

MONARCHIA

ÚTON — ÚTFÉLÉN

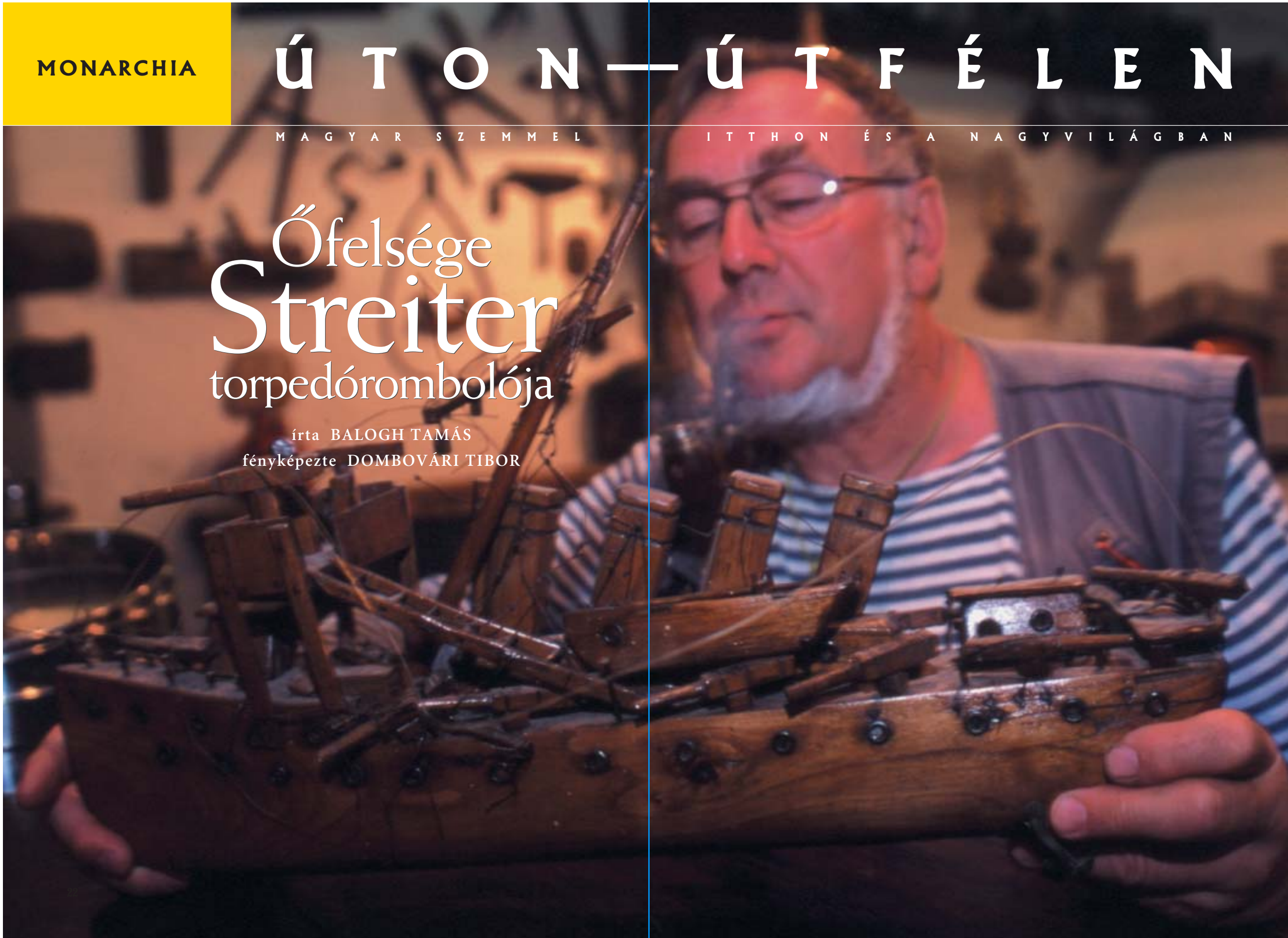
M A G Y A R S Z E M M E L

I T T H O N É S A N A G Y V I L Á G B A N

Őfelsége Streiter torpedórombolója

írta BALOGH TAMÁS

fényképezte DOMBOVÁRI TIBOR



ÚTON - ÚTFÉLEN

Öreg hajómodell mesél a fiumei sikátorok mélyén az egyik kikötői betérőben egy régi történetről, amely a közelben esett meg. 1918. április 16-án – nemsokkal az első világháború befejezése előtt –, kevéssel éjfél után, Machnitsch korvettkapitány és 64 fős legénysége a Streiter romboló fedélzetén délnek tartott a Fiumei-öbölben. Egy kereskedelmi konvojt kísérték, hat teher- hajót kellett megvédeniük az olasz tengeralattjáróktól és torpedónaszádoktól. A romboló végigszolgált a háborút, mindössze egyszer kapott pihenőt, amikor 1916. októberében kicserélték a kazánjait. A kötelék kivilágítatlanul haladt, a csilagtalan éjszakában csak Lauriána (ma: Lovrana) fényei csillogtak, úgy egy tengeri mérföldnyire az Isztrián.

Hirtelen egy a sötétségnél is feketébb tömeg vált ki a fénytelen éjszakából és közeledett feljűk feltartóztathatatlanul. A masszív alakban néhány másodperc múlva a Petka dalmát gőzösre ismerhettek, amely lándzsaként célzta meg a Streiter oldalát, és még mielőtt a döbbsent legénység bármit is tehetett volna, legázolta a rombolót. Egy elkésett figyelmeztető lövés csattant, majd hatalmas mennydörgés nyomott el minden más zajt: a léken át bezúduló hideg tengervíz szétvetette a fel-fűtött 4. számú kazánt, s izzó lángoszlopot emelt az ég felé, amely néhány pillanatra a Hold helyett ragyogott az éjszakában.

A robbanás megölt négy tengerészt, sokakat pedig a vízbe repített, ők úszva próbáltak megküzdeni az életükért. Mire a füst eloszlott, a Streiter is eltűnt. Nyolcvanöt évvel később – 2003. májusában – magyar kutatócsoport kereste föl a maradványokat. A roncsokra a legtapasztaltabb magyar bűvár Czákó László (előző oldalunkon a hajó modelljével) bukkant rá elsőként hat évvel korábban.

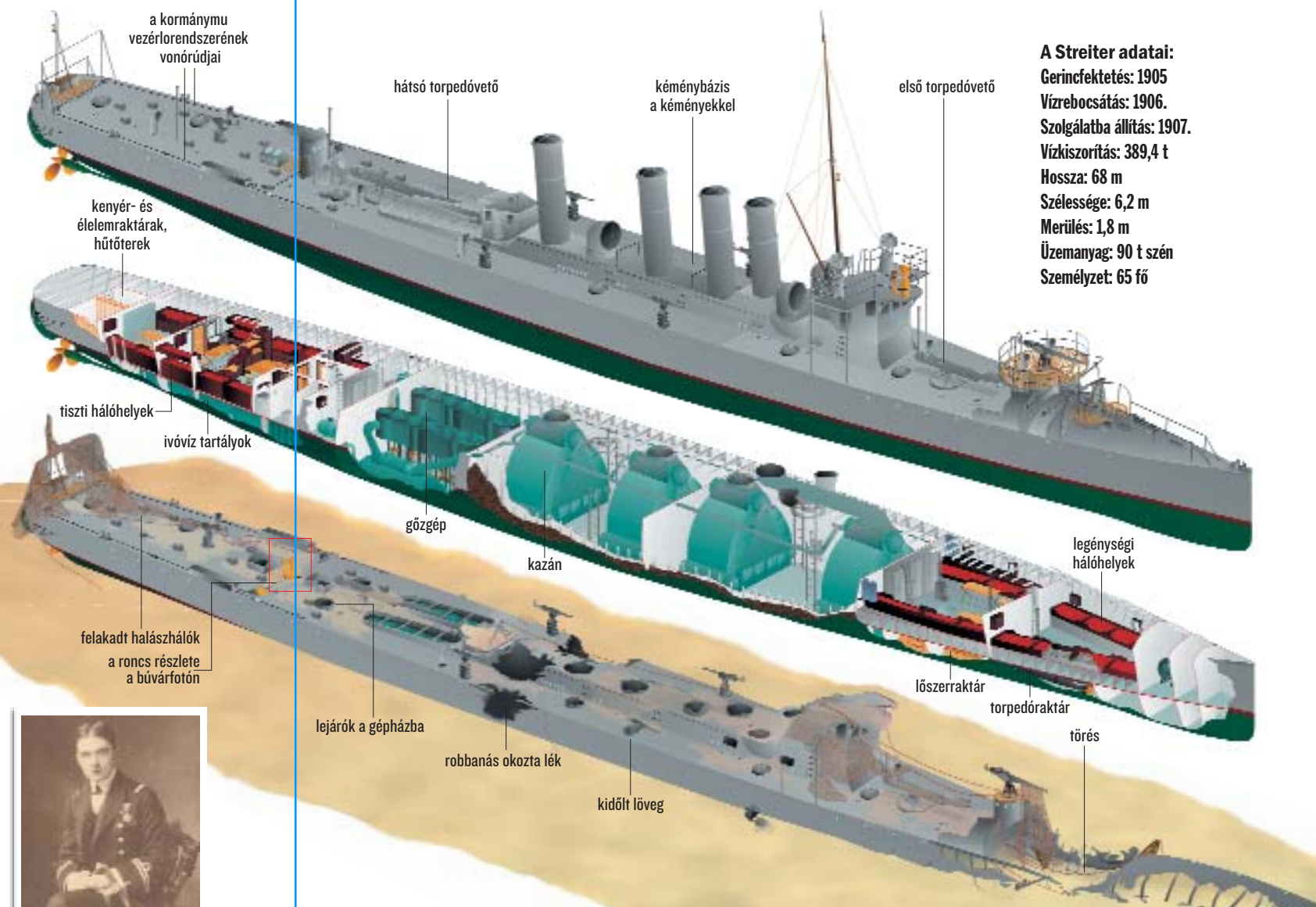


SMS Streiter

A Streiter a tizennégy tagú Huszár rombolóosztályba tartozott. Bár a romboló rendkívül kecses vonalú és gyors, mégis kockázatos hajó volt, hiszen oldalát nem védte páncél. A Streiter a háború négy éve alatt mégis számtalan éles bevetést teljesített. Részt vett jelzőállomások, kikötők, vasútvonalak, gyárak, laktanyák lövetésében, aknamezőket telepített és semlegesített, eltűnt hidroplánokat kutatott fel, ellenséges rombolókkal és tengeralattjárókkal harcolt, konvojakat kísért és felderítést végzett. 1914-ben ott volt a Montenegró elleni blokádban, 1915-ben az olasz hadüzenet napján Ancona bombázásánál, 1917-ben pedig az otrantói zár elleni egyik támadásban, vagyis az Adria legdélibb és legészakibb pontja közt mindig ott, ahol a legnagyobb szükség volt rá.



A romboló katasztrófájának legmagasabb rangú magyar túlélője az első tiszti Skripecz Dezső sorhajóhadnagy volt (fent), aki éppen hosszú ideje kérelmezett szabadságát töltötte, ezért nem volt a hajón.



A Streiter adatai:
 Gerincfektetés: 1905
 Vízrebocsátás: 1906.
 Szolgálatba állítás: 1907.
 Vízkiszorítás: 389,4 t
 Hossza: 68 m
 Szélessége: 6,2 m
 Merülés: 1,8 m
 Üzemanyag: 90 t szén
 Személyzet: 65 fő

A Streiter féltve őrzi titkait. Sűrített levegős palackokkal 40 m-ig lehet biztonságosan merülni, a roncs azonban 63-65 m-en fekszik. Ráadásul a hosszabb fenékidőt igénylő olyan összetett munkákhoz, mint a pontos műszaki felmérés és azonosítás, a beállítások és felvételek készítése, csak speciális technológia alkalmazható. Az első öt merülés mindjárt kalandosra sikerült. A tengerfenék domborzata ugyanis meglehetősen kedvezőtlen: a roncs a partról az öbölbe futó természetes vízfolyások hordalékkúpjának lábánál fekszik, s a gyors folyású vizek vastag üledékekkel borítják a hajót. Az első, 2002. októberi merülés-sorozat ideje alatt ráadásul állandóan esett az eső, s ez a különböző sűrűségű édes és sós víz keveredési zónájában kialakuló kedvezőtlen fénytörési tulajdonságok miatt minimálisra csökkentette a látótávolságot, amelyet egyébként is kicsi, minthogy a hordalékot az erős áramlás állandóan mozgásban tartja, felkavarja. 2003. májusában azonban megfordult a szerencse, s a Streiter teljes valójában feltárult előttünk.

Hajtómű: 4 db vízcsöves Yarrow-kazán, 2 db négyhengeres, háromszoros expanziójú gőzgép, 2 db hajócsavar, 1 db kormánylapát
Teljesítmény: 6 000 LE
Sebesség: 28,5 csomó (52,7 km/h)
Fegyverzet: 1 db 7 cm-es és 7 db 4,7 cm-es ágyú, 2 db 45,7 cm-es torpedóvető, 1913-tól 6 db 7 cm-es ágyú, 2 db 45 cm-es torpedó, 1915-től még 2 db 0,8 cm-es géppágyú

ÚTON - ÚTFÉLEN

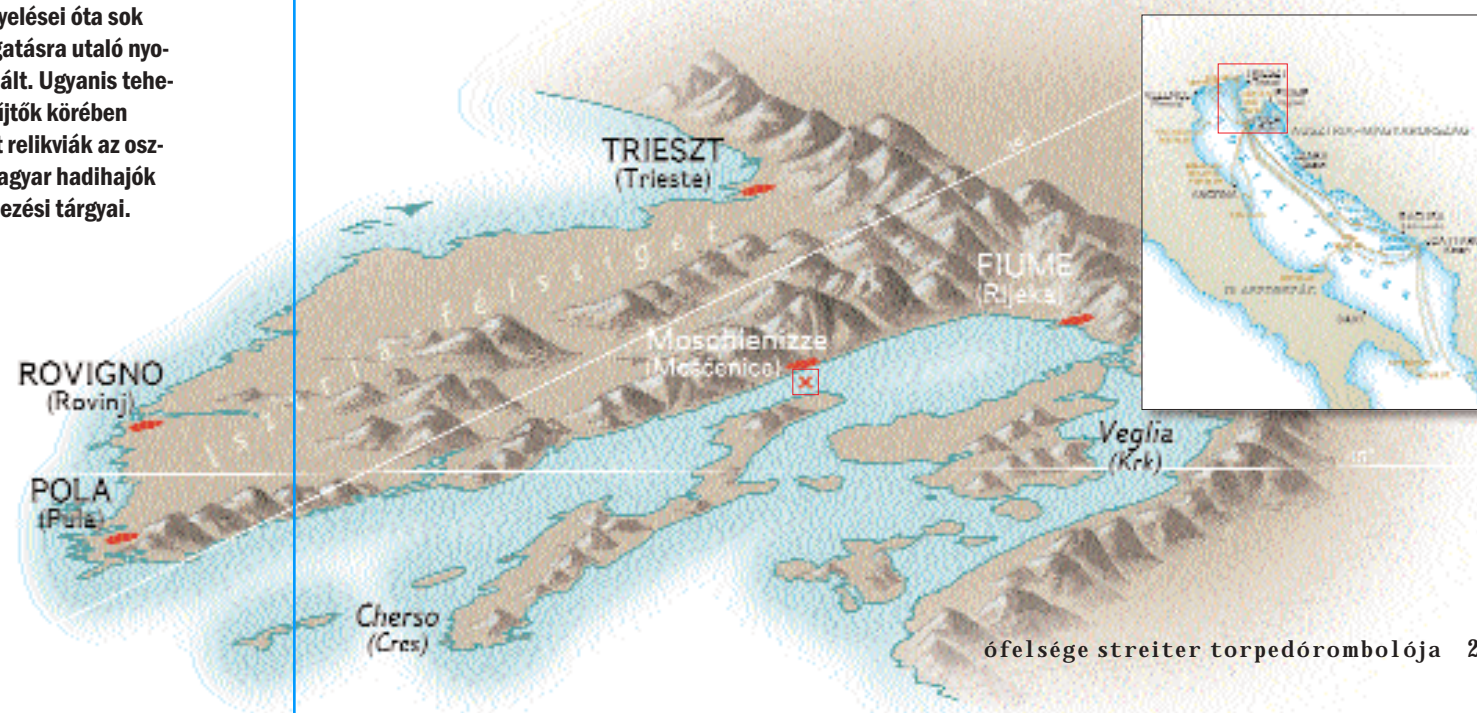
A hajó 65 méteres mélységben orral délnek fordulva a talpán áll teljes fegyverzettel, betöltött éles torpedókkal, az ágyúkhöz odakészített lőszeres ládákkal. A kötélzet maradáka a roncson hever, felakadt halászhalókkal együtt. A hajóorr letörött és most kb. három méternyire a hajó többi részétől félig az iszapba süppedve hever az aljazaton. Borítólemezei elkorrodálódtak, vékony rétegekben szakadoznak le a hajótestről. A kéménybázis hátsó része súlyosan roncsolódott. A kenőanyag-utánpótlást biztosító gégecsövek, össze-viszsa görbült fém alkatrészek ágaskodnak ki abból a lyukból, ami valaha a kazánház mennyezete volt. E helyiség bal oldalán van a Petka ütötte lék. A kazánrobbanás jelei az ellenkező oldalon is jól láthatók.



A hátsó, tartalék kormányállás hajógépei: balról a gépvezénylő táviró tárcsája, jobbról pedig mindaz, ami az iránytóház oszlopából megmaradt. Az iránytű lábánál a kormányberendezés közlőművét alkotó vonórudas áttétel szétkapcsolódott darabjai fekszenek. Czakó Gábor 1997-es megfigyelései óta sok fosztogatásra utaló nyomot talált. Ugyanis tehetős gyűjtők körében kedvelt relikviák az osztrák-magyar hadihajók berendezési tárgyai.

Bár a hajó külső képe sokat mond az utolsó tragikus pillanatokról, a legénység életéről, a mindennapokról mégis csak a személyes tárgyak, a nap, mint nap használt helyiségek, vagyis a hajó belseje mesélhet. A belső kutatást Czakó László vállalta. A hajóorr súlyos roncsolódása, illetve a far hálólabyrinthusa miatt a legénységi és az altiszti helyiségeket nem lehet megközelíteni, egyedül a tiszt lakrész, a gép- és a kazánház feltárható. Az összes helyiség afféle iszapcsapda: kb. méteres üledék borítja a helyiségek padlóját. Ez az iszapréteg a legtöbb, a süllyedéskor a földre esett tárgyat eltakarja a szemünk elől. Czakó László is látta a konyhában a tálalószekrényből kiszóródott étkezés darabjait, a parancsnoki kajütben pedig egy gondosan összehajtogatott zubbony maradványaira és egy pár dobozba csomagolt lakkcipőre bukkant. A zubbony már aligha mozdítható.

A polai központi hadikikötőben sorakozó rombolók közül jobbról a második a Streiter, amely a monarchia legtöbb hadikikötőjéért felkereste (melléktérkép). Katasztrófája előestéjén is Fiumében állomásozott, s túlélő legénysége is ide tért vissza a megromogó Petka fedélzetén (főtérkép).



ÚTON - ÚTFÉLEN



Skripecz Dezsőt felesége még az esküvőn sem láthatta. A vőlegény a szigorú frontszolgálat alól még erre az alkalomra sem kapott eltávozt, házasságkötésükre – egyedi pápai engedéllyel – távollétében került sor. Kapcsolatukat évekig csak a naponta küldött levelek tartották életben. Hosszú idő utáni találkozásukra éppen a tragédia idején került sor. A háború után Skripecz Dezső a Magyar Haditengerész Egyesület főtitkára lett.

A Streiter története nem sokkal a katasztrófája után feledésbe merült, hiszen a háború az államot, amelyben szolgált is elenyészte. A Párizs-környéki békek tudottan szigorúak voltak az Osztrák-Magyar Monarchia megmaradt hadierejét illetően, így azokat a hajókat, amelyek túlélték a háborút, a meg kellett semmisíteni.

A történelem paradoxona, hogy a Monarchia egykor büszke adriai flottájából az utókorra csak a háborúban elveszett hajók roncsai maradtak meg. Ily módon annak a hadtörténeti feltáró munkának a java része is hárult azokra a kutatókra vár, aki e víz alatti relikviák – a Streiteren kívül a Zenta és a Szent István – maradványait kutatják. □

