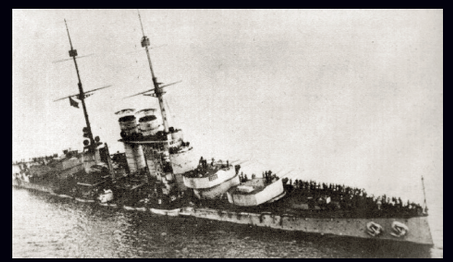
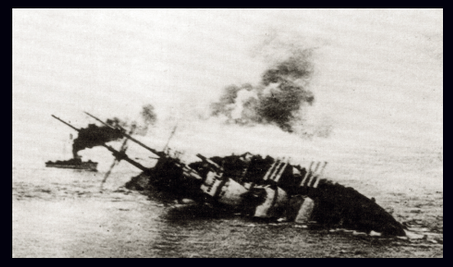
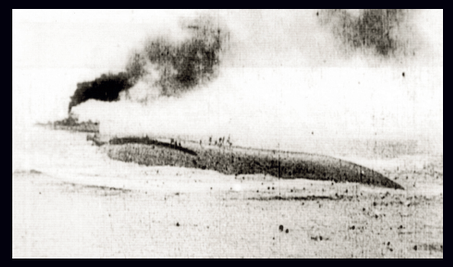
A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ KRÓNIKÁJA







A Fiumei (ma: Rijeka) Tengerészakadémia jelmondata olvasható azon az emléktáblán, amellyel a magyar dunai hadihajós alakulat búvárai megjelölték hajdani bajtársaik sírját 2008 októberében (balra). A katasztrófában 89 tengerész lelte halálát.

ng_106_115_SztIstvan_VT.indd 106-107 2011.12.07. 13:13

ÍRTA BALOGH TAMÁS FÉNYKÉPEZTE SELMECZI DÁNIEL

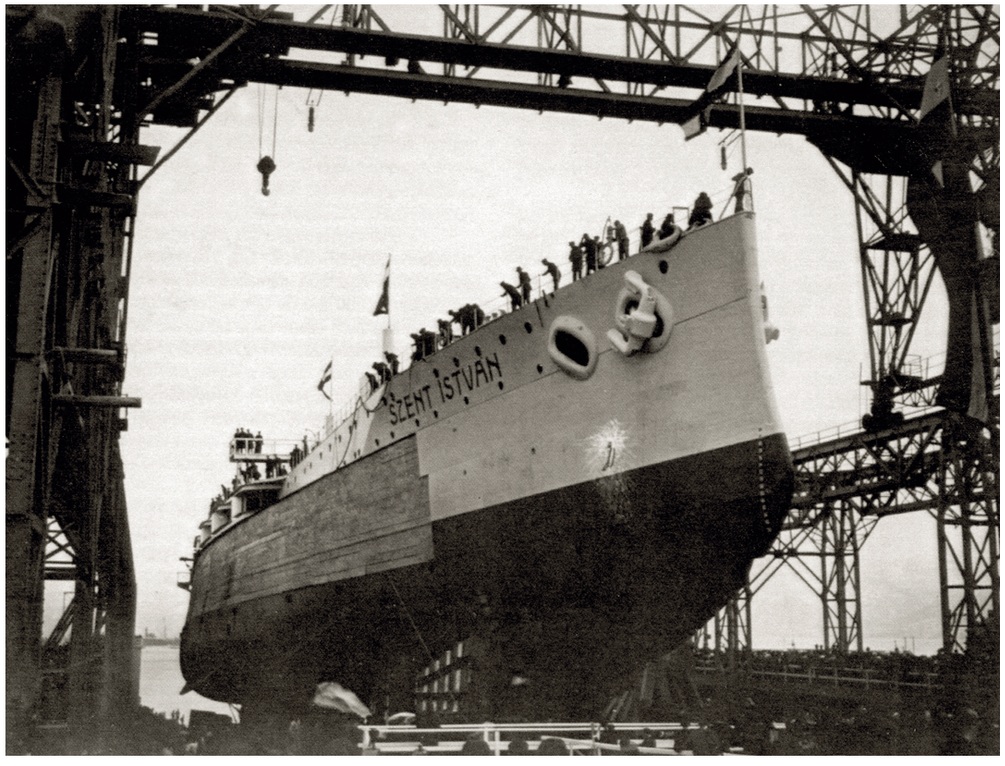
Kilencven éve nyugszik hullámsírban a Monarchia haditengerészetének büszkesége. Első útján érte a végzetes torpedótalálat. Lehetséges volna, hogy nem csupán ez okozta a hajó pusztulását? A vizsgálatok új megvilágításba helyezhetik a tragédiát.

Sápadt derengéssel ébredt a hajnal az Adriai-tengeren 1918. június 10-én. A nyolc kísérő hajóval délre tartó *SMS* (Seiner Majestäts Schiff, Őfelsége hadihajója) *Szent István* csatahajó fedélzetén Pintér Ferenc írnok és Sági József lelkész álmatlanul üldögélt a másnapi ütközetre kijelölt szolgálati helyén, a hajó elsősegélyszobájában. Martinyi Adolf tüzérségi lőmester magasan a fedélzet fölött, a hajó parancstornyából figyelte a tengert. *„Tompított kék fény világít az összes fedélzet fölötti helyiségben. Mintha nem is valóság volna – kísértetekhez hasonlóan rohannak a sötét óriások előre; körös-körül csend, csak a kettéhasogatott vízáradat suttog titokzatosan”* – olvasható visszaemlékezésében. A tengerészek nyugtalanul várták a másnapot, amikor a csatahajó részt vesz majd élete első ütközetében.

Négy tengeri mérföldre, azaz 7,4 kilométerre onnan két olasz tengeralattjáró-elhárító motornaszád, MAS (Motoscafi Anti-Sommergibili) igyekezett hazafelé Anconába. Vízkiszorításuk a 90 tonnát sem érte el, kis méretük miatt csak kevés üzemanyagot vihettek magukkal, ezért két romboló vontatta őket a dalmát partokig. Az volt a feladatuk, hogy kifürkésszék az osztrák–magyar hajóforgalmat, és aknákat keressenek. Egy órája indultak el a nyílt tenger felé, hogy újra találkozzanak a rombolóikkal, amelyek majd hazavontatják őket. Késésben voltak – meghibásodott a motorjuk, és csak nemrég végeztek a javítással. Pirkadt már, az olaszok idegesen tekintgettek körbe, féltek, hogy felfedezik őket. Parancsnokuk Luigi Rizzo korvettkapitány, gyakorlott tengerész, igazi hős volt. MAS-hajói élén 1917 decemberében már elsüllyesztett egy osztrák–magyar hadihajót, a *Wien* partvédő páncélost. Most a látóhatár peremén észrevett valamit. Erős füst és szikraeső jelezte: nagy hajó közeledik. Rögtön döntött: ha átjut a biztosításon, támad.

Fél négykor két torpedó robbanása szakította föl a *Szent István* oldalát. A húszezer tonnás csatahajót, az Osztrák–Magyar Monarchián belül remélt önálló magyar haditengerészet jelképét három óra leforgása alatt elnyelte, és 89 áldozatot követelt a mélység. Kilencven esztendő telt el azóta, s 2008 őszén lehetőség nyílt az 1990-es évek végén kényszerítő okok miatt megszakadt kutatások folytatására. A kérdés ma is az, mint régen: habár az első világháború idején több csatahajót is torpedótalálat ért, közülük miért csak a *Szent István* süllyedt el?

AZ *SMS SZENT ISTVÁN* FEDÉLZETÉN 1087 TENGERÉSZ SZOLGÁLT, sok nemzetiség fiai, amiként ez a Monarchiában megszokott volt. A tisztek képzésében a 24 szaktárgy mellett kötelező volt az angol, a francia, a horvát, a magyar, a német és az olasz nyelv ismerete. Vízre bocsátásakor még nem készült el teljesen a hajó (jobbra fent). Vegyvédelmi gyakorlat; levél az otthoniaknak (lent balra és jobbra).



GRAFIKA: BALOGH TAMÁS

FOTÓK: HONVÉDELMI MINISZTÉRIUM, HADTÖRTÉNETI INTÉZET ÉS MÚZEUM, FOTÓARCHÍVUM (FENT), CSEPREGI OSZKÁR GYŰJTEMÉNYE (LENT, MINDKETTŐ)

ng_106_115_SztIstvan_VT.indd 108-109 2011.12.07. 13:14

A *Szent István* – az Adriai-tenger *Titanic*ja, hiszen mindkettőt első útján érte utol a végzet – az évtizedek során mit sem veszített jelképi erejéből: a legnagyobb méretű, egyben a legnagyobb hatású adriai roncs. A hadtörténészek számára szintén különleges: az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének utoljára vízre bocsátott, legnagyobb és legkorszerűbb egysége volt; magyar mérnökök közreműködésével, magyar hajógyárban, és főként magyar alapanyagokból épült. Ugyanakkor az egykori legénység többségét adó horvátok (a roncs mai tulajdonosai), a tüzérséget és páncélzatot gyártó csehek, sőt a hajót elsüllyesztő olaszok számára is fontos emlék. Utóbbiak szemében a *Szent István* elsüllyesztése az olasz flotta legjelentősebb világháborús haditette – június 10-e azóta a haditengerészet napja Olaszországban.

Máig sok a megválaszolatlan kérdés a *Szent István* pusztulásával kapcsolatban. Először fordult elő a történelemben, hogy egy dreadnought-típusú (az 1905-ös angol *Dreadnought* mintájára épült) csatahajót egyszerű torpedókkal süllyesszenek el. Amikor 1997-ben magyar és horvát búvároknak sikerült felmérniük a lékeket, döbbenten látták, hogy a várt kettő helyett négy sérülés tátong a hajótesten. A szakemberek azóta találgatják, mi történhetett. A horvát víz alatti régészeti szolgálat munkatársai 1998-ban arra a következtetésre jutottak, hogy a hajót legalább három, de lehet, hogy négy torpedó találta el: szerintük nemcsak a MAS 15-ös, de kísérője, a MAS 21-es is a *Szent István*ra lőtt. Mi lehet az igazság?

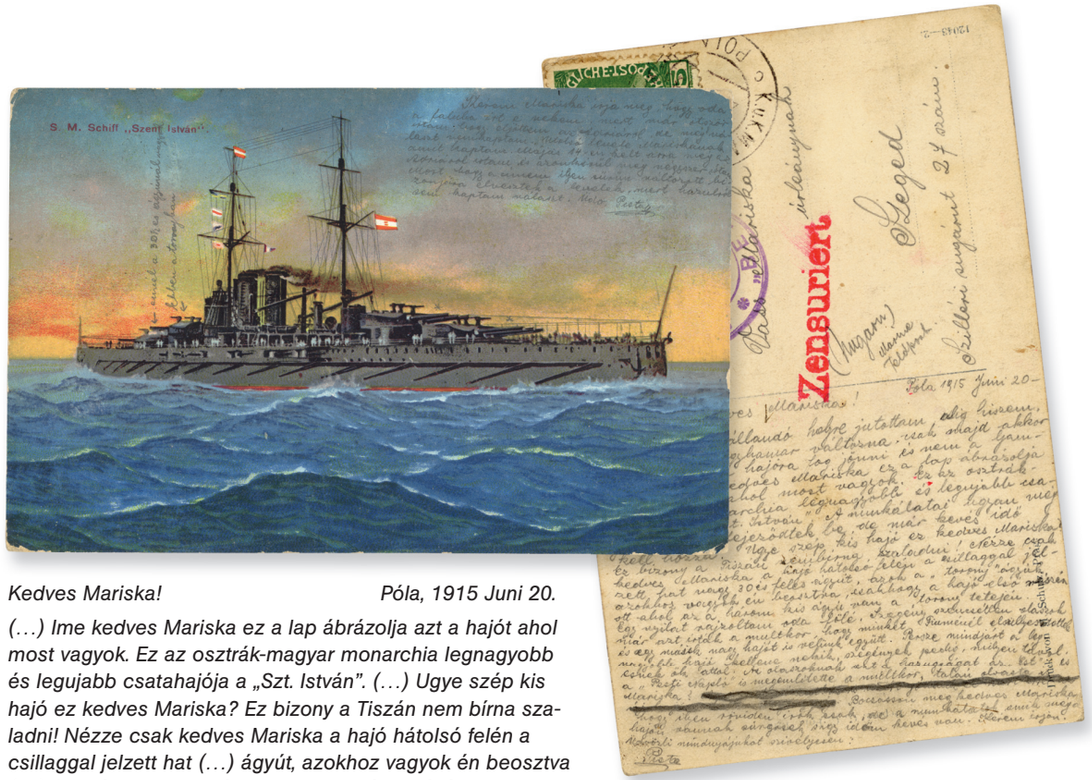
A *Szent István* csatahajó még roncsként is nemzeti múltunk dicső emléke, felidézésre és megőrzésre érdemes relikvia.

2008 októberét írjuk, reggel 6 óra van. Premuda-sziget kikötőjében horgonyzó kutatóhajónk álmosan billeg az oldalát paskoló szelíd hullámokon. Alig érezni a szelet, múltat idéz a csend. Kilencven évvel ezelőtt, nyolc mérföldnyire innen, a süllyedő *Szent István* tengerészei várták a végzetüket A betörő vízzel vívott háromórás, hiábavaló küzdelem után már tudták: csak percek vannak hátra, míg hajójukat végleg elnyeli az Adriai-tenger.

Kifutunk, majd amikor a hullámsír fölé érünk, búváraink leereszkednek a *Szent István* roncsához. A Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj katonabúvárai is velünk tartanak. Feladatuk, hogy emléktáblát állítsanak a hullámsír fölé. Délután kezdődhet a hajótest vizsgálata. Először is meg kell tudnunk, hogy milyen folyamatok játszódnak le a mélyben, a hajó belsejében. Meg kell állapítanunk, biztonságos-e még a roncs. Más, fontos hadihajók roncsánál – ilyen az amerikai *Arizona*, a német *Bismarck*, az angol *Hood*, a japán *Yamato* – ezt a munkát rég elvégezték. Egykor a nemzeti büszkeség jelképei voltak, ma a tenger mélyén nyugszanak. Történetüket mégis számon tartja az emlékezet, szomorú roncsaikat tenger alatti kutatások sora tárta fel. Nekünk, magyaroknak, hasonlóképpen felidézésre és megőrzésre érdemes emlékünk a *Szent István* csatahajó. A feltárással azonban sietni kell, mert az elmúlt évtized bizonyosan nem múlt el felette nyomtalanul.

Balsejtelmeink beigazolódnak. Mint kiderül, nem folytathatjuk a kutatást ott, ahol 1997-ben félbeszakadt. Mindent elölről kell kezdeni: különbséget kell tenni a hajó eredeti sérülései és azok között, amelyek az állagromlás miatt utóbb keletkeztek. Sziszifuszi munka. Ránézésre már életveszélyes a vállalkozás: a roncs bármikor a benne tartózkodókra rogyhat.

AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ ADRIAI HADMŰVELETEIBEN elsősorban könnyű, gyors cirkálók és rombolók vettek részt – az óriási költségen épült csatahajók bénultan vesztegeltek kikötőjükben. A flotta főparancsnoka, Horthy Miklós, 1918 nyarán – főként a tétlen tengerészek lazuló fegyelmét helyreállítandó – nagyszabású akciót kezdeményezett, ám a Korfu-terv a *Szent István* elsüllyesztésével meghiúsult.



Kedves Mariska! *Póla, 1915 Juni 20.*

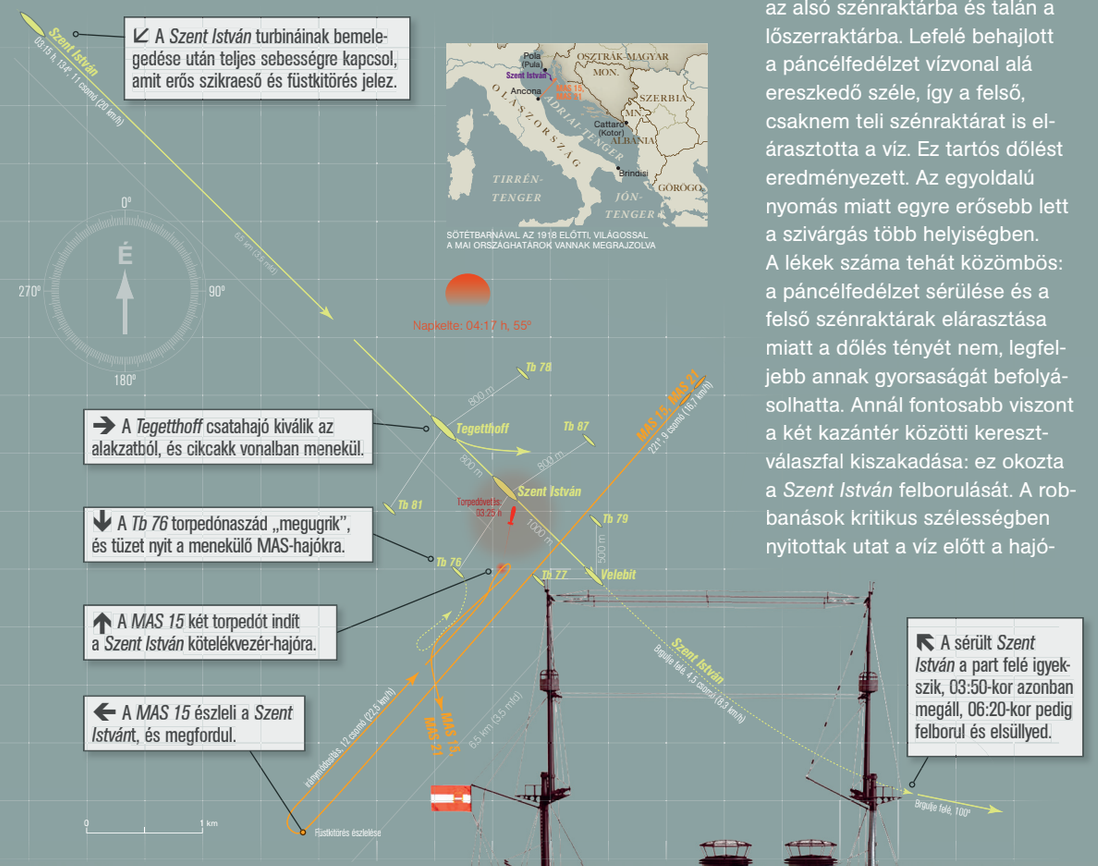
(…) Ime kedves Mariska ez a lap ábrázolja azt a hajót ahol most vagyok. Ez az osztrák-magyar monarchia legnagyobb és legujabb csatahajója a „Szt. István". (…) Ugye szép kis hajó ez kedves Mariska? Ez bizony a Tiszán nem bírna szaladni! Nézze csak kedves Mariska a hajó hátolsó felén a csillaggal jelzett hat (…) ágyút, azokhoz vagyok én beosztva (…) Szegény szerencsétlen olaszok már azt írták a multkor, hogy minket Fiuménél elsüllyesztettek (…). Persze mindjárt a legnagyobb hajó kellene nekik, szegények pedig, milyen távol lesznek ők attól. (…) (cenzúrázott mondat) *(…) Kérem írjon. Üdvözli mindnyájukat szívélyesen: Pista*

KÉPESLAP (FENT): VERLAG ROTES KREUZ; FOTÓ: A. HAUGER, 1010-ES SZÁM, 1916 (LENT), MINDKETTŐ BALOGH TAMÁS GYŰJTEMÉNYÉBŐL

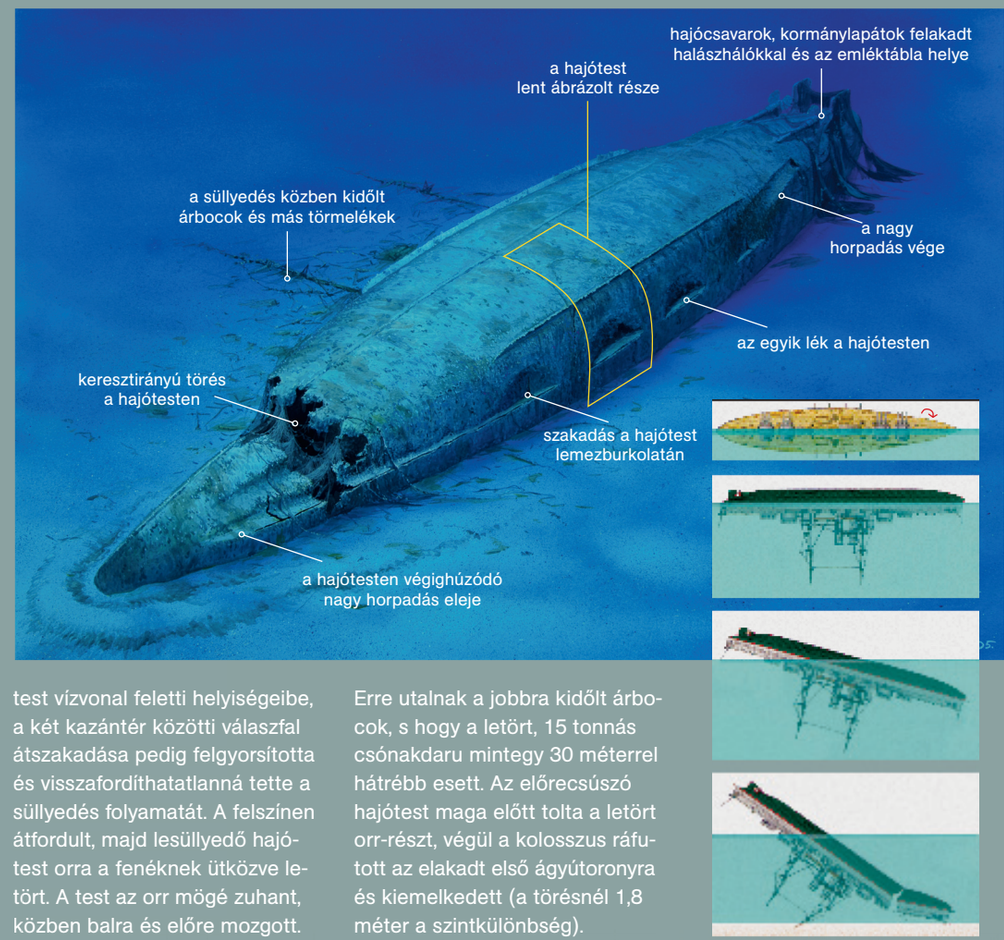
ng_106_115_SztIstvan_VT.indd 110-111 2011.12.07. 13:14

Két robbanás, négy lék

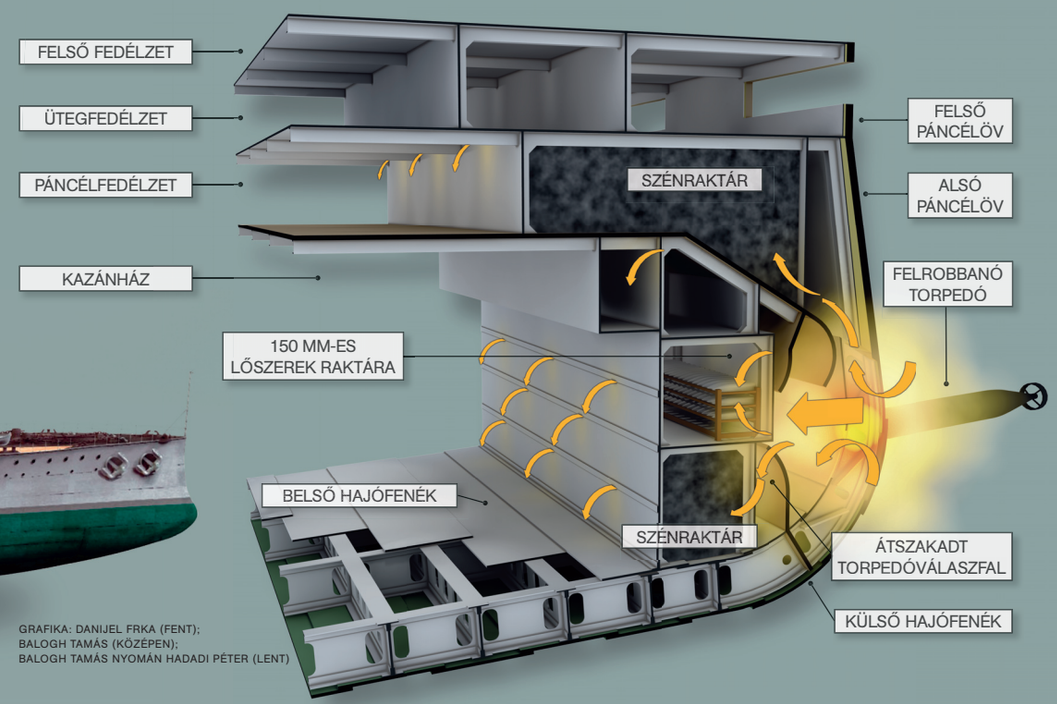
A *Szent István* elsüllyesztése kizárólag mindkét kazánházának egyidejű elárasztásával volt csak lehetséges. Eddig úgy gondolták, hogy a hajó azért merült a mélybe, mert a hátsó kazánházban, a két kazánházat elválasztó nyomásálló rekeszfal közelében felrobbanó torpedó megrongálta a keresztválaszfalat, ezért az elülső kazánház is megtelt vízzel. Ha így volt, akkor a hajó elsüllyesztéséhez elegendő víz egyetlen léken keresztül is bejuthatott. Ám ha a robbanás következtében nem szakadt ki a válaszfal, akkor az első kazánházba csakis egy másik léken keresztül juthatott be a víz: vagyis valószínű, hogy a többi sérülés szintén a támadáskor keletkezett. 1997 óta minden érintett csak a lékekről beszélt – senki nem vizsgálta, hogy miként jutott el a víz a kazánházakig. Pedig a hajótest sérülései sokat elárulnak az utolsó percekről. A külső burkolat átszakadt, megsérültek a hossztartók, víz került a kettős oldalba, valamint az oldalfal és a torpedóválaszfal közé. A külső héjtól alig 2,5 méterre beépített torpedóválaszfal is átszakadt, víz jutott az alsó szénraktárba és talán a lőszerraktárba. Lefelé behajlott a páncélfedélzet vízvonal alá ereszkedő széle, így a felső, csaknem teli szénraktárat is elárasztotta a víz. Ez tartós dőlést eredményezett. Az egyoldalú nyomás miatt egyre erősebb lett a szivárgás több helyiségben. A lékek száma tehát közömbös: a páncélfedélzet sérülése és a felső szénraktárak elárasztása miatt a dőlés tényét nem, legfeljebb annak gyorsaságát befolyásolhatta. Annál fontosabb viszont a két kazántér közötti keresztválaszfal kiszakadása: ez okozta a *Szent István* felborulását. A robbanások kritikus szélességben nyitottak utat a víz előtt a hajótest vízvonal feletti helyiségeibe, a két kazántér közötti válaszfal átszakadása pedig felgyorsította és visszafordíthatatlanná tette a süllyedés folyamatát. A felszínen átfordult, majd lesüllyedő hajótest orra a fenéknek ütközve letört. A test az orr mögé zuhant, közben balra és előre mozgott. Erre utalnak a jobbra kidőlt árbocok, s hogy a letört, 15 tonnás csónakdaru mintegy 30 méterrel hátrébb esett. Az előrecsúszó hajótest maga előtt tolta a letört orr-részt, végül a kolosszus ráfutott az elakadt első ágyútoronyra és kiemelkedett (a törésnél 1,8 méter a szintkülönbség).



TÉRKÉP: BALOGH TAMÁS NYOMÁN BÁBA IMRE, *NATIONAL GEOGRAPHIC MAGYARORSZÁG*



GRAFIKA: BALOGH TAMÁS, ANDREW W. WILKIE



GRAFIKA: DANIJEL FRKA (FENT); BALOGH TAMÁS (KÖZÉPEN); BALOGH TAMÁS NYOMÁN HADADI PÉTER (LENT)

A felfordult hajótest magassága az elmúlt tizenegy évben kimutathatóan csökkent. A kormánylapátok felett 1997-ben 48 méter volt a vízmélység, ma már 49,7 méter – azaz 1,7 méterrel csökkent a hajótest magassága! Sok a meggyengült vagy korrodált elem. A fémszerkezet állékonyságát mintavétellel és megbízható mérésekkel kell igazolni – addig nem ajánlott a belső kutatás. A 2000 tonnás hajófenék – jelenleg a hajótest legmagasabb pontja – lassacskán összeroskad. Néhány év múlva egyszerűen bezuhan az oldalfalak közé (a hajó oldalán az orrtól a tatig húzódó, 1,5-2 méter mély horpadások jelentek meg, egy búvár is elfér bennük). Amikor pedig mindez bekövetkezik, a *Szent István* kutatható múltjának egy része örökre odavész.

A viszonylag csekély számban kimentett, felbecsülhetetlen eszmei értékű, 36 tárgyból álló leletegyüttes ma időszakosan megtekinthető a pulai Isztria Múzeumban. A legénység hétköznapjairól mesélő személyes ingóságokhoz – a levesestálhoz, a messzelátóhoz, a rejtélyes módon épségben maradt éjjeliedényhez – hasonló további tárgyakat azonban csak addig lehet a felszínre hozni, amíg a hajó belső helyiségei még megközelíthetőek.

Ezek már a hajó utolsó évei az összeomlás előtt. Itt az utolsó lehetőség, hogy műszaki felmérést és régészeti kutatást végezzünk.

A deformáció mértékének vizsgálata végül váratlan felfedezéshez vezet. Az 1994 és 1997 között szervezett hat magyar–horvát expedíció búvárai nemcsak a korabeli beszámolókban említett két nagy, biztosan torpedó okozta sérülést találták meg a hajótest oldalán, hanem két kisebb, ismeretlen eredetű sérülést (ék alakú szakadást) is azonosítottak. A horvátok véleménye szerint ez utóbbiak is torpedótalálat (hibás vagy hibás szögben kilőtt, fel nem robbant torpedók) következtében, a támadás során keletkeztek.

Ezzel szemben több magyar hajóépítő mérnök, köztük dr. Vass Ödön, a *Szent István* csatahajó egyik tervezője, Scharbert Gyula tanítványa is egyetért velünk abban, hogy az ismeretlen eredetű sérülések nem torpedótalálat miatt, hanem később, a hajó süllyedése idején keletkeztek. A torpedók robbanása után a levegővel teli orr és tat kevésbé süllyedt le, mint a vízzel megtelő középrész (lehajlás). Felborulása után a hajótestre ugyanez a mechanikai terhelés hatott, ám az ellenkező irányban. A hajótest robbanásoktól meggyengült jobb oldala képtelen volt rugalmasan ellenállni a terhelésnek: a válaszfalaknál, ahol a legnagyobb feszültség halmozódott fel, szétnyílt a hajó burkolata. Nézetünket alátámasztja, hogy az ismeretlen eredetű lékek ék alakúak, a torpedó ütötte lékek viszont csipkézett szegélyűek, kráterszerűek.

Még folytatnánk a kutatást, a napok múlásával azonban az időjárás mind rosszabbra fordul. A szelíden ringó Adriai-tengerre erős bóra csap le, a szél négyméteres hullámokat korbácsol a felszínen. Hajónk képtelen kifutni a kikötőből. Nemhogy a fémmintavételről, de még a kihelyezett bóják beszedéséről is le kell mondanunk. Ezzel a 2008-as expedíció véget ér. Voltaképpen az elmúlást dokumentáltuk.

„Gondolataim most hazaterelődtek a szüleimre. Otthon hét testvérem volt. Erőltettem az alvást, de sehogyan sem jött álom a szememre (…) – rótta sorait naplójába Pintér Ferenc írnok a *Szent István* fedélzetén, azon a baljós hajnalon. – *Ha balul üt ki ez a mostani vállalkozás, hírmondó sem marad, aki elmondja az otthoniaknak, miképpen és hol pusztultunk el.”* □

A KUTATÁSHOZ ALAPOS TERVEZÉSRE VOLT SZÜKSÉG, hiszen a *Szent István* csatahajó roncsa 65 méteres mélységben nyugszik. Leghosszabb merülésük alkalmával is csak rövid időt, a terv alapján legfeljebb 30 percet tölthettek ebben a mélyben a búvárok. Munkájukat az erős áramlás és a rossz látási viszonyok is jócskán megnehezítették: ilyen nagy mélységben a látótávolság legfeljebb 5-8 méter.

ng_106_115_SztIstvan_VT.indd 114-115 2011.12.07. 13:15