

## Kényvismertetés - A Szent István csatahajás

Contributed by zsozsi

2004. October 23. Saturday 10:59

Last Updated 2007. September 26. Wednesday 22:48

There are no translations availableGyermekeim ismerik az Őrdeklődesem, hobbyim, ezért megleptek karácsonyra egy kényvvel. A kényv mindig szép ajándék, de ennek kéfélesen írtém, mivel a címme:

Balogh Tamás-Csepregi Oszkár

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÁS

Ős a csatahajás kévid títete

GENERAL PRESS KIADÁS Megjelent 2002-ben

Ezt a kényvet szeretném kéviden bemutatni, ajánlva az Őrdeklőknek.

Az elsőben a csatahajás kialakulásjáról, felépítéséről, a hadiflottában elfoglalt helyéről olvashatunk.

A csatahajás a legnagyobb kaliberű Őrséggel Ős a legerősebb páncélzattal ellátott, 30 000-60 000 tonna vízszorító hadihajás. A kéféles alakzat Ő kéféleskegében felvonulás csatahajás feladata a tengeri csaták eldöntése volt. Nagyteljesítményű gőzturbinás, majd olajtűzelésű hajtóművek révén elérhető nagy sebességű nagy teljesítményű bevetésű tetteket, Őgy azokat a repülőgépek hordozás Ős a rakéták megjelenéséig a flottacsapásmaró erőknek tekintették. Ezért a csatahajás az egyes flották hajásnemei kéféles az első helyen állt.

A tőbbi hajáspus eredetileg alárendelt szerepet játszott, a csatahajás segítő feladata vőrehajtásban. A gyorsan fejlődő csatahajás nagy mőreteik miatt kéféles cőlpontot nyőjtottak a tengerelattjárás Ős a repülőgépek tőmadársainak. A valaha őpített legnagyobb csatahajás a 72 800 tonnás YAMATO Ős a MUSASHI volt. Egyenkőnt kilenc 46 centiméteres Őgyővel szerelték fel őket, mőgis mindkettő elsüllyedt a repülőgépek hordozásról felszállás repülőgépek torpedó- Ős bombatalálatai kéfélesben. (id. mő ± 9. old.)

A csatahajás főbb jellemzői a XIX. század vőgőre, a XX. század elejőre alakultak ki. Ezek: a fegyverzet, a páncélzat, felépítés Ős a meghajtás. A csatahajás egyes nyelvekben meghonosodott elnevezése (angol: battleship, olasz: nave da battaglia, német: Linienschiff) is utal arra, hogy előzményük a sorban felvonulás, az ellensőgre azonos oldalról Őssztűzet ívo sorban hajászás hajáskból alakult ki. A főbő őpített hadihajás csőcsőjt a HMS VICTORY jelentette. A robbanóívedőkek (fegyverzet fejlődése) ellen a fahajás vődtelenebbek voltak, ezért páncélzat (ő.n. vőrt) elhelyezésével vődekeztek. Az első ilyen vőrtezett hajás a francia GLOIRE (1859) volt, amely a vitorlájkon ké-vőí borítótták. Nagy-Britannia ezt nem őzhette tőtlenőí, vőílaszkőnt 1860-ban elkőszőtták a teljesen vasból kéő VARRIOR vitorlájú gozást, melyet a BLACK PRINCE kéféles. A spanyolok sem maradhattak ki ebből a versenyből, 1861-ben őpőílt a NUMANCIA.

A kéféles forradalmi őő-tőis a forgatható ífélesvektorony megjelenése volt. Az őszak-amerikai polgárháborőban (1865) a Chesapeake-őfélesben kőtt páncélos hajás csapott őssze: a Merrimackból őtt őpített CSS VIRGINIA a dőliek oldalán, mőg az őszakiakat a svőd John Ericsson tervei alapján őpített USS MONITOR kéőpviselete (1862. 03. 09.). A

VIRGINIA Ágyái (köt oldalon 5-5) még hagyományosan voltak elhelyezve, míg a MONITOR köt Ágyait egy forgatható toronyba helyezte a tervező (Átletadó Coles angol kapitány volt). A hajást csak gozóp hajtotta. Ezeknél jelent meg eloszár az elozokban említett négy kávetelmény: fegyverzet (forgatható lővegtorony), páncélt (mindköt hajás vasbáró opál), felóp-tás (a VIRGINIA ferde páncéltájrás és a MONITOR s-k, alacsony páncéltfedéltetést lepartantak a lővedőkek), és a meghajtás (mindköt hajást csak gozóp hajtotta).

A kávetkező lópás ezeknek az ój-tásoknak az alkalmazása volt. 1862-ben elkészült az első vitorlázat nélküli csatahajás, az angol DEVASTATION. A forgatható Ágyatorony nehezen terjedt el (valászu oka, hogy sok vörtes hajás volt, és nem akarták lebontani), ezért a jobb kávetés árdekben a forgatható oldallővegeket a páncéltetést megerősítéssel mellett páncéltetett termekben ógynevezett "kazamatákban" helyezték el.

Megjelent viszont a dőfoorr, vagy mászkóp a vágásarkantyó, mely a kösőbbi hajás jellegzetes formáját adta. Ezt a vágásarkantyó Tegetthoff admirális remékül használt, amikor a lissai Átközetben 1866. 07. 22-én dőfoorrával elsüllyesztette az olasz RE D'ITALIA-t.

A kösőbbiek során tovább tisztult a forma, csökkent a lővegek száma, de nőtt az úrmóretük. A lővegeket forgatható toronyba helyezték, egy toronyba kettőt. A fedéltetést a lővegtornyok uralták, minden tárgy, felóp-tmány elhelyezés és a költ szolgálta, hogy minél nagyobb kávetési szögük legyen. Ezen szempontok alapján 1906-ban megópál az a DREADNOUGHT, mely egycsapásra korszerűtlenné tette az eddig ópál hajást. Hátránya az volt, hogy csak nagy úrmóretű lővegekkel rendelkezett, melyek hamar elhasználtak, kb. száj lővés után cserélni kellett. Ezért a kialakított hajást-puson változtattak, és felszerelték kávetes úrmóretű lővegekkel is. A továbbfejlesztett változatok egészen a második világháború végéig meghatározók voltak a flottákban. Legismertebb tápusok a csatacirkálás Néhány ismert név: angol PRINZE OF WALES, KING GEORGE V., NELSON, RODNEY, a német BISMARCK, TIRPITZ, a francia RICHELLIEU, CLEMENCEAU, a japán YAMATO, MUSASHI és az amerikai MISSOURI. Napjaink elvesztések jelentősöket, szerepüket az anyahajás és a tengeralattjárók vették át.

A második rész a SZENT ISTVÁN csatahajás történetével foglalkozik.

A kiegyezés (1867) Auszria és Magyarország kávetés négynek nyilvánította a kálálgyet, a hadálgyet és a kávetésgeinek fedésé másrtákkáig a páncéltgyet. A kiegyezés után még sokáig, háár a kávetésgeket kávetés viselték, a haditengerészet elnevezése "császári-királyi" (K.K) volt. 1889-ben kelt legfelsőbb leirat változtatta ezt "császári királyi" (K. u. K) megnevezésre. Az és kávetés az egy uralkodás vezette költ országba, a költ ország tulajdonában lóvó utalt. Ez azért is fontos volt, hogy az időközben nehezen meginduló flottafejlesztésből magyar illetésögu hajásgyárak is kapjanak megrendelést, ne csak beszálltás legyenek (mai fogalommal főállalkozás legyen).

Az angol DREADNOUGHT megjelenése után tőbb hatalom is kávette Anglia páldáját, és ilyen tápus hadihajás köp-tásöt kezdte. A nagy kaliberű (30,5 és 34,5 cm) lővegeket tőbb páncéltoronyban helyezték el, melyeket a legváltozatosab elrendezésben kombináltak. Az 1910-es évtől kezdve a lővegtornyokat kizárólag a kávetésponalban helyezték. Az Osztrák-Magyar Monarchia tervezett hajásosztályának, a VIRIBUS UNITIS osztálynak lőveglendézésé ójdonságnak számított, mivel eláll-tul költ-költ lővegtoronyban az eddig alkalmazott költ lőveg helyett három lőveget helyeztek. A lővegtornyok egymás felett voltak, ágy az alsóbb elhelyezésu nem akadályozta a felső kávetésű A kávetési szögük 320 fok volt, tehát a 12 nézőlővegből egyszerre tudtak ássztászet leadni. A 30,5 cm-es lővegeket a Skoda gyár szállította. A köszáló csatahajás kb. hármat (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN) a Stabilimento Tecnico köszált, míg egy (SZENT ISTVÁN) elkészülté a magyar Danubius Hajás- és Gápgyár Rt. kapott megátást.

A SZENT ISTVÁN csatahajás óp-tásével, valamint első harci bevetésén bekávetkezett elsüllyedésével foglalkozó továbbiakban a kávetés. Ezeket nem ismertetőm, az árdeklok olvassák el Kráml Mihálynak a Hadtörténelmi Kávetésnyekben megjelent ismertetőt (irodalomjegyzékben megadva). Itt csak annyit, hogy harci feladatra kítva költ olasz torpedásveto keresztelte az ótást. Fogalmuk sem volt, milyen hajással találkoztak az olasz MAS-ok (torpedásveto), de háború óvón kiláltak a torpedáskat, melyek pont a SZENT ISTVÁN-t találták el. A találást idopontja

1918. június 10., hajnali 3 óra 30 perc. A találat után még árájkig a vízben úszott. Megpróbálták vontatni, de sikerülte olyan súlyos volt, hogy felhagytak a kísérlettel. 1918. június 10-én reggel 6 óra 12 perckor hullámsírral járta meg a tenger, magával a vízben 4 tisztet és 85 matrózt. Az 1087 fős személyzetből csak a SZENT ISTVÁN mai orzói. Ennek sokkizgalmasabb a káinyv befejező, harmadik része, ugyanis a szerzők közül a Csepregi Oszkár tevélegesen is részt vett az elsüllyedt SZENT ISTVÁN csatahajó felkutatásában.

A káinyv belső csatornákon izgalmas filmeket nézhetünk, melyekre ezen a honlapon is felhívjuk figyelmünket. Az ilyen expedícióknak az izgalmon, vízrázkóson, leváltáson kutatáson túl egyetlen nehézsége van, ez a finanszírozás. Csak csodálni lehet ennek a kis csapatnak a lelkesedését és főleg a kitartását, hogy legyőzve az akadályokat, véghezvitték sok titkon reménykedő tengerész álmát: tisztázták a hajó pusztulásának pontos részleteit, rajzokat, filmet készítették a hajóról.

Magyar kezdeményezésre a horvát Állam a hajót hivatalosan tengerésztemetővé, valamint első világháborús hősi emlékművé nyilvánította.

Bőve poraikra!

Irogalomjegyzék:

- Hadtörténelmi Közlemények 2000/I KR. MLI MIH. LY: Az S. M. S. "SZENT ISTVÁN"
- Hadtörténelmi Közlemények 2001/I KR. MLI MIH. LY: MAGYARORSZÁG ÉS A CS. KIR. HADITENGERESZ MEGRENDELÉSÉNEK KVÁTA SZERINTI MEGOSZTÁSA
- <http://www.militaria.iif.hu/kozlem.htm> Hadtörténelmi Közlemények
- <http://www.stile.coventry.ac.uk/cbs/staff/beece/ahnavy/index.htm> K.u.K. hadihajók ismertetője angol
- <http://www.skpu.hr/podaci/izlozbe/12.html> horvát nyelvű, sok téma
- <http://www.geocities.com/Pentagon/Bunker/5294/main.html> Tegetthoff osztály, a Szent István elsüllyedése, elhelyezkedése a tengerfenéken angol
- <http://worldatwar.net/chandelle/v1/v1n2/adriatic.html> tábék által a Szent Istvánt elsüllyesztő MAS 15 és a K.u.K. L135 típusjelű tengerészeti repülője angol
- <http://homepages.fh-giessen.de/~hg6339/index.htm> haditengerészeti evolúciójára erre mondják: KIR. LY! angol
- <http://www.oz.net/~markhow/pre-dred/> dreadnought elotti tápusok ismertetője angol
- <http://meltingpot.fortunecity.com/maldives/738/> predreadnought miniatúra
- <http://www.btinternet.com/~philip/torps.htm> a torpedó evolúciójára angol (feltalálójára osztrák tengerésztiszt)
- <http://www.geocities.com/Pentagon/6946/index.html> Kovács Péter K.u.K modelltervek forgalmazója
- <http://www.navalships.org/ussmonitor.html> USS Monitor webcím
- <http://www.cwc.lsu.edu/cwc/links/cwinfo3.htm> USA civil war webhelyek

Â