

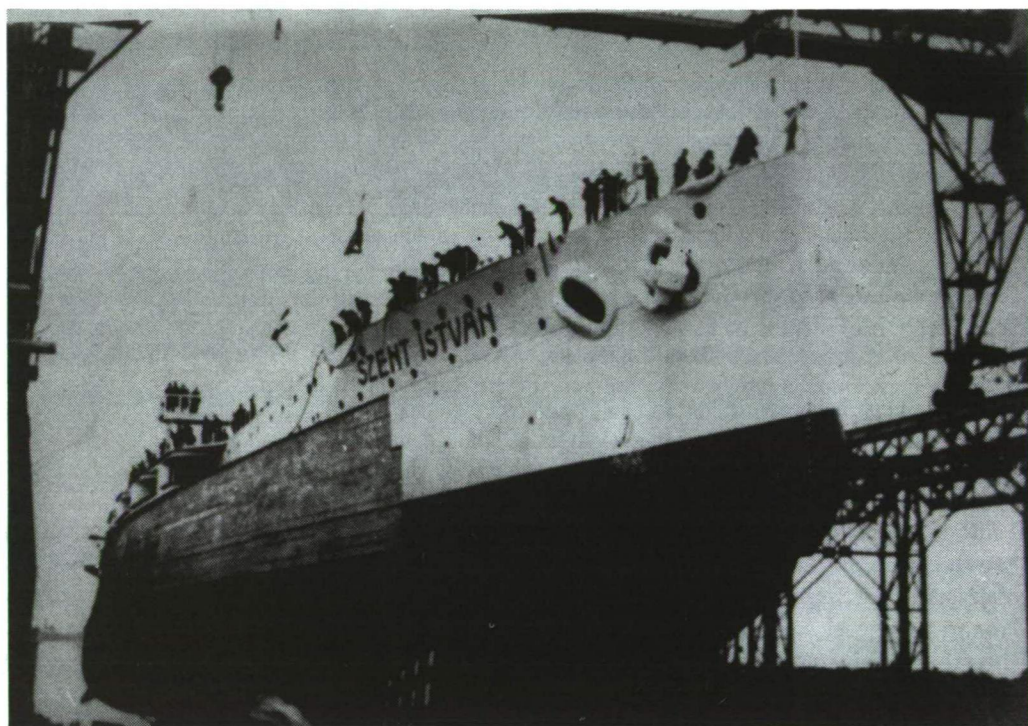
Az első magyar Szent István csatahajó expedíció

Referátumok

A katasztrófa

1994 októberében a horvát partoknál, Premuda sziget közelében néhány lelkes magyar bűvár több, kereséssel töltött nap után rábukkant az ekkor már hetvenhat éve a hullámsírban pihenő *Szent István* csatahajó fémtestére, mintegy hatvanöt méteres mélységben.

A *Szent István*, az osztrák–magyar haditengerészet büszkesége, a flotta négy legnagyobb, dreadnought osztályú csatahajójának legfiatalabb tagja, az első harci bevetésén, 1918. június 10-én szenvedte el azt a két végzetes találatot, amelyet egy vakmerő olasz gyorsnaszád adott le rá, alattomban...



Az első világháborúban Franciaországot és Angliát ellátó, élelmiszer- és hadianyagszállító konvojok közeledtek a Földközi-tengeren, Szuezi és Gibraltár között. A tengelyhatalmaknak stratégiai érdekük volt ezt az utánpótlási útvonalat elvágni, de legalábbis a lehető legnagyobb mértékben zavarni forgalmát. Ebben kapott különös jelentőséget az osztrák–magyar hadiflotta adriai tevékenysége, melynek 1917–18-ban fő feladata a német tenger-alattjárók Földközi-tengerre kijutásának biztosítása volt, az Otrantói-szorosban létesített tengerzár áttörése árán.

1918. február 27-én az uralkodó Horthy Miklóst nevezte ki flottaparancsnokká és előléptette ellentengernaggyá.

Horthy a fent vázolt katonai célokhoz igazodóan és főleg a nagyobb hajók legénységén eluralkodott tétlenség ellen is akart tenni, amikor kisebb expedíciókon (mint pl. az 1918. április 5-6-i sikertelen anconai hajólopási kísérlet) kívül elszánta magát nagyobb vállalkozásra is: az otrantói tengerzár rajtaütésszerű, újabb széttörésére.

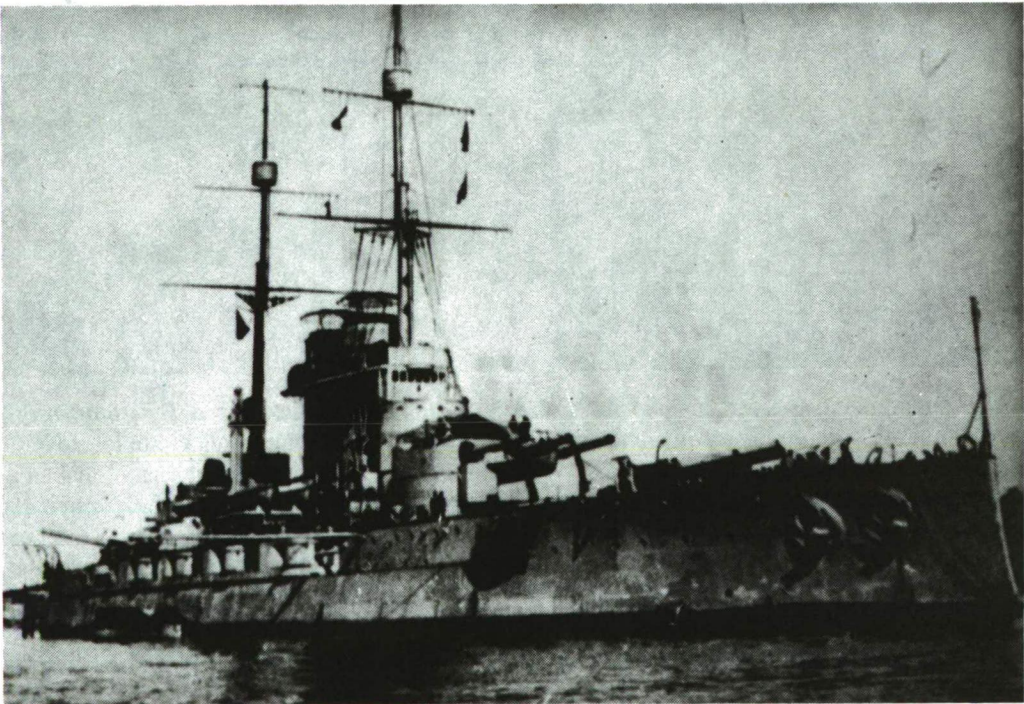
A terv szerint június 11-én kisebb hajókkal lőni kezdik az Otranto kikötője előtti őrszolgálatos hajókat, amely révén az erre riasztott jelentősebb antant haderőt a megadott helyen várakozó csatahajók ágyúi elé csalták volna. Az akció, melyben 57 flottaegység vett részt, komoly sikerrel kecsegtetett.

Természetesen az akció első szakaszát, a felvonulást, a lehető legnagyobb titokban és óvatossággal kellett kezelni, ezért több lépcsőben közelítették meg a hajók a helyszínt.

Előbb a harmadosztályú hajók érkeztek Cattaróba, majd két dreadnought, Horthy zászlóshajója, a *Viribus Unitis* és a *Princz Eugen* indult el Polából. Ezek után huszonnégy órával kellett indulnia a *Szent Istvánnak* a *Tegetthoff*al és a kísérőhajókkal. Június 9-én 22.25 órakor futott ki ez az utolsó kötelék Polából a balul végződő útjára.

A *Velebit* romboló után ezer méterre haladt a *Szent István*, mögötte nyolcszáz méterre a *Tegetthoff*. A csatahajókat még kilenc kisebb hajó kísérte, védte körben.

A kötelék óránkénti 14 mérföldes sebességgel haladt, amikor a Premuda szigettől délkeletre, kb. 9 mérföld távolságban két, a szigettől északra megfigyelni járt olasz, *MAS* mintájú, torpedóvetőkkel felszerelt motoros csónak ért a közelükbe.



Az olaszok meglepődtek ugyan, de hirtelen cselekedtek.

Mindkét egység észrevétlenül (!) besurrant a kísérőhajók közötti, csupán 500 méteres résen és a *MAS-15* 3 óra 30 perckor, mintegy 300 méter távolságból mindkét torpedóját kilőtte a *Szent Istvánra*. Csak ebben a pillanatban fedezték fel a kísérőhajók az ellenséges torpedóvetőket és nyitottak rájuk tüzet, de a mozgékony *MAS*-ok (a másik a *Tegetthoffra* adta le a célt tévesztett torpedóit) hamar kicsúsztak a tűzvonalból.

A *Szent Istvánt* ért kettős találat a jobb első és második kazánházat érte, átszakítva a vízhatlan válaszfalat. A válaszfal átszakadása miatt nem lehetett a lékeken beömlő vizet megállítani. A torpedók becsapódásakor 200 méteres vízoszlop lövellt a magasba, a hajó azonnal 10°-kal jobbra dőlt, a lékek 5-6 méterrel a vízvonala alá kerültek.



A hajó megmentéséért majd' három órán át küzdöttek, egyebek közt a *Tegetthoff* megpróbálta vontába venni, de eredménytelenül, mert a hajó helyzete ezt már nem tette lehetővé.

A katasztrófa során 4 tiszt és a legénység 85 tagja halt hősi halált. Harmincnál többen a léktömésnél, a végsőkig kitartva, a rájuk boruló hajójában haltak meg. A sebesültek száma 29 volt.

Horthy Slano kikötőjébe befutva, hajnalban értesült a tragédiáról. Mivel az olaszok előtt lelepleződött a nagyarányú flottamozgás, megerősítve várták a támadást az egész akciózónában, Horthy ezért június 15-én lefújta az akciót.

A hajó pusztulása okait kutató szakirodalom régóta megosztott. Sok hipotézis kering, de egy biztos: az őrszemek mulasztása volt a döntő, hogy az olaszok így becserkészhették célpontjukat. Maga Horthy az okok közül szintén az éberség hiányát tartotta a legsúlyosabbnak, de

közrejátszott a technikai problémákból (a polai kikötő torlaszainak késedelmes kinyitása, a *Tegetthoff* elakadása, a *Szent István* motorjainak túlmelegedése) adódó késés is, ami miatt a hajnali fényviszonyok az olaszok számára észlelhetővé tették a flottacsoportot. A két gyorsnaszád ugyanis 3.15 órakor elhajózva a *Szent István*ék előtt, már meghaladta azok menetvonalát és hátulról fedezte fel füstjüket. Ezután fordultak vissza (napkelte 4.17 órakor volt).

Így érte a végzet az eddigi legnagyobb méretű magyar hadihajót, anélkül hogy átesvén a tűzkeresztségen, dicsőséget szerezhetett volna a hamarosan szintén tragikus sorsra jutó Magyarországának.

Forrás

📖 *Horthy Miklós*: Emlékirataim. Bp., 1990. Extra Hungariam, az Európa Könyvkiadó és a História folyóirat közös sorozata.

Irodalom

📖 *Csonkaréti Károly*: Horthy, a tengerész. Bp., Zrínyi Kiadó, 1993.

Az expedíció

A Szent István csatahajó jelenkori történetét már a bűvárok írják. A tavaly októberi első magyar, Szent István csatahajó-kutató expedíció két vezéregyéniségét, a szakmai irányítót, Czako László debreceni „főbűvárt” és a menedzser-szervező-támogató Túri Jánost kérdeztem a rendkívüli bűvárkalandról.

B. M.: – *Kinek az ötletére, milyen szponzorálással és céllal jött létre az expedíció? Milyen szakterületek képviselői vettek részt benne?*

Cz. L.: – Az expedíció terve egy gyermekori álmom megvalósulásaként bontakozott ki, mely flottatörténeti olvasmányélményekkel kezdődött, és a múlt rendszerben hozzáférhető, gyérszámú irodalom tanulmányozásán át, a rendszerváltás óta folytatható levéltári kutatások, a túlélők hozzátartozóinak megkeresése és a történészekkel való rendszeres konzultálás után vezetett el a konkrét helyszíni kutatás előkészítéséhez. Ehhez időközben lelkes, szinte fanatikus társra találtam Túri János személyében, akinek anyagi támogatása és szervező munkája nélkül a gyermekkori álmom aligha realizálódhatott volna.

T. J.: – Az expedíció, mint Laci barátom elmondta, kettőnk munkáján alapul és résztvevőit főként a bűvársport szeretete és a kalandvágy kötötte össze. Tervünk szerint – a felmerülő kérdésektől függően – specialistákat is felkérünk a jövőbeni kutatásokhoz. A túrát magánszemélyek és néhány cég szponzorálták.

B. M.: – *Voltak-e korábban kutatások a roncsnál, ha igen, ezek milyen eredményt hoztak?*

Cz. L.: – A hajóra 1974-ben jugoszláv bűvárok bukkantak, miután a horgászok elmondása alapján kezdték kutatni a roncsot. A külső megsejtelésnél nem tettek ekkor többet, valószínűleg inkább a vasanyag érdekelte őket, mint ahogy több más hajóroncsot is ezért emeltek ki a sekélyebb vizekből.

Mivel azonban jelen esetben a kiemelés költsége jóval meghaladná a vasanyag árát, hosszabb időn keresztül senki sem foglalkozott a *Szent István* roncsaival.

A következő, 1989-es, olasz expedíció már bizonyos tudományos szempontok szerint történt, de szintén a kiemelés gondolatával. Az olaszok kiállítási tárgyként akarták felhasználni a hajót, mint hadi dicsőségük tróféáját. Tudniillik, hogy a hajó elsüllyesztésének napja az olasz haditengerészet ünnepe – mind a mai napig.

Ezután az olaszok tüzetesebb kutatásra kértek engedélyt a horvát hatóságoktól, de őket megelőzte a mi csapatunk. A korábbi kutatások eredményei csak olyan mértékben álltak rendelkezésünkre, amennyi a sajtóban nyilvánosságra került – szinte semmi.

B. M.: – *Miféle speciális technika és felkészültség szükséges a tengerfenéki kutatáshoz? Milyen nehézségek adódtak a merüléssel kapcsolatban?*

Cz. L.: – A merüléseket hagyományos sűrített levegős légzőkészülékekkel hajtottuk végre, de ezeknek az a hátrányuk, hogy pontosan ebben a kritikus – hatvan méter alatti – mélységben végzett merülés során nem alkalmasak a huzamosabb ideig történő lenn tartózkodásra. Ily módon a „nettó” merülési idő, amelyet a roncsnál tölthettünk, 8–12 perc volt. A levegő nagy részét a feljövételkor szükséges zsilipelésre kellett használni.

Munkánkat emellett nehezítette a viharos tenger, amely több nappal késleltette hajónk kifutását a biztonságos kikötőből.

Mindezeken felül nem álltak rendelkezésünkre a hajó elsüllyedésének pontos koordinátái. Igaz, hogy a legmodernebb technikával, műholdas pozíciómérővel és ultrahangos vizalatti észlelőműszerrel kutattunk, de így is csak a második napon találtuk meg a hajót. Összesen egy napunk maradt a tervezett időből a merülésre.

B. M.: – *Mit láttatok odalenn?*

Cz. L.: – A fényviszonyok 15 méteres látást biztosítanak a hajónál, melynek 151 méteres fémteste 65 méteres mélységben nyugszik a sima, homokos talajon, hasával felfelé a méteres iszapba kb. 1/3 részével belesüllyedve, úgy hogy a hajóorr van a legmélyebben, a tat alá viszont be lehet úszni.

T. J.: – Első látásra egy hatalmas sziklának tűnt a homokos környezetben, ugyanis dúsan be van növe korallokkal és páratlanul gazdag állat- és növényvilág burjánzik rajta. Láttunk egy hatvancentis teknőst – ami az Adrián ma már ritka –, combvastagságú angolnát, kétméteres macskacápát, tizenkét kilós homárt és számtalan kisebb állatot, melyek birtokukba vették a hajót, annak minden repedését, nyílását.

Cz. L.: – A hajó orr-részéhez közel a gerinc meg van törve. Ez a sérülés feltehetően azért keletkezett, mert az orr érkezett először a fenékre. Most át lehet rajta úszni, keresztelve a hajó síkját. A hajó halálos sebeit, a torpedólékeket nem találtuk meg, valószínűleg az iszapban vagy a korallréteg alatt vannak. A hajócsavarra halászhalók akadtak fel.

A hajótest körül rengeteg 30,5 centiméteres lövedéket lehetett látni – szétszóródva a fenéken. A hajótérbe nem állt módunkba bejutni, egyrészt levegőnk mennyisége miatt, másrészt mert az említett résen kívül nem találtunk bejáratot a hajótestbe.

A hajóról nem hoztunk fel semmit, inkább mi vittünk; elhelyeztük rajta az expedíció emléktábláját.

B. M.: – *Milyen eredményeket, megállapításokat hozott az expedíció? Ki és hogyan értékeli ezeket? Mi lesz a következő állomás a Szent István csatahajó kutatásával kapcsolatban?*

Cz. L.: – Az összegyűjtött eredményeket én összegzem, felhasználva azokat a jövődő, 1995 áprilisi helyszíni kutatáshoz. Ekkor nagyobb apparátussal, komolyabb technikával (hélium-levegő légzőgázzal), hosszabb ideig és nagyobb költségvetéssel tervezzük a kintléteket. A szakirodalom több tényező