

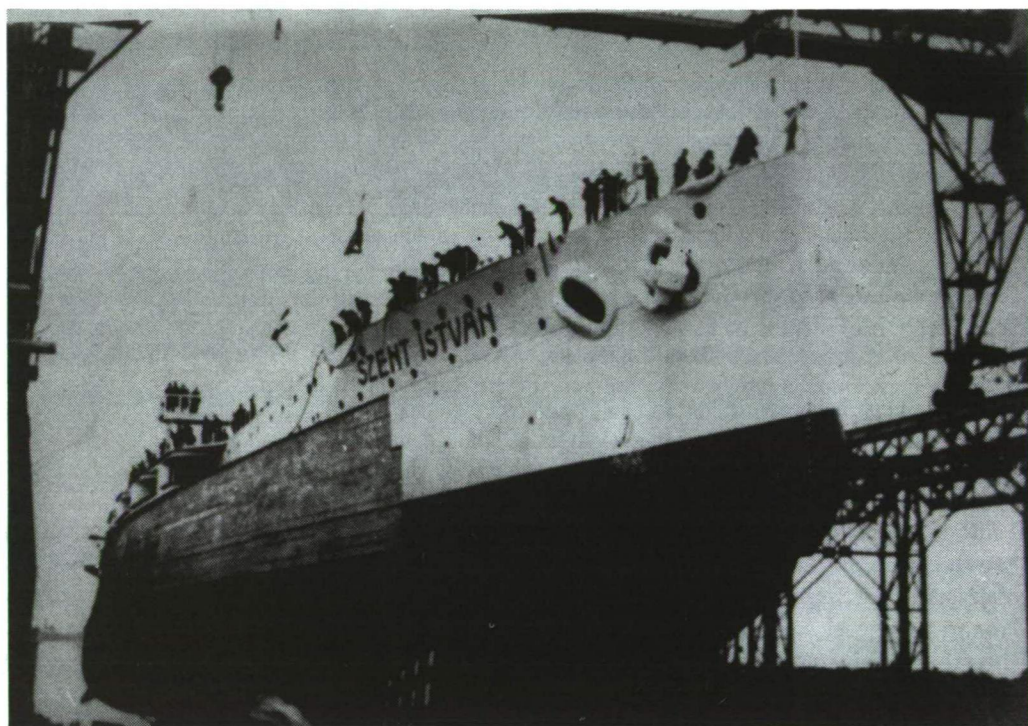
Az első magyar Szent István csatahajó expedíció

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.

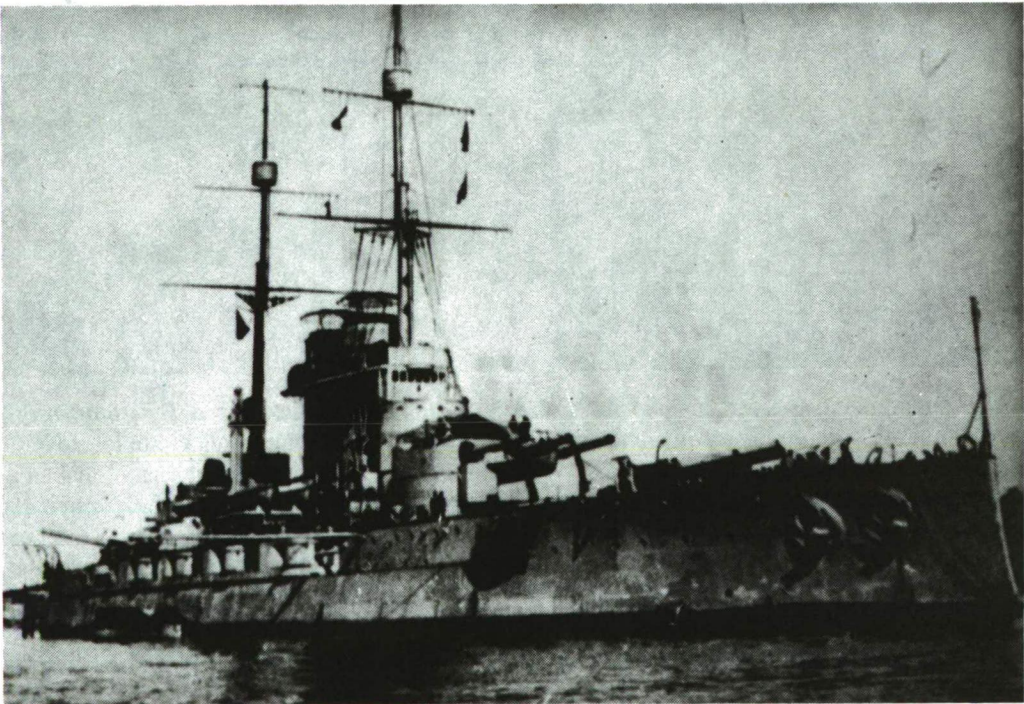
A terv szerint június 11-én kisebb hajókkal lőni kezdik az Otranto kikötője előtti őrszolgálatos hajókat, amely révén az erre riasztott jelentősebb antant haderőt a megadott helyen várakozó csatahajók ágyúi elé csalták volna. Az akció, melyben 57 flottaegység vett részt, komoly sikerrel kecsegtetett.

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 csekedtek.

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 vízvonál 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 hajóban 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 becsékeszthették 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 Magyarországnak.

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, Czakó 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 trófeáját. 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.

Mindezekeken 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 jövőendő, 1995 áprilisi helyszíni kutatáshoz. Ekkor nagyobb apparátussal, komolyabb technikával (hélium-levegő légzőgázzal), hosszabb ideig és nagyobb költségvetéssel tervezzük a kintlételet. A szakirodalom több tényező

együtthatásának tudja be a hajó tragédiáját. Az okok közül az esetleges műszaki hibákra próbálnánk választ keresni, melynek során például a turbina és a vízhatlan válaszfal anyagából vennénk mintát. Ezeket később laboratóriumi vizsgálat alá vetnénk.

Emellett a hajótérben komoly, muzeális értékű tárgyakat sejtünk (pl. a tiszti társalgók berendezése, díszítése!), melyeket magyar múzeumoknak adhatnánk.

Az elképzelések megvalósítása azonban a horvát hatóságok engedélyétől függ, amely megszerzéséért magas szintű tárgyalások folynak a két ország illetékesei között.

Ide kapcsolódik a *Szent István* végső sorsát illető terv, hogy nyilváníttassék a hajó katonai temetővé, tekintettel arra, hogy jelenleg is 75 – jórészt délszláv – tengerész porhüvelyét rejtí magában a „fémkoporsó”. (A

katasztrófa további áldozatait szárazföldön temették el.)

B. M.: – *Terveztek-e más elsüllyedt hajó felkutatását célzó expedíciót?*

Cz. L.: Ha még jelentősebb anyagi keret állna rendelkezésünkre, gondolhatnánk más hajók roncsainak kutatására is, például a montenegrói Sutomore előtt elsüllyedt, híres *Zenta* cirkálóra. Én azonban nagyon örülnék, ha a következő *Szent István* expedícióra összegyűlne a szükséges pénz, és valóra válna gyermekkori álmom, megismerni a legnagyobb magyar csatahajót holtában bár, de a valóságban.

B. M.: – *A szegedi történészhallgatók nevében sok sikert kívánok a jövőbeni tervekhez, és izgatottan várjuk a Szent István utóéletének híreit.*

A visszaemlékezést írta és a beszélgetést készítette:
Bogdány Gyula

Gallina Zsolt

Gepidák a Kárpát-medencében

A Kárpát-medence IV–VI. századi történetét helyenként sűrű homály fedi. A létező – gyér – írott források sokszor ellentmondani látszanak a régészet eredményeinek... E vészterhes, harcok korszakban telepedett meg, élt és harcolt az Alföld déli és keleti felén illetve Erdély egyes részein a kevéssé ismert, sok találgatásra okot adó gepidák népe...

E keleti germán, a gótokkal közeli dialektust beszélő nép őstörténete az idő homályába vész... Eredetükről csak kései, velük ellenséges érzelmű, langobard (Paulus Diaconus), gót (Iordanes) és késő római (id. Plinius, Strabon, Ptolemaios, Tacitus) krónikákból tudhatunk, melyek erősen torzítanak. A kései gót eredetmonda – mint velük rokon népet, hiszen az V. századi források alapján nyelvi egységet alkottak – Gothiscandza (Skandinávia!) szigetéről származtatja őket, ahonnan Berig király vezeti népét a Visztula forrásvidékéhez. (Ami talán skandináviai eredetüket biztosítaná, de a késő vaskori skandináv-balti régészeti kapcsolatokon kívül, erre nincs bizonyíték. *R. Hachmann 1970.*) Így kaphatták – a gót etimológiájú – „gepanta” (lusta) csúfnevet.