

KÖZLEMÉNYEK

KOPECZKY GYÓZÓ

A ZENTA ELSÜLLYESZTÉSE 1914. AUGUSZTUS 16.

1914. augusztus 16-án reggel 8 óra tájban az egyesített angol—francia Földközi-tengeri Flotta megjelent az Adrián, a kijelölt blokádszolgálati körzetükben tartózkodó ZENTA és ULAN¹ hajókat elvágta a Bocche di Cattaróba vezető visszaúttól, a ZENTÁt 15 perc alatt tehetetlen ronccsá lőtte, majd elsüllyesztette, az ULAN pedig csak csodával határos szerencséjének köszönhetette, hogy közel egy órás vesszőfutás után megmenekült.

A ZENTA katasztrófáját a Cattaro bejárati vizeit védő tüzérség és aknazár védelmébe húzódva tehetetlenül várta végig az a néhány osztrák—magyar hadihajó, amelyeket a körülbelül harmincszoros túlerőben lévő ellenséges flotta — derült égből villámként ható — megjelenése a kikötőn kívüli vizeken talált és szerencséjükre közelebb voltak a biztonságot nyújtó kikötőövezetbe, mint a ZENTA és az ULAN. Az eseményeket — a 17 tengeri mérföld távolság miatt — részletesen nem láthatták ugyan, csak a látóhatár peremén felemelkedő füst- és gőzfelhőket, valamint a feléjük kigyózva rohanó ULANt, azt is csak akkor, ha ki-ki bukkant saját orrhullámainak tajtétkja és a rázúduló gránátzapor vízoszlopai mögül.

A tehetetlen szemlélők között volt a rangidős Richard Ritter von Barry ellentengernagy, a császári és királyi V. Csatahajó Osztály² és a Bocche di Cattaróban állomásozó összes többi, operatív feladatokra beosztott hadihajó parancsnoka, aki reggel 7 órakor jött ki zászlóshajójával, a MONARCH csatahajóval, hogy a montenegrói csapatok által megszállt egykori osztrák—magyar partszakaszon — Budua és Castellastua környékén — katonai célpontokat ágyúzzon. Óriási meglepetésre saját hadikikötőjének szinte a kapujában (a Platamone-foknál) ellenséges hadiflotta füstjét észlelték, mire ők is gyorsan behúzódtak a védett övezetbe. Barry admirális meglepetésénél csak a szerencséje volt nagyobb, mert ha csak egy fél órával hamarabb érkezik oda a MONARCH — vagy fél órával később az ellenség — akkor a füstöt nem látják meg, továbbhajóznak Castellastua felé és akkor már nincs visszaút, a MONARCH is oda kerül ahova a ZENTA.

A meglepetésekkel terhes reggeli órák elteltével, délelőtt tíz órakor — a ZENTA elsüllyedése és az ULAN befutása után — mindenki, mint aki jól végezte dolgát, ment a maga útjára; az ellenség elhajózott Málta felé, a saját hajók be a biztonságos

¹ Az események kapcsán név szerint említett hajók adatai: ZENTA, cirkáló, épült 1897, 2300 t, 8 db 12/40, 20 cs., 308 fő. Testvérhajók: SZIGETVÁR, ASPERN. — ULAN, torpedóromboló, 1906, 400 t, 6 db 7 cm, 28 cs., 65 fő. Testvérhajók: STREITER, SCHARFSCHÜTZE + 9 db. — MONARCH, csatahajó, 1895, 5600 t, 4 db 24/40, 17 cs., 439 fő. Testvérhajók: BUDAPEST, WIEN. — PANTHER, cirkáló, 1885, 1530 t, 4 db 7/45, 18 cs., 193 fő. Testvérhajó: LEOPARD. — COURBET, csatahajó, 1911, 23 470 t, 12 db 30,5/50, 21 cs., 1085 fő. Testvérhajók: JEAN BART, FRANCE, PARIS. — SCORPION, torpedóromboló, 1911, 916 t, 1 db 10 cm + 3 db 7,6 cm, 20 cs., 96 fő. Testvérhajók: + 9 db. — JURIEŇ DE LA GRAVIÈRE cirkáló, 1899, 5692 t, 8 db 16,4/45, 23 cs., 469 fő.

² MONARCH BUDAPEST, WIEN.

Bocchéba, csak a ZENTA hajótöröttei — sebesültek és épségben maradtak — úsztak még öt órán keresztül, hogy délután három órára partra és hadifogságba érkezenek; ezalatt a hosszú öt óra alatt senki — sem ellenség, sem saját bajtárs — nem tett semmit a mentésükre!

A ZENTA hajótörötteinek mentésével kapcsolatban az osztrák-magyar források az angol-francia hajóhadat — teljes joggal — elmarasztalják abban, hogy meg sem kísérelték a mentést. Azok mentegetőztek is, de érdekes módon a kérdés oly formában fel sem merült náluk, hogy vajon a saját parancsnokság miért nem tett semmit annak érdekében, hogy a sebesülten, égetten, kimerülten fuldokolva még hosszú órákon át a montenegrói hadifogság felé úszó bajtársaikat kimentsék. Teljesen nyilvánvaló, hogy a kérdést nem véletlenül kerülték el, mint ahogy annak is oka van, hogy nem csak a hivatalos osztrák-magyar dokumentumokban, de a későbbi feldolgozásokban sem esik szó a Bocche előtti tengeri térség felderítő és megfigyelő szolgálatának teljes hiányáról, amely miatt meglepetésként érhetette a támadás az osztrák—magyar haditengerészetet.

Hasonlóképpen nem található — osztrák—magyar részről — kritikai megjegyzés a Montenegro elleni blokádszolgálat végzetesen hibás megszervezéséről sem, amelyből pedig elkerülhetetlenül következett a ZENTA pusztulása.

Nem kétséges, hogy az események után a Tengernagyi Tanács által megindított vizsgálat, majd ezt követően Barry ellentengernagy szabadságolása és nyugdíjazása szoros összefüggésben volt a ZENTA-esettel és a Bocche körüli egyéb eseményekkel, de jellemző módon erre nézve sem található semmiféle utalás. Általában sehol, semmiféle, az osztrák—magyar haditengerészettel foglalkozó feldolgozásban sem található még csak célzás sem arra, hogy a ZENTA elpusztulása körül akár csak a legkisebb hiba, mulasztás, vagy személyi alkalmatlanság szerepet játszott volna.

Az biztosra vehető, hogy akkoriban Hauss admirális, flottafőparancsnok kívánsága volt az esettel kapcsolatos kritikák elkerülése — amely, háború lévén, érthető is —, de az azóta eltelt 75 esztendő alatt sem kerültek elő azok a kérdések, melyek azóta is választ várnak.

Most, az évforduló kapcsán célunk az, hogy az idők homályából a jogos kérdések előkerüljenek és napvilágra jutva jelezzék, hogy annak idején — a hajó után — ezeket is elsüllyesztették. Úgy érezzük, ennyivel tartozunk a történelmi tisztánlátásnak és az események szenvedő hőseivel szembeni kegyeletes megemlékezésnek.

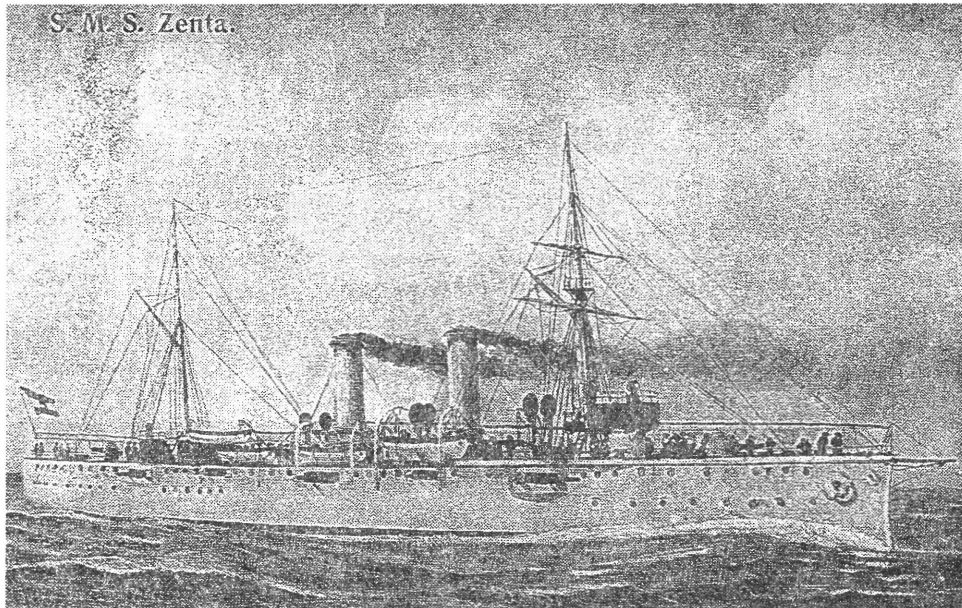
A tengeri háború első tíz napja. 1914. augusztus 6—15.

1914. augusztus 6-án lépett életbe Ausztria—Magyarország és Montenegro között a hadiállapot. Az osztrák—magyar hadsereg már előzőleg kiűrtette azt a Cattarótól délre húzódó keskeny tengerparti sávot, amely kb. 45 km hosszan húzódott a montenegrói határig, és a Cattarói öböl védőkörzetébe visszahúzódva, csak annak védelmére szorítkozott. A haditengerészet nem követte a hadsereg Montenegroval szembeni defenzív magatartását, hanem határozott támadó akciókat kezdeményezett.

Augusztus 8-án egy hajókötelék (SZIGETVÁR, ZENTA, USKOKE, TB 72) támadást intézett Antivari ellen, szétlőtték a rádióadót, ugyanazon a napon a montenegrói ütegek tűz alá vették a Bocche di Cattarót a Monarchia déli hadikikötőjét.

Augusztus 10-én Ausztria—Magyarország, a nemzetközi tengerjognak megfelelően, hadikövet útján közölte Montenegroval partjainak blokádját és azt nemzet-

S. M. S. Zenta.



közileg is deklarálta. A tengerzár fenntartása nem jelentett különösebb nehézséget az osztrák—magyar hadiflottának, mert

— a partszakasz közel volt Cattaróhoz (a montenegrói határig 25 tmf, a montenegrói part hossza 20 tmf);

— a parton csak egyetlen kikötőben — Antivariban — volt olyan — fából készült — móló, amelyhez hajóval ki lehetett kötni, de a kirakodáshoz semmiféle berendezés nem volt. Minthogy ilyen körülmények között egy hajó kirakodása napokig tart, éjszaka nem is kellett volna blokádszolgálatot tartani, mert ha egy hajó éjszaka folyamán be is érkezett volna, azt reggel még ott találják. Ennek ellenére az első négy éjszakán át egy-egy hajó kint maradt;

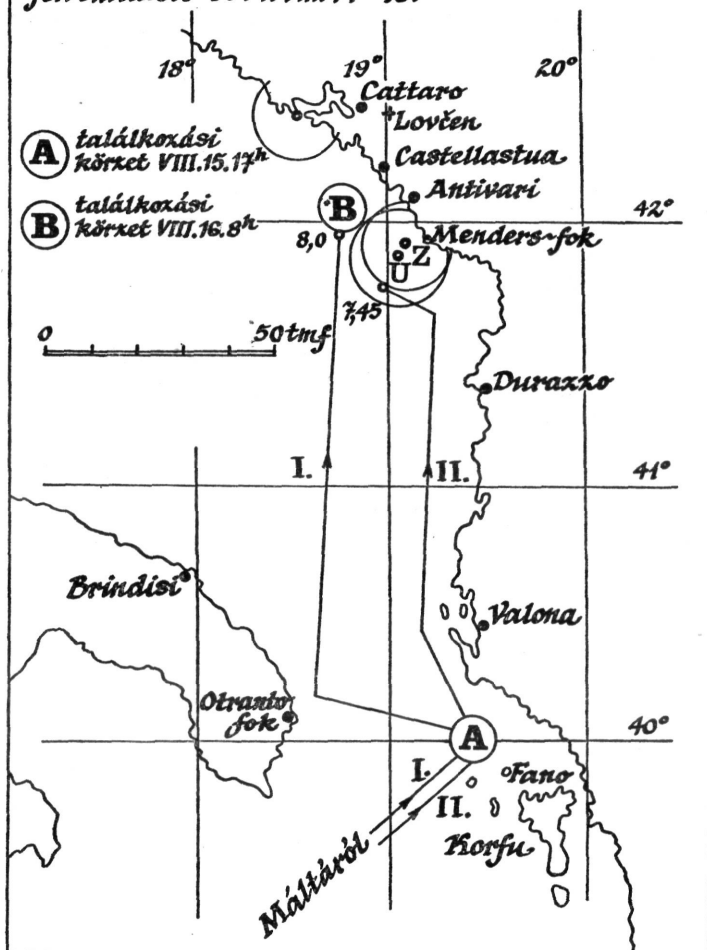
— az osztrák—magyar flottának az Adrián nem volt ellenfele. Montenegrónak egyetlen gőzhajója volt a 140 t-s RUMIA királyi yacht 2 db 4,7 cm-es ágyúcskával. Olaszország semlegességet jelentett be, Anglia és Franciaország pedig még nem volt hadiállapotban a Monarchiával.

Ezt a nem megerőltető és kockázatmentes blokádszolgálatot a Cattaróban állomásozó hadihajók közül a SZIGETVÁR és ZENTA könnyűcirkálók, az ULAN, USKOKÉ, STREITER torpedórombolók és a TB 64, 68, 70, 72 számú torpedónaszádok látták el úgy, hogy nappal mindig egy cirkáló, egy romboló és egy torpedónaszád tartózkodott a montenegrói partok előtt. Az egységek naponta váltották egymást, hajnali 4 órakor indultak és takarékos menetben 7 órára érték el a blokádkörzetet. Ezt a szinte menetrend szerinti szolgálatot végezték napról napra a Lovčent és a tengerpartot megszállva tartó montenegróiak szeme láttára, vízen járó ellenfél nélkül, teljesen zavartalanul.

Augusztus 12-én befutott Cattaróba Richard Ritter von Barry ellentengernagy parancsnoksága alatt az V. Csatahajó Osztály (MONARCH, BUDAPEST, WIEN) és egyidejűleg Barry alárendeltségébe került a már eddig is a Bocchében állomásozó minden operatív feladatot ellátó hajóegység, beleértve a blokádszolgálat egységeit is. Ugyanezen a napon életbe lépett a hadiállapot Anglia, Franciaország és az Osztrák—

**Ax angol-francia flotta
felvonulása 1914. VIII. 14~16.**

1. ábra



Magyar Monarchia között. Ez a nap meghozta tehát a Bocche di Cattarónak az új parancsnokot — és az új ellenfeleket is — csak a blokádszolgálat maradt a régi.

Augusztus 14-én 13 órakor a Máltán állomásozó angol-francia Földközi-tengeri Flotta főparancsnoka, Bue de Lapeyrère altengernagy Párizsból utasítást kapott, hogy hatoljon be az Adriára, a Montenegro elleni blokádot szüntesse meg és gondoskodjon arról, hogy fellépése a szövetségesek hatalmas tengeri fölényét demonstrálva a térség országaiban megfelelő politikai benyomást keltsen. Az altengernagy elrendelte az azonnali támadást az Adria-térség ellen és meghatározta, hogy a támadás megkezdése előtti flottagyülekezést Fano szigetétől É-ra³ másnap, augusztus 15-én 17 órára hajtsák végre. (1. ábra, l. fent.)

3 Az égtájakat nagybetűvel jelöljük.

E napon a blokádszolgálatot a ZENTA látta el. Alkonyatkor a tenger felől lesötétített fényeket észleltek, melyeket ellenséges felderítő hajóknak gondoltak. A ZENTA jelentése alapján emiatt éjszakára bevonták az egyébként éjszakai őrségre kirendelt rombolót is.

Augusztus 15. Az Otrantói szoros bejáratánál összegyülekezett szövetséges flotta két csoportot képezve sötétedés után megindult, hogy felfejlődjön és végrehajtsa a támadást. Az angol Troubridge ellentengernagy vezette (II.) csoport, melyet angol cirkálók, rombolók és néhány francia könnyű egység alkotott, az albán partok mellett hajózva hatolt be az Adriára, míg a másik — a blokádterületet átkaroló — (I.) csoport, melyet Bue de Lapeyrière altengernagy vezetett és francia csatahajók, nehéz-cirkálók és három torpedónaszád osztály alkottak, szorosan az olasz partok mellett, azoktól csupán 10 tmf távolságot tartva haladt É felé, egész éjszaka kényelmes menetben. A csoport hajóinak a nappali haladás iránypontjául a Cattarói-öböl feletti Lovčen csúcsát adták meg. A két támadó csoport gyülekezésére Antivari szélességét és 16-án reggel 8 órát határozták meg.

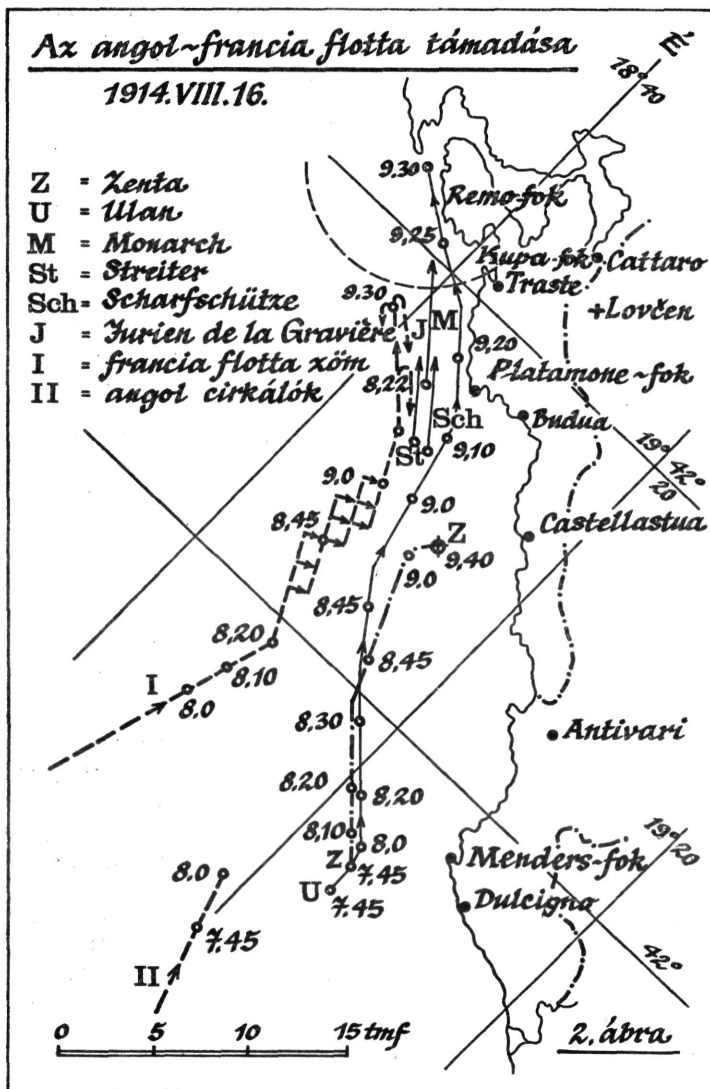
A blokádszolgálatot ezen a napon a SZIGETVÁR látta el; hajnaltól sötétedésig semmi különöset nem észlelt. A Bocchéban állomásozó tengerészeti repülőek egy géppel bombázták a montenegróiak Krstač-ütegállását, de a tenger feletti felderítésre sem erre, sem a következő napra nem kaptak parancsot.

*A tizenegyedik nap: augusztus 16.
(2. ábra, 526. o.)*

- 04.00. (óra, perc) A ZENTA és az ULAN elindult a Bocchéból.⁴
- 06.00. A MONARCH csatahajó a STREITER és a SCHARFSCHÜTZE rombolók kíséretében a Budua—Castellastua közötti partszakaszon lévő ellenséges katonai célpontok ágyúzására indult. (Néhány óra múlva majd éppen itt, Castellastuánál süllyesztek el a ZENTÁT.) A PANTHER cirkáló felderítésre indult Ny felé.
- 07.00. A PANTHER kilépett az aknazár Ny-i kapuján. A MONARCH és kísérői a D-i kijáraton — szorosan a part mellett, a Remo foknál — léptek ki, majd ezt az irányt tartva haladtak tovább a part mentén. A két romboló, azzal a parancssal, hogy az ULANT váltsák le, távolodni kezdett a lassabban haladó MONARCHtól. Jelentéseik szerint DNy és Ny felé a látás korlátozott volt.
- 07.45. Az ULAN 5 tmf-re DNy-ra a Menders foktól, 210°-os irányban⁵ négy füstoszlopot látott meg, melyet a tőle 1 tmf-re balra mögötte lévő ZENTÁnak azonnal jelentett, majd megfordult és teljes sebességgel felé tartott. A ZENTA árbockosarából néhány perc múlva már hat hajót tudtak észlelni. (Ezek a II. támadó csoport egységei, az angol és francia cirkálók és rombolók voltak, melyek az albán partok mentén jöttek É felé és reggel 8 órára kellett Antivari szélességéhez érkezniük.) A ZENTA parancsnoka, Pachner Pál fregattkapitány parancsára mindkét egység megfordult és a ZENTA maximális sebességével — 18 csomó — haladtak Cattaro felé. Az ULAN a ZENTA testének takarásába, azaz a part felőli oldalához húzódott.

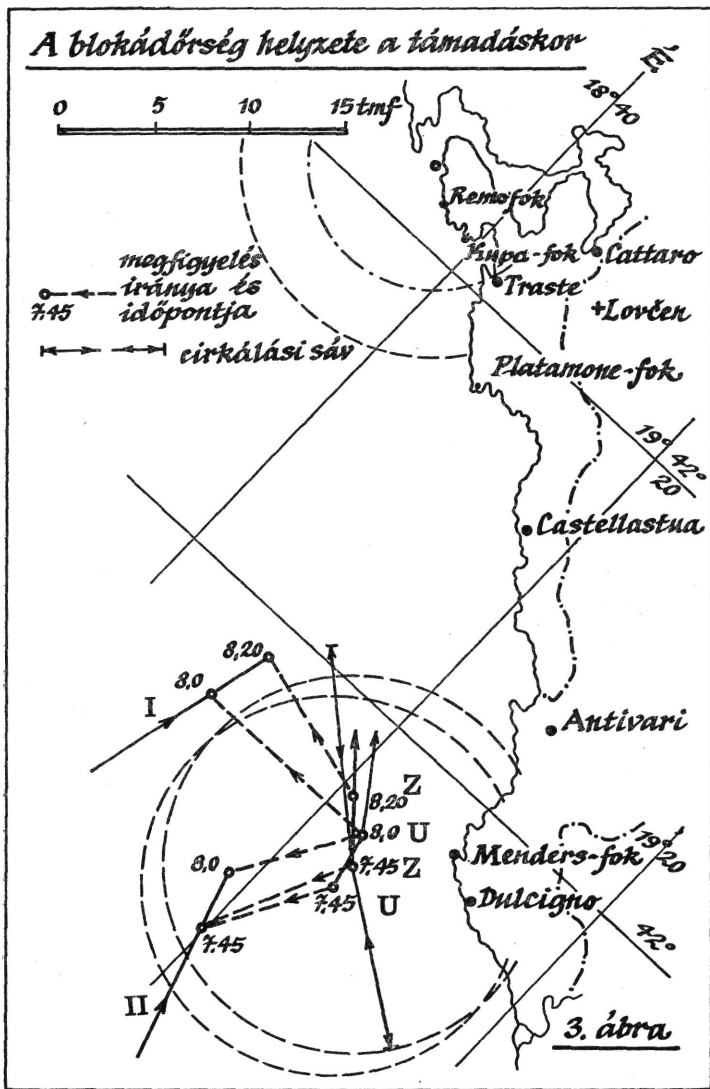
⁴ Az ütközet eseményeit a MONARCH, a ZENTA, az ULAN, a STREITER és a Flottafőparancsnokság hivatalos jelentései, valamint Thomazi: *La Guerre Navale dans l'Adriatique*, H. Sokol: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18*, H. Bayer von Bayersburg: *Schiff verlesen, valamint Marinewaffen im Einsatz* című könyvekből és a *Marine—Gestern*, *Heute* folyóirat 1982. IV. számában közöltek egybevetése alapján állítottuk össze.

⁵ Az égtérjének fokbeosztásai: É-0°, K-90°, D-180°, Ny-270°.



- 08.00. A D-re tartó STREITER és SCHARFSCHÜTZE a horizonton megpillantotta a ZENTÁT és felé vette az irányt.
- 08.10. A ZENTA és ULAN teljes sebességgel tartott Cattaro felé, amikor előlről, balra 4 vonással,⁶ sok füstoszlop, néhány másodperc után pedig egy nehéz hajókból álló hatalmas flottakötélék árbocai és kéményei tűntek fel a láthatáron. (Ez volt a I. csoport, amelyik a ZENTA és ULAN átkarolását hajtotta végre. A két csoport mozgása pontosan a tervek szerint valósult meg, a D-i irányból támadó csoport elől É felé menekülő ZENTA és ULAN maguk előtt találták a francia nehéz hajórajt.) A hatalmas hajókötelék két párhuzamos oszlopban, 15—16 csomó sebességgel haladt előttük a cattarói hadikikötő

⁶ A kör - 360°-6400 vonás; 1°-17,78 vonás.



bejáratának irányában, az ULANT és ZENTÁT kb. 10–12 tmf-del megelőzve. A francia jelentés későbbi időpontot jelölt meg a ZENTA és ULAN észlelésére, mint az osztrák–magyar hajók. Lehetséges, hogy az eltérés oka csupán a pontatlan feljegyzés, de az a valószínűbb, hogy mivel a franciák számára rosszabbak voltak a látási viszonyok — ők néztek szembe a nappal —, valóban később látták meg a ZENTÁT és ULANT, mint azok őket. (L. a 3. ábrát!)

- 08.20. A ZENTA leadta utolsó táviratát, amelyben jelentette, hogy 17 ellenséges csatahajóval került szembe. A parancsnok utasította az ULANT, hogy nagyobb sebességével kísérelje meg az áttörést Cattaro felé. Minthogy az ULAN Bocchéba vezető egyenes útját már elérték a francia hajók — arra tehát már nem mehetett — a Traste-öböl D-i sarkának vette az irányt, remélve, hogy ha azt eléri, akkor a parti hegyek takarásába juthat és egyben a saját partvédő

tüzérség hatáskörén belülré kerül. Sok esélye nem volt a megmenekülésre, de végül is kiváló hajózási és műszaki tulajdonságai (nagy sebesség, jó kormányozhatóság, kis célpont, tartós csúcsteljesítményre képes kazánok és gépek), a személyzet helytállása, de elsősorban Fortuna különleges kegyessége kiharozta a csaknem kilátástalan helyzetből és épségben elérte a biztonságot jelentő Bocche di Cattarót.

- 08.22. A STREITER és SCHARFSCHÜTZE meglátta a DNY-i irányból feléjük tartó, két oszlopba fejlődött francia hajóhadat, azonnal megfordultak és teljes erejükben rohantak vissza az aknazár D-i bejárata felé, közben vették a ZENTA táviratát a MONARCHnak, melyben az a-17 ellenséges csatahajót jelentette. A MONARCH a Platamone-foktól 3 tmf-re volt DNY-ra, amikor meglátta az ellenséges hajóhad füstjét; vette a ZENTA táviratát és megkapta a STREITER jelentését is. Azonnal megfordult és teljes sebességgel igyekezett az aknazáron belülré, majd itt, 1 tmf-re a Spitze d'Ostro előtt megállt, hogy a visszatérő hajókat támogassa, vagy a parti ütegeknek segítsen, ha az szükségessé válna. Közben Barry ellentengernagy kiadta az összes kint tartózkodó hajónak az „azonnal bevonulni” parancsot. (L. a 2. ábrát, 526. o.)
- 08.30. A francia jelentés szerint ők ekkor látták meg jobbra elől kb. 15 tmf-re a két rombolót, melyek nagy sebességgel Cattaro felé tartottak. (A STREITER és SCHARFSCHÜTZE voltak ezek, már 5—8 percre visszafordultak és menekültek.) Néhány pillanat múlva K felől két másik hajó füstjét is észlelték, melyek ugyancsak Cattaróba igyekeztek. Ez volt a ZENTA és az ULAN, amelyek már 20 perccel hamarabb észlelték ezt az őket átkaroló hajócsoportot is. A franciák sebességüket 20 csomóra növelték, az addigi két párhuzamos oszlop egy nyomdokvonalba fejlődött és a ZENTA irányával csaknem párhuzamosan haladt a Cattarói öböl felé. A csatahajósor éle 5—6 tmf-del volt a ZENTA előtt és oldalazó, lépcsőzések manőverrel közelítettek a ZENTÁhoz, valamint a tőle egyre jobban távolodó ULANhoz is. Két felszólító lövést adott le a ZENTÁnak, de a parancsnok, jelezve, hogy nem adja meg magát, felhúzatta a kis lobogódszót.
- 09.00. A francia flotta négy élen haladó csatahajója kezdte meg a tüzelést nehéz ágyúival a ZENTÁra és ahogy a lépcsőzések manővert befejezték a többi is folyamatosan bekapcsolódott. Az első lövés hosszú volt, a második rövid, a harmadik már olyan közel csapódott be a hajóhoz, hogy a felvágódó víztömeg teljesen elborította a hajó első részét és a hidat. A tüzelés 12 000 m-ről kezdődött és mindaddig teljesen egyoldalú volt, ameddig a ZENTA lőtávolságán kívül voltak a franciák. Mihelyt a távolság 10 000 m-re csökkent, a ZENTA is viszonzta a tüzet a támadók felé fordítható 5 db 12/40-es gyorstüzelő ágyújával és az ütközet folyamán összesen 120 lövést adott le. Pachner fregattkapitány szerint az első lövések rövidek voltak, de a többi „jól feküdt”. A francia jelentés szerint a ZENTA lövései 300—400 m-rel a hajók előtt csapódtak be.

A tüzelés megkezdésétől számított néhány percen belül — még mielőtt a ZENTA is löni kezdett volna — egy gránát a ZENTA gépházában robbant, megölte a gépipemvezetőt, valamint a kazánoknál és gépházban tartózkodó személyzet nagy részét — a 60 fűtőből csak 6 maradt életben — és szétrombolta a főgőzvezetéket. A ZENTA mozgásképtelenné vált, de még meglévő lendületét kihasználva a part felé kanyarodott, hogy az életben maradotaknak közelebb legyen a menekülés. Közben egymást követték a találatok, a világítás megszűnt, a szivattyúk és a szellőztetés nem működött, a hajó elő- és középrésze teljesen szétrombolódott, a híd és a kötözőhely romokban hevert, a hajó lassan süllyedni kezdett. A lövegek, a hátsó szabadfedélzeten lévő kivételével,

elhallgattak, azt az egyet a hajó tüzértisztje egymaga szolgálta ki, mert kezelői harcképtelenné váltak.

Az ULANt a ZENTÁval egy időben vette tűz alá a francia csatasort vezető COURBET, mégpedig úgy, hogy a nehézágyúk a ZENTÁT, a közepes lövegek az ULANt lőtték. A JURIEN DE LA GRAVIÈRE cirkáló teljes tüzet az ULANra koncentrált. A Cattaro felé rohanó ULAN helyzete percről-percre veszélyesebbé vált, mert a francia hajók már elérték a Cattaróba vezető irányt és emiatt az arra igyekvő ULAN a rá tüzelő francia lövegek felé közeledett. A közöttük lévő távolság 5000, majd 4000 m-re csökkent, az ellenség fokozta a tüzelését és az eddig a csatahajósor tűz alatti oldalán haladó rombolókat a JURIEN DE LA GRAVIÈRE cirkáló vezetésével támadásra rendelték az ULAN ellen. (Az áttörésnek ezt a szakaszát érzékelteti az 5. és 6. ábra, 536., 537. o.) Ez a 20—25 perc volt az ULAN áttörési akciójának a legveszélyesebb időszaka. Parancsnokának jelentése szerint a romboló körül kb. 1000 gránát csapódott be, melyre az ULAN tüzérei 7 cm-es ágyúikból 348 lövéssel válaszoltak. Az ULAN — írja egy visszaemlékező — a körülötte záporozó gránátok szökőkútjai és vízoszlopai labirintusában rohant, minden ízében remegve a túlerőteltéstől, a végsőkig túlhaszolt gépek ütemét átvéve lüktetett az egész hajótest, a kazánhuzat-ventillátorok üvöltése betöltötte a hajó minden zugát, az áttüzesedett kéményekről izzó darabokban repült le a festék. A közel 55 km/óra sebességgel száguldó hajó orráról házmagasságúra vágódott orrhullám dübörögve omlott a felépítményre.

Az alacsony építésű és a hajócsavarok óriási tolóereje miatt mélyen megülő hajótestre felcsapódó víztömeg a fedélzetet és a hidat állandóan elborította, annyira, hogy a parancsnok, Panfilli Egon korvettkapitány, jelentésében külön megjegyzi: az eseményeket csak emlékezetből írta le, mert az addigi feljegyzések szétáztak és továbbiakat készíteni sem lehetett, mivel a víz állandóan beborította a hidat is. Ilyen körülmények között azt is nagy teljesítménynek kell tekinteni, hogy a saját vízfelhő és az ellenséges gránátok szökőkútjai között a helyzetükről tájékozódni tudtak és a hajót — szorosan a part mellett haladva, ami ilyen sebesség és ilyen látási viszonyok mellett rendkívül kockázatos — a megfelelő irányba vitték. A szabadon álló ágyúk körül a tüzerek fuldokolva töltöttek és lőttek. Senki nem kérdezett rá, hova ment a 348 lövés.

Az ULAN különleges szerencséje, hogy a rá kilőtt 1000 lövésből egy sem találta el, de volt azért valami kis realitás is a menekülési reményekben, mert a kisméretű, jó építésű, gyors mozgású, nehéz célpontot nyújtó hajók tűzharcában adódhat úgy, hogy senki nem talál el senkit, amint az később, a háború folyamán máskor is előfordult.

Amikor már az ULAN a francia csatahajósor élet kikerülte és attól távolodni kezdett — ez 9.10-kor történt a 6. ábra (537. o.) szerint —, enyhülni kezdett a tüzelés szaporasága. A CONDORCET a ZENTÁval volt elfoglalva, a mögötte fekvőknek nem volt kilövése saját hajó veszélyeztetése nélkül, az üldözésre kirendelt cirkáló- és rombolócsoport pedig egyre jobban lemaradt mögötte, lövéseik is egyre rövidebbre sikerültek.

09.25. Az ULAN a Kupa-fok magasságába ért, amikor a tőle kb. 8 km-re lemaradt üldözők visszafordultak. Ettől kezdve lassú menetre kapcsolva beúszott a biztonságot jelentő Bocchéba és a kikötő összes hajójának ünneplése között kikötött a GEA (GÁA) műhelyhajó mellé a hajótest és berendezések átvizsgálására:

09.30. A ZENTA parancsnoka, látva, hogy hajójának már csak percei vannak hátra, elrendelte a hajó elhagyását és maga is vízbe ugrott. Onnan látta meg, hogy a tatfedélzeten még tartózkodnak néhányan, akik a hajóközépen tomboló tűz miatt nem kapták meg az elhagyási parancsot. Visszaúszott, felkapaszkodott,

leparancsolta a még ott lévőket és utolsóként újra elhagyta a ZENTÁt. A part kb. 5 tmf-re van Castellastua városkánál. A saját jelentések szerint az ellenség változatlan hevességgel lőtte a roncsot és a vízben úszókat, míg a franciák azt állították, hogy ők a tüzelést 09.20-kor beszüntették. Valószínű, hogy a francia adat hibás, mert 09.20-kor még a ZENTA is tüzelt rájuk.

09.40. A ZENTA 45°-os szögben, orrát felemelve, lobogódíszben sülyedt el. Az életben maradottak úsztak, mert a mentőcsónakok szétrombolódtak, elégték, mentőmellény keveseknek jutott és kevés volt az olyan vízen úszó tárgy is, amelyekbe a sebesültek belekapaszzkodhattak volna.

Az ellenség a ZENTA elsülyedése után D-i irányba eltávozott. Angol forrás szerint Troubridge ellentengernagy, az angol hajók parancsnoka menteni akart, de Bue de Lapeyrère főparancsnok ehhez nem járult hozzá. A franciák szerint viszont az ő rombolóik az ULANT üldözték, az angolokat pedig „Cattaro közelsége és az aknáktól való félelem visszatartotta attól, hogy a túlélőket mentsék”. Az igazságot ma már nem lehet kideríteni, lényeg az, hogy senki sem mentett.

A hajótöröttek — közöttük sok sebesült — úsztak ameddig bírtak, és akik bírták, azok csak délután 3 órakor — azaz több mint öt órai úzás után — érték el Castellastuánál a partot.

A ZENTA 312 emberéből 139 érte el élve a szárazföldet, de azt ma már nem lehet megállapítani, hogy a 173 hősi halottból — közöttük 44 volt magyar — hányan lették halálukat a mentés hiánya miatt.

A ZENTA hajótöröttjeinek hadifogságba kerülésével véget ért a tengeri háború első tizenegy napjának története és így történeti visszapillantásunknak is a vége értünk. Minthogy pedig ez az összeállítás több — néha egymásnak ellentmondó — jelentés egybevetésével készült, pontosabb és tárgyilagosabb képet kaptunk az eseményekről, mint ahogyan azt a kortársak látták.

*

Ahhoz, hogy az eseményeket a korabeli körülmények közé helyezve ítélhessük meg, szükséges még érinteni a korabeli harcászat és technika némely olyan vonatkozását, melyek az eseményekben szerephez jutottak.

A tengeri megfigyelés és felderítés; látásviszonyok a tengeren.

Az ókori gályáktól az első világháború legmodernebb hadihajójáig egy nyílt tengeren lévő hajó csak akkora területet tudott megfigyelni — felderíteni, ameddig az árbockosárban lévők szeme ellátott. A XVII. században a messzelátó feltalálása hozott valami előrelépést, de segítségével *nem messzebbre, hanem jobban* láttak, a belátott terület maradt ugyanakkora, mint volt szabad szemmel. Ha tehát képet akarunk alkotni magunknak arról, hogy 1914-ben egy hadihajó milyen körben volt képes megfigyelő — felderítő tevékenységet végezni, akkor elegendő, ha megvizsgáljuk a természetes látásviszonyokat a tengeren.

Tudott dolog, hogy a földfelszín görbülete miatt a tenger felszíne sem sík és emiatt ezt a felszínt csak egy bizonyos távolságig látjuk. Ez a távolság a *természetes láthatósági sugár* és az ezzel a sugárral húzott kör a *szemhatár*. A láthatósági sugár hossza függ a szem tengerszint feletti magasságától, valamint a fényugár földfelszín felé görbülő elhajlásától. Ezen elhajlás mértéke változó, függ a napszaktól, évszaktól, páratartalomtól, széliránytól stb. Átlagos esetben jól használható képletek szerint⁸ a láthatósági sugár $T = 2,08 \sqrt{m}$; ahol T = a távolság tengeri mérföldben, m = a szem

⁷ Dietrich Richard ny. ellentengernagy; folyamőr vezérőkapitány személyi iratai: HL 42. S 2a.

⁸ *Kreutzer*. Physik in der Kriegsmarine.

tengerszint feletti magassága méterben; illetve $T = 3,85 \sqrt{m}$; ahol T = a távolság kilométerben, az m a szem tengerszint feletti magassága méterben.

Tájékoztatásul néhány érték:

Szemmagasság (m):	10	20	30
Láthatósági sugár tmf/km:	6,57/12,18	9,29/17,22	11,39/21,10

A távcsöves megfigyelés felső határa — igen kedvező látási viszonyok mellett — húsz kilométer. Ennél a távolságnál még észlelni lehet, hogy van ott „valami” de azt nem, hogy az hajó-e. Általában 10 tmf az a láthatósági sugár, amivel számolni szokás, a mellékelt ábrákon jelölt belátott területek is a 10 tmf (18,5 km) láthatósági sugárral készültek.

Nézzük meg hajókatégoriánként, milyen szem- és távmérőmagasságból és milyen messzire lehetséges a megfigyelés és távolságmérés:

<i>katégoria</i>	<i>magasság (m)</i>	<i>távolság (km)</i>
torpedóromboló	5—7	8,6—10,2
könnyűcirkáló	10—15	12,2—14,9
nehézcirkáló	15—20	14,9—17,2
csatahajó	15—20	14,9—17,2

A teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a láthatósági sugár a vízszintre vonatkozik, egy abból kiemelkedő tárgyat — ha az elég terjedelmes — úgy kell tekinteni, mintha magassága hozzáadódna a figyelő szemmagasságához.

A láthatóság tárgykörébe tartozik még a gőzhajók kéményeinek árulkodó füstje, mely a szél- és fényviszonyoktól függően, a kazánok állapota és a szén minősége szerint már 20—30 km-rel a láthatósági határon kívülről is észlelhető volt.

A kazánüzemmel kapcsolatos árulkodó jel volt még borús időben, vagy éjszaka a kéményekből kitörő szikranyaláb, melyet a huzatfokozó ventilátorok fújtak ki a működtetési fokozatukkal arányos mennyiségben és erővel. Éjszakai ütközetben előfordult, hogy gyorsjáratú hajók inkább félgőzzel mentek, nehogy a kéményszikrák elárulják helyzetüket.

Tengerészeti légi felderítés

Tengerészeti felderítésre 1914-ben még nem használták általánosan a légi felderítést, de bármilyen kezdetlegesek voltak is — mai szemmel — az akkori repülőgépek, említés nélkül nem hagyhatjuk, mert a háború folyamán hónapról-hónapra növekedett alkalmazhatóságuk és jelentőségük. A felderítést végző repülőgép előtt olyan távolságban tárult fel a tengeri térség, amely a hajók előtt az idáig mindig rejtve volt és a veszélyekkel fenyegető ismeretlent jelentette. A repülők több ezer méter magasságból átfogó képet kaptak nemcsak hatalmas térségek felszíni eseményeiről, ködfoltok, felhősödések, széláramlatok kiterjedéséről, irányáról és erejéről, de beláttak a tenger felszíne alá is és a hozzájuk hasonlóan még gyermekcipőben járó, de a felszíni hajóktól máris rettegett tengeralattjárókat, még lemerült állapotban is, meglátták, ugyanúgy, mint a vízszint alá telepített aknamezőket.

Az akkoriban használt osztrák—magyar haditengerészeti repülőgépek saját tervezésű és gyártású, kétszemélyes repülőcsónakok voltak, 100—200 km/ó sebességgel, 2—2,5 óra repülőidővel; 2000 méterre 15—20 perc alatt emelkedtek fel, teljesítményük és minőségük a nemzetközi élvonalnak számított. Az Adria fölött a háború első három esztendejében a légifölényt az osztrák—magyar haditengerészeti repülés birtokolta.

Sajnos, a haditengerészet rangban és korban idősebb vezetői nem méltányolták kellőképpen e fegyvernem előnyös alkalmazási lehetőségeit és ennek tudható be például az, hogy bár a Bocche di Cattaróban lévő Kumborban ott állomásozott három tengerészeti repülőgép, ezek a háború kitörésétől a ZENTA elsüllyesztéséig *egyszer*

sem kaptak parancsot a Cattaro körüli tengerrész 80—100 km-es körzetének felderítésére, vagy ellenőrzésére. Bezzeg a meglepő támadás után — még azon a napon, a déli órákban — megkezdték a felderítő repüléseket, kijelölték a körzethatárokat — D felé Antivari, É felé Ragusa, a tenger felé 50 tmf — és ezek után a felderítést olyan szorgalmasan végezték, hogy a hónap végéig hátralévő 15 nap alatt 39 bevetést hajtottak végre. Nem mulaszthatjuk el azt a megjegyzést, hogy ha ezekből a repülésekből csak egyetlen egyet 16-án reggel 6 óra tájban — tehát még mielőtt a ZENTA és az ULAN túlságosan eltávolodtak volna — végrehajtanak D felé 50 tmf-es körzetben, akkor az mindkét támadó csoportot még idejében felderíti.

Tengerészeti híradás

A drótnélküli távíró elterjedésével lehetővé vált a távoli adó-vevő állomások közötti összeköttetés és 1914-ben a nyílt tengeri szolgálatra szánt hadihajók mindegyike rendelkezett már ezekkel a berendezésekkel. Sajnos ennek a hajózás számára óriási jelentőségű híradási módnak katonai szempontból nagy hátránya volt, hogy az ellenség is vehette az adást és emiatt egyrészt rejtjelezni kellett az amúgy is nehézkesen forgalmazható Morse táviratokat, másrészt az adás irányából következtetni lehetett az adóállomás helyére. Ezért például a meglepetésre törekedő két ellenséges hajókötelék nem forgalmazhatott egymással a felfedeztetés veszélye miatt mindaddig, amíg meg nem látták őket. A ZENTA már nem kockáztatott semmit, amikor rejtjelzés nélkül megtáviratozta a 17 csatahajó támadását; ezt a táviratot viszont már erősen zavarta az ellenség.

A látótávolságon belül lévő hajók egymás közötti, vagy köteléken belüli összeköttetését szolgálták a lobogó- és zászlójelzések, hangjelzések és a különböző rendszerű (Morse, Sellner) fényjelzések.

A hajótüzérség működése⁹

A régi tengerészmondás igazságát, mely szerint „egy ágyú a szárazföldön felér egy csatahajóval”¹⁰ támasztja alá az a néhány — a szárazföldön működő tüzérség előtt ismeretlen — adottság, melyeket az alábbiakban annak érzékeltetésére említünk, hogy milyen körülmények között és hogyan dolgozott 1914 hajótüzérsége.

A löveg (alépitmény) mozgása

A szárazföldi tüzérség (tábori, vagy vártüzérség) gyakorlatában a löveg az elsütés pillanatában mozdulatlan, a tengeren viszont a hajó — és rajta a lövegek is — állandó mozgásban vannak. A hajó haladása és a hullámjárás egymásra hatásából képződő összetett mozgások ezek, melyeket azonban az esetek többségében két alapvető mozgáselemre lehet felbontani, az egyik a hajó hossz tengelye körüli mozgása (billegés), a másik az erre merőleges, a kereszt tengely körüli mozgás (bukdácslás). Általában e két mozgáselem egy időben és egymásba olvadva jelentkezik és a külső behatások, valamint a hajó egyedi úszótulajdonságai szabják meg, hogy mikor melyik hatás érvényesül erőteljesebben. (A SZENT ISTVÁN csatahajó például az első átvételi próbaútján olyan billegésbe jött (19°) nyugodt tengeren és 18 csomó sebességnél, hogy — felborulásától tartva — nem merték a sebességet az előírt 20 csomóra növelni; később javítottak rajta, de rossz szokását megtartotta az utolsó billenésig.)

⁹ A hajótüzérségre vonatkozó irodalom: Marinewesen. Wien, 1912. Artillerie Schiessinstruktion für die k. u. k. Kriegsmarine, Artillerie Regiment für die k. u. k. Kriegsmarine.

¹⁰ A közismert mondást *Nikolaus von Martiny*: Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18 című könyvében franciául idézi: „Un canon sur terre vaut un vaisseau de guerre!”

A hajómozgások — akár külön-külön, akár együttesen jelentkeznek — a hajótüzérség legjellegzetesebb és legnagyobb problémáját jelentik, mert a löveg elmozdulásai oly mértékben hatnak a lövedék útjára, hogy biztos találatra csak akkor számíthatnánk, ha a hajómozgásból eredő összes behatást teljes mértékben ki lehetne küszöbölni. Tovább bonyolítja ezt az amúgy is nehéz feladatot, hogy ezek a mozgások a hajó különböző részein különböző mértékben jelentkeznek — pl. egy orrlöveg jobban bukducsol, mint egy oldallöveg — és különböző értelemben hatnak: pl. ha az orrlöveg lefelé, a tatlöveg felfelé mozog. Tehát a mozgáskorrekció a lövegek helyétől függően is változik.

A hajómozgások okozta komplikációknak azonban még nem értünk a végére, mert nemcsak az előbb említett két tényezőcsoportot (a hajó mozgáselemei és a lövegek helye) kell korrigálni, hanem van egy harmadik is, mert a lövegek lőiránya szerint is módosítani kell. Azaz, ugyanannál a lövegnél, ugyanolyan mozgásviszonyok között más a szükséges korrekció, ha a löveg csövét más irányba fordítjuk.

Gondoljuk el, ha például egy hajón egy jobb oldalon lévő löveg a gerincirányra merőlegesen (*90°-os lőirányban*) tüzel és a hajó *balra billen*, akkor — korrekció nélkül — az egyébként jól irányzott lövés *irányban helyes marad, de hosszú lesz*, ha pedig ugyanez a löveg a hajó gerincirányába fordulva (*0°-os lőirány*) adja le a lövést — ugyancsak a hajó balra billent helyzetében — akkor a *távolság helyes marad, de a lövés a céltől balra megy*. Jobbra billenésnél ugyanez történik, de ellentétes eredménnyel, mert akkor *90°-os lőiránynál* rövid lövést kapunk, *0°-osnál* pedig jobbra megy el a gránát. Ha a következő lövést ugyanez a löveg *45°-os lőirányban* (féljobbra előre) adja le akkor az *előbbi két eltérési változat kombinációja érvényesül*, a lövés iránya és távolsága is eltérő lesz, azaz mindkettőt korrigálni kell. Ha nem teszük, akkor hiába helyes az irányzék, hiába a fonálkereszt a célon, a találat elmarad.

Az eddigi példák a hossz tengely körüli mozgást (billegetést) végző hajóra vonatkoztak. Amennyiben a mozgás erre merőlegesen — azaz a kereszt tengely körül — történik (bukducsol a hajó), akkor a *0°-os lőirányban* jelentkezik a *hosszabb-rövidebb* és a *90°-os lőiránynál* a *jobb-bal* eltérés a *45°-os lőiránynál* pedig a *kettő kombinációja*.

Abban az esetben, ha a hajó billeg is és bukducsol is — ez az esetek többsége — akkor az összes eddigiek együttes hatását kell korrigálni.

A fentiekkel csupán bepillantást adtunk a hajómozgások okozta lövésszaki eltérések korrekciójának a fontosságába. Ezek megállapítása és érvényesítése az irányzás és tűzharc során a hajótüzérség igen lényeges és nagy felkészültséget igénylő területe, a korrekciós adatokat a lövegtornyok tűzérsége a tűzparancsnoki harcállásponton kapja tornyoként egyedileg kiszámított lőelemekben és még a lövegek elsütése is a központilag előre meghatározott időpontban történik.

A kiváló löveganyag, a szakmailag magas színvonalú lőelemképzés és tűzvezetés az első világháborúban résztvevő haditengerészetek nehéztüzérségére egyaránt jellemző volt és hasonló körülmények között bármelyikük csatahajója képes lett volna néhány perc alatt egy olyan célt, mint a ZENTA, telibe találni, ezt tehát valami különleges francia tüzerjelzőtérképnek nem lehet tekinteni.

A ZENTA konkrét esete is bizonyítja, hogy a hajómozgások okozta irányzási és lövésszaki eltéréseket a csatahajók nehéztüzérsége megfelelő módon korrigálni tudta. Figyelembe kell venni azonban, azt, hogy e korrekció sikeréhez nagyban hozzájárul a csatahajó hatalmas teste, amely tömegének tehetetlenségével és stabilizáló berendezésével nagy mértékben csillapítja a mozgások nagyságát és sebességét.

Merőben más a helyzet a kis méretű, könnyű, gyorsjáratú hajókon, melyeknél a hajótest mozgása sokkal kiszámíthatatlanabban és dinamikusabban jelentkezik, gyakran annyira, hogy a lövegeket kiszolgáló tűzerek még kézzel-lábbal kapaszkodva is alig tudnak a helyükön maradni. Azt, hogy a könnyű hajókon a tűzérségi munka eredményességét milyen hátrányosan érinti a hajótest hánykolódása, jól érzékelteti,

hogy az ULAN és üldözői közötti harcban több, mint 1300 egymásra kilőtt gránátból egy sem talált, míg a nehéztüzérség a ZENTÁt a 4—5. lövésre eltalálta.

A könnyű hajókon hosszú csövű, nagy kezdősebességű, kiváló löszabatosságú, gyorstüzelő lövegeket használnak, de hiába hord pontosan a löveg, ha az alépítmény olyan váratlan irányú és gyors mozgásokat végez, melyeket korrigálással követni lehetetlen. Nézzünk egy példát: ha egy üldöző torpedóromboló orra teljes sebességénél $\pm 1,0$ m-t bukdácsol, akkor az orrlöveg csöve — és vele a lövegtávcső — 30 vonást mozog föl-le, ez a mozgás 5000 m távolságban ± 150 métert, azaz 300 métert jelent. Ha a hajó orra ezt a mozgást percenként végzi, akkor a csőtengely 30 másodpercig megy 300 métert felfelé és 30 másodpercig 300 métert lefelé — a lövegtávcső fonálkeresztjével együtt — ez pedig másodpercenként 10 méter. Amennyiben a cél látható és megirányozható része 3 méter magas, akkor 1/3 másodperc alatt megy el a fonálkereszt előtt — ennyi idő van a tüzelésre — ha közben nem billent a hajó és az oldalirány jó maradt. Abban az esetben, ha még a cél is váratlan mozgásokat végez — például kigyózva halad — akkor a találati valószínűség is olyan, mint amilyen az ULAN és üldözői között volt. Ez volt egyébként az a sok kockázatot jelentő, de mégis egy kevés reális esélyt is nyújtó lehetőség, mellyel az ULAN megkísérelhette a menekülést.

Saját menet — célmenet

A hajótüzérség általában adott irányban és sebességgel haladó hajóról tüzel egy másik olyan hajóra, amely szintén egy bizonyos irányban és sebességgel halad. Ez a helyzet azt eredményezi, hogy a saját menet irányát és sebességét, a célmenet irányát és sebességét, valamint a lövéselőkészítés és a lövedék rövideje alatt bekövetkezett relatív oldal- és távolságváltozásokat figyelembe kell az irányzaskor venni, azaz nem oda kell irányozni, ahol a cél van, hanem oda, ahol majd akkor lesz, amikor a lövedék odaérkezik, és onnan kell irányozni, ahol majd akkor lesz a hajó, amikor tüzel.

A ZENTÁra 12 km távolságból tüzet nyitó COURBET 30,5 cm-es gránátjának útja 22 másodpercig tartott, ezalatt a — gyorsnak nem mondható — ZENTA 200 métert haladt előre. Ha ezt a lövés előtt nem vesszük figyelembe, akkor több mint két hajóhosszal mögé lőnek. Természetesen, ahogy a célmenet sebességét, úgy a saját menet sebességét is figyelembe kell venni. Ha például azonos irányban, azonos sebességgel, párhuzamosan haladnak, akkor a relatív állapotot úgy kell tekinteni, mintha mindkét hajó állna, ha pedig a COURBET 2 csomóval gyorsabban megy, akkor a két hajó egymáshoz viszonyított relatív elmozdulását a COURBET-n úgy tekintik, mint ha a ZENTA 2 csomóval visszafelé menne, a ZENTÁn pedig úgy irányoznak, mint ha a COURBET 2 csomóval menne el az álló ZENTA mellett.

Amennyiben a hajók haladási iránya nem párhuzamos, annak megállapítása, hogy a saját menet irányához viszonyítva a célmenet iránya milyen szöveget zár be — az esetek többségében — nagyon nehéz feladat. Ilyen esetekben a 8—10 km távolságból végrehajtott és pontos időközökben megismételt távolságmérések alapján lehet a célmenet sebességét és a saját menet irányához viszonyított haladási irányát megbecsülni.

Az egymáshoz viszonyított haladási irányok és sebességek végtelen sok változata lehetséges, ezért azok lövésszaki hatásait csak az adott helyzet konkrét grafikai megszerkesztésével lehet meghatározni. E szerkesztéseket legcélszerűbb 360°-os, vagy 6400 vonásos beosztású kidolgozó korongon végezni, megfelelő méretarányban és ennek a tüzérségi relatív helyzetvázlatnak az alapján megállapíthatók a lőelemek alapértékei. E vázlatok tehát a felvétel pillanatában érvényes figyelőadatok (a célhajóra mért oldal, távolság, sebesség és haladási irány), valamint a saját menet irány- és sebességadatai alapján ábrázolják a tényleges ütközeti helyzetet és egy előre meg-

határozott időtartam — előkészületi idő + lövedék rövideje — alatti változásokat, mozgásvektorok formájában. Ezek felrajzolása után grafikusan meghatározható a célhajó relatív helyzete az adott időpontban: a saját hajó és célhajó haladási vektorait a célhajónál paralellogrammába helyezve az eredő kijelöli a célhajó relatív helyzetét és ezután lemérhető a saját hajóról a célhajóra vonatkozó és a lövés pillanatában érvényes oldal- és távolságadat. Az előre meghatározott időtartam — előkészítési idő — általában két perc, amelyhez még hozzá kell adni a lövedék rövidejét. Ez a két perc abban a pillanatban kezdődik, amikor a célhajó oldal- és távolságadatait bemérték (figyelőadatok). Ezekkel azonnal kidolgozzák a relatív helyzetvázlatot, a kapott alapelemeket löelemekké számolják át, a lövegeket ezekkel az adatokkal beirányozzák és a 120. másodpercben megtörténik a lövés.

A saját menet és a célmenet figyelembe vételéhez szükséges tüzérségi relatív helyzetvázlat készítésének és felhasználásának példaként bemutatunk két rekonstruált helyzetvázlatot, melyek nem sok eltérést mutathatnak az eredeti helyzettől.

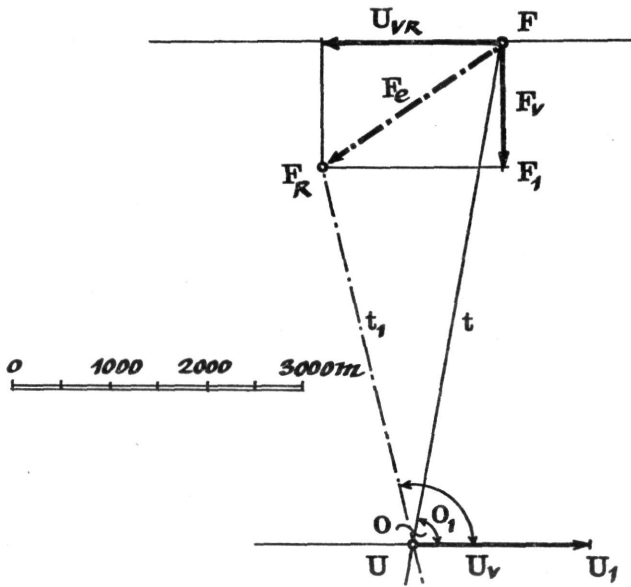
Az 5. ábra (536. o.) az ULAN (U) és a francia csatahajósor élén haladó COURBET (F) helyzetét ábrázolja 09.00 órakor, amikor az ULAN — menekülésének legkritikusabb szakaszában — a franciák menetirányára merőlegesen áttör Cattaro felé. A vázlaton jól látható az az ütközeti helyzet, amely az adatok felvételének pillanatában — és az azt követő 127 másodpercben — fennállt és megállapítható belőle, hogy az ULAN megsemmisítését elügyetlenkedték a franciák. Ha megnézzük a 2. ábrát (526. o.), amely az angol — francia flotta támadását mutatja be, láthatjuk, hogy 08.20-kor Cattaro védelmi övezetétől a franciák távolsága 36 km, az ULANé pedig 52 km volt. A lépcsőzetes megközelítési flottamozdulatokkal olyan nagy idővesztéseget szenvedtek, hogy 09.00 órára minden helyzeti előnyüket elvesztették, sőt az ULAN már kezdte maga mögött hagyni a francia nehézhajókat, amit még tetézt az is, hogy a csatahajók a lépcsőzés befejező manőverét — a balra 90°-os fordulatot — még nem hajtották végre. Ennek során még további távolság- és idővesztéseget szenvedtek, ezen kívül a fordulás alatt hatékonyan tüzelni sem tudtak. Fordulás közben ugyanis a hajótüzérség általában nem tüzel, csak a hajót fenyegető torpedótámadás ellen védekeznek kapáslövessel, mert ilyenkor nincs oldal- és távolságérték. Forduló hajónál továbbá a lövegcsőben haladó lövedék a cső tengelyirányán kívül átveszi és magával viszi a hajó fordulásából származó hatást is, ezért a lövedék nem egyenes, hanem alaprajzilag is íves pályán mozog. A külső oldali lövegek ilyenkor előbbre hordanak, a belső oldalon lévők hátrább, a fordulás sugarától, a sebességtől és a lőtávolságtól függően.

Az eredményből jól látható, hogy milyen gyorsan változnak a löelemek két hajó között, ez esetben például 127 mp alatt a távolság 1350 m-rel, az oldalirány 325 vonással változott, tüz harcban tehát 7 mp-ként kellett volna 50 m-t állítani az irányzékon és 4 mp-ként 10 vonást az oldalon. Mivel azonban 10 vonás 4000 m-en 40 méter és egy merőleges irányban távolodó romboló célozható vetülete oldalt legfeljebb 10 m, ez azt jelenti, hogy ha folyamatosan rajta akarnak lenni a célon, akkor másodpercenként állítani kell az oldalirányt.

A 6. ábra (537. v.), amely a 2. ábrán (526. o.) 09.10-kor bejelölt helyzetre vonatkozik, mutatja, hogy az ULAN (U) üldözésére kirendelt JURIEU DE LA GRAVIÈRE (F) cirkálót és a torpedórombolókat ahhoz túl későn indították, hogy az ULAN elé kerüljenek, ahhoz pedig nem voltak elég gyorsak, hogy utólérhessék. A helyzetvázlat jól érzékelteti, hogy az üldözők egyre jobban elmaradnak az ULAN mögött.

Ha a helyszíni vázlatot megnézzük, jól látható, hogy az ULAN 2 percenként 500 m-rel távolodik az üldözőktől és minthogy a pillanatnyi 5550 m-es távolság is már az ULANra hatásos tüzérségi tűz felső határához közelít, biztosra vezető, hogy ha a következő tíz percben nem éri találat, akkor 09.22 órakor, 8500 méter távolságban az üldözőktől, biztonságban van.

Tűzérségi relatív helyzetvázlat
felvéve 9.00-kor



5. ábra

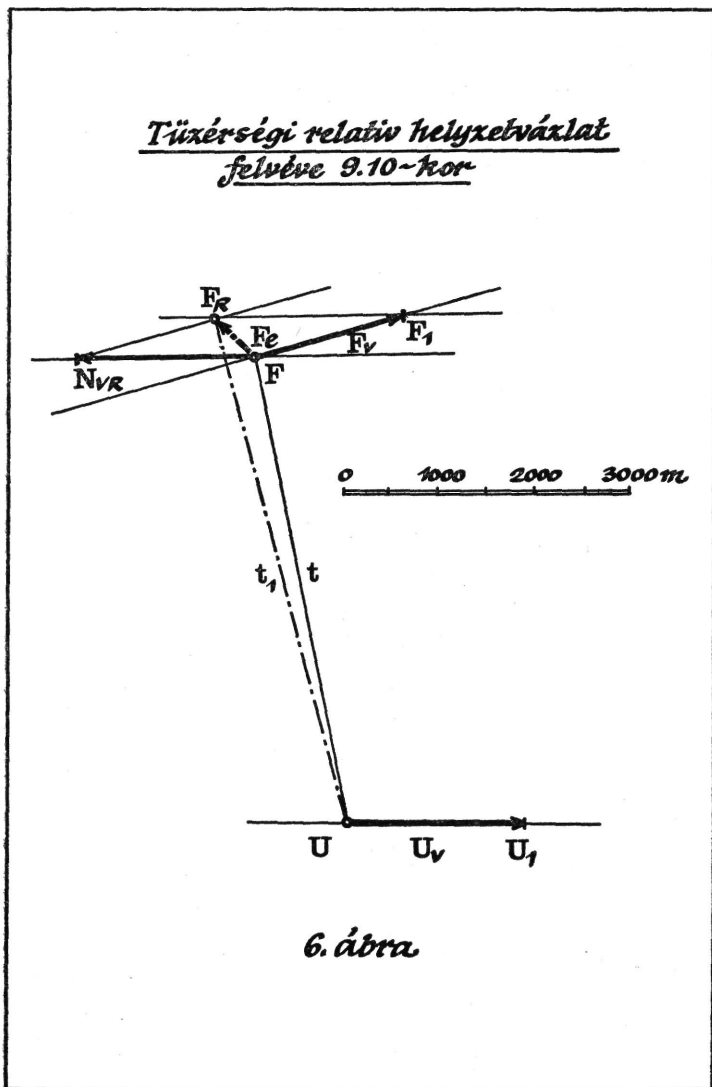
$U = \text{ULAN}$; $F = \text{COURBET}$; $U_v = U$ haladási vektora; $F_v = \text{COURBET}$ haladási vektora; $U_1 = U$ helyzete 127 mp múlva; $F_1 = F$ helyzete 127 mp múlva; $U_{vR} = U$ haladási vektora F -nél ábrázolva; $F_e = F_v$ és U_{vR} eredője; $F_R = F$ relatív helyzete; $t = 5350$ m; $0 = 4960$ vonás; (ezek a távolság- és oldaladatok 09.00 órakor lettek felvéve), az U sebessége 28 csomó = $52 \text{ km/ó} = 14,5 \text{ m/mp}$, az F sebessége 20 cs. = $37 \text{ km/ó} = 10,3 \text{ m/mp}$, a lövedék várható rövideje 7 mp, az előkészítési idő 120 mp, az U által megtett út: $127 \times 14,5 = 1842$ m, az F megtett útja: $127 \times 10,3 = 1308$ m.

Eredmények: löelem távolság alapérték: $t_1 = 4000$ m, oldal: $0_1 = 4535$ vonás.

A távolságbecslés és tűzmegfigyelés

A tengeren a távolságbecslés és tűzmegfigyelés is nehézségekkel jár. A távolságbecslést elsősorban az nehezíti, hogy nincsenek olyan megszokott tereptárgyak, amelyek nagyságához viszonyítva a távolságot becsülni lehetne, másodsorban pedig —

Tűzérségi relatív helyzetvázlat
felvéve 9.10-kor



6. ábra

Figyelőelemek az ULANról felvéve 09.10-kor: $t=5000$ m; $0=4605$ vonás. $U=ULAN$; $F=$
 $=$ JURIEN DE LA GRAVIÈRE cirkáló; U sebessége $=14,5$ m/mp; F sebessége 23 cs. $=42,6$
 $km/ó=11,8$ m/mp; lövedék röpidő 9 mp; előkészítés 120 mp; U által megtett út: $129 \times 14,5=$
 $=1870$ m; F által megtett út: $129 \times 11,8=1522$ m; $U_v=U$ vektora; $F_v=F$ vektora; $U_1=U$ helyzete
 129 mp múlva; $F_1=F$ helyzete 129 mp múlva, $U_{vR}=U$ haladási vektora F -nél ábrázolva; $F_e=F_v$
 és U_{vR} eredője.

Eredmények: $F_R=F$ relatív helyzete 129 mp múlva. Lőelem alapértékek: távolság: $t_1=5550$
 m; oldal $0=4540$ vonás.

— és ez már átvezet a tűzmegfigyelés területére — nem lehet azzal a jól bevált tábori
 tűzér gyakorlattal élni, hogy lövünk egyet a cél irányába, de jól belátott területre és
 attól kezdve a becsapódási helyhez viszonyítjuk a cél távolságát, mert a becsapódás
 helyét jelzi ugyan egy vízoszlop, de az, amilyen gyorsan jött, olyan gyorsan el is tűnik

és nem marad semmi nyoma. Abban az esetben lehet csak távolsági belövést eredményesen végrehajtani, ha a becsapódás a cél figyelővonalában történt, mert akkor, ha a vízoszlop takarta a célt, akkor a lövés rövid volt, ha pedig a cél a vízoszlopot, akkor hosszú.

A távolságbecslés nehézségein a különböző nagyságú távmérőkkel igyekeznek segíteni, de ezek pontossága 3-5%-os hibahatárok között mozog és pl. 8000 m-nél ez már igen sokat jelent, mert 7600 m-es irányzékkal éppen úgy nem lehet eltalálni egy 8000 m-en lévő hajót, mint 8400 m-es irányzékkal. A távolság pontos ismerete a hajótüzérségnél rendkívül fontos, mert a lapos röppályával dolgozó lövegeknél amúgy is jellegzetes a lőirányban hosszan elnyúló vízszintes szórás — azaz a hosszúsági szórás sokszorosan nagyobb a szélességénél — ezen kívül a hajók — többek között éppen az előzőek miatt — mindig oldalukkal igyekeznek az ellenséges hajó felé fordulni, mert úgy nehezebb célpontot képeznek — bár nagyobbbat mutatnak magukból — mint ha hossztengelelyük lenne a lőirányban.

A hasznos lőtávolság, a látásviszonyok és a sebesség

A tengeren uralkodó látási viszonyokkal már foglalkoztunk az előzőekben és láttuk, hogy kifogástalan időjárású és fényviszonyok között a szemmagasságtól függően 10 m magasságból kb. 12 km, 20 m-ről pedig kb. 17 km az a láthatósági sugár, amely a hajó szemhatárát jelenti. Ez a két magasságérték megadja egyben a közepes és a nehéz hajótüzérség legnagyobb hasznos lőtávolságának a mértékét is, mert ahova nem lehet látni, oda közvetlen irányzással nem lehet hasznosan tüzelni sem. A csatahajók 30,5 cm-es és ennél nagyobb lövegei nem is a lőtávolság növelése érdekében kerültek a hajókra, hanem a páncéltörés miatt.

A csatahajókat a tüzérségi tűz ellen egyre vastagabb és ellenállóbb páncéllal védették, a hajóágyúk fejlesztésénél viszont arra törekedtek, hogy a lövedékek páncélatütő erejét növeljék, amit elsősorban a becsapódó energia növelésével értek el. A becsapódó energiát döntő módon a torkolati energia határozza meg, az pedig a lövedék súlyától és kezdősebességétől függ, így ezt a két tényezőt állandóan növelték és hozták létre az egyre nagyobb űrméretű és kezdősebességű hajóágyúkat. A hajópáncél és a becsapódó energia közötti verseny „mellékterméke” a hajóágyúk állandóan növekedő hordképessége, mert a nehezebb (nagyobb tömegű) gránát nagyobb kezdősebességgel vastagabb páncélt üt át ha beleütöközik, ha nem, akkor pedig messzebbre repül.

A nehézüzérségnek azonban nem igénye, hogy lövegei nagyobb lőtávolsággal rendelkezzenek, mint ameddig a szem ellát — azaz ameddig az irányzás és a tüzmegfigyelés lehetséges — mert ez gyakorlatilag nem hasznosítható. A nehéz lövegek hasznos lőtávolságának felső határát tehát a legkedvezőbb időjárású és fényviszonyok közötti természetes látásviszonyok szabják meg. Ennek megfelelően a hajótervezők a páncéltornyokba már úgy tervezik be a csőemelést mértékét (lőszöget), hogy az általában 20—25°-ot nem haladja meg. Ez a lőszög a nehézágyúk legnagyobb lőtávolságát a torkolati energiától függően 14—20 km-ben szabja meg és ez megfelel az optimális látási viszonyok közötti láthatósági sugárnak, azaz ez a hasznos lőtávolság.

A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy a nagy kezdősebesség — a páncéltörő hatáson és a gyakorlatilag nem kihasználható teljes hordtávolságon kívül — laposabb röppályát, nagyobb végsebességet is eredményez és e kettőből további előnyként következik a lövegek nagyobb löszabatossága is.

A közepes és könnyűüzérség lövegeinél a lőszöget általában ugyancsak a 20—25°-os csőemelkedésig lehet állítani és ezzel a közepes lövegek a 12—16 km-es, a könnyű lövegek a 7—10 km-es lőtávolságot érik el. Ezeknél a lövegkategóriáknál a maximális hordtávolság (amely az alsó szögcsoporthoz tartozó lövegeknél a kb. 45°-os lőszöggel érhető el) behatárolását nem csak a természetes látásviszonyok, hanem a hatásos tüzérségi tűz távolsága, a hasznos lőtávolság is indokolta. A hajótüzérség rendkívül

nehéz és bonyolult irányzási és lövészeti adottságai között — a találati valószínűséget mérlegelve — meg kellett határozni azt a távolságot — illetve löszöget — ahonnan a cél még lőszerpazarlás nélkül — tehát a találat reális reményével — megirányozható és a lövegek lőszerhatossága még megfelelő arra, hogy a lövés oda menjen, ahova irányozták. A nehéz ágyúkkal szemben a közepes és könnyű ágyúk azonos löszög és azonos kezdősebesség mellett is rövidebbre hordanak és rosszabb a szórásuk. Ez a ballisztikai jelenség, melyet a légellenállás okoz, a lövedék súlyával és keresztmetszetével van összefüggésben — fajlagos keresztmetszeti tényezőnek nevezik — és a lövedék nagyobb mértékű lassulását eredményezi, azaz „a könnyebb gránát hamarabb fárad el”. Ez a jelenség igen súlyos érv a közepes és könnyű lövegek hasznos lőtávolságának a rövidebbre vétele mellett, mert minél rövidebb röppályaszakaszt használunk ki, annál nagyobb a lövedék sebessége, annál kisebb a szórás, azaz annál pontosabban hord a löveg.

Az eddigieket összefoglalva megállapíthatjuk, hogy egy csatahajó *nehéztüzérségének* az a *hatásos lőtávolsága*, ameddig a tűzvezetés és a távmérő műszerek *ellátnak*. A *közepes és könnyű lövegeknél* ezt a hatásos lőtávolságot a látásviszonyokon kívül erősen befolyásolják az irányzási és tüzelési körülmények is, ezért ezeknél a lövegkategoróriáknál a *hatásos lőtávolság* megállapításánál elsősorban az *irányzási és találati valószínűségi szempontok* érvényesülnek. A fenti megfontolások alapján a hatásos lőtávolságot hajókategoróriánként a következőkben rögzíthetjük: csatahajók, nehéz cirkálók 15—17 km, könnyű cirkálók 12—16 km (kivéve a NOVARA-osztályt, amely csak 10 km hatásos lőtávolságú ágyúkkal rendelkezett), torpedórombolók 4—7 km.

A könnyűcirkálók és torpedórombolók védőpáncéllal nem rendelkeztek, védelmüket kizárólag gyorsaságuk és manőverező képességük szolgálta. A sebesség fontossága a háború gyakorlatában még erősebben kidomborodott, mint ahogyan azt a fejlesztések során előzetesen gondolták. Jól példázza ezt a Monarchia haditengerészetének két különösen sikeres hajótípusa — melyek saját tervezés alapján és a fiumei Ganz-Danubius Művek által gyártva kerültek az Adriára —, a NOVARA gyorscirkáló osztály és a TÁTRA torpedóromboló osztály. Ezek a hajók 1914-ben egyenrangúak voltak a hasonló kategóriájú legkorszerűbb angol és francia hajókkal és a háború folyamán — a bűvárhajókat és a tengerészeti repülőket kivéve — egyedül hordozták az adriai háború offenzív terheit.

A hajók sebességét nem adják ingyen, a 400 tonnás ULANT 6000 LE húzta ki a csávából, a nálánál csaknem hatszor nagyobb, 2300 t-s ZENTA 7200 LE-vel rendelkezett, a TÁTRA-osztály rombolói 850 tonnájukban 20 600 LE-t hordoztak, a 3500 t-s NOVARA-osztály gyorscirkálói pedig 25 000 LE-vel rendelkeztek, ugyanannyival, mint a Monarchia legnagyobb csatahajói, a 20 000 tonnás TEGETHOFF és testvérhajói.

A nagy sebességhez sok lóerőre van szükség, ahhoz pedig kazánokra, gépekre és rengeteg fűtőanyagra, annyira, hogy egyébre már nem is jut hely és teherbírás. A sebesség érdekében lassan elvékonyodik, majd teljesen elmarad a páncél, sőt ha szükséges, még a fegyverzet súlyát is csökkentik. Erre az okra vezethető vissza a kiváló NOVARA-osztály — kategóriájához viszonyított — egyetlen fogyatékosága, a gyenge tüzérsége is. Ha annak idején az egyébként igen jó lőtulajdonságú 10/50-es lövegek helyett 15/50-es lövegekkel szerelik fel, akkor a HELGOLAND ütközetében és az otrantói csatában egyenrangú tüzérség áll az angol 15,2/50-es Vickers lövegekkel szemben. Sajnos egy 10/50-es löveg súlya 6550 kg, míg egy 15/50-es 26 210 kg-ot tesz ki és ezt a lövegenkénti 20 t-s súlytöbbletet, valamint egyéb velejáróit (fedélzetmegerősítés stb.) már nem lehetett ráterhelni a hajókra.

A mai kor embere, megszokva a nagyteljesítményű radar- és egyéb berendezések magától értetődő használatát, nehezen képes beleélni magát az első világháború tengeri harcászatának körülményei közé. Radar hiányában a nagy hordtávolságú tüzérséggel felszerelt csatahajók olyan nehézsúlyú boxolókhöz hasonlíthatók, akik még az öklükig sem látnak, de a természetes látás távolsága aránytalanul kevés volt a hajók sebességéhez viszonyítva is. Emiatt kiemelkedően nagy jelentőségű volt a felderítés, melyet elhanyagolni — bizonyítja ezt a ZENTA esete — büntetlenül nem lehetett.

A hajók sebességének növekedése és a bűvárhajók megjelenése — amely szintén serkentően hatott a gyorsabb és fordulékonyabb hajók elterjedésére — a tengeri harcászatban jelentős változásokat hozott. A nehéz hajókból álló feszes flottakötélékek az első kellemetlen tapasztalatok után a jól védett hadikikötőkben maradtak és a tengeri háború eseményeit a továbbiakban a könnyű, gyors hajókból álló portyázó kötelékek vállalkozásai jelentették. Ezek jellegzetessége, hogy egy-egy akció keretében nagy távolságokra, gyors, rövid rajtaütéseket hajtottak végre és visszatérés közben, rendszerint, az időközben riasztott ellenséges gyorskötelékekkel találkozó, vagy üldöző ütközeteket vívtak. Ezekben a gyors mozgású, laza kötelékek által vívott összecsapásokban a válogatott és jól begyakorolt személyzet mellett döntő technikai tényező volt a nagy sebesség, a tartós csúcsigénybevételt elviselő kazánok és gépek és a nagy tűzgyorsaságú tüzérség.

Az első világháború tengeri harcainak tapasztalatai — főleg a bűvárhajók tevékenysége — a hajóépítés és a tengeri harcászat további irányát jelentősen megváltoztatták, de ez már nem kapcsolódik sem a ZENTA, sem a Monarchia haditengerészetének történetéhez.

Végére érve a korabeli technika és haditengerészeti gyakorlat néhány területére vonatkozó visszatekintésünknek, elérkeztünk ahhoz a ponthoz, hogy indokoltan feltehezzük magunk is azt a kérdést, amely 75 esztendővel ezelőtt is bizonyosan sok kortársban felmerült, de nyilvánosságot a mai napig sem kapott, hogy vajon rendben volt-e minden az osztrák—magyar haditengerészetnél 1914. augusztus 16-án? Vajon elháríthatatlan sorscsapás volt-e mindaz, ami akkor bekövetkezett?

Milyen körülmények okozták a ZENTA pusztulását?

A Montenegro blokádja és a ZENTA pusztulása közötti kapcsolat kétségtelen ugyan, de nem olyan szorosan következik egyikből a másik, hogy azt szükségszerűen bekövetkezőnek tekinthessük. Sőt csak számos alapvető katonai szempont teljes figyelmen kívül hagyása, a helyzet fel nem ismerése eredményezhette azt, hogy a blokád megszüntetése a ZENTA elsüllyesztésével járt és létrehozhatta azt a kilátástalan és kiszolgáltatott helyzetet, amelyben a ZENTA akkor volt, amikor a francia flotta a kivégzésére megjelent.

A Montenegro elleni blokád katonai erőviszonyait döntő módon megváltoztató esemény volt augusztus 14-én a hadiállapot életbe lépése Anglia, Franciaország és az Osztrák—Magyar Monarchia között. Eddig az időpontig a „háborús” blokádszolgálat kevesebb gondot okozott, mint egy békebeli flottagyakorlat, mert azokon a hajóhad egy részét ellenségnek osztották be, itt pedig még ilyen sem volt.

Azt ma már nem lehet megállapítani, hogy a megváltozott katonai helyzetet figyelembe véve — minthogy immár nem csak háború, de ellenfél is volt — történt-e intézkedés a blokádszolgálat átszervezésére, de az biztos, hogy semmiféle konkrét változtatást nem hajtottak végre, kivéve azt, hogy 14-étől kezdve éjszakára nem

hagytak kint órhajót. Ha tehát a feltett kérdésre választ keresünk, elsőként arra kell gondolnunk, hogy *nem számoltak komolyabb támadás lehetőségével.*

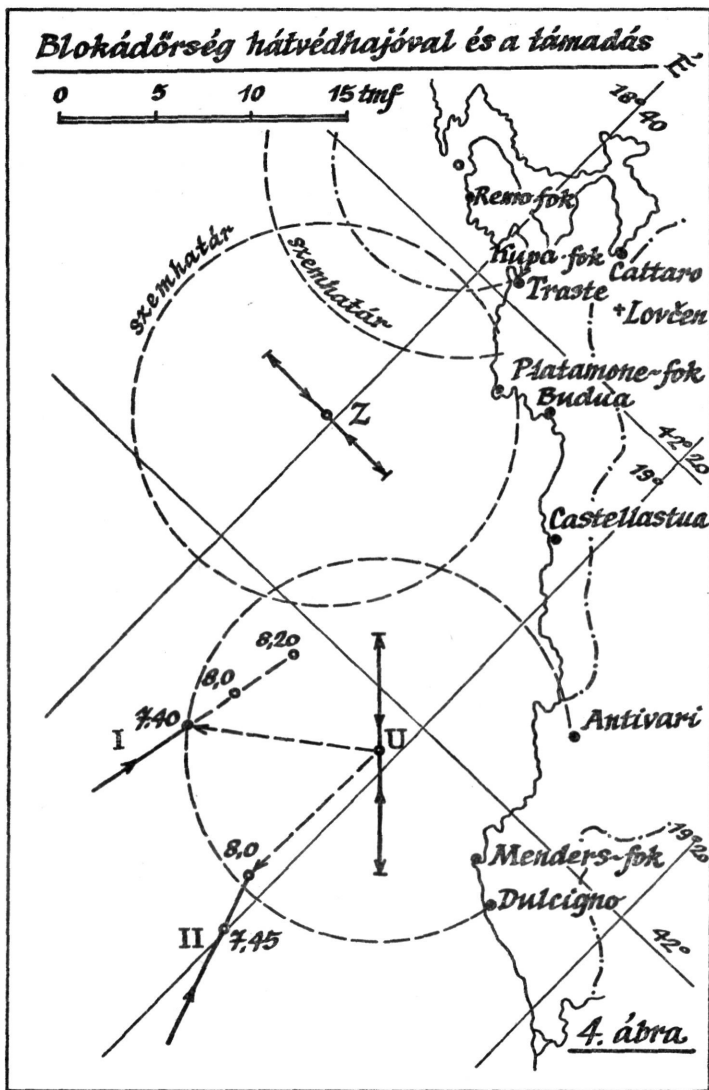
Ha most, 75 év múltán, megkíséreljük megindokolni, vajon miért nem tartottak egy angol—francia támadástól, akkor igen nehéz helyzetben vagyunk, mert józan ésszel semmiféle reális okot nem lehet találni ami ezt megmagyarázná. Az teljesen bizonyos, hogy még csak el sem gondolkoztak a ZENTA és SZIGETVÁR teljes kiszolgáltatottságán, mert akkor nem engedték volna ezeket az öreg, lassú, gyenge hajókat 10 tmf-nél távolabbra a kikötőövezettől, a biztos pusztulásba. Ellenséges támadás esetén menekülésre semmi lehetőség nem volt, mert a hajó ki volt vezényelve 35 tmf távolságra a saját kikötőtől (két órai menet teljes gőzzel) az ellenséges part előtti cirkálásra — mintha falhoz állították volna —, és hajnaltól estig várhatta, hogy mikor, melyik égtáj felől tűnik fel, 10 tmf távolságból, a nálánál erősebb és gyorsabb ellenfél, amely elől nincs menekülés. Saját hajó ennyire kiszolgáltatott helyzetbe hozása józan ésszel fel nem fogható és a flottán belüli parancsnoklási viszonyokra sem vet jó fényt. Ha Barry és törzse nem tett semmit, ha már más nem törődött a dologgal, akkor legalább a cirkálók parancsnokai, akik napról-napra láthatták ezt a saját parancsnokság által létrehozott helyzetet, felszólalhattak volna ellene. Ha felszóltak, de nem volt foganatja, az is baj, ha nem szóltak fel az is, de mindenképpen látniuk kellett ezt az esztelenséget. Cunningham admirális, az angol flotta II. világháborús főparancsnoka megemlíti a ZENTA elleni akciót, amelyben fiatal tengerészhadnagyként, mint a SCORPION torpedóromboló parancsnoka, ő is részt vett és — többek között — ezt írja: „Egy öreg könnyűcirkáló kiküldése egy földrajzilag és katonailag ennyire exponált helyre már első pillantásra láthatóan is nagyon nagy kockázatot jelentett.”

Ezeket a sorokat a volt ellenfél írta, aki akkor járt ott először. Ő „első pillantásra látta”; elképzelhetetlen, hogy azok ne látták volna, akik napi 16 órát kint voltak a blokádszolgálaton. Ha látták is, semmi nyoma, hogy jelentették, vagy intézkedést kértek, stb.

Második feltevésünk az, hogy csak a ZENTÁnál *gyengébb erők támadására számítottak.* Ahogyan nem volt indokolt az, hogy a sokkal erősebb ellenség támadás nélkül eltűri a blokádfenntartását, ugyanolyan megalapozatlan az a feltevés is, hogy támadásra a ZENTÁnál gyengébb egységet küld majd. Nem feltételezhető az egyesült angol—francia flottáról, hogy csak azért, hogy megveressék magukat, hozatnak majd valahonnan egy, a ZENTÁnál gyengébb egységet, mert bár elég nagy választékban volt cirkálója a szövetségesek Földközi-tengeri Flottájának, olyan lassú és gyenge hajót nem találtak volna, amelyik ne lett volna túl erős és túl gyors a ZENTÁhoz képest. Ezt a feltételezést is el kell vetnünk tehát.

Megválaszolhatatlan kérdés ma már az is, hogy vajon *miért nem módosítottak a blokádség elosztásán?* Abban az esetben, ha csak annyit módosítanak, hogy a ZENTÁt hátvédhajóként visszatartják 10 tmf-re a kikötőövezettől — a Platamone-fokig — (4. ábra, 542. o.) és csak az ULAN járőrözik a blokádkörzetben 6—8 tmf-re Antivari előtt, akkor, ha kereskedelmi hajó jön, azt az ULAN elfogja, ha segítség kell, jelzi a cirkálónak, ha pedig túlerő közeledik, jelenti és parancsra bevonul. Ha pedig nem D-ről, hanem Ny-ról közeledik ellenség, azt a cirkáló veszi észre és még mielőtt az ellenség lőtávvolba érne, mindkét hajó biztonságosan visszavonulhat.

Teljesen kézenfekvőnek tűnik, hogy abban az esetben, ha erre valaki a legcsekélyebb figyelmet fordítja, ez így is történt volna és nem pusztul el ember és hajó minden ok, cél és értelem nélkül.



Hihetetlennek tűnik, de az események bizonyítják, hogy *nem volt hatékony felderítő szolgálat a Cattaro előtti vizeken*. Háborúban egy, az ellenséges behatolás irányában fekvő hadikikötő előtti tengeri térség állandó megfigyelése, a védelmi övezet akna-mezőinek felszedés elleni biztosítása, az elszabadult aknák elfogása, vagy hatástalanítása, stb. napról napra megújuló ugyanolyan feladata a haditengerészeti szolgálatnak, mint a hajókon az ébresztő és a takarodó. Éppen azért, mert annyira kézenfekvő, tűnik elképzelhetetlennek, hogy nem volt megfelelő hatékonyságú felderítő szolgálat. Másként nem fordulhatott volna elő, hogy a parancsnokló admirálist, zászlóshajóstól, csak a jószerecse mentette meg attól a szégyentől, hogy saját hadikikötőjének szinte a kapujában szitává lőjék — mialatt nyugodtan horgonyzó hajóin és a kikötő erődjeiben mit sem sejtve békésen reggelit osztanak a legénységnek. Ez olyan dolog, amelyre magyarázatot találni nem lehet, ám a Barry admirális ellen lefolytatott vizs-

gálatból semmi sem került napvilágra. Az osztrák—magyar haditengerészet kiváló minősítésű ellentengernagyáról, aki 35 esztendő teltétől haditengerészeti szolgálatban, nem feltételezhető, hogy nem tudta, mit kell tennie, vagy az, hogy még nem volt ideje, mert csak négy napja érkezett Cattaróba, hiszen voltak beosztott tisztjei, azoknak kiadhatta volna, hogy ellenőrizték, vagy szervezzék meg a hadikikötő felderítő szolgálatát. Ha pedig ilyen fontos intézkedésekre sem jutott ideje, akkor miért ment ki a MONARCH hal 16-án reggel a montenegrói bakákat riogatni? Azt egy csatahajó meg tudja tenni admirális nélkül is.

Végső sorban a kérdésre választ adni nem tudunk, de valószínű, hogy amikor annak idején Polában az Admirals-Rat neki tette fel e kérdéseket, a válasz akkor is elmaradt. Talán a háborús helyzet, talán az önálló parancsnoki beosztás okozta, de katonailag és emberileg alkalmatlanná vált beosztása ellátására, gondolkodása és cselekvőképessége teljesen megbénult.

A ZENTÁval kapcsolatos utolsó kérdés, hogy *miért nem mentek a hajótörött bajtársak segítségére?* Arról már ejtettünk szót, hogy az ellenséges flotta a ZENTA elsüllyesztése után D-i irányban elhajózott, anélkül, hogy a hajótöröttek mentését megkísérelte volna és arról is, hogy ebben a súlyosan elítélendő, embertelen és bajtársiatlan magatartásban az osztrák—magyar haditengerészet sem maradt el az ellenség mögött, ami annál súlyosabb, mert egyrészt saját bajtársak mentéséről volt szó, másrészt ők tudták azt — amitől az ellenség félt — hogy sem akna-, sem tengeralattjáróveszély nem fenyeget mentés közben.

Ha pusztán csak azt a katonai szempontot vesszük figyelembe, hogy a saját kikötő közvetlen közeléből elvonult ellenséges flottát saját felderítő egységekkel 80—100 km távolságig kísérni kell, hogy a tengeri előtérről megbízható értesülések legyenek (nem telepítenek-e aknamezőt, jelzőállomást stb.), akkor sem lehet magyarázatot találni arra, hogy az amúgy is kint tartózkodó STREITER és SCHARFSCHÜTZE rombolókat miért nem küldték az ellenség után. Az egyik közben felszedi a túlélőket és beviszi Cattaróba. Ez a legkevesebb, amit a katonai tisztesség és becsület megkíván, ellenséges hajótöröttekkel szemben is!

Ha pedig saját bajtársról van szó, akkor nincs az a dühöngő vihar, tengeri ütközet, vagy az a lopakodó tengeralattjáróktól zsúfolt tengerrész, ahol — akár a saját pusztulás kockáztatásával is — ne tenne meg mindenki mindent a hajótöröttek kimentéséért, amint erre a háború további eseményei számos pozitív példát mutattak. Itt az adott esetben semmiféle kielezett, veszélyes helyzetről szó sem lehetett! A Castellastua előtti partszakasz a védett kikötővezettől 14 tmf, azaz egy STREITER típusú hajónak fél órai menetidő, az ellenség messze a látóhatáron túra távozott, a 8—9 km-re lévő parton néhány montenegrói baka báméskodik múlt századi mordályokkal felszerelve. Nem fenyegette volna itt semmi veszély a mentőhajókat, mégsem kaptak parancsot a mentésre.

Az okát, hogy miért nem mentettek, nem lehet tudni, de az biztos, hogy ez az eset egymagában is elég ahhoz, hogy egy admirális véglegesen szárazra kerüljön.

Az pedig egyenesen szegyenletes, hogy a déli órákban elküldtek egy repülőgépet megnézni, hogy tényleg elmentek-e a franciák és a gép — állítólag — a ZENTÁról csak annyi hírt hozott, hogy semmi nem látható belőle. Jó lenne tudni, vajon mit jelentett az a tengerésztiszt, aki elrepült az úszó bajtársak fölött, de sem nem kereste, sem nem látta őket.

A teljes szellemi bénulás jele az is, hogy *nem segítették az ULANT a menekülésben.* Az ULAN menekülésének eseményeit részletesen ismerjük már és nem kétséges, hogy amennyiben a két testvérhajót, a STREITERt és a SCHARFSCHÜTZÉt színlelt támadásra rendelik a francia flottazóm élhajói ellen, akkor egyrészt megosztják

az ULANra koncentráldó tüzérségi tüzet, másrészt akkor a JURIEN DE LA GRA-VIÈRE cirkálót és a rombolókat nem az ULAN üldözésére, hanem ezek ellen rendelik ki, mert két támadó romboló életveszélyt jelent, egy menekülő pedig csak nyúl-vadászatot.

Ez a színlelt támadás a két hajóra nézve messze nem jelentett volna olyan veszélyt, mint amilyenben az ULAN volt, mert az ULAN csak egy irányba menekülhetett, míg a két támadó úgy mozoghatott, ahogyan előnyösebbnek látta, előre, oldalt, akár vissza is fordulhatott — az ellenségnek újabb és újabb irányzási feladatokat adva — és ezzel a tüzelés eredményességét csökkentve. Mójukban állt volna magukat az ellenségtől 6—8 km-re tartani és onnan időközönként együtt, vagy külön-külön előretörve az ellenség tüzeinek jó részét lekötni. Ez a haremodor sokszorosán begyakorolt módszere volt az első világháború romboló- és torpedónaszád-kötelékeinek, kézenfekvő lett volna tehát a begyakorolt módon közbelépni, mintsem tétlenül izgulni azon, hogy vajon élnek e még az ULANon.

Ez esetben is — mint az összes eddigieknél — hiányzott a döntésképes parancsnok és az a végső szó, amit a katonaságnál parancsnak neveznek.

Richard Ritter von Barry ellentengernagy nem sokáig volt a Cattarói-öbölbe kiküldönített operatív haditengerészeti erők parancsnoka. Alighanem érezhette, hogy a Cattaro környéki augusztus 16-i eseményektől Polában és Bécsben nem lesznek elragadtatva és ezért a Flottafőparancsnokságnak küldött jelentésében — ha ügyetlenül is — de már védekezett. Kitért arra, hogy amennyiben nem csak egy, hanem több kísérő hajóval lett volna kint a ZENTA, az sem javított volna a helyzeten, csak esetleg több hajó pusztul el. (Főleg ha mindet egy falkában tartja Durazzónál!) A bekövetkező események szerint azonban sem ez, sem egyéb védekezés nem volt elegendő ahhoz, hogy teljes parancsnoki passzivitását és alkalmatlanságát elnézzék neki. Rövid időn belül szabadságolták és többé már nem került aktív szolgálatba. A tárgyilagosság kedvéért meg kell jegyezni, hogy teljes biztonsággal még csak azt sem mondhatjuk, hogy mindennek kizárólag Barry admirális az oka, de azt sem, hogy más is ludas a dologban, mert semmiféle hivatalos, vagy magánmegnyilatkozásról sem tudunk, amely eligazítást nyújtana, vagy akár csak említést tenne. Az biztos, hogy az érdekeltek és beavatottak tudtak titkot tartani, nem csak a sírig, de azon túl is.

Nagyon sajnálhatjuk, hogy sem okmányok, sem feldolgozások nem foglalkoznak az első háborús hónapoknak azokkal a Bocche de Cattaro körüli eseményeivel, amelyekről az eddigiekben beszéltünk és amelyek eddig mesterségesen homályba tartott részleteire igyekeztünk a figyelmet felhívni. Reméljük, fáradozásunk nem volt hiábavaló és hozzájárult a 75 esztendővel ezelőtti események teljesebb megvilágításához.