pomimo wszystko nosiło w sobie zagrożenie, że poszczególne grupy natkną się w końcu na siebie. Najbardziej znajdująca się na północ grupa (Szent István z pięcioma torpedowcami) była zbyt oddalona, aby móc cokolwiek zdziałać. Dla „drednotów”, z militarnego punktu widzenia byłoby lepiej, gdyby pozostały w bazie, ale wspomniana operacja miała swoje polityczne i „moralne” powody, gdyż w „ostatniej godzinie” zamierzano za pomocą szeroko zakrojonej operacji głównych sił morskich „po-

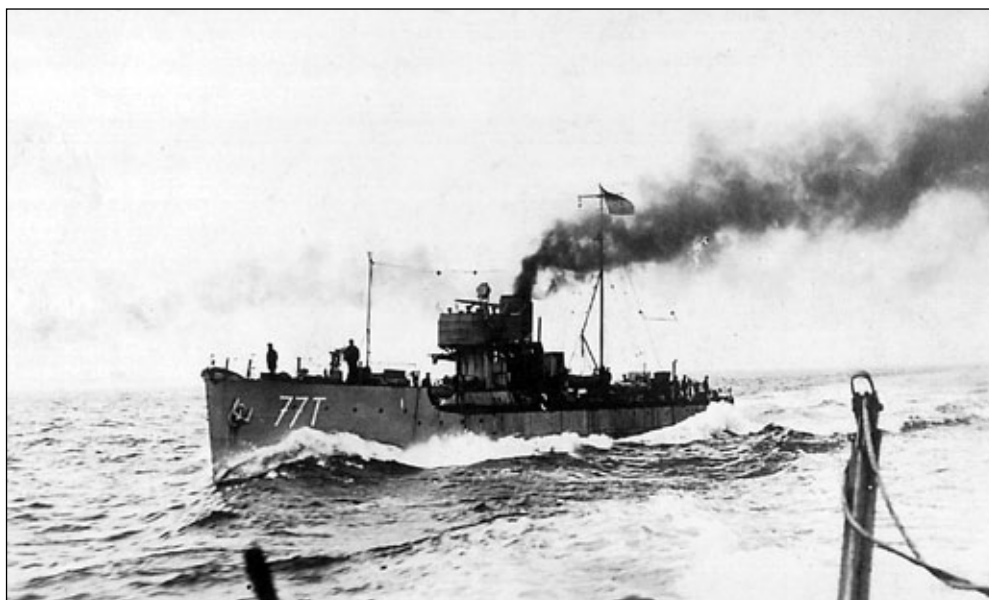
trząsnąć” własnymi załogami i je zdołować, lecz te za długo przestały być czynnie w bazach.

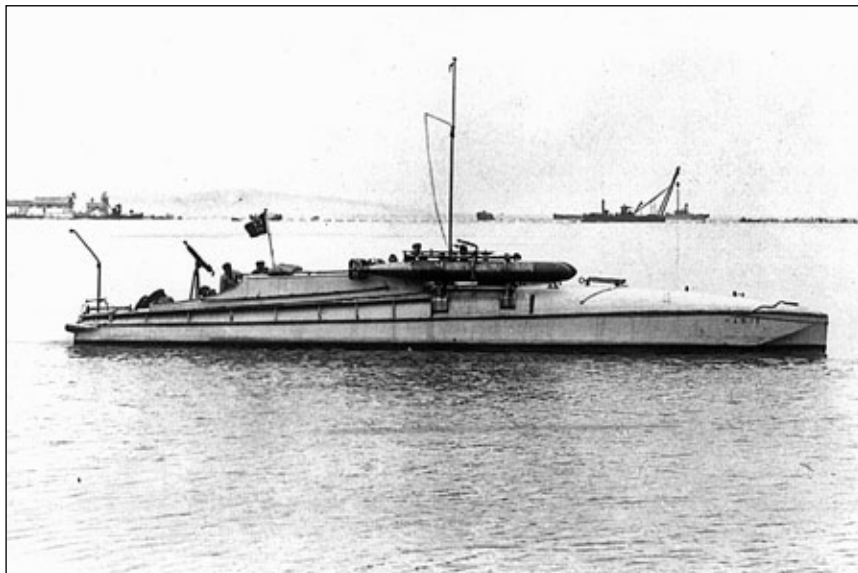
Również w trakcie przechodzenia do rejonu działania, nie ustrzeżono się przed błędami. Cztery „drednoty” miały z Poli wyjść w dwóch grupach i skierować się na południe, co już zredukowało do połowy liczbę jednostek, które miały ciężkim jednostkom udzielić osłony.

Torpedowiec 77 eskortował oba „drednoty” w trakcie ich przejścia do Telašćicy/Tajer, które zakończyło się przedwcześnie koło Premudy.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Z Viribus Unitisem i Prinzem Eugenem szło tylko pięć torpedowców (Tb. 57, 58, 75, 96 i 97). Oba wspomniane ciężkie okręty opuściły Polę wieczorem 8 czerwca, następnego dnia dotarły do zatoki Telašćica wzgl. Tajer na wyspie Dugi Otok, a 10 czerwca znalazły się w Slano koło Dubrownika. Do osłony Szent Istvána i Tegetthoffa, które miały wyjść z Poli 9 czerwca, przewidziano siedem jedno-





Włoski kuter torpedowy MAS 15, który storpedował *Szent Istvána* 10 czerwca 1918 r.

Fot. zbiory Achille Rastelli



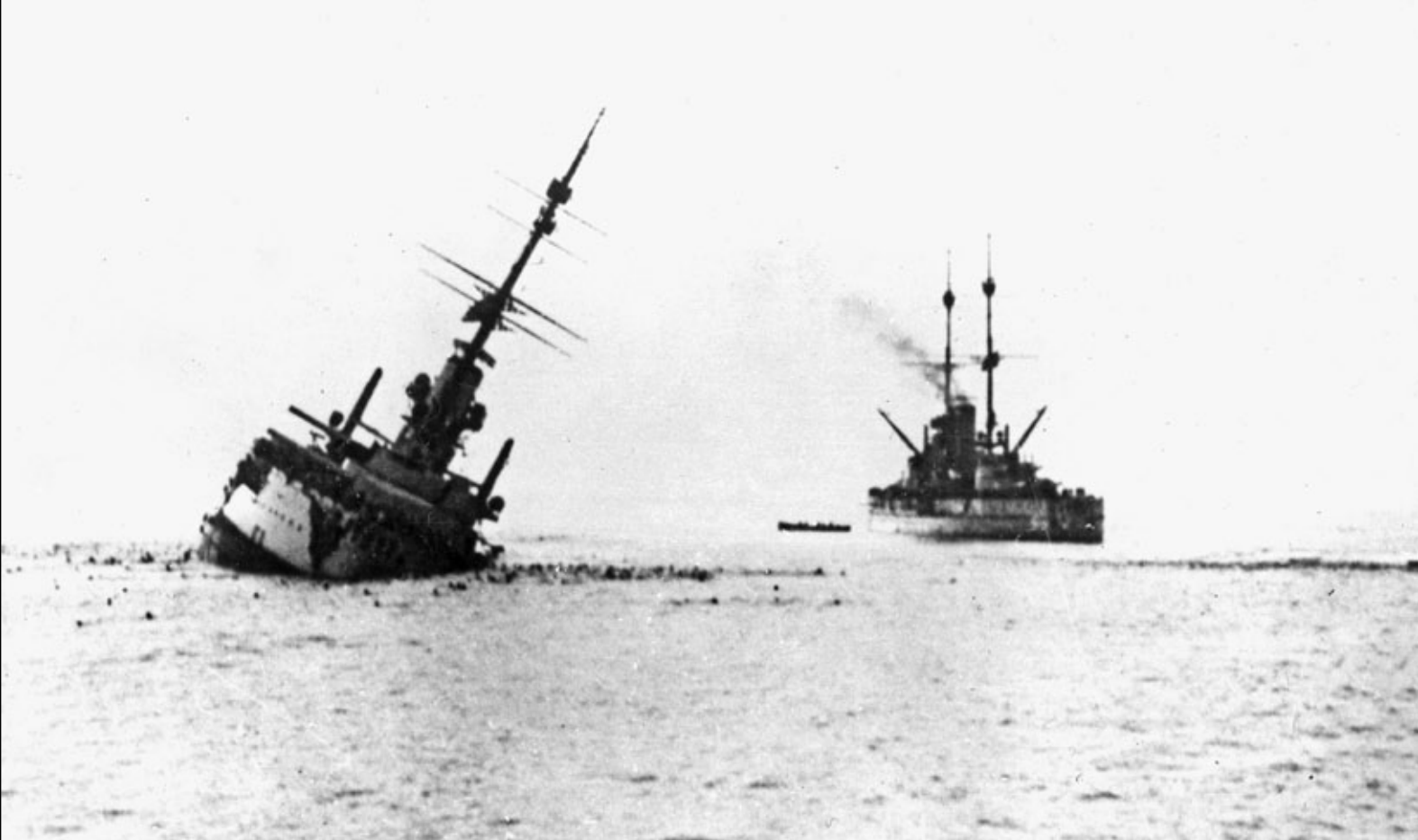
Włoski komandor podporucznik Luigi Rizzo, który zatopił dwa austro-węgierskie pancerniki, *Wien* w Trieście w grudniu 1917 r. i *Szent István* koło Premudy 10 czerwca 1918 r.

Fot. zbiory Achille Rastelli

stek eskortowych, kontrtorpedowiec *Velebit* i sześć torpedowców (Tb. 76, 77, 78, 79, 81 i 87). Jeszcze przed wyjściem zespołu w morze doszło na kontrtorpedowiec *Velebit* do nieszczęśliwego wypadku, w wyniku którego zginęło kilku marynarzy, co można było odebrać jako zły omen; gdyż okręt minął oba „drednoty”, które w tym momencie rozpalały ogień pod kotłami, z opuszczoną do połowy masztu banderą wojenną. Zapomniano również (ze względu na zachowanie „tajemnicy wojskowej”, albo było to zwykłe bałaganiarstwo?) o poinformowaniu znajdującego się u wejścia do portu holownika, co było powodem, że sieci zagrodowe, zamykające wejście do portu otworzone zostały z godzinnym opóźnieniem. Jednostki próbowały nadgonić stracony czas, rozwijając prędkość do 17,5 węzła, co było powodem, że po północy na *Szent Istvánie* przegrzało się łożysko lewoburtowej turbiny, więc zespół musiał zmniejszyć obroty i poruszał się z prędkością tylko 12 węzłów, do momentu aż feralne łożysko się ostudziło. Około godz. 01:00 można już było stopniowo zwiększać prędkość, a o godz. 03:30, około 9 mil morskich na południowy-zachód od Premudy zespół rozwinął już 14 węzłów, lecz oba „drednoty” mocno kopciły, co było winą złej jakości używanego węgla oraz niedoświadczonych palaczy. Z 937 dni służby *Szent István* spędził w morzu tylko 54, co stanowi 5,6%! Dna jednostek od dłuższego czasu nie było czyszczone, co dodatkowo redukowało ich prędkość. Gęste kłęby dymu skupiły w końcu uwagę innego zespołu okrętów cesarsko-królewskich, który tej nocy znajdował się w morzu.

Wieczorem 9 czerwca dwa włoskie kutry torpedowe, *MAS 15* i *MAS 21* znajdowały się na rekonesansie między wyspami Premuda i Silna, mierząc ich głębokość pod kątem późniejszych ewentualnych operacji własnych okrętów podwodnych i akcji minowania. Po wykonaniu zadania oba kutry torpedowe zatrzymały się w pobliżu wyspy Lutrošnjak, w pobliżu Premudy, chcąc przeczekać do rana na ewentualne cele w postaci nieprzyjacielskich transportowców wojska, czy zaopatrzeniowców, które w tych rejonach często się pokazywały. Dowódcą włoskiego zespołu (oraz całej 9. Flotyli w Ankonie) był komandor podporucznik Luigi Rizzo, który już wcześniej zasłynął, zatapiając 10 grudnia 1917 r. w porcie w Trieście austro-węgierski pancernik obrony wybrzeża *Wien*, za co odznaczony został Złotym Medalem za Odwagę. We wczesnych godzinach porannych 10 czerwca, włoskie kutry już były w drodze na miejsce spotkania z dwoma włoskimi torpedowcami *18 ON* i *15 ON*, które miały je przeholować do Ankony, na północnym zachodzie pojawiły się potężne chmury dymu. Kutry zawróciły, aby rozpoznać sytuację. Wkrótce Włosi zauważyli na horyzoncie oba cesarsko-królewskie „drednoty” wraz z eskortą, pozwalając przejść jej okrętom idącym na czele i tym, które ubezpieczały austro-węgierskie okręty ciężkie po ich prawych burtach. Po przejściu niszczycieli i torpedowców Włosi odpalili swoje torpedy. W ostatnim momencie zauważeni zostali z torpedowca 76 (Linien-schiffslieutenant Josef Porta), ale na jakąś konkretną kontrakcję było już za późno. Jedna torpeda, którą odpalił *MAS 21* (chorą-

ży Giuseppe Bonzo) nie opuściła zaczepów, a druga przeszła obok *Tegetthoffa*, natomiast *MAS 15* pod dowództwem Pizzo i bosmanem sztabowym Armando Gori miał więcej szczęścia, gdyż obie wystrzelone torpedy trafiły *Szent Istvána* o godz. 03:31 w najbardziej nawałne miejsce, tzn. na wysokości rufowego pomieszczenia kotłowni, dokładnie tam gdzie znajdowała dzieląca oba pomieszczenia kotłowni poprzeczna gródź przeciwtorpedowa, co było przyczyną, że do obu pomieszczeń natychmiast zaczęła się przedostawać woda zaburtowa. Stosunkowo słabe torpedy kal. 450 mm rozerwały w oka mgnieniu płaszcz burty i gródź torpedową. Natychmiast po trafieniu okręt nabrał przechyłu, a krótko po tym wygasić ogień pod prawie wszystkimi kotłami; dwa pracowały wprawdzie dalej, ale wytwarzana przez nie para nie wystarczała, aby jednostka mogła dalej się poruszać, tudzież dawała mało siły, aby uruchomić pompy. Sytuacja pogarszała się z każdą chwilą. Ostatecznie zdecydowano się na użycie pomp, czym za dużo nie uzyskano. Tak samo jak w przypadku obrócenia wież artylerii głównej w kierunku nieuszkodzonej lewej burty, mając nadzieję na zredukowanie w ten sposób powiększającego się ciągle przechyłu na lewą burtę. To, oceniając po latach wygląda na rozpaczliwą próbę odwrócenia losu, gdyż lufy armatnie spoczywają najczęściej, ale to bardzo minimalnie poza środkiem ciężkości ławety, aby w przypadku oddawania strzału (salwy), powstały odrzut nie naruszył warunków równowagi. Próba założenia plastrów nie powiodła się, gdyż zastosowane łańcuchy



Ciekawe ujęcie śmiertelnie trafionego *Szent Istvána* od rufy, z prawej widoczny *Tegetthoff*.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

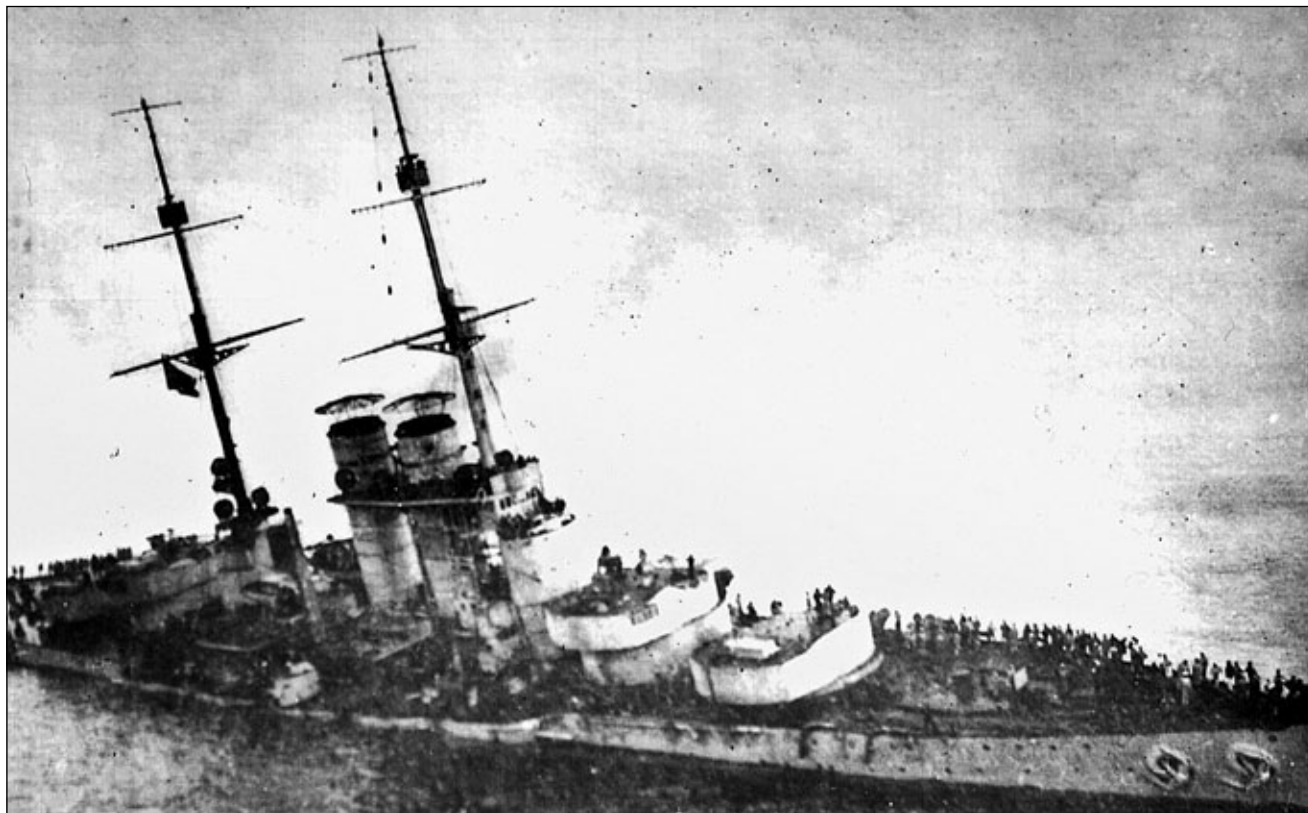
zaklinowały się o stępkę przechyłową, a powstały po uderzeniu torpedy otwór miał ostre, nieregularne i nierówne krawędzie, które zakryć było niezmiernie trudno.

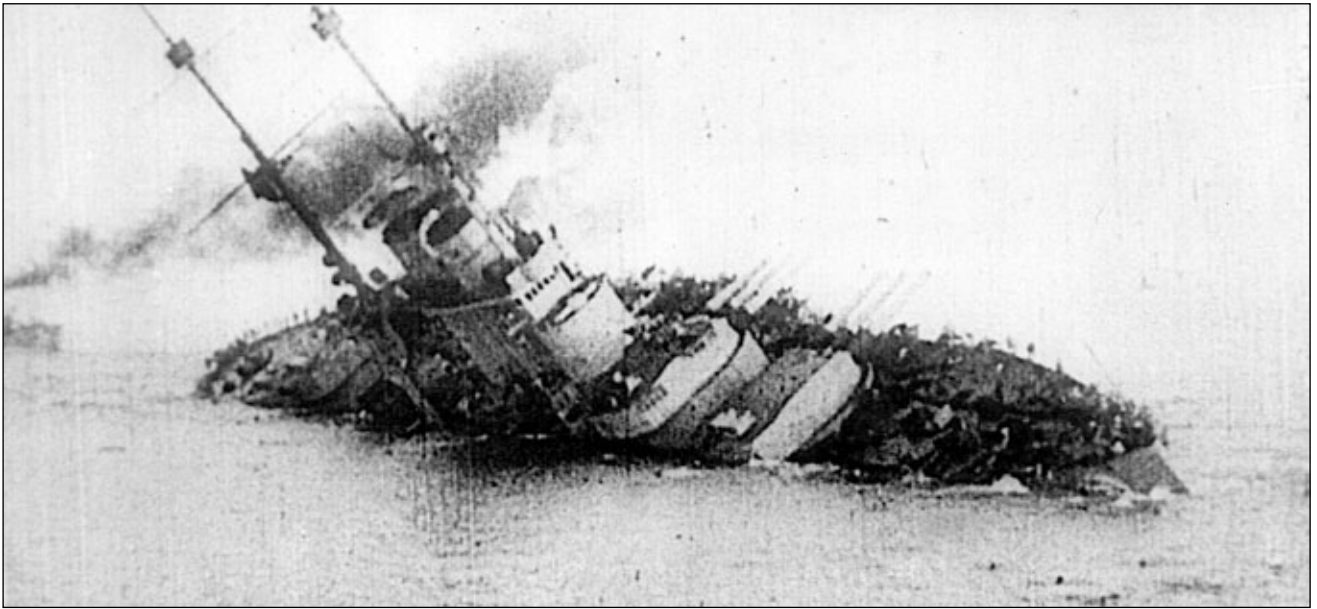
Jak już wspomniano, przechylające się na prawą burtę kadłuba nie udało się już w miarę wyprostować i po trzygodzinnej agonii *Szent István* przewrócił się do góry dnem i o godz. 06:12. pogrą-

żył się w głębinach, pociągając za sobą 89 członków załogi, wśród nich czterech oficerów i kilku palaczy, którzy na swoich stanowiskach wytrwali do ostatniej chwili, dorzucając nieustannie do pale-

Okręt nabiera coraz większego przechyłu na prawą burtę.

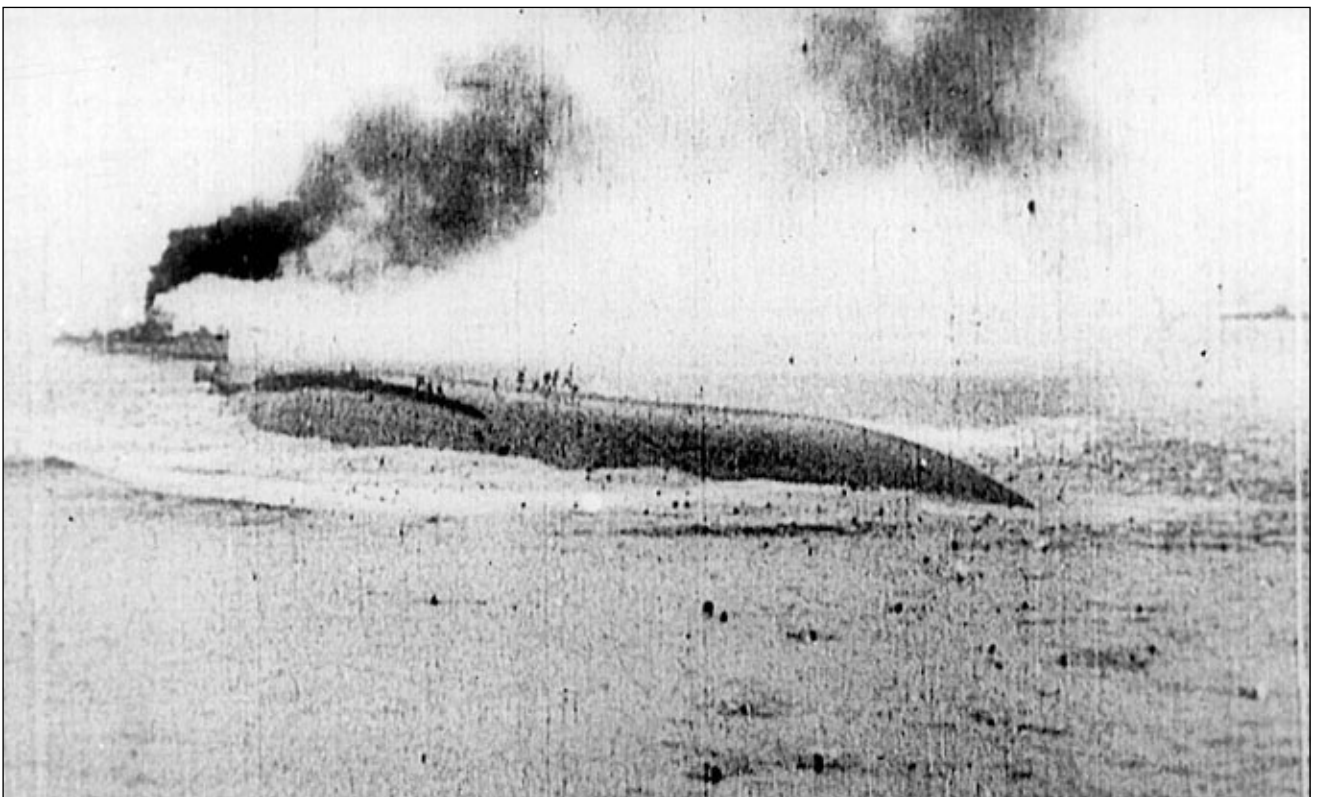
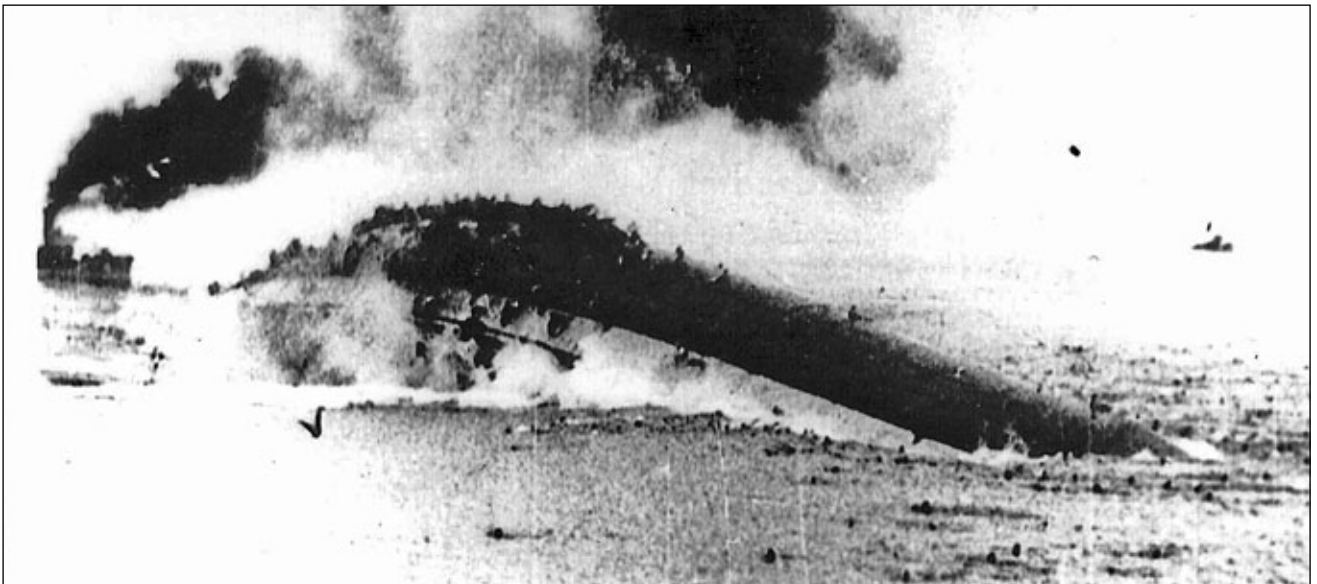
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

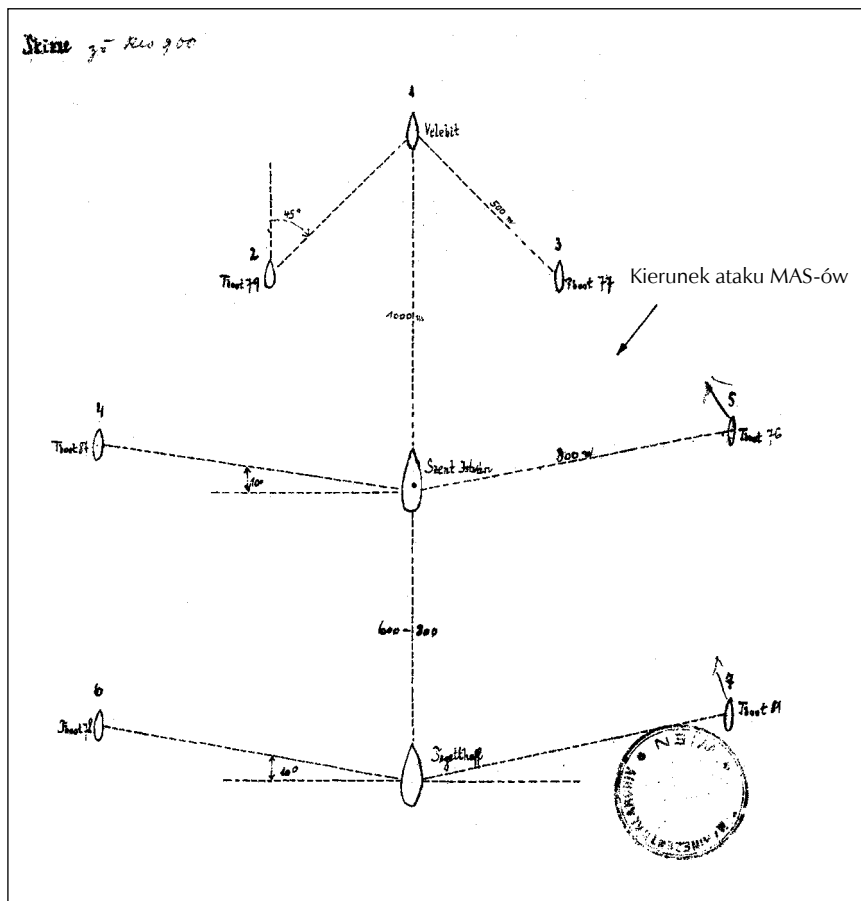




Agonia i kolejne fazy tonięcia śmiertelnie trafionego *Szent Istvána*.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner





Rysunek formacji cesarsko-królewskich okrętów przed atakiem włoskich MAS-ów w dniu 10.6.1918.
Fot. Kriegsarchiv/Marinearchiv

nisk, aby generatory mogły dostarczać do pomp. Ostatnie godziny „drednota” uwiecznione zostały na taśmie celuloi-
dowej przez wspomnianą wyżej ekipę. W późniejszym okresie wykonano kilka kopii, które pokazywano na seansach kinowych i organizowanych projekcjach i tym samym starano się zebrać pewne kwoty na potrzeby Czerwonego Krzyża. Kadry przerwały do dzisiaj i można je oglądać, jeżeli nakręcony film fabularny lub dokumentalny traktuje o zatonięciu większego okrętu. Wspomniane obrazki oraz film o zatonięciu brytyjskiego okrętu liniowego *Barham* są jedynymi autentycznymi zdjęciami pokazującymi dramat i zatonięcie dużego okrętu. Często się zdarza, że mało obeznani filmowcy mieszają kadry, gdyż *Barham* przed zatonięciem w czasie II wojny światowej eksplodował, co jest jeszcze bardziej „spektakularne”, niż ciche zniknięcie *Szent Istvána* z powierzchni morza. Oba włoskie kutry torpedowe tylko przez krótki okres czasu prześladowane były przez torpedowce 76, 77 i 81, zrzucając w czasie ucieczki z rufy swoje bomby głębinowe do wody, aby w ten sposób pozbyć się prześladowców, co im się zresztą udało, poczym znikły w ciemnościach. Za swój wyczyn kapitan Rizzo

odznaczony został po raz drugi orderem Medaglia d'Oro per Valor Militare.

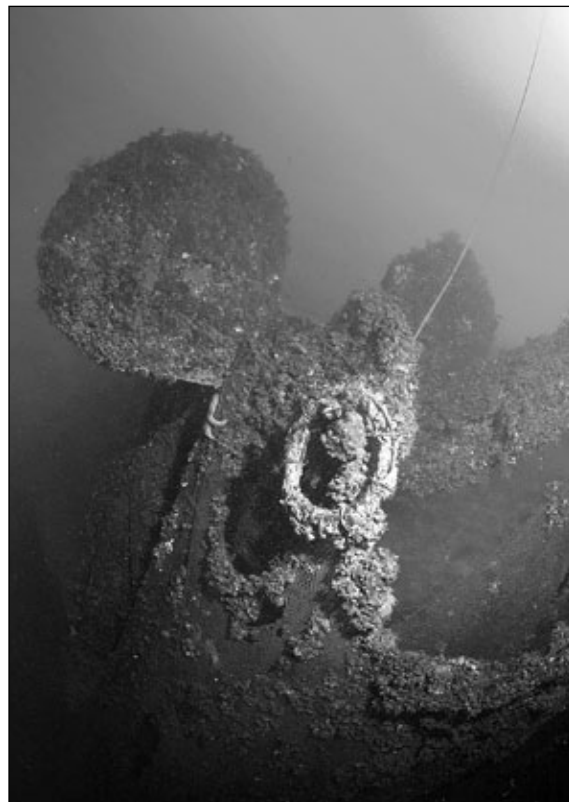
Powołana po stracie najnowszego cesarsko-królewskiego „drednota” komisja, która miała zbadać okoliczności zatonięcia okrętu obradowała pod przewodnictwem kontradmirała Alfreda Cicoliego, dowódcy portu w Poli, a ławnikami, komandor Franz Laufner i kontradmirał Johann Graf Firmian. Przesłuchano uratowanych i przeprowadzono analizę szczegółów konstrukcyjnych jednostki. W dniu 1 sierpnia 1918 r. wydano werdykt, że „nie-
dostateczna odległość usztywnionego pancerza przeciwmینowego (gródź przeciwtorpedowa) dzieląca ją od ściany komory amunicyjnej pocisków kal. 150 mm na *Szent Istvánie* stanowiła konstrukcję błędną, która

według wszelkiego prawdopodobieństwa przyczyniła się również do rozszerzenia otworów w poszyciu burtowym”². Oryginały protokołów z przesłuchania świadków pojawiły się dopiero w ostatnich latach (w Chorwacji, z gatunku „znaleziska na strychu”) i zostały sprzedane do Niemiec. Jedna z kopii, ale bez załączonego do oryginału fachowej opinii biegłych, znajduje się w chwili obecnej w Wiedniu, w Archiwum Wojskowo-Morskim, natomiast druga kopia zawędrowała po włoskiej okupacji Poli do Rzymu.

Wrak *Szent Istvána* odkryto po II wojnie światowej koło wyspy Premuda na głębokości ponad 60 metrów. W latach 90. XX wieku schodzili do niego często nurkowie chorwaccy, węgierscy, austriaccy i włoscy. Kadłub okrętu leży na dnie do góry kilem, nadbudówki są całe i wieże artylerii głównej tkwią jeszcze w swoich barbetach. Obok wraku leżą mniejsze jego części jak maszty i reflektory. Stosunkowo nieduża głębokość, na której zalega, w stosunku do jego długości, sprawiła, że wspomniane wieże nie wypadły (również fakt, że podczas tonięcia obrócił się na lewą burtę ode-

2. w oryginale: „der unzureichende Abstand der Versteifungen des Minenpanzers (Torpedoschotts) von den Wänden der 15 cm Munitionskammer auf SMS Szent István eine fehlerhafte Konstruktion darstellte, welche allem Anschein nach zur Erweiterung der Lecköffnungen beigetragen hat” (przyp. red.)

Jedna ze śrub zatopionego *Szent Istvána* sfotografowana przez chorwacką grupę badawczą.
Fot. Danijel Frka



grał tutaj jakąś rolę). Opadając na dno kadłub uderzył najpierw swoją częścią dziobową, która się następnie od reszty oderwała. Dzięki wieżom, które spełniają rolę swoistych „wsporników”, rufa znajduje się nad powierzchnią dna, co umożliwia nurkom przepłynięcie pod nią. Ci odkryli również cztery ślady uszkodzeń na prawej burcie. Trzy z nich wyglądają jak otwory po trafieniu torpedy, więc początkowo sądzono, że również torpeda odpalona przez MAS 21 była celna, nie tylko wspomniane już wyżej dwie wystrzelone przez MAS 15. Wydaje się jednak bardziej prawdopodobne, że tylko dwa z odkrytych otworów pochodzą od torped, natomiast pozostałe dwa spowodowane zostały przez ciśnienie wody, kiedy okręt już leżał na dnie. Aby uprzedzić „łowców pamiątek” usunięto z rufy poszczególne litery, wykonane z mosiądzu, widniejącej tam do tej pory. Powędrowały one do Muzeum Historycznego Istrii w Puli. Znajdują się tam już inne eksponaty, przede wszystkim naczynia stołowe ze salonu na rufie, dokąd udało się wtargnąć kilku odważnym nurkom, którzy w zasadzie szukali słynnej plakietki z podobizną św. Stefana, daru budapeszteńskiej gazety „Budapest Hirap”. Wrak został wciągnięty przez Chorwackie Ministerstwo Kultury na listę zabytków znajdujących się pod ochroną, aby go w ten sposób uchronić jako grób z czasów wojny i pomnik kultury przed nie dozwolonymi zejściami do niego oraz zapobiec zarazem przed kradzieżą jego części wyposażenia.

W ten sposób zakończył żywot ostatni i najnowszy cesarsko-królewski „drednot”. Jednostka bliźniacza, nosząca bardzo optymistyczną nazwę, bo *Viribus Unitis* znikła z powierzchni morza na równo z upadkiem cesarstwa, które już w czasach, kiedy na pochylniach kładziono stępki pod okręty tego typu, nie żyło zgodnie z powyższą maksymą. Wszystkie cztery okręty stanowiły mieszankę nowego ze starym. Zamierzano za ich pomocą pójść drogą postępu światowego oraz nie pozostawać w tyle za innymi, może bardziej uprzywilejowanymi mocarstwami morskimi, lecz środki nie były jeszcze wystarczająco dojrzałe, a istniejące w cesarstwie kontrasty pokonać też nie zdołano. Pomimo napędu turbinowego, prędkość okrętów też nie była większa, niż ich poprzedników z maszynami parowymi potrójnego rozprężania. Po części była również wina niekorzystnego stosunku szerokości kadłuba do jego długości; ich współczynnik wynosił nieco więcej niż 5. Wiele kompromisów było wypadkową złe

pojętej oszczędności i gdyby planistom dana była wolna ręka w określeniu parametrów kadłuba, to wtedy z pewnością zdołaliby skonstruować o wiele lepsze i bardziej odporne jednostki. Pozostaje też otwarta kwestia, czy aby nie lepiej by było zamiast opisanych tutaj „drednotów” większą liczbę szybkich krążowników, mając na uwadze konkretny teatr przyszłych działań wojennych, a mianowicie adriatycki, jakże ograniczony? Jednostki tej klasy bardziej się przecieży na niego nadawały. Już w roku 1910, kiedy przyznawano kredyty, zaplanowano, że zbudowane zostaną cztery nowe okręty liniowe, ale tylko trzy krążowniki i sześć kontrtorpedowców. Trzeba sobie w tym miejscu uzmysłowić, że były to czasy, kiedy po liczbie oddanych do służby „drednotów” przydzielano miejsca w pierwszej lidze światowych mocarstw i Austro-Węgry były zmuszone do zaakceptowania nowych reguł gry, a głównym powód to ten, że najbliższy sąsiad i główny konkurent, jakim były Włochy rozpoczął budowę okrętów tej klasy. W czasie wojny „drednoty” obu państw i rywali przestały w dobrze zabezpieczonych bazach, występując w charakterze tzw. „floty w trwaniu” oraz „straszaka”, więc do tak upragnionej „decydującej o wszystkim” bitwie morskiej, w której mogłyby zmierzyć swoje siły nie doszło. Ich czas jeszcze jednak nie miał minąć, gdyż dopiero w czasie II wojny światowej ich egzystencji zagroził samolot startujący z lotniskowca, sprawiając, że powoli znikły z powierzchni mórz i oceanów. Jest sprawą interesującą, że cztery przebudowane na szeroką skalę i zmodernizowane włoskie „drednoty” typu *Conte di Cavour* i *Andrea Doria* wzięły udział w działaniach następnej wojny światowej, za wyjątkiem *Dante Alighieri*, którego działa i rozmieszczenie maszyn napędowych nie pozwoliły na wielką modernizację, więc podzielił los dwóch austriackich „drednotów”, którym udało się wprawdzie szczęśliwie przetrwać wojnę, lecz głównie ze względów politycznych przedwcześnie, podobnie zresztą jak ich odpowiedniki w innych krajach, a to z powodu, że były przestarzałe, albo po prostu już niepotrzebne, musiały powędrować ostatecznie do stoczni złomowych bądź dokończyły swój żywot jako okręty-cele.

BIBLIOGRAFIA (Wybrana)

1. Władimir Aichelburg: *K.u.k. Flotte 1900-1918*, Verlag Österreich, Wien 1998.
2. Władimir Aichelburg: *Register der k.(u.)k. Kriegsschiffe – Von Abbondanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien 2002.

3. Władimir Aichelburg, Lothar Baumgartner, Franz-Ferdinand Bilzer, Georg Pawlik, Friedrich Prasky, Erwin F. Sieche: *Die „Tegetthoff“-Klasse*, Bernard & Graefe Verlag, München 1981.
4. *Almanach für die k. und k. Kriegsmarine*, Pola 1910.
5. *Almanach für die k. und k. Kriegsmarine*, Pola 1916.
6. Vili A. Bačić: *Poviest Prvog svjetskog rata na Jadranu, I. Band: Bis zum Frühling 1916*, Hrvatski izdavački bibliografski zavod, Zagreb 1945.
7. Mate Balota: *Puna je Pula, Istra kroz stoljeća*, Pula, Rijeka 1981.
8. Susanne Bauda: *Von der „Monarch“- zur „Ersatz Monarch“-Klasse – Ein Überblick über die österreichisch-ungarischen Schlachtschiffe von der 1890er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg*, Diplomarbeit, Universität Wien, 24. April 1997.
9. Lothar Baumgartner, Erwin F. Sieche: *Die Schiffe der k.(u.)k. Kriegsmarine im Bild, Band 1: 1848-1895*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 1999.
10. Lothar Baumgartner, Erwin F. Sieche: *Die Schiffe der k.(u.)k. Kriegsmarine im Bild, Band 2: 1896-1918*, Mittler Verlag & Buchhandlung Stöhr, Wien 2001.
11. Roger Chesneau: *Kriegsschiffe der Welt 1860 bis 1905*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1985
12. *Conway's all the World's Fighting Ships 1906-1921*, Conway Maritime Press, London 1985.
13. Zvonimir Freivogel: *Austrougarski bojni brodovi I. svjetskog rata – Austro-Hungarian Battleships of World War One*, Adamic/Digital Point, Rijeka 2003.
14. Zvonimir Freivogel: *Tauchgang um das K.u.K. Schlachtschiff Szent Istvan*, „Marine Arsenal“ Special Band 8, Podzun-Pallas-Verlag, Wölfersheim-Berstadt 1998.
15. Zvonimir Freivogel: *W poszukiwaniu wraka Szent Istvána*, „Okręty Wojenne”, nr 14, Tarnowskie Góry 1996.
16. René Greger: *Austro-Hungarian Warships of World War I*, Ian Allan, London 1976.
17. Paul G. Halpern: *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 1987.
18. Paul J. Kemp: *Austro-Hungarian Battleships*, ISO Publications, London 1991.
19. Lutz Oberländer: *Die Akte „Szent István“*, *Historiker Jahrbuch 2005*, Freunde historischer Schiffe, Wien 2006.
20. Friedrich Prasky: *Die „Tegetthoff“-Klasse*, Mittler Verlag & Verlag Österreich, Wien 2000.
21. Peter Schupita: *Die Waffen der k.(u.)k. Kriegsmarine im Bild – 1860-1918*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 2006.
22. Erwin F. Sieche: *Die Entwicklung der „Tegetthoff“-Klasse*, „Marine-Gestern, Heute”, Nr. 4/1984, Mistelbach 1984.
23. Erwin F. Sieche: *Die Schlachtschiffe der k.u.k. Marine*, „Marine Arsenal“ Bd. 14, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1991.
24. Hans Hugo Sokol: *Des Kaisers Seemacht, die k.k. österreichische Kriegsmarine 1848 bis 1914*, Amalthea Verlag, Wien/München 1980.
25. Hans Hugo Sokol: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18*, Amalthea-Verlag, Zürich – Leipzig – Wien 1933.