

KOPECZKY GYÓZÓ

HOZZÁSZÓLÁS DR. CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN CÍMŰ TANULMÁNYÁHOZ, VALAMINT SÁRHIDAI GYULA KIEGÉSZÍTÉSÉHEZ

Zrínyi Miklós, a hadvezér és költő írta: „akinek nem borja, nem nyalja”, és arra értette, hogy a Habsburg hadvezetés nem úgy viseli a török elleni háborút, mintha a saját népéről és országról lenne szó. A mondás igaz volt akkor is és érvényéből semmit sem veszített azóta sem, mert azt az általános igazságot tartalmazza, hogy mindenki — legyen az egy ország közvéleménye, vagy magánember — aszerint tartja magára nézve fontosnak a dolgokat, aszerint érdeklődik, vagy nem érdeklődik irántuk, hogy azok milyen közelről, vagy távolról érintik. Ha a haditengerészetet nézzük, tárgyilagosan meg kell állapítani, hogy az bizony nem a mi „borjünk”.

Hazánk földrajzi fekvése, népünk életmódja, történelmünk ezer esztendejének eseményei távol tartották a magyarság figyelmét az Adriától. A baj, ami népünket érte, sohasem a tenger felől érkezett és a segítséget a bajban — ha jött egyáltalán — nem a tenger hozta. A magyarság évszázadokon át harcolt lovon, vagy gyalog, mezőn, vagy várban, de tengeren és hajón nem, az obsitosok azokról a harcokról meséltek az unokáknak, a nép azokat őrizte meg emlékezetében és költészetében, de a tengeri vitézkedést nem. Nem volt okunk és módunk tehát tudatosítani magunkban a tenger létét, hasznosságát és veszélyességét. Így múltak az évszázadok és közel egy évezredre gyűltek már fel, amikor a történelem és politika ötven esztendőre létrehozta az Osztrák—Magyar Monarchiát és benne azt a hadiflottát, ahol sorköteles magyar legények is töltötték kötelező katonai éveiket és ha hazajöttek, meséltek a tengerről, hajókról, kikötőkről. Ekkor egy kissé közelebb került hozzánk a tenger, de ez a fél évszázad kevés volt ahhoz, hogy tudatunkba gyökerezzen, és azóta is eltelt már csaknem hetven esztendő, hogy az utolsó magyar haditengerészt Polából a vonat hazahozta.

Nekünk, akik egyszer volt haditengerészetünk dolgait kutatjuk és ennek a régen elmúlt ötven esztendőnek az emlékeit rendezgetjük, nem szabad megfedkezünk arról, hogy aki nagyon közelről néz valamit, az a valóságosnál nagyobbak látja azt. Ha tárgyilagosak vagyunk, nem tehetünk szemrehányást sem a magyar közvéleménynek, sem a magyar hadtörténeti tudománynak, hogy mostohan bánik a hozzánk közel álló témával, mert egyrészt az e hazában töltött több mint ezer évből a flotta csak rövid ötvenben létezett, másrészt például az Isonzo-menti csaták mindegyikében — pedig azokból tizenkettő volt — több magyar fiú halt hősi halált, mint amennyien a flottában összesen szolgáltak.

Nem az osztrák—magyar hadiflotta első világháborús szereplését kívánom én a fentiekkel kisebbiteni — meggyőződésem, hogy ha a hadsereg úgy van felkészítve és vezetve, mint ahogy a flotta volt, akkor a világháborút jobb katonai eredményekkel és félakkora embervesztéssel fejezik be — csak az általános és a szakmai érdeklődés mértékét és arányosságát igyekeztem indokolni.

Mielőtt megkezdeném az érdembeli hozzászólást, előljáróban két megjegyzés:

1. Őszintén örülök annak, hogy *Hans Sokol* Österreich — Ungarns Seekrieg 1914 — 18

című,¹ 1933-ban megjelent három kötetes, részletes, pontos és a tárgyban azóta sem felülmúlt kiváló munkája, mely minden e kérdéssel foglalkozó kutató számára alapvető kuleszműnek számít, — ha csak az első kötet és az is erősen megrövidítve — magyar fordításban napvilágot látott. Csonkaréti Károly a szakirodalom több mint ötven éves adósságából törlesztett e munkájával (1985/2. sz.), és bízom abban, hogy a további két kötet fordítására és közzétételére nem kell újabb ötven esztendőket várnia a magyar olvasónak.

2. Nagyban emelte volna azonban publikációja értékét, ha jelzi, hogy ez a nemzetközileg jól ismert és nagyrabecsült Sokol-mű első kötetének rövidített fordítása, mely néhány (lényegtelen) dologgal (sajnos) kiegészítésre került. Feltételezem, hogy a második és harmadik kötet hasonló kivonatánál említésre kerül a régen porladó szerző, akinek úttörő munkájából él és fog élni a jelen és a jövő e témával foglalkozó számos hadtörténész generációja. A leghasznosabb persze az lett volna a magyar hadtörténeti tudomány számára, ha a mű hiteles fordítása jelenik meg, a megírása óta felmerült újabb adatokkal és azok pontos forrásainak megjelölésével kiegészítve. Akkor magyarul is lenne egy, a témát átfogó alpmű, így azonban nincs és nem is lesz.

Fentiek előrebocsátása után néhány, Csonkaréti Károly munkájában kifogásolt részletet kívánok megemlíteni.

A TEGETTHOFF-osztály

„Tűzerejük nagyobb volt a szokásosnál, mert ennél az osztálynál helyeztek a hajóépítés történetében először három löveget egyetlen toronyba. Addig két lövegcsőnél többet sehol sem építettek be toronyba.”

A fenti két mondat egyetlen állítása sem helytálló. A TEGETTHOFF-osztály első hajója, a 20 000 t-ás VIRIBUS UNITIS 1911-ben került vízrebocsájtásra, a TEGETTHOFF 1912-ben, a PRINZ EUGEN 1912-ben, a SZENT ISTVÁN 1914-ben; a hajók négy darab 3 löveges (30,5/45) toronnyal rendelkeztek. Az olasz flottában az 1910-ben vízrebocsájtott 19 500 t-ás DANTE ALIGHIERI ugyancsak négy darab 3 löveges (30,5/46) toronnyal rendelkezett, az ezt követő, 1911-ben vízrebocsájtott 22 380 t-ás CONTE DI CAVOUR-, LEONARDO DA VINCI- és GIULIO CAESARE-osztály pedig három darab 3 löveges (30,5/46) és két darab 2 löveges (30,5/46) toronnyal rendelkezett. Amíg tehát az 1911—14 között vízrebocsájtott TEGETTHOFF-osztály hajói 12 darab 30,5/45-ös löveggel rendelkeztek, a már egy évvel korábban vízrebocsájtott DANTE ALIGHIERI-nek ugyancsak 12 darab, de 30,5/46-os lövege volt a hármastoronyokban, a 22 380 tonnás, 1911-ben — tehát ugyanabban az évben, amikor a Tegetthoff osztály első hajója — vízrebocsájtott CONTE DI CAVOUR-osztály hajóin pedig már 13 darab 30,5/46-os löveget helyeztek el. A háromlöveges toronyok használatának hangsúlyozott elsőbbsége tehát teljesen alaptalan, ami pedig a tüzérező a „szokásosnál nagyobb” megjelölését illeti, az attól függ, mit kell értenünk „szokásos” alatt. Ha az ellenfeleket tekintjük, azoknál már szokásos volt, ha a Monarchia addigi hajóit vesszük „szokásosnak”, akkor azoknál valóban tüzérezőbbek voltak, de ez dicséretnek nem mondható. A teljesség kedvéért megemlítem még, hogy az orosz flotta 1911-ben vízrebocsájtott 23 400 t-ás SEBASTOPOL, PETROPAWLOWSK, GANGOT és POLTAVA hajói szintén a „szokásosnál” tüzérezőbbek voltak, mivel négy darab 3 löveges toronnyal és ezekben 12 darab 30,5/50-es löveggel rendelkeztek.²

A ZENTA elsüllyesztése

Az 1897-ben vízrebocsájtott és 1914-re teljesen elavult 2300 t-s Zenta kiscirkáló harcával kapcsolatban egy új, igen meglepő és eddig még egyetlen jelentésben, vagy feldolgozásban sem szereplő eseményt közöl a szerző: „A ZENTA gyenge lövegei is értek el találatokat. A CONDORCET-n két 24 cm-es löveg a JUSTICE-en egy

1 Hans H. Sokol: Österreich—Ungarns Seekrieg 1914—18 c. hézagpótló munkájának fontosságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1967-ben, változtatás nélkül, újra kiadták. (A továbbiakban: Sokol.)

2 Az említett hajók összes adatai: Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1917. Pola, 320—373 o. (a továbbiakban: Almanach).

19 cm-es löveg vált használhatatlanná. Ezek azonban lényegében csak kis sérülések voltak...”

A francia flotta DANTON-osztályába tartozó, 1909-ben vízrebocsájtott, 18 400 t-s CONDORCET 12 darab 24/50-es lövege 6 olyan ikertoronyban volt elhelyezve, melyek 220 mm-es páncélzattal rendelkeztek. Az 1904-ben vízrebocsájtott 14 868 t-s DÉMOCRATIE-osztályhoz tartozó JUSTICE 19,4/50-es lövegeit 152 mm-es páncélat védte.³ Ahhoz, hogy egy 220 mm-es, illetve 152 mm-es páncéllal védett löveg találat következtében használhatatlanná váljon „kis sérülés” nem elég, illetve ha használhatatlanná válik, az nem „kis sérülés”. Ahhoz át kell ütni a páncélt, a torony-személyzet (30—80 ember) nagyobb része meghal, a többi megsebesül, a hajóparancsnok az eseményről jelentést ír, a flottaparancsnok is jelentést ír, azt a hajót ki kell vonni és javításra vissza kell küldeni; mindezeknek a korabeli forrásokban, sőt a sajtóban is nyoma van és nyoma is marad. Főleg az akkori francia flottánál, ahol a hajókon ott voltak a sajtó kiküldött tudósítói is és egy-egy tengeren történt eseménnyel kapcsolatban Párizsban a képviselők hamarabb interpellálták meg a tengerészeti államtitkárt, mint ahogy arról a flottafőparancsnokság jelentést kapott. Óriási láрма kerekedett volna Boué de Lapeyriere altengernagy körül, aki a hajóit ért sérülésekért, az emberek haláláért egyértelműen a legsúlyosabb mértékig felelőssé tehető lett volna, minthogy felmérhetetlenül túlnyomó flottájával, sokkal messzebbre hordó nehéztűzérével mindaddig közelített a ZENTÁHOZ, ameddig csak annak a hatásos lőtávolságán belülre nem ért hajóival. Ez természetesen nem következett be, a francia flotta mindvégig a ZENTA lőtávolságán kívül maradt és az altengernagy is megemlíti jelentésében, hogy flottája sodorvonala előtt 300—400 m-re csapódtak be a ZENTA lövései.⁴

A francia hajók lövegeinek harcképtelenné tételéhez azonban a ZENTÁNAK nemcsak a lövegei hordképessége, de kalibere is hiányzott. Nézzük a táblázatot:

Páncélátütő hatás 10 km távolságra⁵

Löveg	Lövedék	Becsapódó energia (tm)	Átütött páncél (mm)
30,5/45	vérttörő gránát	26 470	270
24/45	vérttörő gránát	8 930	107
12/40	romboló gránát	580	—

Az adatokból láthatjuk, hogy a 220, illetve 152 mm-es páncél áttörésére csak a 30,5/45-ös löveg gránátja volt képes 26 470 tonnaméter energiájával. A ZENTA 12/40-es lövegeinek gránátja — ez a lövegtípus vérttörő gránáttal nem is rendelkezett — csak 580 tonnaméter energiával, tehát a szükségesnek kb. 1/50-ed részével rendelkezett. A ZENTA gránátjai 10 km-ről még a saját 50 mm-es fedélzeti páncél áttütésére, vagy jelentősebb megrongálására is gyengék lettek volna.

Véleményem szerint tehát fizikailag kizártnak kell tekinteni azt a lehetőséget, hogy a ZENTA lövedékei tették volna harcképtelenné a francia hajóágyúkat és éppen ezért bír igen nagy jelentőséggel annak a forrásnak a megjelölése, ahonnan a szerző ezeket az információkat nyerte, mert szándékos félreinformálás is lehetett a cél a hajókon történt, vagy a francia lőszergyárakban folyó háborúellenes szabotázs-cselekmények leplezésére. A francia jelentés a lövegekkel kapcsolatban haváriát említ,⁶ mely ebben az esetben tüzelési akadályt, meghibásodást jelent és számos konkrét technikai okból adódhatott: a hüvely, vagy a lövegárg beszorult, a töltet — gyutacs-, lőpor-, vagy ütőszeghiba miatt — nem robbant stb.

3 Almanach, 320—373. o.

4 Sokol, 85. o.

5 A táblázat harmadik rovatának értékeit — a nagyságrend érzékeltetése érdekében — én számítottam ki, az arányosan ható csökkentő tényezők figyelembevétele nélkül; a negyedik rovat: Almanach, 208. o.

6 Sokol, 86. o.

Az a tény, hogy a ZENTA nem okozott — mert nem okozhatott — kárt az őt támadó francia—angol hajóhadban, semmiben sem csökkenti katonabecsületnek megfelelő helytállásának értékét, hanem még emeli azt, mert ők is tudták, sőt mindannyiunknál jobban tudták, hogy olyan egyenlőtlen és kilátástalan harcban kell becsülettel helytállniuk, melynek számukra csak egy vége lehet, a pusztulás. Ide kívánczok még, hogy a hajója elsüllyeszésével kapcsolatban a haditengerészetnél nemigen szoktak kapitányt kintüntetni, de Puchner Pál fregattkapitány a hadiékítményes Vaskorona Rendet kapta, ugyanúgy mint a hajó tüzértisztje, Homayr Albert,⁷ aki az egyetlen, még tüzelőképes löveget a kezelők eleste után egymaga szolgálta ki és tüzelt vele a süllyedő hajóról a kapitány „Hajót elhagyni!” parancsáig.⁸

Néhány további pontosítás

„...a további jelentősebb szállítmányokat San Giovanni di Medua, Duleigno és Bojana kikötőibe kellett irányítani.” Bojana nem város, amelynek kikötője van, hanem a Bojana folyó zátonyos deltatorkolata, amelyet nagy nehézségek között, hevenyészett kikötőként használtak.

„Ezenkívül többször voltak felderítésen Dringolf és Bojana fölött.” Drin Golf a Drin folyó torkolatát is magában foglaló tengeröböl földrajzi neve az Adria keleti partján, amely a Bojana-torkolattól a Rodoni fokig terjed és ebben az öbölben fekszik San Giovanni di Medua is. Bojana az előzőek szerint.⁹

Sárhidai Gyula Kiegészítéséhez (1986/2. sz.)

Az Osztrák—Magyar Monarchia tengerpartjainak védelme volt a flotta legfontosabb és hosszú évtizedekig kizárólagos feladata.¹⁰ Csak a világháború kitörését megelőző néhány esztendőben, az 1906-os, Dalmáciában tartott hadgyakorlat után, Ferenc Ferdinánd trónörökös támogatásával került sor egy új, offenzív fellépést tartalmazó stratégiai változat kidolgozására és ennek alátámasztására nyíltak meg nagyobb pénzügyi lehetőségek a flotta korszerűsítésére és fejlesztésére. Az új offenzív stratégia alapfeltétele az olasz flottával való szoros együttműködés volt, oly mértékig, hogy például az Adrián levő egyesített flotta főparancsnokául Haus tengernagy volt kijelölve.¹¹ Nem hiszem, hogy a két ország politikai és katonai köreiben akadt volna valaki, aki komolyan hitt az Olaszország és a Monarchia közötti fegyveres együttműködés megvalósulásában.¹²

A háború kitörése után bekövetkezett események — Olaszország semlegessége, később hadbalépése ellenünk — ezt a kételkedést teljes mértékben igazolták és az offenzív tengerészeti stratégiát ténylegesen is a légvarak kategóriájába helyezték, oda, ahova a szakemberek szerint mindig is tartozott. A flotta számára maradt tehát a régi, a saját partok védelmét biztosító defenzív stratégia,¹³ és a világháború eseményei igazolták, hogy az Osztrák—Magyar Haditengerészet e feladatának mindvégig maradéktalanul megfelelt. Haus tengernagy avval törődött, ami a feladata volt, és csakis avval, nem hagyta magát a fő feladatán kívül eső kockázatos vállalkozásokba bevonni. „Egy offenzív szellemű főparancsnok” — mint például Szerbiával szemben Potiorek tábornagy — kezeiben lehetséges, hogy a flotta is végrehajtott volna néhány „huszáros” vállalkozást, de biztos, hogy nem sokáig, mert — eleinte még — embert és lovat pótsorozáson lehetett szerezni, de országos vasgyűjtési kampányból csatahajó nem kerül ki.

7 Almanach, 668. o. (Pachner), 671. o. (Homayr).

8 *Heinrich Bayer von Bayersburg: Die Marinenaffen im Einsatz 1914—18.* Wien, 1968. 24. o. (a továbbiakban: *Bayer*).

9 Bármely korabeli osztrák térképen látható.

10 *Sokol*, 19. o.

11 *Sokol*, 47. o.

12 *Sokol*, 50—51. o.

13 *Sokol*, 75. o.

Az elaggott Monarchia öreg tengernagya tudta, hogy flottája a háború alatt új, nagyobb egységet nem kaphat, a veszteségeket pótolni nem tudja, avval kell gazdálkodnia tehát, amivel kezdte a háborút és az ő legfontosabb dolga az, hogy a saját partokat meg kell védeni.

Amikor a Dardanellák kérdésében Haus tengernagy valóban „negatív hozzáállást tanúsított a német flottával való együttműködéshez” — ami az „együttműködésnek” abban a furcsa formájában valósult volna meg, hogy csak ő kockáztassa a saját hajóit — az adott körülmények között teljes mértékben igaza volt, mert amikor a németek látták, hogy minden fáradozásuk (az osztrák miniszterelnök levele,¹⁴ a német vezérkar és személyesen II. Vilmos német császár fellépése) eredménytelen marad és az osztrák — magyar flotta egyetlen hajója sem megy a Dardanellákhoz, a kérdést — az osztrák — magyar flotta közreműködésével, de — saját hajóikkal maguk oldották meg; néhány torpedó elég volt ahhoz, hogy az ostromló hajóhad elvonuljon és végül is a Dardanellákat az ellenség nem foglalta el.

Szerencse, hogy Haus tengernagy szilárdan kitartott elhatározása mellett és az is, hogy I. Ferenc József is inkább hallgatott a Monarchia érdekeit mindenek fölé helyező felelős szakemberére, mint a „kibicnek semmi sem drága” pozícióból üzengető magas, sőt legmagasabb rangú kívülállókra.

Az osztrák — magyar tengerpart védelme

A partok védelmére csak akkor mondhatnánk, hogy „nem volt megoldva”, ha az ellenség a háború folyamán a tenger felől elfoglalta volna azokat. De nem mondhatjuk, mert nem foglalta el; vagy azért, mert akarta, de nem tudta, vagy azért, mert nem is akarta. Ha akarta, de nem tudta, akkor a partvédelem elegendő volt, ha nem is akarta, akkor az a partvédelem, ami volt, még sok is volt.

Ugyanezen az alapon teljesen bizonyos, hogy Haus tengernagy semmit sem „mulasztott el” Cattaro védelméénél, mert Cattarót sem a francia, sem az olasz flotta nem foglalta el. Ezek kemény tények, amelyekkel vitázni nem lehet.

A nyilvánvalóan Haus tengernagy által elrendelt és Huber ezredes által 1915-ben végrehajtott 15 cm-es partvédő ágyúk telepítését biztos, hogy nem a csatahajók távoltartására szánták, egyrészt azért nem, mert azokat már — mint ahogy Csonkareti is írja — 1914 decemberében kivonták az Adriáról a tengeralattjáróveszély miatt (éppen úgy, ahogy a Dardanelláknál is elegendő volt két hajó megtorpedozása ahhoz, hogy az ostromló hajóhad elvonuljon), másrészt azért nem, mert a 15 cm-es lövegek nem alkalmasak csatahajók távoltartására, vagy elkergetésére, hiszen még egyetlenegy csatahajó is túlnyomó fölényben van a négy löveggel szemben. Például a TEGETHOFF-osztály egyetlen hajójának egyetlen oldalsortüzére (nehéz és közepes lövegek) 5600 kg gránát indul a cél felé és erre az a 15-ös üteg 180 kg-os összetűzzel válaszol. Ez harmincszoros túlerő, a páncélzatról nem is beszélve. Ha ez az üteg képes ilyen erőviszonyok mellett egy csatahajót — vagy flottakötéléket — elkergetni, akkor az a hajó(raj)parancsnok gyávaság miatt haditörvényszék elé kerül. Biztos tehát, hogy nem ilyen célra szánták azt az üteget. Valószínűnek tartom, hogy e lövegek a kikötő előtti aknazárak és a leszállásban levő saját tengeralattjárók védelmére szolgáltak a kikötő előtti vizeken tevékenykedő gyorsjáratú, könnyebb — könnyűcirkáló, romboló, aknazedő — egységekkel szemben.

Visszatérve a Cattaróval kapcsolatos tényekhez — bármire is használták e négy ágyút a védők —, a kikötőt a háború folyamán nem foglalták el. Ebből a tényből pedig azt is tudhatjuk, hogy Cattaro tenger felőli védelme „ütöképes tüzéség nélkül” is megfelelt a feladatának, de azt már nem tudhatjuk, hogy mi történt volna, ha a flotta nem áll „tétlenül Polában”. Mindenesetre tény az, hogy amíg Haus tengernagy élt, Monfalconétól Cattaróig a part ellenségtől mentes maradt és a flotta is biztonságban volt. Később azután kijött a flotta Polából és minden kijövele után egy-egy csatahajóval kevesebb tért haza. Hozzájuk méltó ellenfél nélkül, harc, sőt ágyúlövés nélkül, szánalmasan pusztultak el.

A WIEN-t és a SZENT ISTVÁN-t ugyanaz a Luigi Rizzo olasz korvettkapitány torpedózta meg, ugyanolyan körülmények között, a sötétség és köd leple alatt, ugyan-

14 *Sokol*, 164. o.

arról a MAS típusú, fából készült motorcsónakról.¹⁵ A WIEN-t ugyan nem a nyílt tengeren, hanem a Muggia-öbölben horgonyozva érte a torpedó,¹⁶ de ha „Polában áll tétlenül” és az óvatos Haus tengernagy még él, mindez nem történt volna meg. Mint ahogy az sem, hogy a WIEN elsüllyesztése után pontosan fél évvel (1917. december 10-én és 1918. június 10-én) — anélkül, hogy a hasonló MAS támadások biztonságos elhárításának módszerét kidolgozták volna — az „offenzív szellemű fiatalok” kihozták a flottát Polából és a SZENT ISTVÁN-t juttatták hasonló sorsra.¹⁷

Haus tengernagynak igaza van abban, hogy Polában tartotta a flottát és igaza van Csonkaréti Károlynak is, amikor a „fleet in being”, azaz a „flotta léte a biztosíték” elvre hivatkozik. A többi tengeri hatalmak is ezt az elvet követték.

Cattaro védelme, a hajótüzérség és a Lovčen

Mindenki aki a cattarói öböl és környéke földrajzi adottságait ismeri és végigjárta az egykori montenegrói határvonalat, ahonnan egyszerű tábori látcsóval nem csak a lent parkoló autók rendszámát lehet leolvasni, hanem az is megfigyelhető, hogy a parton ki pecázik, mióta, és mekkora halat fogott, az megérti, hogy a flotta — bármennyire is égető szükségét érezte a teljes értékű hadikikötőként használható Cattarónak — nem építette ki azt komoly támaszponttá és nem állomásoztatott ott értékesebb egységeket.

Hátrányos katonaföldrajzi helyzetéből adódóan kétséges volt, hogy háború esetén a szárazföld felőli védelmet ellátó hadsereg biztosítani tudja-e a kikötő ellenséges tüzérségi tűztől mentes zavartalan működését, sőt még az is, hogy meg tudja-e tartani.¹⁸ Ha azonban mindezt sikeresen megoldaná is, még mindig csak igen korlátozott értékű hadikikötő az, amelyikbe az ellenség belát és távirón közli az ellenséges flottával, hogy melyik hajó kéménye füstöl erősebben. A sikeres hadviselés egyik igen lényeges eleme a meglepetés, a tengeri hadviselésben méginkább az; nem használható tehát megfelelően egy olyan hadikikötő, ahonnan csak holdfény nélküli éjszaka lehet kiosonni egy-egy hajónak, vagy köteléknek meglepetésszerű támadásra és napokkal hamarabb ütközetkészre fel kellett fűteni a hajók jó részét, hogy az ellenséget legalább bizonytalanságban tartsák a kifutás idejéről és a kötelék erejéről.

A szén és általában az utánpótlás amúgy is nehéz kérdés volt Cattaróban,¹⁹ mert a hátországgal való szállítási kapcsolat csupán egy Brodból induló, 612 km hosszú, 760 mm nyomtávú vasútvonal volt Zelenikáig,²⁰ onnan pedig Cattaro még további 41 km országúton, vagy harmadszori átrakodás uszályra.

A háború kitörését követő események bebizonyították a tengerészek Cattaróval kapcsolatos fenntartásainak megalapozottságát: az ellenséges tüzérség tűz alatt tarthatta a kikötő csaknem teljes területét és a flottának hátrafelé is harcolnia kellett a saját hadikikötője védelmében.

1914. augusztus 8-án dördült el a ZENTA fedélzetén a tengeri háború első lövése²¹ és ugyanaznap délután a montenegrói tüzérség tűz alá vette a teodói tengerészszertárt, szénkikötőt és raktárakat.²² Az osztrák — magyar VI. hadsereg alárendeltségébe tartozó 3. védelmi körzet-parancsnokság kérésére a KAISER KARL VI. páncélos cirkáló kapott parancsot a tüzérségi támadás elhárításában való közreműködésre és még az éjszaka folyamán megkezdte a Kuk, Krstac és Pestingrad körzetekben levő ellenséges tüzérségi állások lövését.²³ Ez a tüzérségi párbaj hónapokon keresztül, napról napra megújulva folytatódott, részt vettek benne a már említetten kívül

15 A MAS 15 jelenleg is látható Rómában, a Viktor Emánuel emlékmű alépítményében kialakított múzeumban, Rizzo kapitány mellszobrával együtt.

16 *Bayer*, 36. o.

17 *Bayer*, 37. o.

18 *Sokol*, 34. o.

19 Ha a tengeren történő szállítás a blokádnál csökken, vagy megszűnik.

20 A vonal egy szakaszán fogaskerekű vontatás volt, teljesítőképesség: 6/100 szerelvény. (*Kéri Kálmán: Az Osztrák—Magyar Monarchia vasúthálózata...*, Hadtörténelmi Közlemények, 1985/2. 270. o.)

21 *Sokol*, 77. o.

22 *Sokol*, 88. o.

23 *Sokol*, 89. o.

a WIEN, a MONARCH és a BUDAPEST csatahajók, a KAISER FRANZ JOSEPH I. és a SZIGETVÁR cirkálók; végül is az ügyet a RADETZKY csatahajó zárta le október 22-től október 27-ig tartó „vendégszereplésével”. A RADETZKY hat nap alatt kb. 11 km távolságról 23 db 30,5-es és 56 db 24 cm-es gránátot lőtt ki és ez elegendő volt az időközben francia tengerész-tüzérséggel jelentősen megnövelt eréjű tüzérségi támadás megszüntetésére.²⁴

A hajótüzérség Lovčen ütegekkel szembeni bevetésénél fő problémaként általában megjegyzik — mint Sárhidai Gyula is — „A fő nehézséget az jelentette, hogy az 1800 m magas hegyre a hajóágyúk alacsony emelkedési szögük miatt nem tudtak tüzelni”. Ezt egyszer — ha nem is szó szerint így — valaki, valahol leírta és azóta, mint kézenfekvő okot, megismétlik. Pedig aki leírta, valószínű, hogy nem így gondolta. Nem mondhatjuk ugyanis, hogy „a hegyre nem tudtak tüzelni”, amikor a tények bizonyítják, hogy augusztus 8-tól október végéig — a RADETZKY nélkül is — állandóan lőtték és a KAISER KARL VI. augusztus 12-én a legmagasabban fekvő Kuk állást (1336 m) telibe is találta.²⁵ Kétségtelen, hogy a magasan fekvő célpontok nehézséget jelentettek az alacsony csőemelkedésű, lapos röppályájú hajóágyúk számára, de a nehézségeket a rendeltetészerűen nem erre a célra szolgáló technikával is megoldották, mint ahogyan azt a tények is bizonyítják. Minden eszközzel segítettek magukon, hiszen őket lőtték! A hajók megdöntésével — amit természetesen nem a szén áthordásával, hanem az e célra beépített, üzemszerűen működtethető szivattyús és csőrendszeren keresztül elárasztható trimmelő kamrák segítségével értek el (oldalra 6—9°, orr—tat 1—2°) —, a lövegtornyok részaráz zsaluinak leszerelésével, a lőtáblázatok hiányzó adatainak áthidalásával és még egyéb ügyeskedéssel! Mind hajózási, mind tüzérségi vonatkozásban elismerésre méltó munkát végezve megoldották a feladatot. Csupán egy dolgot nem tudtak megoldani: a lövegek holtterében levő célok elérését.

Ha ugyanis lapos röppályájú löveggel olyan célpontra tüzelünk, amely a lőirányban levő terepfedezet mögött van (pl.: egy hegyháton levő mélyedésben, vagy csak valamivel hátrább a terep peremvonalától) akkor hiába tudunk átlőni a terepfedezet fölött, a célt nem találjuk el, mert a lövés hosszú lesz, ha pedig az irányzékot rövidebbre vesszük, belelövünk a hegyoldalba: a cél a löveg holtterében van. Az ilyen löfeladat a felső szögcsoporthban működő lövegek (tarack, mozsár) rutinmunkája, de hajóágyúk számára, amelyekről közvetlen irányzással nagy találati pontosságot kívánnak meg és ezért még az amúgy is lapos röppálya legkisebb szórását adó, leglaposabb első szakaszát használják csak fel, nem megoldható feladat.

Tudták ezt nyilván a francia tengerésztisztek is és lövegeiknek ott építettek ki tüzelőállásokat, ahol azok az öbölből fölfelé tüzelő hajóágyúk holtterében voltak. A RADETZKY feladata az lehetett, hogy ezeket a holtterbe települt lövegeket számolja fel. 30,5/45-ös lövegeinek nagyobb hordtávolságával megtehetette azt, hogy a töltetek csökkentésével — ami együtt járt a hordtávolság csökkenésével is — gránátjai röppályáját oly meredekké tette, hogy azok az addigi biztonságos holtterében fekvő célokat elérjék.

A RADETZKY megjelenése és működése kétszeres meglepetést okozhatott a francia haditengerészetnek, egyrészt azért, mert a francia flotta 1914 októberében abban a biztos hitben volt, hogy az Adrián korlátlan úr, a Monarchia flottáját bezárva tartja Polában és Cattaróban, ahonnan azok kijönni nem mernek — ha kijönnek, megbánják — és ebben a helyzetben a RADETZKY október 21-én reggel 7 órakor elindul Polából, nyugodt, gazdaságos menetben (12 csomó) végighajózik az Adrián, és 22-én reggel 8 órakor horgonyt vet az Öbölben; másrészt azért, mert a Lovčen francia tengerésztisztjei csak azokkal a hajóágyúkkal számoltak, amelyeket az egy hónapos állásépítés alatt az öbölben láttak. A RADETZKY akkor még nem volt ott, nagyobb teljesítményű lövegeinek harcbalépése tehát kellő időpontban alkalmazott tüzer-technikai meglepetés volt.

A RADETZKY — minthogy egy hónap ideje volt rá — nyilvánvalóan jól felkészülten érkezett Cattaróba: előre kijelölték a tüzelőállást, a figyelőhelyeket (Vermac,

²⁴ *Sokol*, 91—93. o.

²⁵ *Sokol*, 88. o.

Obostnik, Radostak, kötött léggömb Lepetanénál²⁶), a figyelőkbe kerülő tengerész-tiszteket, megszervezték a hajó és a figyelők közötti gyors távbeszélő kapcsolat létrehozását, elő volt készítve a hajó megdöntése, a zsaluk leszerelése és a szokatlan feladatot jelentő löeljárás módszere és adatai, mert 4 óra után megkezdték a tüzelést.²⁷ A franciáknak nem volt tehát idejük a RADETZKY várható tűzhatását latolgatni és áttelepülni.

A RADETZKY sikeres bevetése jól tervezett, jól végrehajtott olyan taktikai meg-
lepetés volt, amely a Sárhidai Gyula által Haus tengernagynál hiányolt offenzív
fellelésnek sem volt híjával.

Sárhidai kolléga említést tesz a hajó hátsó fedélzetéről felbocsátott kötött lég-
gömbökről, mint tüzérségi megfigyelőhelyről. Hasznos lenne, ha közölné, hogy értesülé-
sét honnan merítette, mert abból talán még egyéb olyan dolgot is megtudhatunk,
amely másutt nem szerepel. Véleményem szerint a tüzelőállásban levő figyelő az
adott löfeladathoz a lehető legalkalmatlanabb, mert a cél és a becsapódások közötti
távolságot a lőirányból lehet a legnehezebben megállapítani. Az előzőekben általam
felsorolt figyelők közül a Hoher Vermac (768 m) és az Obostnik (586 m) kiépített
tüzérségi megfigyelő állásai, melyek többszörösen magasabban és legalább 1000 vo-
nással jobbra és balra fekszenek a lőiránytól, sokkal jobb figyelési lehetőséget bizto-
sítottak, ahonnan a becsapódások céltól való távolságát — műszerrel mérve — tíz
méteren belüli pontossággal meg lehet adni, nem beszélve arról, hogy mennyire
használhatók a hajókémények fölött billegő ballonban füstre rakott megfigyelők
adatai; a ballon mindig ott van, ahol a füst.

Befejezésül megköszönöm a Hadtörténelmi Közlemények szerkesztőségének, hogy
hozzászólásom megjelenését lehetővé tette, az érintett szerzőket pedig biztosítom
arról, hogy írásomban a tények tisztelete és a körülmények tisztázásának szándéka
vezetett.

²⁶ Sokol, 91. o.

²⁷ Sokol, 91. o. a RADETZKY délelőtt Lastuában kirakta a magával hozott rakományt és
délután két órakor ment a tűzvezetési vázlaton bejelölt pontra, ahonnan 4 óra 27 perckor meg-
kezdte a tüzelést.