

KOPECZKY GYŐZŐ

## A POLÁBAN MEGTORPEDÓZOTT SZENT ISTVÁN

*Historia est magistra vitae.*

Egyik barátom 15 esztendő fia, aki a történelem iránt az ifjúság lelkesedésével érdeklődik és buzgó gyűjtője a Kossuth Könyvkiadó „Népszerű történelem” című sorozatának, nem túl régen megkérdezte tőlem:

— Tessék mondani, kitől kapta a torpedót a Szent István csatahajó a pólai kikötőben 1918 júniusában?

— Minthogy június volt, biztosan a nyári Mikulás hozta neki — válaszoltam, tréfával elütve a valódi választ, de a gyanú már élt bennem és elolvastam a könyvet, *Merényi László: A cattarói matrózfelkelés című, 1985-ben megjelent kötetét.*

Azután — látva, hogy nemcsak egy-egy kis elírásról van szó, hanem sokkal többről — az oldal-számozás szerint kiemeltem a **katonai vonatkozású** adatoknak és tényeknek meg nem felelő közléseket, valamint az író **katonai** tájékozatlanságát tükröző magyarázatait és állásfoglalásait, majd e — kedvem ellenére — hosszúra sikerült listához hozzáírtam a valóságnak, a tényeknek és az akkori katonai helyzetnek megfelelő anyagot és átadtam fiatal barátomnak azzal, hogy a jelelt részekben a könyv helyett ezt olvassa.

E csekélyke összeállítást — mely az osztrák—magyar haditengerészet történetével foglalkozók számára semmi újat sem mond — azért teszem közzé, mert szükségesnek tartom, hogy a téves adatok és a hibás katonai szemléletet tükröző magyarázatok tételesen kiemelésre és helyreigazításra kerüljenek. Hiszen a hallgatás—beleegyezés, a beleegyezés—egyetértés; esetünkben pedig a hallgatólagos egyetértésnek még a látszatát is el kell hártani.<sup>1</sup>

9. oldal: „A XIX. század folyamán fokozatosan kiépült a Bocche di Cattaro erődrendszere, amely a Monarchia hajóhadának legkitűnőbb, szárazföldi várakkal is jól biztosított támaszpontja lett.”

Pola volt a Monarchia egyetlen olyan hadikikötője, amely a hajók javításához, karbantartásához szükséges berendezésekkel — úszó- és szárazdokk, úszó és parti daruk, sólyatér, gyártó és szerelő üzemek, raktárak, rakodó és tároló berendezések, parancsnoksági, hivatali és legénységi épületek, nagyteljesítményű híradóközpont, a hátországgal közvetlen vasúti és közúti kapcsolat, stb. — rendelkezett. E berendezések hiánya lehetetlenné teszi hadihajóegységek tartós állomásoztatását, ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy a hajóknak — az akna- és tengeralattjáró-veszély ellenére is — időnként el kell menniük Cattaróból Polába, a szükséges javítási, karbantartási munkák elvégzésére. Ennyit a „legkitűnőbb” kikötőről.

Ami Cattaro „jól biztosított” katonai helyzetét illeti, azt a szerző önmaga cáfolja meg a 15., 16. és 17. oldalon elmondottakkal.

12. oldal: „A tisztek és legénység között helyezkedtek el az altisztek. Közöttük a legképzettebbek a fedélzetmesterek voltak: ők adott esetben, a kapitány távollétében, a hajót is irányíthatták.”

Ami a kapitány nélküli hajó irányítását illeti, arra nézve az általános szabály az volt, hogy a parancsnokságot mindig a még harc képes állapotú, legmagasabb rendfokozatú személy köte-

<sup>1</sup> A *Haditörténelmi Közlemények* 1985. 1. számában közölt könyvismertetés (*Csonkaréti Károly*) számos helyreigazítást és a könyvről — érdemének megfelelő — kritikát tartalmaz, de jellege és terjedelme miatt nem terjedhet ki mind-azokra a téves adatokra és hibás megjegyzésekre, melyek a könyvben találhatók.

les átvenni, azonos rendfokozatok esetében rangidős a fedélzeti szolgálat. Elvileg nem kizárt tehát, hogy fedélzetmesterre kerüljön a hajó további irányításának kötelezettsége. Részletesebben azért tértem ki erre a kérdésre, mert a szerző többször is, mint a fedélzetmestereket megillető jogot és felhatalmazást említi.<sup>2</sup>

Az kétségtelen, hogy a legképzettebb altisztek a fedélzetmesterek voltak, hiszen az összes felsőbb- és törzsaltiszt „bootsmann” azaz „hajómester”, szabadabb fordításban „fedélzetmester” volt. Rendfokozatok:

németül	magyarul	a hadseregben
Oberstabsbootsmann	Főtörzshajómester	Főtörzsrőmester
Stabsbootsmann	Törzshajómester	Törzsrőmester
Unterbootsmann	Alhajómester	Őrmester

A teljesség kedvéért megemlítem még, hogy rendszeres szokás volt a rendfokozatok közötti előléptetési időt megfelelve a „Titulár” (címzetes) kinevezés, amely azt jelentette, hogy az illető már a magasabb rendfokozati jelzéseket hordta, de a régi rendfokozatának a fizetését kapta. Franz Rasch, a felkelés szervezője és vezetője is titulár-unterbootsmann (címzetes őrmester) volt.

14. oldal: „1914 nyara óta dúlt a világháború, s hatása alól a Bocche di Cattaro sem vonhatta ki magát. Külföldi kereskedelmi hajók az első hónapokban még csak-csak érkeztek, de 1915 nyarától kezdve már egy sem futott be... Nem sokkal a világháború kitörése után az antant hatalmak... blokád alá vették ellenségeiket, és a semleges országok hajóinak is megtiltották, hogy Németország, vagy Ausztria—Magyarország kikötőibe menjenek.”

Kézenfekvő, hogy — a szerző által néhány oldallal előbb „legkitűnőbbnek” és „jól biztosított-nak” nevezett — Cattaro nem vonhatta ki magát a háborúból, hiszen félkörben az 1,5—3 km távolságra lévő montenegrói határ vette körül.

Montenegro 1914. augusztus 6-án szakította meg a diplomáciai viszonyt a Monarchiával és tüzérségük augusztus 8-án már tűz alá vette a védőerődöket és a kikötőt.<sup>3</sup> A Védelmikerzet Parancsnokság kérésére 8-án éjszaka a haditengerészet is bekapcsolódott a harcokba és a hajók közül a KAISER KARL VI. páncélos cirkáló kezdte meg a tüzelést a támadók ellen.<sup>4</sup> Az ellenséges tüzérség hatásos rombolótüze miatt a védőerődökben rendkívül válságos helyzet alakult ki, melynek csak a Polából odavezényelt RADETZKY csatahajó sikeres bevetése vetett véget.<sup>5</sup>

A háború első három hónapjában Cattaro ellen a szárazföld felől intézett ostromnál, mely célját — a kikötő elfoglalását — nem érte el, hatékonyabbnak és tartósabbnak bizonyult az a tengeri blokád, melyet a szerző is említ. Ennek ellenére az előző mondatában azt írja, hogy „külföldi kereskedelmi hajók csak-csak érkeztek”. Nem érkeztek!

Külföldi kereskedelmi hajó a háború kitörése után sem 1914-ben, sem 1915-ben nem futhatott be Cattaróba, egyrészt azért, mert a francia—angol flotta a ZENTA kiscirkáló 1914. augusztus 16-án történt elsüllyesztésével jelezte az érkezését az Adriára, de jelezte azt is, hogy országaik komolyan gondolják a blokádöt és van is erejük hozzá, másrészt, mert a hadikikötő olyan aknazárral, és egyéb berendezésekkel (záróhálók, úszó barikádok, stb.) volt elzárva, melyeken külföldi kereskedelmi hajó nem juthatott át.

15. oldal: „A központi hatalmak nem is tudták áttörni a blokádöt.” Ezeket a kérdéseket már érintettük. Említésre csak azért kerültek, mert homlokegyenest ellenkeznek a szerző által előzőekben leírtakkal.

16. oldal: „A Lovčen hegycsúcs — ahonnan az egész fjord áttekinthető — Nikitáék kezében volt. Erről a stratégiailag fontos pontról az egész öböl ágyúzható... az öböl hajói a Lovčen ágyúitól félve, általában éjszaka változtattak helyet... A sötétségben nagyon kellett vigyázniuk, nehogy nekimenjenek valaminek.”

Nem lehet magyarázatot találni arra, hogy a szerző által egész területén ágyúzhatónak mondott öbölben — elképzelése szerint — vajon miért nappal álltak a hajók és éjszaka mozogtak? Úgy gondolja talán, hogy az álló hajót nehezebb belőni és eltalálni, mint a mozgót? Ez a teljesen laikus és ferde szemlélet fordítva logikusabb lenne: nappal a hajók helyet változtatnak, közben úszkálnak erre-arra, hogy nehezebb legyen őket eltalálni — a veszély is kisebb, hogy neki-mennek „valaminek” — és éjszakára kikötnek aludni, mert reggelig vége a háborúnak.

2 A nagyobb hajókon kb. 15—20 tiszt és 30—40 altiszt szolgált.

3 *Hans Hugo Sokol*: Österreich—Ungarns Seekrieg 1914—18. Wien, 1933. 77. o. (a továbbiakban — *Sokol*)

4 *Sokol*, 88. o.

5 *Sokol*, 91. o.

A valós helyzet természetesen más volt. Ha megnézzük a Cattarói-öböl szintvonalas térképét, vagy a helyszínen körülnézünk, láthatjuk, hogy az öböl közepéig benyúló 768 m magas Vermac hegy takarja az egykori montenegrói Pestingrad és Krstac erődök elől a teodói partot teljes hosszában, a Teodói-öböl nagy részét és a Le Catane-szorost, a Kumbor—Gjenovic oldal pedig látható ugyan, de lőtávolságon kívül van. Az egykori Kuk állásból viszont beláttak a Teodói-öbölbe, de annak nagy részét lövegeik nem érték el, a feléjük közelebb eső Kukuljina- és Krtolje-öblökbe, az Otok-, Stradioto- és Santa Trinita-szigetekre pedig nem láttak be, mert ezeket a víz széléig kifutó meredek hegyoldal takarta.

Az öblön belüli éjszakai helyváltoztatásokra semmi szükség nem volt, mert már a háború előtt meghatározták a belőhető területeket és ennek megfelelően jelölték ki a horgonyzóhelyeket is. Az első napok tüzérségi összecsapásai során kitapasztalták a hajók horgonyzóhelyének veszélyezettségét és szükség esetén módosítottak, de jelentősebb helyváltoztatásra nem került sor a háború folyamán.

Ami a szerző által tévesen magyarázott éjszakai hajómozdulatokat illeti, azok rendszeresen megtörténtek minden alkalommal, amikor egységek, vagy hajócsoportok az ellenség elleni vállalkozásra indultak, mert el akarták kerülni, hogy az ellenséges megfigyelők a kifutásról, az egységek erejéről híradást küldjenek és riasszák az ellenség flottáját. Az öböl hajói csak avval tudták a vállalkozások meglepetésszerűségét biztosítani, ha nappal az egységek egy részét állandóan gőz alatt tartották — így a megfigyelők nem tudhatták, hogy valóban készülnek-e valamire —, éjszaka pedig világítás nélkül, de jól rejtett irányfények alapján tájékozódva futottak ki. E módszer eredményességét bizonyítja, hogy a háború első két esztendejében — tehát addig, amíg a Lovčen és az adóállomás ellenséges kézben volt — a hajóhad egyetlen vállalkozása sem hiúsult meg amiatt, hogy az ellenség a kifutást észelve riasztotta volna saját hajóit.

16. oldal: „Szerencsére a montenegróiaknak kevés ágyújuk volt.”

A montenegróiaknak nem volt kevesebb lövegük, mint a védőerődök és a hajóhad erre a célra alkalmazható lövegei együttvéve, ráadásul az erődök 400—500 méterrel, a hajók 1000 méterrel alacsonyabban feküdtek, ami a becsapódások megfigyelése alapján történő tűzvezetés tekintetében óriási előnyt jelentett nekik.

Nézzük azonban, hogy milyen tüzérségi erejük volt a montenegróiaknak:

Pestingrad állás	12 db	12 cm-es ágyú
Krstac állás	8 db	12, vagy 15 cm-es ágyú
	2—4 db	21 cm-es tarack
Kuk állás	12 db	15 cm-es mozsár
	4 db	9 cm-es ágyú
	8 db	12, vagy 15 cm-es ágyú
	4—6 db	21 cm-es tarack <sup>6</sup>

16. oldal: „A várt francia tüzérség nem érkezhetett meg, mert a Monarchia flottája zár alá vette Dulcigno (ma: Ulcinj) és Antivari (ma: Bar) montenegrói kikötővároskákat.”

A franciák elítélendő módon jártak el a könyv szerzőjével és lektorával szemben! Nem azt tették annak idején, amit a szerző most megirt, hanem éppen az ellenkezőjét: megérkeztek! Mégpedig hamarosan és figyelemre méltó díszkísérettel.

1914. szeptember 17-én a HENRI FRAISSINET gőzös az egész francia—angol flotta kíséretében megérkezett Antivariba.<sup>7</sup> A kísérő flotta ereje több mint másfélszeresen meghaladta a Monarchia teljes flottájának erejét, a Cattaróban lévő és nyílttengeri harcra alkalmas egységekkel szemben pedig harmincszoros fölényben volt. Nyilvánvaló, hogy ezekkel szemben meg sem mocsanhattak, ha nem akartak az egy hónapja ronccsá lőtt ZENTA sorsára jutni. Bízva a hadikikötőt védő aknazárban, várták, hogy a nyomasztó fenyegetés elvonuljon.

A HENRI FRAISSINET gőzös szeptember 19-én befejezte a kihajózást, partra tett egy nagy teljesítményű adó-vevő állomást, 4 db 15 cm-es, 4 db 10 cm-es hajóágyút (csövenként 500—500 lövéssel) és egy tengerész-tüzér különítményt Grellier fregattkapitány parancsnoksága alatt.

A lövegek a Lovčen nyugati lejtőjén egy hónap alatt kerültek beépítésre és október 19-én kezdték meg a tüzelést a védőerődök ellen. Már az első napon a Fort Vermac olyan súlyos telitalálatokat kapott, hogy a helyzet válságossá vált és kétséges volt, hogy az erőd néhány napnál tovább tartható-e még. Ekkor kapott parancsot a RADETZKY csatahajó, hogy hajózzon Polából Cattaróba és a válságos helyzetnek vessen véget. A RADETZKY négy nap alatt harc képelenlétte a francia lövegeket, melyeket azok hátrahagytak és véglegesen elvonultak.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Sokol, 88. o.

<sup>7</sup> Sokol, 90. o.

<sup>8</sup> Sokol, 95. o.

Az Adria déli részén akkoriban (1914. VIII. 8—IX. 20.) fennálló haditengerészeti helyzet áttekintésére felsorolom a tengeren történt hadieseményeket:

1914. VIII. 8. A harcselekmények megkezdése. Egy osztrák—magyar hajócsoport (SZIGET-VÁR, ZENTA, USKOKE, Tb 72) támadást intéz Antivari ellen. Ezek voltak a világháború első lövései az Adrián.<sup>9</sup>

VIII. 10. Az Osztrák—Magyar Monarchia hivatalosan bejelenti, hogy blokád alá veszi Montenegrot.<sup>10</sup>

VIII. 16. A francia—angol flotta elszüllyesztette a blokádszolgálatot teljesítő ZENTÁT, az osztrák—magyar blokádöt megszüntette és blokád alá vette a Monarchiát.<sup>11</sup>

VIII. 24—28. A Cattaróból kijött egységek támadásokat intéztek a montenegrói csapatok által megszállt tengerparti területeken lévő katonai célpontok ellen, az öböl előtti vizektől 20—25 km-nél nem messzebbre eltávolodva.

IX. 1. A francia—angol flotta felvonult Cattarónál és tűz alá vette a Fort Punta d'Ostro bejárati záróerődöt. Ettől kezdve két francia tengeralattjáró állandó őrszolgálatot teljesített Cattaro előtt.<sup>12</sup>

IX. 18. Az ellenséges flotta Antivariba kísért a HENRI FRAISSINET gőzöst a Lovčen francia tüzéreivel.

IX. 19. Ellenséges hajókötélék tűz alá vette a hadikikötő partvédő erődeit. Találatot kapott a Fort Punta d'Ostro, a Lustica és a Mamula erőd, a Gomila őrház és a Klinci adóállomás is. Körülbelül 200 lövés leadása után távoztak.<sup>13</sup>

A rövidke időszak eseményeiből világosan megállapítható, hogy a francia—angol flotta minden küzdelem és veszteség nélkül, pusztán túlnyomó fölényű megjelenésével a déli Adria vizeinek körüláltn ura volt és Cattarót is tengerészeti ostrom alá vette.

Ez volt tehát akkor a hadihelyzet és ezek azok a kemény történelmi tények, melyekkel a szerző állításai frontálisan ütköznek. Erre sem került volna sor, ha a szerző tudja, hogy vajon azok a fránya francia tüzérek megérkeztek-e, vagy nem érkeztek meg. A kérdés csupán két esélyes: vagy igen — vagy nem. Eltalálni szerencse kérdése. Nem találta el, és a lektor sem találta el! De ezután jött a következő probléma: vajon miért nem érkeztek meg? Valami oka csak volt? Hivatkozunk tehát a Dulcigno és Antivari elleni osztrák—magyar tengeri blokádokra, mely olyan hatásos volt, hogy a franciák nem tudtak átjutni rajta. Ez bizony — hozzá nem értők részére — egészen hihetően hangzik, csak az a baj, hogy semmi köze a valósághoz.

17. oldal: „Furcsa valami volt ez a másfél évig tartó front állapot Cattarónál... A montenegróiak nem sok kárt okozhattak az éjszakánként helyet változtató osztrák hajóknak...”

Az éjszakánként úszkáló hajók kérdését már az előzőkben helyre tettük, de az, hogy ezek „osztrák” hajók voltak, szót érdemel:

- a Monarchia hajóin több magyar szolgált, mint osztrák,
- a hajók egy részét a magyar hajóipar gyártotta,
- az államot Osztrák—Magyar Monarchiának hívták.

17. oldal: „1915 végén a Monarchia hadvezetősége elhatározta, hogy támadást indít Montenegro ellen.”

Nem 1915 végén, nem a Monarchia hadvezetősége határozta el és nem Montenegro ellen! Az idézet többi része helytálló.

Tényleges helyzet szerint az utánpótlási hiányban fuldokló Törökországgal való szárazföldi útvonal megnyitása volt az a cél, amely az adott helyzetben csak az addig semleges Bulgária hadbalépésével és Szerbia meghódításával volt elérhető.

Hosszú diplomáciai munka és katonai tervezés készítette elő a három szövetséges hatalom — Németország, Bulgária és Ausztria—Magyarország — hadseregeinek egyidőben, több irányból történő támadását Szerbia ellen. A támadást a németek október 6-án, az osztrák—magyar csapatok október 7-én, a bolgárok október 14-én kezdték. A sikeres hadműveletek során a csapatok — Szerbia területén áthaladva — már november 19-én elérték a montenegrói határt.

A Montenegro elleni támadást az osztrák—magyar VIII. hadtest 1916. január 5-én kezdte és két nap múlva már az ország területének a közepéig jutottak. Január 8-án indult meg Cattaro térségéből — tehát a tenger felől is — az a támadás, amelyet öt nap múlva Montenegro kapitulációja követett.<sup>14</sup>

<sup>9</sup> Sokol, 77. o.

<sup>10</sup> Sokol, 78. o.

<sup>11</sup> Sokol, 80—85. o.

<sup>12</sup> Sokol, 114. o.

<sup>13</sup> Uo.

<sup>14</sup> Nagybacsi Nagy Vilmos: Szerbia meghódítása. I—II. Bp, 1929. 180. o.

17. oldal: „1916. január 7-én reggel a Teodo felől öt lövés dördült el... Hamarosan bekapcsolódott a harcba az öbölben akkor állomásozó öt hadihajó is A tüzet okádó hajók közé tartozott a hatalmas SZENT GYÖRGY páncélos cirkáló is.”<sup>15</sup>

Az lehet, hogy 7-én ötöt lőttek Teodóban, de a támadás 8-án kezdődött! Az öbölben akkor nem öt, hanem 35—40 hajó állomásozott és ezek közül hét hajó (a KAISER KARL VI., a BUDAPEST, a KAISER FRANZ JOSEPH I., az ASPERN, a PANTHER, a HUSZÁR, a WARASDINER) vett részt a Lovén ostromában.

Bármilyen szépen is hangzik a Szent György és a sárkány legendája, és a mesék tűzokádó sárkánya helyett tüzet okádó SZENT GYÖRGY költői képeinek szépprózába (mesébe?) illő említése, a tény az, hogy a SZENT GYÖRGY nem okádott ott sem tüzet, sem egyebet, mert nem is vett részt a tüzelésben.<sup>16</sup>

18. oldal: „Már az első harcokban kiemelkedő szerepet játszott a SZENT GYÖRGY páncélos cirkáló... Időnként a nyílt tengerre is kifutott az olasz partvidék ellen intézett támadások segítségével. Ez a hatalmas páncélos cirkáló a maga impozáns méreteivel sokszor egyenesen megrémítette az ellenséget. Legénysége a harcokban bátran helytállt.”

Az „első harcokban kiemelkedő”, „időnként kifutott” és „sokszor megrémítette” kifejezések valóságtartalma:

- A SZENT GYÖRGY egész élete során összesen
- hatszor futott ki a nyílt tengerre harcfeleladdal,
- háromszor tüzelt, akkor is csak partok felé,
- soha nem vett részt tengeri csatában.

Nézzük a tényeket: tíz hónappal a háború kitörése után került sor először a SZENT GYÖRGY ellenséggel szembeni bevetésére. Az Olaszország hadüzenetét követő éjszakán (1915. május 23.) az osztrák—magyar flotta teljes nyílttengeri erejével megtámadta az észak- és közép-Adria olasz partvidékét. Ennek a nagyszabású vállalkozásnak a keretében kapott parancsot a SZENT GYÖRGY, hogy az éjszaka folyamán támadja meg Riminit és vegye tűz alá a vasúti hidat, vasútállomást, vízműveket stb. Hajókíséretét a Tb 1. és Tb 2. naszádok képezték.

A tüzelés megkezdése előtt kiderült, hogy a céltárgyak nem a kiadott térképek szerinti helyen vannak és ezért a lövegparancsnokok csak a fedélzetről látható és azonosítható iránypontok segítségével irányozták. Az első lövések után azt tapasztalták, hogy saját lőporfüstjük eltakarja előlük a várost és még a lövéseik becsapódásait sem látják. A tüzelést beszüntetve a SZENT GYÖRGY háborítatlanul visszatért kikötőjébe. A hajó életében ez volt az első eset, amikor ellenséges célpontra tüzet nyitott.<sup>17</sup>

Az egyetlen eset, amikor a SZENT GYÖRGY a háború folyamán ellenséges hadihajók elleni harcfeleladdal a nyílt tengerre kiment, akkor történt, amikor 1917. május 15-én kifutott az otrantói vállalkozásból visszatérő — és a túlnyomó erejű ellenség által válságos helyzetbe került — hajókötélék felvételére. Ekkor harci érintkezésre nem került sor, mert, amint a láthatáron a közeledő füstoszlopok feltűntek, az ellenség — a NOVARA-csoport elleni támadását megszakítva — elhajózott.<sup>18</sup>

19. oldal: „Grabart bátorságáért Károly csapatkereszttel tüntették ki.”

A Károly csapatkereszt nem vitézségi érem volt. Mindenkinek járt aki legalább egy ellenség elleni vállalkozásban részt vett és legalább 12 heti időt töltött behajózva.

19. oldal: „A KRONPRINZ RUDOLF csatahajó...”

A KRONPRINZ RUDOLF 1884—87 között épült, 1890-ben állították szolgálatba. A hajóépítés és haditechnika gyors fejlődése következtében hamar korszerűtlenné vált. 1895-ben a tartalék hajóhadhoz sorolták, majd 1905-ben innen is törölték. Ettől kezdve — mint nyílt tengerre alkalmatlant — a Cattarói-öböl bejárati barikádhajójaként használták. Nehézlövegei nyitott, forgatható mellvédekben voltak elhelyezve. Minthogy a kikötőn belül saját gépeivel mozogni is tudott, még hajónak nevezhető, de csatahajónak nem.

25. oldal: „El is indult a NOVARÁVAL, de hirtelen visszafordult. Rádióon jelentette: a hajó gépeinek üzemzavara miatt nem vállalkozhat a harcra. Mentegetőzését a flotta főparancsnoksága

15 A SANKT GEORG páncélos cirkálót helytelen SZENT GYÖRGY-nek nevezni, mint ahogy a VIRIBUS UNITIS sem nevezhető „Egyesült Erővel”-nek. Részemről csupán azért használok jelenleg a SZENT GYÖRGY elnevezést, hogy a könyvbéli idézetekkel félreértés nélkül egyeztetni lehessen.

16 *Sokol*, 264—270. o.

17 *Sokol*, 208. o.

18 *Sokol*, 387. o.

nem tartotta indokoltnak, s részben Horthyt tekintette felelősnek azért, hogy a szerb hadsereg maradványait sikerült Korfu szigetére szállítani.”

A szerb állam és hadsereg menekültjeinek Montenegróból és Albániából történt átszállítása a hadtörténelem addigi legnagyobb szabású ilyen jellegű hadművelete volt, mely méreteiben felülmúlta az 1940-es Dunkerque-i angol kiűrtést is.

Az 1915 novembertől 1916 márciusig terjedő időszakban 261 000 embert — közöttük 23 000 osztrák—magyar hadifoglyot —, 10 153 lovat, 68 db löveget és nagy mennyiségű egyéb anyagot szállítottak el.<sup>19</sup> A közel négy hónapos hadműveletben kb. 80 szállítóhajó vett részt 250 000 tonna hajótérrel és zavartalan működésüket az angol hadihajókkal megerősített francia és olasz flotta biztosította.

A teljes osztrák—magyar flotta még korszerűnek tekinthető — 10 évnél nem öregebb — hadihajóit tekintve az antant flotta erőfölénye legalább tízszeres volt, nem beszélve a tengeralattjárók és torpedóvető gyorsnaszadók terén mutatkozó aránytalanságról.

Az erőviszonyokat ismerve Hauss admirális, flottafőparancsnok nem is gondolhatott arra, hogy — akár a teljes flotta bevetésével is — meg tudja gátolni a sikeres kiűrtést. Nem valószínű tehát, hogy a NOVARÁ-tól elvárta volna, hogy a páncélozatlan hajó 9 db 10 cm-es ágyújával elvégezze azt, amire az egész flotta is reménytelenül gyenge volt.

Az ellenséges hadiflotta erejére és aktivitására jellemző, hogy a kiűrtési hadművelet kb. 100 napja alatt az olasz haditengerészet egységei 584, a franciákéi 340, az angolokéi 235 kísérő és őrszolgálati bevetést hajtottak végre.<sup>20</sup>

29. oldal: „11 óra 30 perckor jött az értesítés, hogy a NOVARA veszélybe került. A SZENT GYÖRGY azonnal elindult... Éppen idejében érkezett. Az ellenség észrevette a közeledő segítséget, s a bajbajutottak megmenekültek.”

Ha 11 óra 30 perckor indult volna a SZENT GYÖRGY, a NOVARA-csoport nem menekült volna meg! Hansa admirális — cirkálóflottilla parancsnok — írásban kiadott parancsa szerint a SZENT GYÖRGY és kísérő hajói már hajnali 5 óra óta harcra készen várokoztak az indulásra, sőt második beavatkozási lépésként a BUDAPEST csatahajó és kísérő hajói is harcra készen voltak.

8 óra 50 perckor jött az értesítés, a SZENT GYÖRGY azonnal indult és csak három óra múlva észlelte az ellenség a horizonton megjelenő füstoszlopokat és hagyta el a csata színhelyét. A SZENT GYÖRGY és a NOVARA-csoport 12 óra 25 perckor találkoztak.<sup>21</sup>

A SZENT GYÖRGY fedélzetén lévő Hansa admirális — aki menet közben is kapta a légifelderítés adatait a csata helyzetéről és erőviszonyairól — 11 óra 45 perckor elrendelte a BUDAPEST-csoport kifutását is, de a helyzet tisztázódása után visszarendelte őket.

44. oldal: „A Velence elleni rajtaütés tervét nyugodtan őrületségnek nevezhetjük. Csak azt eredményezte volna, hogy romba dől a Dózse-palota, a Szent Márk templom és sok más műemlék.”

Az való igaz, hogy ezt is és az egész világháborút is nyugodtan őrületségnek nevezhetjük. Csak hogy az akkor és ott érintettek nem voltak nyugodtak.

A világháború négy éve tartott, Triesztet, Polát, Fiumét éjjel-nappal Velencéből felszálló repülőgépek bombázták, volt úgy, hogy egy nap alatt nyolcszor is. Az osztrák—magyar repülők nem bombázhatták vissza, mert Károly császár és király — Zita királyné kérésére — külön parancsban megtiltotta. (Ez is egyik oka volt a Zita árulásáról akkoriban szállongó híreszteléseknek.)

Velencében volt az olasz flotta egyetlen észak-adriai támaszpontja és tengerészeti arzenálja. Onnan indultak az olasz tengeralattjárók, az akkor félelmetes hírv MAS torpedóvető motorcsónakok, valamint azok a sekély járatú olasz úszóútegek és angol monitorok, amelyek a mocsaras lagunavidéken közlekedni tudtak; behatoltak a Piave, Isonzo, Šobba folyók torkolatába és a frontvonalak mögé kerülve 21 cm-es lövegeikkel hátulról lötték csapatunkat. A védekezés velük szemben csaknem lehetetlen volt, mert amikor a velük egyenlő erjű nehéztüzérség felvonult volna, már helyet változtattak.

Az olaszok megtehették volna, hogy — éppen műkinseire való tekintettel — Velencét nyílt várossá nyilvánítják — ami egyértelműen a terület demilitarizálását is jelenti —, de erre nem voltak hajlandóak, mert Velence, mint kiválóan kiépített haditámaszpont, felbecsülhetetlen katonai jelentőségű volt számukra: Polától, a Monarchia fő hadikikötőjétől és egyetlen javító-bázisától 120 km-re, a Piave torkolatától 50 km távolságra van. Mivel a legközelebbi olasz hadikikötő, Ancona 250 km-re fekszik, Velence demilitarizálásával az olasz flotta kiszorult volna az Adria északi vizeiről, az úszóútegek és nem tengerálló monitorok, melyek a lagunák csendes

19 Sokol, 271. o.

20 Sokol, 273. o.

21 Sokol, 387. o.

vizeire készültek, nem tudták volna többé sok és véres veszteséget okozó működésüket folytatni. Az akkori repülőgépek, csekély akciórádiuszuk miatt nem bombázhatták volna a városokat, gyárakat és kikötőket és ezt a polgári lakosság, a gyárak munkásai és a matrózok se bánták volna.

Az eddigiekben láthattuk, milyen fontos volt az olaszoknak Velence, nem csodálható tehát, hogy a Monarchia szempontjából is fontosnak látták elfoglalását.

A caporettoi áttörés (1917. okt. 23.) után az osztrák—magyar csapatok számára Velence elérhető közelségbe került és a következő nagy támadás céljaként szolgált. Az katonailag teljesen helyes, hogy egy ilyen nagyszabású, a tengerparton és járhatatlan lagunavidéken is áthúzódó támadás tervezésénél a hadiflotta működését összhangolják és a flotta is feladatokat kap a támadás segítésére és a tenger felőli szárny védelmére, hiszen azért tartják.

Az már teljesen más kérdés, hogy reális volt-e a következő nagy támadás sikerében bizakodni.

50. oldal: „Átellenben Teodo kikötőjében horgonyzott... a KAISER MAX gyorscirkáló.”

A KAISER MAX-ot így nem tisztelte meg senki, még új korában sem. A hajó 1861—63 között épült II. osztályú páncélos fregattnak, akkoriban szép fehér vitorlázattal és gőzgépekkel is rendelkezett. Volt 12 db simacsövű ágyúja is, melyek úgy álltak kifelé a hajó két oldalán lévő ágyúnyílásokon, mint még Nelson korában. Részt vett a lissai tengeri csatában (1866. júl. 25.) ahol Tegetthoff admirális nekirohanással elsüllyesztette az olaszok zászlóshajóját.

Az öreg veteránt a flottalistáról 1904-ben törölték és attól kezdve a Cattarói-öbölben lakóhulknak használták. (A hulk olyan hajótest, melyből a hajtóművet és fegyverzetet kiserelték és mint úszótestet használják. Van lakóhulk, raktárhulk, szénhulk stb.)

Az első világháború után Jugoszláviáé lett, 1943-ban Spalato kikötőjében német bombatámadás végzett vele.<sup>22</sup>

59. oldal: „A GÄA kitűnő torpedóelhárító fegyverzetét haladéktalanul a két német tengeralattjáró ellen irányították.”

A szerző a GÄA-t olyan fegyverrel látta el, amelyet még nem találtak fel. „Torpedóelhárító fegyver” nem volt!

Hajóra kilőtt torpedóval szemben az egyedüli menekülés az volt, ha a torpedó nem talált. Ennek érdekében a hajók vagy gyorsan elfordultak, hogy a torpedó irányával párhuzamosan beállva kisebb célt mutassanak, vagy eredeti sebességük hirtelen megváltoztatásával megkísérelték, hogy ne kerüljenek a torpedó útjába.

A nagytestű csatahajók a fordulási és sebességváltoztatási manővereket nem tudták kellő fűréséggel végrehajtani. Ezeket sodronykötélből készült védőhálókkal látták el. Ez a védőháló csak álló hajónál volt használható, indulás előtt feltekerték és a külső oldalon végighúzódo tekeresként rögzítették. A skagerraki tengeri ütközetben (1916. máj. 31.) kiderült, hogy a kapott találatok következtében a hálók szétszakadtak, lebomlottak és a hajócsavarokra tekeredtek. E tapasztalatok alapján az összes flottánál megszüntették a nagy súlyú (hajónként kb. 90 tonna), nehezen kezelhető védőberendezés alkalmazását.<sup>23</sup>

A hajó ellen kilőtt torpedót megkísérelték a fedélzeti gyorstüzelő ágyúkkal is eltalálni, vagy eltéríteni, de előfordult, hogy az így irányt változtatott torpedó — amelyik egyébként nem talált volna — e miatt ért célba.

A torpedóelhárító fegyverek terén ez volt tehát a helyzet és ez alól a GÄA sem volt kivéte I.

A GÄA egyébként 13 000 tonnás orosz személyszállító hajó volt, eredetileg MOSZKVA néven. 1891-ben épült, később a németek megvették, majd 1909-ben árverésen az osztrák—magyar flotta vásárolta meg. 1914—18 között Cattaróban torpedó raktárként használták. Fegyverzete 4 db 12 cm-es, 4 db 7 cm-es ágyú, páncélzata nem volt, torpedó- és vízibomba vetővel — tehát tengeralattjáró elleni fegyverzettel — egyáltalán nem rendelkezett.<sup>24</sup>

88. oldal: „A SCHARFSCHÜTZER torpedóromboló...”

A hajó helyes neve SCHARFSCHÜTZE (mesterlövész).

134. oldal: „A vádbeszéd hangoztatta, hogy Rasch szolgálati engedély nélkül ment a SZENT GYÖRGY-re. Ez nyilvánvaló tárgyi pontatlanság volt, hiszen fedélzetmesterként éppen ezen a hajón szolgált.”

Az a „nyilvánvaló tárgyi pontatlanság”, amit a szerző állít, mert Franz Rasch valójában az egyik partvédő tengerészeti ütegnél szolgált a szárazföldön.<sup>25</sup>

162. oldal: „A flottában csüggedtséget keltett a SZENT ISTVÁN csatahajó tragédiája. Június 10-én a polai kikötőben torpedót kapott, azonnal elsüllyedt, s elég sokan meghaltak. Egon

<sup>22</sup> *Marine-Gestern, Heute*, 1987. I. szám, 13—14. o.

<sup>23</sup> *Aichelburg* és többen: *Die Tegetthoff Klasse*. Wien, 1979. 82. o.

<sup>24</sup> *Karl Gogg*: *Österreichs Kriegsmarine*. Salzburg, 1978. 80. o.

<sup>25</sup> *Hetés—Dezsényi*: Flottafelkelés a Boche di Cattaróban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1958. 1—2. sz., 92. o.

Erwin Kisch újságíró felháborodottan írta: Horthy, aki valamennyiünk közül egymaga tehetett volna tényleg valamit, megtagadta a segítséget a hajótörött legénységtől; indokolása szerint nem kockáztathatta hajójának épségét a mentési munkálatokkal »halálos torpedóveszély közepette.«.”

A csüggedés a négyéves háború vége felé, a kilátástalanság, szenvedés és pusztulás láttán teljesen érthető. Valamint az is, hogy a flotta legújabb csatahajójának — amely egyébként a magyar hajóépítés kiemelkedő alkotása volt — elsüllyesztése, az elsüllyesztés módja és bajtársaik pusztulása nyilván még tovább mélyítette ezt a hangulatot.

Az viszont egyáltalán nem érthető, hogy a szerző — ha már ír róla — miért a valótlanságok zűrzavaros halmazát írja össze, miért nem a valóságot?

Nézzük a tényeket! 1918. június 8-án este futott ki Polából a VIRIBUS UNITIS és a PRINZ EUGEN csatahajó öt torpedóhajó kíséretében és minthogy csak éjszaka hajóztak, két nap múlva, június 10-én hajnalban érkeztek Slano kikötőjébe. E napon este indult a SZENT ISTVÁN és TEGETHOFF csatahajó és hét hajóból álló kísérete Polából, hogy hajnalra Tajert, majd a következő éjszaka Slano kikötőjébe érkezzen.

Június 11-én hajnali 3 óra 30 perckor Premudától 9 mérföldre délnyugatra — tehát a nyílt tengeren, Polától 120 km-re — a 14 csomóval (kb. 26 km/ó) haladó, a kísérő hajóktól szabályszerűen körülvett csatahajókat a MAS 15 és MAS 21 olasz torpedóvető motorcsónak megtámadta, átrohantak a kísérőhajók kordonán és a MAS 15 a SZENT ISTVÁN-ra, a MAS 21 a TEGETHOFF-ra két-két torpedót lőtt ki. A SZENT ISTVÁN-t mindkét torpedó eltalálta, a TEGETHOFF-ot egyik sem. A megtorpedózott csatahajó reggel 6 óra 12 perckor süllyedt el.

A teljes személyzeti létszámból (1046 fő) 4 tiszt és 85 főnyi legénység veszett el. Az embervesztés egyrészt a torpedók robbanásakor történt, másrészt az erős vízbetörés miatt a hajó olyan gyorsan oldalra dőlt, hogy a víz elzárta a mélyebb szinteken szolgálatot teljesítők elől a kijutás lehetőségét. A hajó egyik magyar származású tisztje Rövidi-Maxon Rudolf sorhajóhadnagy — aki jó búvárászó volt — háromszori lemerüléssel három embert hozott ki a már víz alá merült helyiségeken és folyosókon keresztül. Negyedik lemerüléséből nem tért vissza.

A kötelék a vízben úszók mentését 7 órakor fejezte be és Tajert kikötőjébe hajózott.<sup>26</sup>

Tajerből értesítették az onnan 350 km-re lévő Slanóban — a VIRIBUS UNITIS fedélzetén — tartózkodó főparancsnokot az eseményekről.

A valóság tehát ez, még akkor is, ha E. E. Kisch a szemtanú hitelességével, kijelentéseket idézve írta le. Mentésügi szolgálgjon, hogy publicista volt, nem pedig egy „népszerű történelem” írója.

Az is lehetséges persze, hogy E. E. Kisch egyéb Polában történt eseményekről írt és a szerző keverte össze a dolgokat.

A Pólában elsüllyedt csatahajót azonban

- nem SZENT ISTVÁN-nak hívták, hanem VIRIBUS UNITIS-nak,
- nem megtorpedózták, hanem búvárok odaúszva felrobbantották,
- nem június 10-én, hanem november 1-én,
- nem osztrák—magyar hajó volt már, hanem jugoszláv,
- nem Horthy, hanem Janko Vukovič volt a főparancsnok.<sup>27</sup>

185. oldal: „Felhasznált források és irodalom: ... Österreich—Ungarns Seekrieg 1914—18. Szerkesztette: Sokol, Hans Hugo...”

Hasznosabb lett volna, ha a szerző mellőzi a felhasznált irodalom felsorolását, mert a könyv és a felsorolt művek ismeretében felmerül a kérdés, vajon mire használta fel? Adatgyűjtésre biztosan nem! Mert, ha például a felsorolásában szereplő Sokol művet — nem elolvassa, hanem csak — átlapozgatva az ábrákat és képeket nézegeti, megláthatta volna a nyílt tengeren süllyedő SZENT ISTVÁN-ról készült filmfelvétel kockáit (608. o.), a megtorpedozási helyzet ábráját (560. o.), valamint a Lovčén ostromában részt vevő hajókat feltüntető ábrát (272. o.) és máris elkerülte volna, hogy ezek a valótlanságok a neve alatt kerüljenek napvilágra.

Ha pedig „felhasználás” helyett el is olvasta volna, akkor a valóságnak megfelelő „népszerű történelem” kötet kerül ki a keze alól. Természetesen mindez a lektorra is vonatkozik.

Végére érve a könyvvel kapcsolatos megjegyzéseknek, az olvasóra maradnak a tanulságok és tennivalók.

Szüntelenül járni kell a tudomány kertjét és az oda nem illőt ki kell gyomlálni, vagy legalább jelezni kell. Különösen fontos munka ez a bejárat („népszerű történelem”) közelében, mert az ott lévő gyomok eltakarják a belső szépségeket és elveszik a kívülről betérők kedvét a látogatástól, de a későbbi műveléstől is.

Aut veritas, aut nihil — az igazságot, vagy semmit —, ez a történelemtudomány művelőinek legfontosabb szabálya, mert csak az ezt betartók kezei között maradhat a történelem az élet tanítómestere.

<sup>26</sup> Sokol, 553—563. o.

<sup>27</sup> Sokol, 738. o.