

Varsói Szerződés” –, hanem az izraelita–izlám ütközések miatt a Közel- és Közép-Kelet államai is. Ugyanígy, más válságócok miatt, egész távoli térségekre is kiterjedt tevékenységük, így Dél-Afrika, Korea, Vietnám területére. Ezt követően néhány jellemző történelmi eseménnyel kapcsolatos példán át mutatja be az általa irányított hálózat tevékenységét és külföldi együttműködését.

Walter Dürig hadtesttábornok, utoljára a svájci Légi- és Légvédelmi Csapatok parancsnoka, a kettészakított Európa közepén végzett légtérvédelmi tevékenységet mutatja be. Bevezetőként ismerteti a rendelkezésre álló eszközöket, a hírszerzést és a hirtovábbítást, a vezetéshez szükséges infrastruktúra kiépítését. Ezután külön szól a biztonságpolitikai alapelv, stratégia, hírszolgálat és nemzetközi együttműködés kapcsolatrendszeréről. Befejezésül ismerteti a kiképzést, a hadgyakorlatokat, a haderőn belüli és kívüli kapcsolatrendszert, főleg a gazdasági élettel való egybefonódást.

Ehhez csatlakozva, Dr. Hans Jörg Huber dandártábornok, többszörösen kanton- és szövetségi kormánytag, a neves jogász és az 5. határdandár egykori parancsnoka általában elemzi a honvédelem érdekében végzett politikai és katonai tevékenységet, mégpedig saját életútja alapján. Ennek során egybeveti a katonai és a polgári biztonságért felelős vezető tevékenységét, és külön szól a határvédelem

fejlődéséről, a svájci kormány biztonságpolitikai tevékenységéről.

Jean-Jacques Furrer ezredes, kiváló szállítási szakember, a nyolcvanas évek elején moszkvai svájci véderőattasé, később a 3. hegyi hadtest vezérkari főnökének hadtáphelyettese, a Varsói Szerződés központjában szerzett élményeiről számol be. Őszinte hangvétellel szól legális hírszerző tevékenységéről, a szolgálati ideje alatti emlékezetesebb eseményekről. Érdekes képet nyújt, miként látták és ítélték meg keleti kapcsolatai Svájc semlegességét.

A másik oldalról Rüdiger Stillfried ny. osztrák hadosztálytábornok saját, védelmi attaséként a kilencvenes években Svájcban eltöltött idejére emlékezik vissza röviden.

A záró dolgozatot, egyúttal kitekintést François Koscher vadászpilóta, pályája csúcán repülő-dandártábornok, ugyancsak a kilencvenes évek elején Svájcban akkreditált francia védelmi attasé írta „A hidegháború utáni Svájc” címmel.

A rendkívül tanulságos tanulmánykötet szigorú szakmaiságát szerencsésen háziasítja az egyes témákhoz csatlakozó egykorú sajtóbeszámolókkal és gazdag képi szemléltetőanyaggal. Az egyes témák iránt elmélyültebben érdeklődők számára összesített válogatott bibliográfia zárja le a közzétett tanulmányokat, közleményeket.

Zachar József

BALOGH TAMÁS – CSEPREGI OSZKÁR

A SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ ÉS A CSATAHAJÓK RÖVID TÖRTÉNETE

(General Press Kiadó, Budapest, é. n. [2002.] 208 o.)

A magyar hajózás történetének vitathatatlanul leghíresebb hajója, s egyben a magyar hajógyártás csúcsteljesítménye a tragikus sorsú SZENT ISTVÁN csatahajó. A szerzőpáros e hajónak kíván méltó emléket állítani ebben a reprezentatívnak szánt, gazdagon illusztrált kötetben.

A könyv alapvetően négy részre oszlik, ebből kettő hosszabb, kettő pedig lényegesen rövidebb. Az első rész a „Csatahajók története” címet viseli, és a csatahajók kialakulását és történetét mutatja be, igen vázlatosan, tizenöt oldalon. A második, egyben leghos-

szabb, száz oldalas, lényegi rész a „SZENT ISTVÁN” története” címet kapta, s a hajó építésének, szolgálatának és elsüllyedésének történetét meséli el részletesen. „A roncsok története” című fejezet a SZENT ISTVÁN roncsaihoz vezetett búvárexpedíciók, elsősorban a magyar expedíciók szervezését, történetét és eredményeit dolgozza fel közel hatvan oldalon. A negyedik, utolsó rész húsz oldalon az elsüllyedésre vonatkozó – elsősorban magyar – visszaemlékezéseket ad közre. A kötetet rövid epilógus és 99 tételes bibliográfia zárja. Recenzens e ponton előre kívánja bocsáta-

ni, hogy a következőkben, a Hadtörténelmi Közlemények profiljának megfelelően, első sorban a szorosan vett hadtörténelmi témájú rész, a második fejezet részletesebb ismertetésével kíván foglalkozni, s megállapításai is jórészt erre a részre vonatkoznak.

Nagy felelősség nyugszik a népszerűsítő művek íróinak a vállán, hiszen munkáikat általában nagyságrendekkel többen olvassák, mint a tudományos szakmunkákat, s így a laikus közönség tudatában az ő általuk leírtak vernek gyökeret. Különösen igaz ez, amikor olyan, kevésbé ismert témáról van szó, melynek nem, vagy alig létezik a szélesebb közönség számára elérhető irodalma. Pontosan ez a helyzet Magyarországon a SZENT ISTVÁN csatahajóval, illetve a császári (és) királyi haditengerészet történetével.

Balogh Tamás és Csepregi Oszkár hiánypótló, alapvetően a szélesebb közönséghez szóló, reprezentatív formátumban megjelenő mű elkészítésére vállalkozott, amikor hozzálátott e könyv megírásához. Munkájuk azonban, részben nekik felróhatóan, részben pedig rajtuk kívül álló okok következtében, korántsem sikerült tökéletesre. A SZENT ISTVÁN-ról szóló történelmi rész gerince két, 1991-ben, illetve 2000-ben megjelent tanulmányon alapul (*Erwin F. Sieche*, illetve *Krámli Mihály* cikkeiről van szó), melyek komoly szakmunkáknak számítanak. Ezzel tulajdonképpen nincs is semmi probléma, mivel bevallottan szélesebb közönséghez szóló, nem saját forráskutatáson alapuló, népszerűsítő munkáról van szó, sőt örvendetes, hogy – számos más szerzővel ellentétben – a Szerzők mindenkor lelkiismeretesen hivatkoznak a felhasznált irodalomra. Az már sajnos nem ilyen örvendetes, hogy a könyv végén lévő irodalomjegyzék hemzseg a sajtóhibáktól, melyek néha a vizsgálathoz szükségeset is alaposan megnehezítik.

A könyv talán legnagyobb hibája, hogy a Szerzők a hajó konkrét történetén túlmenően láthatóan kevés háttérismerettel rendelkeznek az osztrák-magyar haditengerészet történetének egészéről. Minden bizonnyal ez okozta forráskritikájuk hiányosságait, s emiatt vált könyvük bizonyos tekintetben, a magyar köztudatban az egykor volt haditengerészetről élő zavaros kép „állatorvosi lovává.” Mindez azt jelenti, hogy Szerzők a megbízható szakirodalomból átvett, döntő többségében helytálló állítások mellett kritikátlanul beemeltek a könyvükbe számos, többségében magyar forrásokból származó tévlegendát, melyek a

szövegben azonos súllyal szerepelnek, mint a tényleg megbízható forrásból származó információk. Szintén forráskritikai hiányosságokat jelez, hogy a Szerzők nem egyszerűen képtelenek voltak „igazságot tenni” olyan esetekben, amikor valamiről a különböző, általuk forgatott forrásmunkákban egymásnak ellentmondó állításokat találtak. Így fordulhat az elő, hogy néhány esetben a saját maguk által pár oldallal korábban leírtaknak mondanak ellent. Sajnos a Szerzők a könyv megírása során többször beleestek ilyesfajta csapdába, s döntően ez lehet a magyarázata, hogy a SZENT ISTVÁN történetéről szóló rész nagyon sok kisebb-nagyobb tévedést és elírást tartalmaz. A recenzens véleménye szerint a Szerzők e hibák és csapdák döntő többségét könnyűszerrel elkerülhették volna, ha néhány, magyar közkönyvtárban hozzáférhető, a haditengerészetéről szóló modern történelmi munkát figyelmesen elolvastak volna.

A fentiek után tekintsük át tételesen a könyvben előforduló komolyabb tévedéseket és hibákat, a teljesség igénye nélkül, előfordulásuk sorrendjében.

29. o. 1913-ban valójában – a túllépéssel együtt – nem 74 millió, hanem 210 millió korona volt a haditengerészet költségvetése, vagyis a teljes védelmi költségvetés 25 %-a, szemben az egy évtizeddel korábbi 7–7,5 %-kal.

29. o. A haditengerészet szervezetének és történetének nem kielégítő ismeretéről tanúskodik a következő mondat: „*A Haditanács főparancsnokának állomáshelye, az Admirális, voltaképpen Polában volt; Bécsben a császári és királyi Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályán csak helyettese, az altengernagy ült.*” Ez még akkor sem igaz, ha az 1848-ban megszűnt Haditanács, vélhetően, csak sajtóhibaként került a haditengerészet helyébe. E mondat is jól szemlélteti, hogy manapság mennyire zavaros kép él az egykori osztrák-magyar haditengerészetéről és annak szervezetéről. A Monarchiában Admirális soha nem létezett. Hermann von Spaun 1900-ban ugyan kezdeményezte a tengerészeti osztálynál lényegesen nagyobb autonómiával rendelkező Admirális felállítását, de Ferenc József nem járult hozzá. Így lényegében 1918-ig az 1868-ban kialakult rendszer maradt fenn: a Hadügyminisztérium alá tartozó tengerészeti osztály. A haditengerészet vezetése ugyanakkor szinte mindvégig egy kézben koncentráltódott: 1917-ig a haditengerészet parancsnokai (akkor már nem „főparancs-

nok,” csak „*Marinekommandant*”) automatikusan egy személyben a tengerészeti osztály vezetői is voltak. A fent idézett mondat, némileg eltorzult formában, az Anton Haus parancsnoki székbe kerülésével, 1913-ban kialakult helyzetet tükrözi. Ferenc Ferdinánd úgy tervezte, hogy trónra lépése után a haditengerészet szervezetét gyökeresen átalakítja, s e folyamat első lépéseként 1912-ben sugalmazta a flottainspektori tisztség létrehozását. A flottainspektor Anton Haus lett. Rudolf trónörökös Montecuccoli 1913-as távozásakor úgy tervezte, hogy szakít a korábbi hagyománnyal, s Haus csak flottaparancsnok lesz, míg a tengerészeti osztály vezetésére Richard Barry-t szemelte ki. Haus azonban ebbe nem volt hajlandó belemenni, s az uralkodó is keresztülhúzta a trónörökös számításait: Haust kinevezte haditengerészeti parancsnoknak és egyben a tengerészeti osztály vezetőjének. Ferenc Ferdinánd csak annyit tudott elérni, hogy Haus hajlandó volt haditengerészeti parancsnokként Polában maradni, és a tengerészeti osztály tényleges vezetését helyettesére, Karl Kailer altengernagyra bízni. Azt már szinte felesleges megjegyezni, hogy az altengernagy pusztán rendfokozat, volt időszak, amikor a helyettes tengernagy rendfokozattal rendelkezett.

29. o. A sokat idézett 20,4 % magyar legénység csak az 1913-ban bevonultakra igaz. A teljes legénység nemzetiségi megoszlásáról a legutolsó adat 1910-es, akkor a magyarok aránya 12,6 % volt. Ezt osztrák szerzők is gyakran tévesen idézik.

29-30. o. Az egész művön végighúzó, számtalanszor előforduló tévedés: a VIRIBUS UNITIS-osztály elnevezés. Az osztályt *hivatalosan* TEGETTHOFF-osztálynak nevezték, s a mértékadó szakirodalom is így tartja számon.

30. o. „1908. október 5-én kiadott új flotatafejlesztési irányelvek”: e *Petneházy Zsolt* cikkéből átvett kifejezés eltorzult formája lehet annak, hogy a haditengerészet 1908. november 5-én felkérte a Stabilimento Tecnico-t és a Danubiust a csatahajó-pályázaton való részvételre. Montecuccoli irányelvei még 1908 februári emlékiratában fogalmazódtak meg, a csatahajó-tervezési pályázatot pedig 1908 júliusában írták ki.

32. o. Sigfried Poppert, a haditengerészet egykori vezető hajótervezőjét (vezérfőmérnökét) nem személyesen, hanem közvetve kérték fel a csatahajó-tervezésben való részvételre. Valójában, mint említettük, pályáza-

tot írtak ki a tengerészeti műszaki bizottság mérnökei részére. Ezt terjesztették ki a két hajógyárra 1908-novemberében, vélhetően azért, mert nem akartak Popper szakértelméről lemondani, aki 1907-ben, nyugalomba vonulása után a Stabilimento tanácsadója lett. Az itt emlegetett „kollektíva” légből kapottnak tűnik. Nowotny nem működött együtt Popperrel, ő saját pályázati terveket készített. Súlyos (*Petneházy*tól származó) tévedés, hogy az első tervek csak a RADETZKY-osztály nagyobbításai lettek volna. Valamennyi terv már dreadnought-típusú volt, a pályázati kiírásnak megfelelően.

33. o. 1909 áprilisában még nem voltak végleges tervek, csak 1909 augusztusában hozták meg a végső döntést.

34. o. 1909 októberében semmiféle delegáció nem ült össze, mivel a magyar politikai helyzet nem tette lehetővé delegáció alakítását. Pont ez volt a baj, nem lehetett ki elé terjeszteni a tervezett hitelt. Az sem áll, hogy a magyarok nem szavazták volna meg a hitelt. Megfelelő ellentételezés mellett igent mondtak volna rá, mint ahogy az 1911-ben meg is történt. A megoldás ebben a helyzetben természetesen nem a hitel volt, hiszen már 1908 nyarán tudták, hogy a program csak rendkívüli hiteltől valószínűsíthető, hanem a csatahajók a hajógyár saját kockázatára való építésének megkezdése. Ehhez, a Szerzők állításával ellentétben, Conradnak nem sok köze volt, annál inkább Ferenc Ferdinándnak és Aerenthal külügyminiszternek. Sőt, Conrad inkább ellenfele volt a haditengerészet költségeinek.

35. o. A rendkívüli hitel 1911-es elfogadásának (magyar részről) nem a trónörökös „személyes beavatkozása” (nem tudni, mire gondoltak ezzel a Szerzők), hanem a hitel elosztásáról kötött megállapodás volt az oka. Az osztrákokat győzködni sem kellett, ők eleve az elfogadás mellett voltak.

35. o. Több ponton is téves a következő állítás: „...ami [tudniillik az építés saját kockázatra való megkezdése – Cs. F.] később jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy az *Ersatz Monarch-osztály felépítésére az 1914-15-ös költségvetésben a magyar miniszterelnök, Wekerle Sándor egyáltalán nem hagyott jóvá semmilyen összeget.*” Való igaz, hogy a magyar kormány tiltakozott, amikor felmerült a lehetősége, hogy a haditengerészet az új, 24 500 tonnás csatahajókat a TEGETTHOFF-osztályhoz hasonlóan már a költségek hivatalos elfogadása előtt megrendelné, az építő gyár

„saját kockázatára”. Ám ez a tiltakozás 1913 tavaszán történt, Lukács László magyar miniszterelnök részéről. A haditengerészet ekkor visszakozott. A Lukácsot még 1913-ban követő új miniszterelnök, Tisza István viszont támogatta az új csatahajók ügyét, és 1914 tavaszán a magyar delegáció minden ellenvetés nélkül megszavazta az újabb, 426 000 000 koronás rendkívüli hitelt. A Szerzők a fentebb idézett részt az osztrák *Erwin F. Sieche* egyik cikkéből vették át. Mint látható, ennek valójában az ellenkezője volt igaz, ráadásul legalább a magyar Szerzőknek illene tudniuk, hogy 1914-ben *nem* Wekerle Sándor, hanem Tisza István volt a magyar miniszterelnök.

35. o. Nem helytálló az a megállapítás, hogy a TEGETTHOFF-osztály lövegtornyainak elrendezése újdonságnak számított. Az első amerikai dreadnoughtok is ilyen elrendezéssel épültek 1906-ban. Az újdonság csak annyi volt, hogy hármas lövegtornyok esetén használták először azt az elrendezést.

37. o. A Triesztben épült csatahajók Yarow-kazánjai nem Angliában készültek, csak a licencük volt angol. A csatahajók páncélzatának tömege a valóságban kb. 5000 tonna, nem pedig a Szerzők által megadott 7500 tonna volt.

38. o. Kicsit furcsának tűnik, hogy a SZENT ISTVÁN „viszonylag ártalmatlan torpedóátalátok”-nak esett áldozatul. Maguk a Szerzők is több helyen ellentmondanak ennek az állításuknak.

43–44. o. Több hiba csúszott az 1900 és 1914 között megrendelt hadihajókat bemutató táblázatba, melyben a magyar gyártmányú egységeket sötétebb színnel emelték ki, több esetben helytelenül. A rombolók közül az ULAN–USKOKE sor nem magyar gyárban, hanem Triesztben épült. Ugyancsak téves az 50 E torpedónaszád megjelölése is, mely, mint az E betű is mutatja, Angliában (England) épült. A 82 F – 97 F torpedónaszádok nincsenek megjelölve, pedig azok is a Danubiusnál készültek. A VII-nek jelzett tengeralattjáró (valójában U-12) szintén Magyarországon, a fiúmei Whitehead-gyárban épült, vételára pedig nem 5 millió, csupán 500 ezer korona volt. A 10 szerhajó közül 5 szintén Magyarországon épült.

46. o. A benne szereplő számtalan tévedés miatt a következő bekezdést szó szerint vagyunk kénytelenek idézni: „*A hitel kvóta szerinti felosztásáról szóló egyezség írásba foglalása után, 1911. március 2-án, a delegáció is megadták a hozzájárulásukat a*

további két hajó – a VI. és a VII. számú felépítéséhez. Az Osztrák–Magyar Tengerészeti Tervezőbizottság (Marinetechnisches Komitee) magyar tagja – kászeni és jakabfalvi László Elemér ellentengernagy – erélyes fellépésének hatására 2 cirkáló, 6 romboló, 6 tengeralattjáró, az összes torpedó- és lőszer szállítás, valamint jelentős vasalkatrész-szállítások mellett a VII. számú csatahajó felépítésére szóló megrendelés a magyar hajógyárnak jutott.”

A delegációk (február 28-án a magyar, március 2-án az osztrák) nem a további két hajó, hanem mind a négy hajó költségeihez adták meg a hozzájárulást. Hiába kezdték el az első két csatahajót korábban építeni, azok pro forma „saját kockázatra” épültek, tehát költségeik még nem voltak megszavazva. Szerzők a különféle intézmények magyar nyelvű elnevezésénél láthatóan nem tudtak egységes álláspontra jutni, könyvükben ugyanannak az intézménynek több elnevezése is előfordul, attól függően, hogy az adott helyen melyik forrásmunkát használják. Az itt szereplő Tengerészeti Tervezőbizottság egy bekezdéssel később tengerészeti műszaki bizottság néven szerepel. Ugyanez a helyzet a Tengerészeti Osztály – tengerészeti szekció esetében is. Igencsak legendába illőnek tűnik a László Elemérnek tulajdonított szerep. (*Petneházy* nyomán). László Elemér sorhajóhadnagyként 1898-ban és 1900-ban a haditengerészet megbízott képviselője volt a magyar delegáció előtt. Ezt a tisztelet 1910–1911-ben Lucich Károly korvettkapitány töltötte be. László Elemér a kérdéses időben sorhajókapitány volt (1910. július 2-tól), ellentengernaggyá a császár csak két évvel nyugalomba vonulása után, 1914-ben léptette elő. László Elemér soha nem volt tagja a tengerészeti műszaki bizottságnak, sem pedig bármely olyan tárgyalódelegációnak, mely a magyar kormányval, illetve a Danubius-szal a dreadnoughtokról és a rendkívüli hitelről tárgyalt. Ráadásul 1909–1910-ben a KAISER KARL VI páncélos cirkáló parancsnokaként hosszabb dél-amerikai utat tett, majd 1910–1912 között az ADRIA tüzérségi iskolahajó parancsnoka volt. Ha már „erélyes fellépésről” beszélünk, az inkább fűződött Wekerle miniszterelnök, illetve Kossuth kereskedelemügyi miniszter nevéhez 1906 novemberében, illetve az 1909-es tárgyalások idején, majd Hieronymi kereskedelemügyi miniszteréhez 1911-ben. Túlzottan erélyes fellépésre egyébként nem

volt szükség, hiszen 1908–1909-ben már magától is jól tudta a haditengerészet, hogy a magyarok csak megfelelő ellentételezés esetében támogathják a dreadnoughtok építését.

52. o. „*A Ganz-Danubius a saját építésű kazánokkal is javítani akart a Viribus Unitis próbautjain megismert eredményeken.*” Apróság, de 1911-ben, amikor a SZENT ISTVÁN terveit kidolgozták, még nem voltak ismertek a VIRIBUS UNITIS 1912 szeptemberében végrehajtott próbautjainak eredményei. Ugyanitt helyesebb lett volna eltérő rendszerű kazánokról beszélni, mivel mindkét gyár saját maga állította elő a kazánokat.

54–55. o. Az osztály hajóneveinek kérdéséről itt leírtak több ponton nem felelnek meg a valóságnak. A tengerészeti osztály valójában a következő neveket terjesztette fel a trónörökös katonai irodájának: TEGETTHOFF, DON JUAN, PRINZ EUGEN és HUNYADI a számok (IV–VII) sorrendjében. Így a HUNYADI nevet nem a „Tengerészeti Bizottság” magyar tagjai terjesztették elő, s nem volt ekkor szó arról sem, hogy a VII számú csatahajó neve LAUDON legyen. A „Hunyadi? De hiszen az ásványvíz!” legendával ellentétben Ferenc Ferdinánd nem kommentálta a javaslatnak ezt a részét, mindössze annyit mondott, hogy egyelőre csak a IV. számú hajó nevével foglalkozzanak, ami legyen TEGETTHOFF. Am két hét múlva az uralkodó magához vonta a névadás jogát, és személyes jelmondatára, VIRIBUS UNITIS-ra keresztelte. A Szerzők állításával ellentétben a négy hajó névkiválasztására nem egyszerre, hanem külön-külön került sor. A tengerészeti osztály részéről soha nem hangzott el a RÁKÓCZI névre tett javaslat. Ennek a legendának forrása *Gonda Béla* visszaemlékezése Anton Haus tengernagyra. A *Gonda* cikkében kibontakozó Haus-kép nem felel meg teljesen a valóságnak. Itt szerepel az is, hogy a Gondával folytatott beszélgetés során Haus megemlíti, ő a RÁKÓCZI nevet javasolta volna a magyar építésű hajónak. Ha a *Gonda* által leírt történet egyáltalán igaz, ez akkor sem lehetett más, mint a szarkasztikus humoráról ismert Haus tréfája, nem pedig a haditengerészet hivatalos javaslata. Az viszont tény, hogy Haus feje sokat fájt Ferenc Ferdinánd magyar építésű hajókra vonatkozó névadási ötletei miatt. Amikor 1913 tavaszán a VII. számú hajó névadásának kérdése felmerült, a haditengerészet által felterjesztett nevek helyett a LAUDON-t szánta a trónörökös neki. Végül ismét az uralkodó mentette meg a

helyzetet, és magához vonva a névkiválasztás jogát, a SZENT ISTVÁN-t választotta.

63. o. A *Danubius* a két hajócsavaros meghajtást nem gyártási nehézségekkel, hanem a jobb manőverezés-képességre való hivatkozással indokolta.

65. o. A Szerzők állításával ellentétben a VIRIBUS UNITIS nem volt orrnehez: 20 343 tonna vízkiszorítás mellett a próbajáratí jegyzőkönyv szerint elől 8,30 méter, hátul pedig 8,44 méter volt a merülése.

75. o. A magyar delegációnak azt az aktuálisát, hogy az 1911-es rendkívüli hitel megszavazásakor törölték azokat a passzusokat, melyek szerint az új csatahajók elavult fahajók pótlásaként épülnek, a Szerzők teljesen félreértelmezték. Valójában éppen a haditengerészet operált ezzel a „pótlásos” módszerrel, a törlés azért történt, mert a delegáció nem hagyta magát naivnak nézni, hiszen mindenki tudta, hogy a csatahajók nem a fahajók pótlásai.

Néhány apró megjegyzést szükséges tenni az ugyanitt hangoztatott „rövidlátó flottafejlesztésre” is. Az, hogy a Monarchia az „*Adria foglya*” volt, nem elsősorban az „*elhízázott flottafejlesztésnek*” és a „*nagy hatótávolságú támadó egységek*” hiányának köszönhető. Erre a szerepre a Monarchiát földrajzi és stratégiai helyzete predesztinálta, és ezzel a helyzettel a Monarchia stratégiai többé-kevésbé éppúgy tisztában voltak, mint a haditengerészet vezetése. Egy eldugott, zsákszerű melléktengerral rendelkező, saját partjaitól távolabb eső támaszpontokat nélkülöző, szövetségesekek helyett olyan ellenségekkel körülvett hatalom, melyek flottái külön-külön is erősebbek az övénél, mást nemigen tehetett, minthogy „fogoly” maradt, és igyekezett saját partjait védeni. Ahhoz, hogy ebből a helyzetből kitörhessen (itt most nem egy-egy huszáros bravúrral végrehajtott korlátozott akcióra gondolunk), a Monarchiának akkora flottára lett volna szüksége, melynek létrehozása jelentősen meghaladta volna a birodalom gazdasági teherbíró képességét. A cs. és kir. haditengerészet tisztában volt a helyzetével, soha nem is dédelgett földközi-tengeri hatalmi vágyakat, ez alól csak az 1913–1914-es rövid időszak a kivétel, amikor megcsillant az olasz–osztrák–magyar haditengerészeti együttműködés reális lehetősége. A RADETZKY- vagy a TEGETTHOFF-osztály hatótávolsága a földközi-tengeri hadműveletekhez megfelelt, s összemérhető volt a hasonló francia és olasz egységekével. A korabeli

technika sokkal nagyobb hatótávolságot nem engedélyezett, különösen a kísérő hajók esetében. A háború kezdetén a franciák is nehezen tudták fenntartani az Adria blokádját, különösen télen, amikor a széntüzelésű hajókat az időjárás miatt lehetetlen volt a nyílt tengeren üzemanyaggal ellátni, pedig nekik rendelkezésükre állt Málta, mint támaszpont.

94. o. A VELEBIT nem TÁTRA-, hanem HUSZÁR-osztályú romboló volt.

98. o. A MAS (Motoscafo Anti-Sommergibile) magyar jelentésének megadása hiányzik: szó szerint tengeralattjáró-elhárító motorcsónakot jelent, bár valójában inkább felszíni egységek elleni támadásra volt inkább alkalmas két torpedóval. A Szerzők állításának, miszerint torpedónaszádok és egyéb torpedóvetésre alkalmas hajótípusok terén Olaszország hátrányban volt a Monarchiával szemben, éppen az ellenkezője igaz. Torpedónaszádok és rombolók terén az olaszok kétszeres mennyiségi fölényben voltak, tengeralattjárók esetében még nagyobb volt az előnyük. Beszédés adat, hogy amíg a Monarchia a háború végéig 10 korszerű, turbinás rombolót volt képes szolgálatba állítani, addig Olaszország 27-et, nem beszélve az AQUILA-típusú, a cirkálók közé sorolt nagy rombolókról.

111–112. o. A Szerzők itt ismét felültek egy ellenőrizetlen tévlegendának, miszerint az olasz hadüzenetet követően Anton Haus haditengerészeti parancsnok ellenőrző lövészetet tartott, és a Škoda által gyártott 30,5 cm-es hüvelyek az első lövés után beragadtak a zárba. Ennek a „csehek árulása” című epizódnak az ősforrása Győri Lajos könyve (A

császári és királyi haditengerészet békében és háborúban), mely a két világháború közt született, s ez az epizód a szerzőkhöz Juba Ferenc közvetítésével jutott el. A történeti szakirodalom erről az esetről nem tud semmit, sőt maga Anton Haus sem említi igen részletesen vezetett naplójában. Valójában semmiféle „ellenőrző lövészet” nem volt azon a napon. Ráadásul a Csehországban gyártott hüvelyek Witkowitzban készültek, s a hüvelyek 50 %-át a Weiss Manfréd Művek szállította. Ezt a „kacsát” Győri aktuálpolitikai célokból ötlethette ki a Magyarországgal ellenséges viszonyban álló kisantant Csehszlovákiával szemben.

120. o. A HUSZÁR-osztályú rombolók közül nem mind a 12, hanem csak 6 épült Fiumében. E 400 tonnás rombolók nem voltak „óceánjárók”, sőt még az adriai hullámzást is nehezen viselték, valamint egyáltalán nem szolgáltak a későbbi TÁTRA-osztály prototípusául. Érthetetlen, hogy e helyt a Szerzők miért írnak le ilyesmit, amikor korábban már e hajókról a valóságnak megfelelően írtak.

Balogh Tamás és Csepregi Oszkár, mint előljáróban már említettük, a szélesebb közönséghez szóló, reprezentatív mű megírására vállalkozott. Törekvésük részben sikeresnek bizonyult: szép kiállítású, gazdagon illusztrált munkájukat a kénytelenül elősorolt hibák ellenére is dicséret illeti az egész kötetten végigívelő, korrekt, elfogultságtól mentes és tárgyilagosságra törekvő hangnemért, ami üdítő kivételt képez a durván elfogult „szakmunkák” áradatában.

Csákváry Ferenc