

Balla Tibor

A ZRÍNYI CSATAHAJÓ 1915. MÁJUS 24-ÉN SENIGALLIA ELLEN VÉGREHAJTOTT TÁMADÁSA A LEGÚJABB KUTATÁSOK TÜKRÉBEN

BEVEZETÉS

Az 1882 óta az Osztrák–Magyar Monarchia szövetségesének számító Olaszország az első világháború kitörése után, 1914. augusztus 3-án semlegességi nyilatkozatot tett, amelynek fenntartása érdekében területi kompenzációkat követelt a dunai birodalomtól. A két állam közötti, több hónapig húzódó tárgyalások nem vezettek eredményre, s csupán az olasz hadba lépés elodázására voltak elegendők.

Az olaszok az 1915. április 26-án Londonban aláírt titkos szerződésben kötelezték magukat, hogy egy hónapon belül hadba lépnek az antant oldalán a központi hatalmak ellen. 1915. május 4-én Róma bejelentette a hármasszövetség felmondását, s még aznap haditengerészeti egyezményt kötött az antanttal.¹

Giuseppe Avarna herceg pünkösd vasárnap, 1915. május 23-án adta át Bécsben Burián István császári és királyi külügyminiszternek az olasz hadüzenetet.² Az olasz hadba lépés jelentősége abban állt, hogy a háborúban még inkább az antant javára tolódtak el az erőviszonyok, ez az esemény végeredményben a háború további menetét és végkimenetelét is döntő mértékben befolyásolta.³

¹ BALLA 2015: 641–648.

² BIHL 2010: 106–107.

³ BALLA 2015: 665.

A ZRÍNYI CSATAHAJÓ ÉPÍTÉSE, MŰSZAKI JELLEMZŐI ÉS BEVETÉSEI 1918 VÉGÉIG

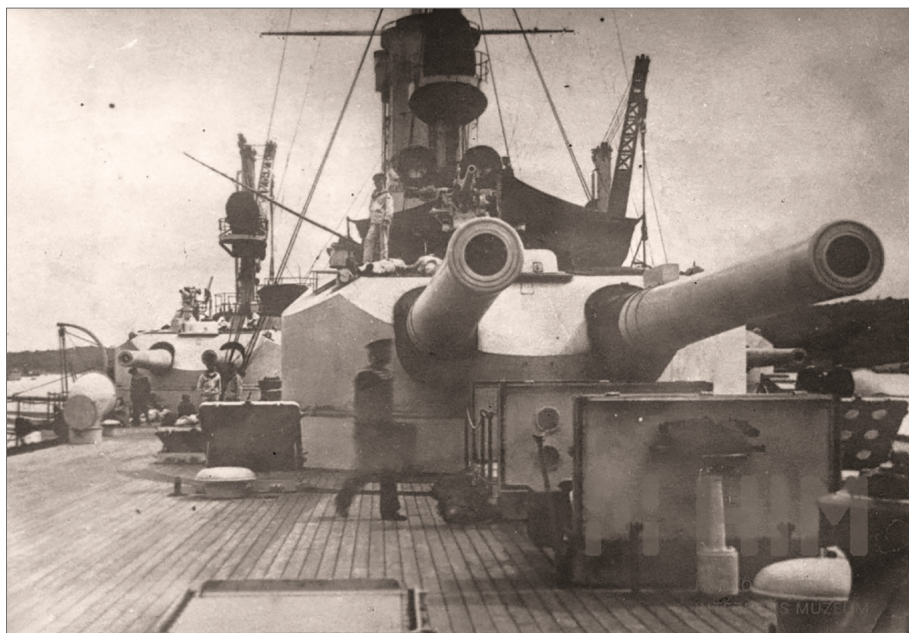
Az osztrák–magyar haditengerészet 1904-ben minőségi változtatás mellett döntött a csatahajó-építés terén. A majdnem *dreadnought* *Radetzky*-csatahajóosztály megépítése a császári és királyi hadiflotta fejlesztésének fontos mérföldköve volt. Az osztályt nemzetközi összehasonlításban is elsőrendű hadihajók alkották.

Az új csatahajóosztály tervezésének folyamata már 1904-ben megindult. A haditengerészet vezérkara által folytatott megbeszéléseken komoly viták zajlottak, elsősorban a tervezett hajók fő fegyverzetét illetően. Siegfried Popper mint főtervező és a legtöbb szakember a 30,5 cm-es lövegek alkalmazása mellett tört lándzsát.⁴

A *Radetzky*-osztályt vegyes nehézüzérséggel szerelték fel, ami már a tervezés fázisában is elavulttá tette azt a *dreadnought* típusú, egységes nehézüzérséggel rendelkező csatahajókkal szemben, hiszen tűzereje elmaradt utóbbiakétól. A *Radetzky*-osztályon vezették be a 30,5 cm-es, gyorstöltésű lövegeket a Monarchia haditengerészetében. A négy darab Škoda gyártmányú 30,5 cm-es, 20 km lőtávolságú, valamint a nyolc darab Škoda gyártmányú 24 cm-es, 12 km lőtávolságú löveget hat páncélozott és forgatható ikerlővegtoronyban helyezték el. A két 30,5 cm-es ikerorony (benne 2-2 löveggel) a *Zrínyi* elején és végén a hossz tengelyben, a négy 24 cm-es ikerorony kettesével a hajó két oldalán a kémények előtt és mögött helyezkedett el (4.1. kép). A korszakban a többi nagyhatalom flottájához képest egyedülálló módon a lövegtornyokat kizárólag elektronikus módon működtették.⁵

⁴ KRÁMLI 2005: 48–52. Siegfried Popper (1848. január 5., Prága – 1933. április 19., Prága), hajóépítő mérnök. 1869-től szolgált a Monarchia haditengerészeténél, 1904-ben elérte a külön számára létrehozott és a tengernagyival egyenértékű *General Schiffbauingenieur* (hajóépítő vezérmérnök) rangot. Utolsó beosztása a Haditengerészeti Műszaki Hivatal első osztályának főnöksége volt Polában. 1892 és 1910 között a császári és királyi haditengerészet mindegyik csatahajótípusát ő tervezte, a *Monarch*-, a *Habsburg*-, az *Erzherzog*-, a *Radetzky*- és a *Tegetthoff*-osztály egységeit, továbbá a *Kaiser Karl VI* és a *Sankt Georg* páncélos cirkálót. 1907. április 1-én megromlott látása és hallása miatt nyugállományba vonult, de a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino főkonstruktőreként dolgozott tovább 1914-ig. Számos osztrák–magyar kitüntetés birtokosa, 1916-tól a Bécsi Műszaki Főiskola díszdoktora volt. 1918 után Prágában élt, 1933. április 19-én utcai balesetben vesztette életét, és – zsidó származása okán – a prágai új zsidó temetőben temették el. Vö. *Kriegsarchiv Wien Qualifikationsliste Popper*, 4352. doboz. ÖAW 1981: 205–206.

⁵ KRÁMLI 2018: 151–156, 166–169.



4.1. kép. A Zrínyi csatahajó 30,5 cm-es (elől)
és 24 cm-es (hátral) ágyútornya

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: 106.055

A 138,78 méter hosszú, 24,8 méter széles és 15 854,5 tonna maximális vízkiszorítású *Zrínyi* torpedónaszád-elhárító tüzérsége összesen 20 darab 10,5 cm-es, Škoda gyártmányú ágyúból állt, amelyek közül 16-ot az ütegfedélzet kazamatáiban, négyet pedig a felépítmény kémények körüli részében helyeztek el. A hajó fegyverzetéhez tartozott még 6 darab 7 cm-es, Škoda gyártmányú légvédelmi ágyú, ezek középforgópontos állványon a lövegtornyok tetején kaptak helyet, továbbá három víz alatti 45 cm-es torpedóvető, amelyekből egyet-egyet a hajó két oldalán, egyet pedig a taton helyeztek el (4.2. kép). A hajó még 20 tengeri aknát is magával tudott vinni egy erre a célra kialakított raktárban.⁶

A hajó övpáncéljának vastagsága 230 mm volt, amely már akkor sem felelt meg a nemzetközi követelményeknek. A 30,5 cm-es lövegtornyok barbettáit⁷

⁶ KRÁMLI 2021: 47–48.

⁷ A lövegtornyok henger alakú függőleges aknájának páncélfedélzet feletti, erősen páncélozott része, amely alátámasztotta a lövegtorony forgórészét, továbbá védte annak ágyúk alatti szintjeit.



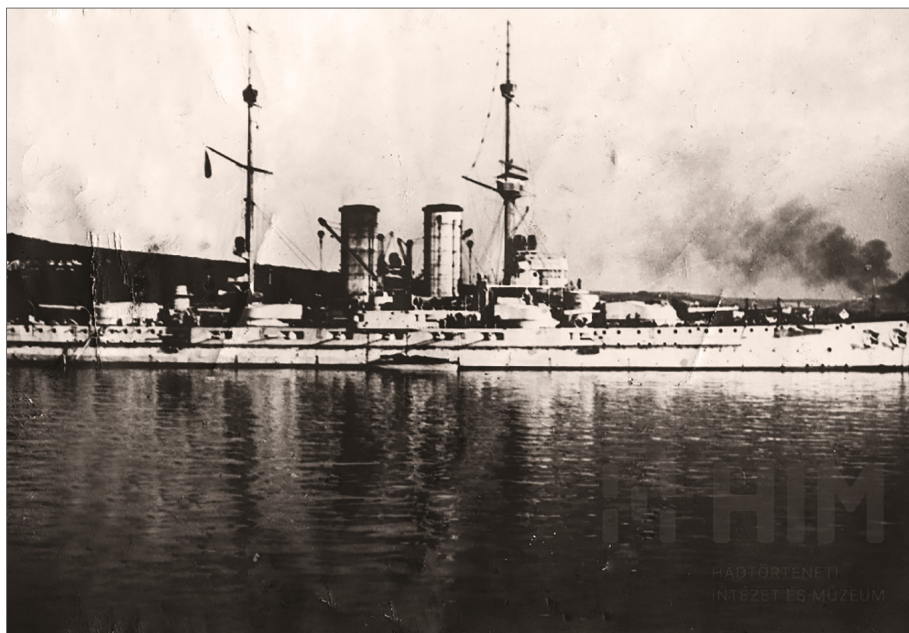
4.2. kép. Torpedó beemelése a Zrínyi csatahajó fedélzetére

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: 85-21309-52

250 mm-es, a 24 cm-esekét 200 mm-es páncélzattal látták el. Az osztrák–magyar csatahajók közül először a *Radetzky*-osztály hajói kaptak torpedófalat a víz-vonal alatti robbanások ellen. Az osztály tagjai az utolsó dugattyús gőzgépekkel felszerelt csatahajók voltak. A 12 széntüzeléses Yarrow vízcsöves kazánok (amelyek kiegészítő olajtüzelést is kaptak) számára két kazánház szolgált, s a hajónak két kéménye volt. A *Zrínyi* meghajtásáról 2 darab álló, négyhengeres dugattyús gőzgép, valamint 2 darab 5,22 méter átmérőjű mangánbronz hajócsavar gondoskodott. A gépek maximális teljesítménye 20 ezer lóerő, a hajó maximális sebessége 20,97 csomó (37,3 km/h), a hajó hatótávolsága maximális tüzelőanyag-készlettel (1600 t szén vagy 1360 t brikett és 150 t olaj) 5200 tengeri mérföld volt. A hajó személyzetét 30 tiszt, 846 altiszt és legénységi állományú alkotta.⁸

A *Zrínyi* csatahajó gerincét 1909. január 20-án fektették le a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárban, vízre bocsátására 1910. április 12-én

⁸ KRÁMLI 2018: 158–169.



4.3. kép. A Zrínyi csatahajó szolgálatba állítása után

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: 11229

került sor. Az építéséhez szükséges anyagok közel egyharmadát a magyar vasipar szállította. (A csatahajóosztály névadó hajóját, a *Radetzkyt* 1909. július 3-án, míg az osztály első hajóját, az *Erzherzog Franz Ferdinandot* 1908. szeptember 30-án bocsátották vízre.)

A flotta új zászlóshajója, az *Erzherzog Franz Ferdinand* 1910. június 15-én, a *Radetzky* 1911. január 15-én, a *Zrínyi* pedig 1911. szeptember 15-én állt szolgálatba (4.3. kép). A *Zrínyi* próbajáratain 20 ezer lóerős teljesítmény mellett 20,97 csomós sebességet ért el, és az osztrák–magyar hadiflotta leggyorsabb csatahajója lett. Gyorsabb volt, mint a később szolgálatba állított és a *Tegetthoff*-osztályt képező valódi *dreadnought* csatahajók (*Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Szent István*) gőzturbinás gépeikkel, és hatótávolsága is meghaladta azokét.⁹

A *Zrínyi* szolgálatba állítása után nem sokkal, 1912. március 26. és április 28. között, valamint 1912. november 11. és december 2. között testvérhajóival együtt egy-egy kiképző körúton vett részt a Földközi-tenger keleti részén és a görög

⁹ KRÁMLI 2018: 161–165.



4.4. kép. Francia gyártmányú felderítő hidroplán a Zrínyi csatahajó fedélzetén a Scutari-válság idején

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: ltszn.67.63

vizeken. A két utat Ferenc Ferdinánd osztrák–magyar trónörökös ugyanakkor az olasz és a francia tengeri riválisok elleni erődemonstrációnak is szánta.¹⁰

Az első Balkán-háború időszakában, 1913 tavaszán az európai nagyhatalmak figyelmének középpontjába Scutari városának hovatartozása került. A várost mind a montenegróiak, mind a szerbek meg kívánták szerezni. A londoni nemzetközi konferencia 1913. március 22-én úgy határozott, hogy Scutari a független Albánia része legyen, március 29-én pedig egy nemzetközi flottademonstrációról hoztak döntést. Az Osztrák–Magyar Monarchia már március 18-án Cattaróba küldte a *Radetzky*-osztály hajóit. A három csatahajót és kísérő hajóikat április 2-án irányították Antivari elé, Maximilian Njegovan ellentengernagy parancsnoksága alatt. A *Zrínyi* parancsnoka báró Alfred Koudelka sorhajókapitány volt. Az öt európai nagyhatalom hajóegységeiből álló flotta parancsnoka, illetőleg a tengernagyok tanácsának elnökévé választott Cecil Burney brit altengernagy

¹⁰ KAISER 2014: 104.



4.5. kép. A Zrínyi csatahajó a szárazdokban

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: 11212

1913. április 10-én elrendelte Montenegró partjainak blokádját. A szerb csapatok erre válaszul beszüntették Scutari ostromát. A blokád nem volt megfelelően hatékony, így Montenegró felújította a város ostromát. A császári és királyi haditengerészet ekkor használt először hajóról üzemeltetett repülőgépet, a *Radetzky*-osztály hajóiról indított egy-egy francia gyártmányú Donnet-Léveque hidroplánnal végeztek felderítő repüléseket (4.4. kép). Április 23-án Scutarit elfoglalták a montenegrói csapatok, s arra válaszként a tengeri blokádot is kiterjesztették. Május 2-án Leopold Berchtold osztrák–magyar külügyminiszter közölte, hogy a Monarchia önálló lépések megtételét fontolgatja a márciusi döntés végrehajtása érdekében. Ferenc József még aznap elrendelte a mozgósítást Bosznia-Hercegovinában. Május 4-én a montenegróiak a katonai és diplomáciai fenyegetés hatására kiürítették a várost. Május 5-én 1000 fős nemzetközi tengerészkülönítmény Scutariba küldéséről határoztak Londonban. Ausztria–Magyarország a *Zrínyi* és a *Radetzky* csatahajó személyzetéből 300 fővel járult hozzá. A különítmény Scutariba érkezése után, május 14-én feloldották a blokádot.



4.6. kép. Szerelőműhely a Zrínyi csatahajón

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: ltszn.74.2

1913 nyarán a tengerészeket minden ország szárazföldi csapatokkal váltotta fel. A Buna torkolatába június 13-án befutott *Viribus Unitis* pedig a *Radetzky*-osztály hajóit váltotta.¹¹

A *Zrínyi* 1914. március 30. és június 7. között a *Viribus Unitis* és a *Tegetthoff* társaságában külföldi úton vett részt, Kréta, Szmirna, Bejrút, Alexandria és Valletta érintésével. Az első világháború kitörése után, 1914. augusztus 7-én az első csatahajórajba tartozó *Zrínyi* a *Radetzky*vel és a *Thoff*-osztály másik öt csatahajójával, két cirkálóval, 19 rombolóval és torpedónaszáddal együtt kifutott Polából, hogy a tervek szerint dél felé hajózva egyesüljön a *Goeben* és a *Breslau* német cirkálóval. Amikor félúton kiderült, hogy a *Goeben* a Dardanellák felé tart, Anton Haus admirális az időközben Brindisi magasságáig jutott osztrák–magyar hajókat visszarendelte Polába¹² (4.5–4.6. kép).

¹¹ BALLA 1997.

¹² KRÁMLI 2018: 332–335.

1915 májusa után az osztrák–magyar hadiflotta korszerű csatahajói Polában állomásoztak, és csak időnként vettek részt lögyakorlatokon. Haus admirális a legerősebb, legkorszerűbb egységeket a Monarchia partvidéke elleni esetleges antant flottatámadás elhárítására kívánta megőrizni. 1915–1918 között a krónikus szénhiány is gátat szabott az osztrák–magyar csatahajók bevetésének.¹³ A *Zrínyi*- és a *Radetzky*-osztály hajói többé már nem vettek részt akcióban az első világháború idején.¹⁴ 1918. november 9-én az összes Polában tartózkodó egykori császári és királyi hadihajó olasz zászló alá került.¹⁵ A *Zrínyi* 1918. november 11-én amerikai zászló alatt hajózva kifutott Polából, majd november 14-én Spalato mellett az amerikai haditengerészet internálta. Onnan november 26-án Fiuméba kísérték. A hajót 1920. november 7-én Olaszország kapta meg, majd 1921–1922 folyamán Polában lebontották.¹⁶

AZ OSZTRÁK–MAGYAR HADITENGERÉSZETI FLOTTA OLASZ PARTOK ELLENI TÁMADÁSÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE

Anton Haus tengernagy, a császári és királyi hadiflotta parancsnokának támadási terve már az első világháború kitörésekor körvonalazódott, amikor felsejtett a lehetősége, hogy Olaszország egyszer Ausztria–Magyarország ellen fordul majd. Tervei szerint egy nagy, az Adria nyugati partján fekvő olasz kikötők és katonai célpontok elleni támadó vállalkozással súlyos anyagi károkat, valamint az Isonzóhoz történő olasz felvonulásban jelentős fennakadásokat lehet okozni az Appennini-félsziget keleti partján észak-déli irányban húzódó, stratégiai fontosságú vasúti fővonal forgalmának megbénításával. Úgy vélte, a sikeres akció az olasz haderő vezetését is összezavarja, és negatívan befolyásolja az olasz lakosság morálját. A flotta vállalkozása akkor kecsegtetett sikerrel, ha azt meglepetésszerűen és közvetlenül a hadüzenet átadása után hajtják végre. Haus figyelembe vette azt a tényt is, hogy az olasz flottaegységek zöme a célterülettől messze eső Brindisiben és Tarantóban állomásozott.¹⁷ A támadásra vonatkozó tervek már jó előre kidolgozta, és a részletes parancsokat – amelyekben a

¹³ KAISER 2014: 110–111.

¹⁴ KRÁMLI 2018: 338.

¹⁵ KRÁMLI 2018: 344–345.

¹⁶ KAISER 2014: 112.

¹⁷ BAYER VON BAYERSBURG 1965: 13–15.

hajóegységeknek kijelölt támadási célpontokat meghatározta – már szintén előre kiadta.¹⁸ Haus tengernagy a flottaegységeket május 23-án készenlétben tartotta, hogy a hadiállapot és a sötétség beálltával csapást tudjon mérni az olasz partokra.¹⁹

Haus admirális a flotta 1915. május 24-ei akciójáról írt összefoglaló jelentésében kiemelte, hogy az olasz hadüzenetet megelőző napokban a császári és királyi hadiflotta élénk felderítő tevékenységet folytatott, május 19-től a *Helgoland* gyorscirkáló négy rombolóval (a *Csepel*, a *Tátra*, a *Lika* és az *Orjen*) a Testa del Gargano-fok és Pelagosa sziget közötti vonalon, az *Admiral Spaun* gyorscirkáló szintén négy rombolóval (a *Wildfang*, a *Streiter*, az *Uskoke*, az *Ulan*) Pelagosa és Lagosta között járőrözött, azzal a céllal, hogy az osztrák–magyar flottaakció ideje alatt az esetleges meglepetést elkerüljék. Működésüket a levegőből a haditengerészeti repülők is segítették. Az Ancona előtti vizeket egy torpedónaszád-csoport és egy tengeralattjáró kutatta át esetleges telepített aknák után. Két tengeralattjáró Trieszt, egy másik a Lissa körüli vizeken, egy harmadik pedig Montenegró partjai előtt cirkált. Az olaszok részéről ellenséges tevékenységet azonban sehol sem észleltek.²⁰ Haus elrendelte a flotta vízi repülőgépeinek, hogy az olasz parton található fontosabb helységek környékét derítsék fel, ezáltal rendszeresen kapjon információkat az olasz tengeri egységek helyzetéről.²¹

A flotta parancsnokának előzetes utasításai szerint mindegyik részakciót ugyanabban az időpontban, május 24-én hajnalban kellett végrehajtani.²²

A FLOTTATÁMADÁS LEFOLYÁSA

1915. május 23-án délután 4 órakor (mindössze fél órával az olasz hadüzenet átadását követően) megkezdtek a Polában állomásozó hajók (az I. és II. csatahajóraj 1., 2., 3. és 4. osztálya) kazánjainak felfűtését. Az összes csatahajóosztály (*Tegetthoff*-, *Radetzky*-, *Erzherzog*- és *Habsburg*-osztály) 12 egysége, valamint a főerőt kísérő és az akció eredményességét biztosító kisebb egységek (1 páncélos cirkáló,

¹⁸ HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Levéltár Budapest (a továbbiakban: HL) Tanulmánygyűjtemény (a továbbiakban: Tgy.) 961. számú tanulmány.

¹⁹ BAYER VON BAYERSBURG 1965: 13–15.

²⁰ O.K./M.S. Nr. 3948/1915 Res. Nr. 23/op., HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

²¹ HALPERN 1998: 226.

²² O.K./M.S. Nr. 3948/1915 Res. Nr. 23/op., HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

2 gyorscirkáló, 1 kiscirkáló, 6 torpedóromboló, 20 torpedónaszád) vett részt az olasz partok elleni támadásban.²³ Anton Haus flottaparancsnok a legrégebbi és az egész hajóhad élén haladó csatahajó, a *Habsburg* fedélzetéről személyesen irányította az összehangolt akciót, mivel az aknaveszélyre tekintettel nem akarta kockáztatni a modernebb hajók épségét. 19 órakor először a felderítő csoport (a *Szigetvár* cirkáló, a *Balaton* és a *Triglav* romboló) hagyta el a polai kikötőt. A flotta zöme 20 óra és 20 óra 30 között futott ki Polából Ancona irányába,²⁴ a légénység spontán és lelkes hurrákiáltásai mellett, útközben 12 csomós sebességgel, csökkentett kivilágítással és biztosított menetben haladt, s csak a hadiállapot éjfélfkor történt beállta után hatolt be az olasz felségvizekre.²⁵ A hadiflotta parancsnoka által vezetett kötelékben a hajóegységek az alábbi módon követték egymást: a *Csikós* romboló haladt elől előőrsként, amelyet a 20 torpedónaszád követett. Utóbbiak közrefogták a csatahajókat. Az élén a *Habsburg* által vezetett II. hajóraj 4. csatahajóosztálya (*Habsburg*, *Árpád*, *Babenberg*) haladt előre nyomdokvonalban. Ezeket a 3. csatahajóosztály egységei (*Erzherzog Karl*, *Erzherzog Friedrich*, *Erzherzog Ferdinand Max*) követték. A menetet az I. hajóraj 1. és 2. csatahajóosztálya (*Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Prinz Eugen*, valamint *Erzherzog Franz Ferdinand*, *Radetzky*, *Zrínyi*) zárta le. Az Ancona felé tartó köteléket a *Csikós* rombolón kívül még a *Velebit*, a *Réka* és a *Dinara* romboló kísérte.²⁶

Hajnali 0 óra 30 perckor a *Szigetvár* két balról közeledő járművet észlelt, és tüzet nyitott azokra, mire azok eltűntek. Egyidejűleg egy valószínűleg az említett két hajóval összeköttetésben álló és Pola irányába tartó léghajó tűnt fel, amelyre a *Szigetvár* rövid ideig tüzelt, majd a léghajó délnyugati irányban eltávolodott.²⁷

Az osztrák–magyar flotta rajtaütésének legfontosabb célpontja a haditengerészeti bázissal, forgalmas kikötővel, valamint jelentős vasúti csomóponttal egyaránt rendelkező Ancona volt. A város ellen lezajlott támadásban a flotta zöme, összesen 10 csatahajó (az 1., a 4. és a 3. csatahajóosztály és az *Erzherzog Franz Ferdinand*), 4 romboló (a *Velebit*, a *Csikós*, a *Réka* és a *Dinara*), valamint 20 torpedónaszád vett részt.²⁸

²³ KAISER 2014: 109.

²⁴ KRÁMLI 2023: 646.

²⁵ KAISER 2014: 109.

²⁶ CSONKARÉTI 2001: 54–56.

²⁷ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

²⁸ HALPERN 1998: 227–228.

A teljesen kivilágított Ancona elé először az osztrák–magyar flotta torpedórombolói érkeztek. A *Csikós* és a *Velebit* romboló behatolt a kikötőbe, ahol az előbbi torpedójával szétrombolta a móló lábazatát, utóbbi pedig torpedóval a tenger fenekére küldte az olasz zászló alatt hajózó *Lemnos* német gőzöst. Tüzérségükkel lőtték a laktanyát, a petróleumkikötő épületeit és tárolóit, két sólyán álló gőzöst, a Cantiere Ligure Anconitano Műveket és a parti vasútvonalat. A rombolók beszüntették az ágyúzást, majd visszatértek a csatahajó-kötéléhez. A 4. és a 3. csatahajóosztály mintegy 3000 méterre a parttól 4 óra 4 perckor tüzet nyitott Anconára. A *Habsburg* a vasútállomást, a kikötői ütegeket, valamint a San Stefano katonai tábornak lőtte. A *Babenberg* a villamos központot, az *Árpád* a katonai állomásparancsnokságot, három laktanyát, a vízvezetékét, a gázműveket, a víztornyot árasztotta el tüzével. Az *Erzherzog Ferdinand Max* a kikötői ütegekre, a tengeri jelzőberendezésre, a rádióállomásra, az északi kis laktanyára, az *Erzherzog Friedrich* a gyártelepekre és a déli laktanyára, az *Erzherzog Karl* a harmadik kaszárnyára és az egyik parti ütegre tüzelt. Az összes hajó lőtte még a felsorolt célokon kívül a kikötőben horgonyzó hadihajókat is. Az 1. csatahajóosztály és a 2. osztályból az *Erzherzog Franz Ferdinand* a tüzelő olasz ütegállásokat lőtte, valamint szétrombolta a világítótornyot. A bombázást általában a város és különösen a kulturális értékek, valamint a középületek megkímélése mellett hajtották végre.

Az időközben beérkezett L40, L46 és L47 jelű haditengerészeti vízi repülőgépek is több katonai célpontot bombáztak (többek között támadást hajtottak végre a Chiaravalléban települt léghajóhangár ellen), összesen 30 bombát dobtak le. A város egyetlen modern erődjében (Alfredo Savio) a bombázás kezdetén ugyan ott tartózkodott a személyzet, azonban az osztrák–magyar repülőgépek géppuskatűzzel elűzték onnan az olaszokat, mint ahogyan a parti ütegek személyzetét is. Annak következtében utóbbiak nem viszonozták az osztrák–magyar hajók tüztét.²⁹ A repülőgépek részt vettek továbbá az 5 óra körül északnyugat felől megjelent olasz *Citta di Ferrara* kormányozható léghajó elleni támadásban, amelyet a *Habsburg*, az *Árpád* és a *Tegetthoff* is lőtt. A léghajó a szárazföld felé távozott. Anconában csak egy könnyűüteg mutatott ellenállást és néhány géppuska tüzelt eredménytelenül a *Velebit* és a *Réka* rombolóra. A két hajóraj reggel fél hatkor visszafordult, és elindult Pola irányába. Az Ancona elleni támadás során 68 személy (közülük 30 katona) meghalt, 150 fő pedig megsebesült,

²⁹ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

az áldozatok nagyobb része a civil lakosság soraiból került ki. A tüzérségi tűzben megsérült a *Citta di Tripoli* olasz segédcirkáló, valamint a *Barbara* görög gőzös.³⁰ A 4 óra 53-ig tartó bombázás a kívánt célt elérte, annak következtében Ancona kikötői létesítményeiben jelentős károk keletkeztek, s a környéken található laktanyákat, rádióállomásokat szintén megrongálták vagy elpusztították, a tüzérség ütegeinek nagy része megsemmisült vagy megrongálódott, sikerült felgyújtani a szén- és olajkészleteket.³¹

A *Radetzky* csatahajó 25 mérfölddel Ancona előtt, 1 óra 15-kor az 56 F és 73 F torpedónaszád kíséretében a kötelékről levált, és délre fordulva folytatta útját. 4 óra 15 perckor tüzelőállást vett fel, s a tengerbe ömlő Potenza folyón Recanatinál átívelő vasúti hidat rongálta meg és az őrházat lőtte szét, majd visszafordulva csatlakozott a flotta Pola felé hajózó zöméhez.³²

A *Novara* gyorscirkáló, a *Scharfschütze* torpedóromboló, valamint a biztosításukra beosztott 78 T, 79 T, 80 T, 81 T torpedónaszád a Ravenna melletti Porto Corsini felé hajózott. A *Scharfschütze* 24-én hajnali 3 órakor behatolt a város 1,2 km hosszú és szűk csatornájába, azzal a céllal, hogy az ott kikötött hadihajókat és katonai objektumokat szétlője. 3 óra 20-kor kezdte meg a parton húzódó gyalogsági lövészárkok, a laktanya, a barakkok, a lőszerraktár, a parti ütegek lövését (közben egy találatot sem kapott), majd 4 óra 45-kor beszüntette a tüzet, és a 80 T torpedónaszáddal – amelyet viszont eltaláltak a fedett ellenséges parti ütegek, és személyzetéből egy fő súlyosan megsebesült – együtt elindult hazai kikötőjébe. A csatorna torkolatánál álló *Novara* közben a laktanyát, a parti lövészárkot és a parton felállított ütegeket lőtte. A gyorscirkáló kapott néhány találatot a 12 cm-es parti ütegektől, aminek következtében elesett 1 tiszt (Emil Persich, Edler von Köstenheim sorhajóhadnagy) és 4 tengerész, 10-en pedig megsebesültek. Az olasz veszteségek viszont a hússzorosára rúgtak. A *Novara* 4 óra 50 perckor abbahagyta a tüzelést, és visszatért Polába.

A *Sankt Georg* páncélos cirkáló az 1. és a 2. számú torpedónaszád kíséretében 23-án 22 óra 45-kor elvált a *Novara*-csoporttól, és a hajnali órákban Rimini elé érkezett. Ott derült ki, hogy a célpontokról kapott térkép rossz, így a hajó tüzérei csak a vasúti hidat és egy veszteglő tehervonatot, továbbá a vasútállomást lőtték.³³

³⁰ CSONKARÉTI 2001: 56–57.

³¹ KRÁMLI 2018: 336–337.

³² CSONKARÉTI 2001: 56, 59.

³³ CSONKARÉTI 2001: 57–58.

Május 23-án 23 órakor az *Admiral Spaun* cirkáló, továbbá a *Streiter*, a *Wildfang*, az *Uskoke* torpedóromboló május 24-én hajnalban Termoli elé ért. A cirkáló 4 órakor kezdte el lőni az ottani Sinarca folyó felett álló vasúti hidat, azután Campomarino irányába fordult, ahol a vasúti pályaudvart lőtte lövegeivel, továbbá a Termoli–Campomarino közötti vasútvonalszakaszt, megsemmisítve egy ott veszteglő vasúti szerelvényt, valamint több vasúti létesítményt. Onnan továbbhaladva Torre Mileto jelzőállomásait rongálta meg, azután a Tremiti-szigetek ellen hajtott végre rajtaütést, szétrombolva az ottani jelzőállomást, majd találkozott rombolóival, s együtt visszatértek Sebenicóban található bázisukra.³⁴

A *Helgoland* gyorscirkáló és három kísérő romboló alkotta a császári és királyi flotta legdélibb támadó szárnyát. A cirkáló május 24-én 4 órától 4 óra 38-ig Barlettát lőtte. A *Lika* romboló 4 óra 35 perckor bukkant fel Vieste előtt, s 800 méter távolságról tűz alá vette a jelző- és rádióállomást. Miután lövedékei szétrombolták ezeket a létesítményeket, visszaindult Pelagosa irányába. A *Csepel* és a *Táttra* romboló 4 óra 15 perckor kezdte el lőni Manfredoniában a pályaudvart. Sikerült megrongálniuk a vasúti pályát, továbbá megsemmisítettek néhány vagon, megrongálták a viaduktot és a pályaudvar mögötti gyártelepet is. Azután 4 óra 50-kor Vieste előtt csatlakoztak a *Helgoland*hoz. A *Csepel*, a *Táttra* és a *Lika* romboló azután mintegy 5000 m-ről tüzet nyitott a váratlanul felbukkant *Turbine* és *Aquila* olasz rombolóra. Az utóbbinak sikerült Bari felé elmenekülnie, a *Turbine* viszont a három osztrák–magyar hajó keresztüzébe került, gépházát találat érte, és kigyulladt. A hajó parancsnoka elsüllyesztette rombolóját. Az olasz tengerészek közül 10-en estek, a parancsnokot és 35 főnyi legénységet az osztrák–magyar hajók vettek a fedélzetükre.³⁵ A mentést északkeletről érkező olasz hajóegységek zavarták meg. A *Helgoland* és a rombolók 8 km távolságból jó eredménnyel viszonozták a tüzet. A kialakuló tűzharcban csak a *Csepel* kapott egy találatot, 1 fő súlyosan, 2 fő pedig könnyebben megsérült. A fentebb leírtakon kívül az osztrák–magyar flottának nem volt vesztesége.³⁶ A császári és királyi hadihajók kivonták magukat az ellenséges tűz hatóköréből, és visszatértek Sebenicóba.

A flottatámadást három osztrák–magyar haditengerészeti repülőgép egyidejűleg Velence ellen végrehajtott támadása egészítette ki. A repülőgépek 14 bombát dobtak le, az Arsenalban tűz ütött ki, egy romboló pedig erősen

³⁴ CSONKARÉTI 2001: 59.

³⁵ CSONKARÉTI 2001: 60–61.

³⁶ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

megrongálódott. A vasútállomást, a Lidóban lévő olajtartályokat és hangárokat szintén bombázták.³⁷

Az olasz partok ellen végrehajtott támadás után a császári és királyi flotta zöme torpedóegységektől biztosított alakzatban, 14 csomós sebességgel hajózott Pola felé, amelyhez közben a *Radetzky*-, a *Zrínyi*- és a *Sankt Georg*-csoport is csatlakozott.³⁸

A megfelelő alapossággal kidolgozott és az előzetes terveknek megfelelően, pontosan végrehajtott flottatámadás teljes sikerrel járt, hiszen váratlanul érte az olaszokat és alig ütközött ellenállásba.³⁹ A flotta nagyobb egységei közül csak a *Novara* és a *Csepel* szenvedett károkat, s csupán a *Novara* veszített embereket.

A császári és királyi flotta sikeréhez hozzájárult, hogy a Brindisiben és Tarantóban horgonyzó olasz csatahajók és páncélos cirkálók a hadba lépés napján nem álltak kifutásra készen, mivel nem tudták azokat időben felfűteni. Az olaszok május 24-én hajnalban csupán néhány könnyű cirkálót, rombolót, tengeralattjárót tudtak útnak indítani.⁴⁰

Az olasz újságok „barbár ellenség”-ről írtak a parti célpontok és városok bombázása után. Az olasz flotta tétlensége (mielőtt a Reginiben és Tarantóban tartózkodó olasz hajóegységek kifuthattak volna, az osztrák–magyar hajóegységek már megkezdték a visszavonulást) az akció idején és a városok bombázás elleni megvédésére való képtelenség mélységesen felháborította az olasz közvéleményt.⁴¹

A ZRÍNYI CSATAHAJÓ ÖNÁLLÓ AKCIÓJA

Maximilian Daublebsky von Eichhain⁴² sorhajókapitány, a *Zrínyi* csatahajó kapitánya 1915. május 24-én összefoglaló jelentést készített a 2. csatahajóosztály

³⁷ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

³⁸ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

³⁹ KAISER 2014: 109.

⁴⁰ CSONKARÉTI 2001: 62.

⁴¹ KRÁMLI 2023: 651.

⁴² 1865. január 17-én született Bécsben, Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck tenger-nagy fiaként. 1913. augusztus 14. óta volt a *Zrínyi* csatahajó kapitánya. 1917 tavaszán az 5. csatahajóosztály (a *Monarch*-osztály régi hajóegységei) parancsnokává nevezték ki. Röviddel az első világháború vége előtt császári és királyi altengernagyként helyezték nyugállományba, majd 1918. október 16-án az uralkodó nemesi címet és a von Eichhain nemesi

parancsnokságának az aznap hajnalban lezajlott akcióról, amely (továbbá a hadihajó hadműveleti naplójában rögzített bejegyzések) segítségével részletesen rekonstruálható a csatahajó útja és tevékenysége. A korábban kapott rendelkezéseknek megfelelően a *Zrínyi* május 23-án este 8 óra 26 perckor (a légénységnek a háború kitörését és az uralkodót éltető háromszoros hurrákiáltásai közepette) futott ki Polából, és 11. egységként csatlakozott a kihajózott osztrák–magyar flottához. Az *Erzherzog Franz Ferdinand* hajósodrában, 12 csomós sebességgel haladva Ancona irányába folytatta útját a flotta kötelékében. 8 óra 33 perckor harc-készültségbe helyezték a hajó személyzetét. 24-én hajnali 2 órakor a kísérőhajók gépi világításának bekapcsolása után az előzetes rendelkezéseknek megfelelően Anconát mintegy 10 tengeri mérföldre megközelítve jobbra letért, és 13 csomós sebességgel az Anconától mintegy 25 km-re fekvő Senigallia felé vette az irányt.

A csatahajó mellé beosztott 4. és 7. torpedónaszád a *Zrínyitől* jobbra és balra mintegy 400 méterre hajózott, biztosítva azt az esetlegesen felbukkanó ellenséges tengeralattjárók ellen, s folyamatosan vizsgálta a csatahajó manőverezésének körzetét. A csatahajó északi irányból lassú menetben, a parttal párhuzamosan közeledett a városhoz, majd 3 óra 35 perckor a várostól 3400 méter távolságra megállt.⁴³

3 óra 52 perckor a hajó egyik 24 cm-es ágyúja lövést adott le az egyik mólóra, amely a találat következtében összeomlott. (Az első lövés utáni rövid szünet esélyt adott a civil lakosság számára, hogy elmenekülhessen a célpontok közeléből.)⁴⁴ (4.7. kép)

A csekély látótávolság miatt a szárazföldi célok bombázásával 4 óra 3 percig várni kellett, amikor is a Senigalliában található 211-es világítótornyot segédcélpontként használva a *Zrínyi* ágyúi tüzet nyitottak. A kijelölt célpontok beazonosítását megkönnyítette, hogy a város ki volt világítva. A támadás és a bombázás teljesen meglepte az olaszokat, az első tüzérségi lövedékek becsapódása után azonban kialudtak a fények. A hajó tüzérei a vasúti hidat, a víztornyot, a mólónál található kikötői berendezéseket, továbbá a vasútállomás épületét vették tűz alá, amelyekben jelentős károk keletkeztek. 4 óra 10 perckor rádióparancsot kapott a flotta összes egysége, hogy a templomokra nem szabad lőni. 4 óra 20 perckor egy katonai vonatszerelvénnyel közeledett a

előnevet adományozta számára. 1939. augusztus 28-án hunyt el Wildenegg településen, a Grazban található St. Leonhard temetőben helyezték örök nyugalomra.

⁴³ Gefechtsbericht Zrínyi Res. Nr. 334. 25.05. 1915. HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁴⁴ KAISER 2014: 110.



4.7. kép. A Zrínyi csatahajó 24 cm-es ágyúi tüzelés közben

Forrás: Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma, jelzet: 16853-4

pályaudvarhoz északi irányból, amely megállt a városon kívül. Ekkor a hajó 24 cm-es és 10 cm-es ágyúinak a tüztét a vonatra összpontosította, amelyek lövedékei a szerelvényt lángba borították. A vasúti töltés mellett álló házakba menekülő olasz katonák a hadihajó tüzérsége által rommá lőtt épületekben haltak meg. A hajó toronylövegei parancsra egyes tüzet lőttek, a 10 cm-es lövegek pedig félütegként adtak le egyes tüzet. A csatahajó tüztét a partról az ellenség nem viszonozta.⁴⁵

A Zrínyi hajónaplójában található eléggé szűkszavú bejegyzés tanúsága szerint a csatahajó 30,5 cm-es ágyúi összesen 15, annak 24 cm-es ágyúi 23, a hajó 10 cm-es lövegei pedig 55 lövést adtak le a mindössze 35 percig tartó rajtaütés alatt.⁴⁶ A fentebb felsorolt célobjektumokat megsemmisítették, a becsapódó tüzérségi lövedékek miatt a híd környezetében tűz ütött ki. A kapitány 4 óra

⁴⁵ Gefechtsbericht Zrínyi Res. Nr. 334. 25.05. 1915. HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁴⁶ A Zrínyi csatahajó hajónaplója, 1915. május 23–24-i bejegyzés. Kriegsarchiv Wien, Marine-sektion/Operationskanzlei Sonderreihe 22. Tagebuch SMS ZRÍNYI 21. 07. 1914 – 21. 07. 1915., 511. doboz.

33 perckor kiadta a parancsot a készletben lévő lőszernek eltüzelésére. 4 óra 38 perckor a *Zrínyi* beszüntette a tüzelést, mivel a bombázás a célját elérte, majd jobbra fordult, és 15 csomós sebességre kapcsolva indult a flotta Anconából érkező zöme irányába. A csatahajó mellé beosztott torpedónaszádok közben folyamatosan biztosították azt egy esetleges tengeralattjáró-támadás ellen.⁴⁷

A flottakötelék többi hajójához képest a *Zrínyi* visszaútja kalandosra sikerült. 4 óra 45 perckor északnyugat felől, Fano irányából a Parseval típusú, *Citta di Ferrara* nevű olasz kormányozható léghajó⁴⁸ tűnt fel, amely közeledett a *Zrínyi* felé. Amikor elegendő közelségbe ért, 5 óra 8 perckor a csatahajó hátsó fedélzetéről néhány tucat tengerész heves összpontosított puska- és géppuskatűzzel próbálta a támadó légi járművet elűzni, elárasztva azt lövedékekkel, aminek következtében az a csúcsával lefelé süllyedni kezdett, és vesztett magasságából, majd hamarosan ismét kiegyenesedett. A léghajó ellen irányuló elhárító tüzet a hajó tatjáról Franz Stecher korvettkapitány irányította. Günter Kropsch sorhajóhadnagy vezette a géppuskások tüzt, Holossy tengerészcadét pedig a tengerészek puskatűzt fogta össze. 5 óra 10 perckor a léghajó pontosan a *Zrínyi* fölé ért, a hajó erre balra fordult, és növelte sebességét. Ekkor a léghajó 2 bombát dobott le, amelyek a csatahajótól jobbra 50–100 méter távolságra, a híd magasságában estek a vízbe. Közben a léghajó ismételt a *Zrínyi* fölé ért, mire az ismét irányt változtatott, és azzal elérte, hogy a léghajóból 5 óra 12 perckor ledobott 3 bomba a hajó bal oldalán, attól 50–100 méterre hullott a vízbe. Hogy elkerüljék a léghajó *Zrínyi* fölé kerülését, a csatahajó ismét kitérő manővert hajtott végre, és cikcakkban folytatta útját. A *Citta di Ferrara* éppen új támadásra készült a csatahajó ellen, amikor 5 óra 15 perckor két osztrák–magyar hidroplán gyors közeledését észlelve a léghajó feladta a *Zrínyi* követését, és délnyugat felé, az olasz partok irányába távozott. A támadó léghajó a csatahajó üldözése közben végig 1600–2600 méter közötti magasságban manőverezett. Az ellenséges légi jármű mozgásának pontos és helyes megfigyelésével Marijan Polić sorhajóhadnagy eredményesen segítette a *Zrínyi* kapitányát, így sikerült elkerülni, hogy a léghajó bombái célba találjanak. A *Zrínyi* csatahajó 5 óra 25 perckor csatlakozott a flotta beérkező zöméhez, majd 5 óra 37-kor besorolt a *Viribus Unitis* mögé, s 17 csomós sebességgel haladt. 7 óra 47-től a 10 csomóval

⁴⁷ Gefechtsbericht Zrínyi Res. Nr. 334. 25.05. 1915. HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁴⁸ A nevezett és Fiume bombázására indult léghajót 1915. június 8-án az L48 jelzésű osztrák–magyar vízi repülőgép lőtte le Asinello (Lussin sziget) mellett, aminek következtében az kigyulladt, és megsemmisült.

haladó első hajóraj végére sorolt be, amelyhez később még a *Radetzky* is csatlakozott. 8 óra 45-kor sebességét a többi hajóéhoz igazítva 14 csomóra növelte, majd 10 óra 20-kor 6 csomóra csökkentette. A hajó a flotta kötelékében biztosított menetet hajtott végre a polai kikötőig, ahová 11 óra 15 perckor érkezett meg, majd kikötött a 36-os bójához, a kazánokban pedig eloltották a tüzet.⁴⁹ A hajó Polába való megérkezése után 97 tonna szenet hajóztak be.⁵⁰ A *Zrínyi* tisztjei és legénysége az akció végrehajtásának teljes ideje alatt az elvárásoknak megfelelően teljesítette feladatait.⁵¹

A flottatámadás által okozott károk bemutatásához hasznos kiegészítő információkkal szolgál Citterich irodai tanácsos, a Brindisiben működött császári és királyi alkonzulátus munkatársától származó jelentés. Citterich május 24-én olasz származású feleségével együtt inkognitóban utazott az Olaszország keleti partján futó vasútvonalon, s tapasztalatairól szóbeli jelentést tett a Császári és Királyi Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának, amelyet 1915. május 31-én foglaltak írásba.

A jelentésből kiderül, hogy a császári és királyi flotta rajtaütése során a legnagyobb és legsúlyosabb károk a *Zrínyi* tevékenysége következtében Senigalliában keletkeztek. Az egyik fő célpontnak számító vasúti híd csupán jelentéktelen mértékben sérült meg (a *Zrínyi* tüzérei valószínűleg túl magasra céloztak a hajóágyúkkal, így azon a vonat teljes sebességgel haladt át). A vasútállomás egy, a síneken felrobbant gránát repeszeitől kismértékű károkat szenvedett, környezetében viszont néhány lövedék becsapódott, s több vasúti objektum is megsérült. A vasúti híd két oldalán álló magánházakat súlyos találatok érték, a híd északi hídfőjében lévő házat egészen az alapokig romhalmazzá lőtték. A vasútállomáson található víztornyot nem találták el a hajótüzecek. A szükségkórházként működő régi laktanya súlyos károkat szenvedett. Az Adria mellett futó vasútvonalon az olaszok nem szállítottak több katonát.⁵² A *Zrínyi* csatahajó támadásának összesen 150 halott és sebesült áldozata volt Senigalliában.⁵³

⁴⁹ HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁵⁰ A *Zrínyi* csatahajó hajónaplója, 1915. május 23–24-i bejegyzés. Kriegsarchiv Wien, Marine-sektion/Operationskanzlei Sonderreihe 22. Tagebuch SMS ZRÍNYI 21. 07. 1914 – 21. 07. 1915., 511. doboz.

⁵¹ Gefechtsbericht *Zrínyi* Res. Nr. 334. 25.05. 1915. HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁵² HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

⁵³ Gefechtsbericht *Zrínyi* Res. Nr. 334. 25.05. 1915. HL I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.

ÖSSZEGZÉS

Olaszország 1915. május 23-án történt hadba lépése után az osztrák–magyar hadiflotta mérte az első jelentős csapást az újdonsült ellenségre. A május 24-én az Adria partján fekvő fontosabb kikötővárosok ellen végrehajtott támadás volt a császári és királyi haditengerészet első világháború alatti legnagyobb szabású és egyúttal egyetlen sikeres akciója, amelyben az egész flottát bevetették. Az olaszok számára váratlan támadás alkalmával a Monarchia hadihajói – csekély saját veszteséggel – számos helyen megrongálták a part menti vasútvonalat, jelentős károkat okoztak a kikötők berendezéseiben, a katonai létesítményekben, az ipari és közlekedési infrastruktúrában. Az olasz civil lakosságot sikerült demoralizálni, bebizonyosodott, hogy az osztrák–magyar haditengerészet állandó fenyegetést jelent az olasz hajózási útvonalakra és kikötőkre. Az olasz hadvezetőség kénytelen volt partjainak biztosítása céljából hatékony védelmi intézkedéseket tenni.

A flottatámadás eredményeként az olasz csapatok felvonulása az Isonzó folyóhoz a vasúti összeköttetés helyreállítása és a károk elhárítása miatt késedelmet szenvedett, az osztrák–magyar hadvezetés pedig némi időnyereségre tett szert az Isonzó vonalának megerősítése során.

A *Zrínyi* csatahajó önálló vállalkozása Senigallia ellen csupán az egyik epizódja volt az osztrák–magyar flotta olasz partok elleni támadásának, a korabeli dokumentumok tanúsága szerint azonban a legnagyobb károkat okozta, valamint a legtöbb olasz katonai és civil áldozatot követelte. Bízunk benne, hogy a tanulmányban felvázolt események tovább bővítik a Ludovika-történeti Kutatóműhely Zrínyi-kutatásainak körét.⁵⁴

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Hadtörténelmi Levéltár Budapest, Tanulmánygyűjtemény, 961. számú tanulmány.
 Hadtörténelmi Levéltár Budapest, I. világháborús gyűjtemény, 4502. doboz.
 Kriegsarchiv Wien, Qualifikationsliste Popper, 4352. doboz.
 Kriegsarchiv Wien, Marinesektion/Operationskanzlei Sonderreihe 22. Tagebuch SMS ZRÍNYI
 21. 07. 1914 – 21. 07. 1915., 511. doboz.
 BALLA Tibor (1997): Az Osztrák–Magyar Monarchia katonai részvétele a Scutari-válság rendezésében. *Hadtörténelmi Közlemények*, 110(3), 435–459.

⁵⁴ Lásd például HAUSNER–PADÁNYI 2023; NÉGYESI et al. 2020; 2021.

- BALLA Tibor (2015): Szövetségesből háborús ellenfél. Olaszország 1915. májusi hadba lépésének katonapolitikai előzményei és körülményei. *Hadtörténelmi Közlemények*, 128(3), 641–667.
- BAYER VON BAYERSBURG, Heinrich (1965): „Schiff verlassen!” 1914–1918. Wien: Bergland.
- BIHL, Wolfdieter (2010): *Der Erste Weltkrieg 1914–1918. Chronik – Daten – Fakten*. Wien–Köln–Weimar: Böhlau. Online: <https://doi.org/10.7767/boehlau.9783205790570>
- CSONKARÉTI Károly (2001): *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918*. Budapest: Kossuth.
- HALPERN, Paul G. (1998): *Anton Haus. Österreich-Ungarns Grossadmiral*. Graz–Wien–Köln: Styria.
- HAUSNER, Gábor – PADÁNYI, József (2023): Firearms with the Zrínyi Coat of Arms. *Podravina*, 22(43), 62–75.
- KAISER Ferenc (2014): Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének Zrínyi nevet viselő hajói. In HAUSNER Gábor – PADÁNYI József (szerk.): *A Zrínyiek és a honvédelem*. Budapest: Nemzeti Közszerzői Egyetem, 87–121.
- KRÁMLI Mihály (2005): A TEGETTHOFF-osztály születése. Az osztrák–magyar dreadnought-program. *Hadtörténelmi Közlemények*, 118(1–2), 41–82.
- KRÁMLI Mihály (2018): *Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914*. Budapest: HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum.
- KRÁMLI, Mihály (2021): *Austro–Hungarian Battleships and Battleship Designs 1904–1914*. Szeged: Belvedere Meridionale.
- KRÁMLI, Mihály (2023): Shore Bombardment Actions of Austro–Hungarian Capital Ships During the First World War. *Hadtörténelmi Közlemények*, 136(3), 633–685.
- NÉGYESI Lajos et al. (2020): Zrínyi-Újvár kutatása a hadirégészet eszközeivel I. *Haditechnika-történet*, 54(6), 64–68. Online: <http://doi.org/10.23713/HT.54.6.13>
- NÉGYESI Lajos et al. (2021): Zrínyi-Újvár kutatása a hadirégészet eszközeivel II. *Haditechnika-történet*, 55(1), 67–70. Online: <https://doi.org/10.23713/HT.55.1.13>
- ÖAW szerk. (1981): *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950*. 38. Lieferung. Wien: Verlag der Akademie der Wissenschaften.