

VITA

CSONKARÉTI KÁROLY

VÁLASZ KOPECZKY GYŐZŐNEK

A vita közelebb visz a valóság megismeréséhez, ha az ismeretek cseréje jószándékú és a felek képesek az újabban megismert tények tükrében korábbi álláspontjukat módosítani. A véleménycsere különösen gyümölcsöző olyan tárgyban, mint a Magyarországgal kapcsolatos hadihajózás, mert a hadtörténelmünk részét képező ezen történeti anyagnak sovány az irodalma, s nincs kimondottan erre szolgáló fóruma. Elsősorban ezért ragadom meg azt a kedvező alkalmat, amelyet a Hadtörténelmi Közlemények szerkesztősége biztosított és készséggel válaszolok Kopeczky Győző észrevételeire, amelyeket „Az Osztrák—Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban” című tanulmányomra tett.

Mindenek előtt megkockáztatom, hogy a cs. és kir. haditengerészetet részben a „mi borjunknak” lehet tekinteni, mert az 1867. évi kiegyezés után éppen olyan közös ügye lett a két államnak (Ausztriának és Magyarországnak), mint teszem azt a közös hadsereg, amelyről azért mégsem lehet azt állítani, hogy semmi közünk hozzá, sem azokhoz a magyar katona-szávezetekhez, akiket a véderőnek ehhez a közös részéhez soroztak s később mint „közösök” harcoltak és haltak hősi halált hazájukért. Erről a kérdésről részletesen írtam a Hadtörténelmi Közlemények 1984. évi 2. számában „A cs. és kir. haditengerészet és a Magyar Királyság (1867—1914)” címmel, hogy feltárjam e haderőnem és Magyarország kapcsolatát. A kérdésnek erre az időszakra eső részével ezért most nem foglalkozom. Foglalkozom viszont egy másik kérdéssel, mert nem fogadom el Kopeczky Győzőnek azt a megállapítását, amely szerint Magyarországnak eddigi, 1000 éves kárpát-medencei történelme folyamán mindössze 50 éven át volt kapcsolata a tengerrel. Még akkor sem, ha (eddigi tudomásunk szerint) a nép nem őrzött meg emlékezetében tengerészetről szóló meséket.

Hogy Magyarország és a tengerészet kapcsolatát mennyire nem lehet az ezeréves nemzet történetében pusztán 50 éves epizódnak tekinteni, arra álljanak itt az alábbiak, csak nagyon röviden és a témát éppen hogy érintve.

Kálmán király 1097—1105 között meghódította Horvátországot és Dalmáciát, s ettől kezdve Magyarország tengerparti hatalommá vált. A normann Boemund elleni tengeri háborút lezáró, az Adria szabadságát (nemzetközi státuszát) szabályozó 1108. évi békeszerződést megelőző tárgyalásokon Magyarország már képviseltette magát. Ám Velence nem nyugodott bele abba, hogy az Adria ne legyen az ő belső tenger és ettől kezdve 400 esztendőn át újra és újra háborúzott — szárazon és vízen — Magyarországgal. Egyrészt azért, hogy korlátlan fennhatóságot biztosítson magának az Adrián, másrészt, hogy övé legyen Dalmácia. Ebben a 400 esztendőben pedig a háborút magyar katonaság vívta szárazon és részben hajókon is. 400 év pedig nem csekélység, hiszen csaknem felét teszi ki írott történelmünknek. Sajnos, itt nem térhetek ki az adriai tengerpart történetére, annyit azonban még megjegyzek, hogy e szakadatlan háborúk egyikét lezáró, 1381. augusztus 8-i torinói békében Nagy Lajos királyunknak sikerült először elismertetnie a szabad tenger elvét, megelőzve vele

Grotiust. Egy korábbi, 1358. február 18-án kötött békeszerződésben Velence arra vállalt kötelezettséget, hogy 24 hadigályát épít Magyarország részére. Nagy Lajos tehát megtette az első lépést egy magyar tengeri hadiflotta felállítására.

Bár a magyar korona alá tartozó tengerpartnak a Dalmáciára eső szakaszát a trónkövetelő Nápolyi László 1403-ban 300 000 aranyért eladta Velencének, s Dalmácia többé nem is került vissza Magyarországhoz, hanem csak Ausztriához (l. erről már említett tanulmányomban a 244. oldalon írt, Dalmáciára vonatkozó részt), a tengerpart többi része, Horvátország révén, de jure továbbra is a magyar korona fennhatósága alatt maradt. E területből Mária Terézia 1779. április 23-án Fiumét és kerületét, mint külön testet, közvetlenül is a magyar koronához csatolta, kiemelve azt a horvát közigazgatás alól.

Kétségtelen, hogy bár volt magyar tengerpart, kikötőváros, a magyar tengerészet még hosszú ideig gyermekcipőben járt és az igazi fejlődés csak a XIX. század közepétől indult meg. De hogy valamilyen mégiscsak volt, azt nem lehet letagadni. 1774-től Fiumében már működött egy magyar tengerésziskola, amelynek tanárát a pesti egyetem fizette. 1841-től pedig ez az iskola önkormányzati jogot kapott, s 1854-ben Tengerészeti Főiskolává, majd 1894-ben m. kir. Tengerészeti Akadémiává szervezték át.

Ugyancsak Fiumében működött 1866-tól a cs. és kir. Haditengerészeti Akadémia is.

Mindezzel azt kívánom igazolni, hogy Magyarországnak nem csupán az 1867. évi kiegyezéstől volt kapcsolata a tengerrel és a haditengerészettel, egyúttal elismerve azt, hogy ez a kapcsolat meglehetősen vékony szálon függött és nem volt hatással a szélesebb néptömeg tudatára. Az 1848-ban kinevezett első felelős magyar kormány azonban komoly erőfeszítéseket tett a magyar kereskedelmi és hadihajózásért s csak a katonai helyzet akadályozta meg tervei valóraváltásában. (L. erről *Horváth Jenő: A magyar kormány Adria politikája 1848—1849* című, 1927-ben, a Magyar Adria-Egyesület kiadásában, Budapesten megjelent munkáját.)

Jöllehet a hazánk és az Adria közötti kapcsolat történetében tallózva csak néhány morzsát mutattam föl, ez talán mégis érzékelteti, hogy a haditengerészet első világháborús harcainak feldolgozásával nem okozok katonai múltunk feltárásában bántó aránytalanságot, még akkor sem, ha túlságosan közelről nézem az eseményeket, s talán helyenként beleveszem a részletekbe. Pedig hol vagyok még attól, hogy valóban apró részletességgel szóljak? Véleményem szerint inkább azért hiányzik (?) az általános és szakmai érdeklődés hazánkban e téma iránt, mert csak kevesen tudják, hogy volt egyszer egy flotta, amelyben magyar legénység magyar tiszték parancsnoksága alatt ugyanazt csinálta, ugyanúgy harcolt, mint akármelyik állam haditengerészetének legénysége és tisztjei. Esetenként még jobban.

Kopeczky Győző hozzászólásának egyik megállapításával viszont tökéletesen egyetértek. Nevezetesen azzal, amely Hans Hugo Sokolra vonatkozik. Az Ausztria—Magyarország tengeri háborújáról szóló, egyedülállóan értékes, tudományos, pontos könyve nélkül nagyon nehéz lett volna megírnom tanulmányomat, ezért kijelentem, hogy valóban Sokol könyvére támaszkodom, mint olyan műre, amely e tárgy feldolgozásánál nélkülözhetetlen és alapvető munka. Sokol az a hadtörténész, aki nem csupán az iratokból, hanem személyes tapasztalataiból is dolgozott, hiszen fregatt-hadnagyként szolgált végig az első világháborút. De úgy gondoltam, hogy a látjegyzetekből, illetőleg a hivatkozásokból kiderül mindaz, amit Kopeczky Győző evel kapcsolatban hiányol.

Igazat adok vitapartneremnek abban is, hogy valóban az lenne a legjobb, ha megjelentetné valamelyik kiadó a mű teljes fordítását. De hol van ma Magyarországon ilyen kiadó? Számomra, ha már az osztrák—magyar haditengerészetről akartam írni, az egyetlen járható út ez volt, amit választottam. Hogy a németül nem tudó, vagy a hazánkban ritka Sokol-műhöz hozzá nem férő kutató és érdeklődő is képet alkothasson magának e hadműveletekről, úgy véltem, nem járhattam más úton. Mivel a téma kutatását lehetővé tevő levéltári anyag nagyrészt Bécsben van, kény-

telen voltam már megjelent publikációkra hagyatkozni. Ezeket a kiadványokat, vagy ki nem adott írásokat összevettem a Sokol könyvében foglaltakkal, s azokat a források megjelölésével dolgoztam bele tanulmányomba, amely mint ebből kitűnik, nem a Sokol-mű rövidített fordítása, kivonatolása, hanem ugyanolyan önálló tanulmány, mint amilyeneket e témáról a külföldi, elsősorban osztrák szakírók is közre adnak. Ezért olvastam meglepődve Kopeczky Győző sorait, t. i. azt, hogy „...emelte volna azonban publikációja értékét, ha jelzi, hogy ez a nemzetközileg jól ismert és nagyrabecsült Sokol-mű első kötetének rövidített fordítása, mely néhány (lényegtelen) dologgal (sajnos) kiegészítésre került...”

Hogy valami lényegtelen-e, vagy sem, azt nehéz eldönteni, mert itt nincs határozott és kötelezően követendő mérce. Ami azonban kellemetlenül érintett, sőt mellbevágott, az nem egyéb, mint hogy Kopeczky Győző sajnálatosnak mondja kiegészítéseimet.

Nem tudom konkrétan, mely kiegészítéseim devalválják írásomat, de azt tudom, hogy én mindig örülök, ha kutatási területemen új tényekről, vagy körülményekről szerzek tudomást, mert ez árnyaltabbá teheti a dolgokról alkotott képet, netán új megvilágításba kerül, esetleg revideálni kell az addig vallottakat.

Ezután rátérek a határozottan megjelölt kifogásokra. Bojana valóban nem város, de ezt nem is állítottam. Elismerem, hogy a kikötővárosok közötti említése félreérthető, de ez mégis Bojana kikötője volt. Talán így pontosabb lett volna: a Bojana folyó torkolatánál létesített ideiglenes kikötő.

A Dringolf leírásánál viszont hibáztam, felületes voltam, amit azonban csak a tanulmány megjelenése után vettem észre, s a következőben kijavítottam: Drinöbölre.

A TEGETTHOFF-osztályról szólva Kopeczky Győző azt állítja, hogy ezen osztály tagjai jellemzésének két mondatában egyetlen állításom sem helytálló (HK 1985/2. 297. oldal, a címet követő első bekezdés utolsó három sora). Ez bizony kemény kritika!

A kifogásolt mondatok lényege, hogy a TEGETTHOFF-osztály egységeinek tűzereje nagyobb volt a szokásosnál, mert ezeknél raktak a hadihajóépítés történetében először három lövegsövet egyetlen toronyba. Erről a következőket írja „A TENGHER Tudományos és társadalmi tengerészeti és közgazdasági havi folyóirat”, a Magyar Adria Egyesület Közlönye 1912. évi IV. füzetében. „A TEGETTHOFF csatahajó vízrebocsátása” című írás a 206. oldalon: „...A cs. és kir. haditengerészet gépszervezési osztálya az új csatahajó-típus megteremtésével nagy eltéréseket hozott be a többi haditengerészet Dreadnought-hajóitól, mert ezeknél a csatakolosszusoknál első ízben jut megvalósulásra az úgynevezett hármastoronyrendszer. Ahelyett, hogy mint a többi hatalmas hajóin, a nehéz tüzérség két-két ágyús tornyokban helyeztetnék el, a kisebb mennyiségű tornyok mellett az azokban elhelyezett ütegek száma háromra volt emelhető. E rendszer előnye abban is van, hogy a védőkészülékek páncélsúlya csökkenthető volt, anélkül azonban, hogy a harc képességnek ártott volna. E megtakarításon felül pedig a hármastoronyrendszer mellett az ellenséges hajóknak nyújtott célfelület a kétfős toronyrendszerrel szemben lényegesen csökkent...”

Ugyanez a folyóirat, ugyancsak az 1912. évfolyamában a 491. oldalon, táblázatos összehasonlítást tesz a 19 000—23 000 tonna vízkiszorítású csatahajók között abból a szempontból, hogy melyik hajónak a legnagyobb a tűzereje teljes oldaltüzelés esetén, mégpedig a kilőtt lövedékek összsúlya szerint. A táblázat szerint a VIRIBUS UNITIS által kilőtt lövedékek súlya a legnagyobb: 5400 kg, utána következik a DANTE ALIGHIERI 5004 kg-al, majd a JEAN BART 4400 kg-al stb.

A másik forrásom már az újabb időkből származik. A kis könyv „Kurze Geschichte der k.u.k Marine” címmel jelent meg 1970-ben Hertfordban a Koehlers kiadó vállalatnál. Paul Schmalenbach a szerző. E munka 52. oldalán a következőt írja: „A VIRIBUS UNITIS-t, mint a világ első háromlöveges tornyokkal felszerelt nagy csatahajóját 1912. X. 16-án állították szolgálatba...” (A próbajáratokat 1912. augusztus 23-án kezdte el). Egyébként a DANTE ALIGHIERI 1913-ban állt szolgálatba.

A szokásosnál nagyobb tüzérré vonatkozó kitételemmel kapcsolatban már említettem a táblázatban talált adatokat. Itt azonban hangsúlyozom, elsősorban arra gondoltam, hogy a Monarchia korábbi hajójánál volt nagyobb a TEGETTHOFF osztály egységeinek tüzereje. Lehet, hogy fogalmazásom félreérthető volt. Ennek ellenére idézem magát H. H. Sokolt „Des Kaisers Seemacht” című könyvének 329. oldaláról, ahol a következőket írta a TEGETTHOFF osztály hajójának tüzerejéről: „A hajók 20 000 t vízkiszorítás mellett *túlságosan erősen voltak felfegyverezve...*”

20.000 t-Sehlachtschiff, STT Vorprojekt VIII

vom 27.4.1909

L.wl 151,5 m

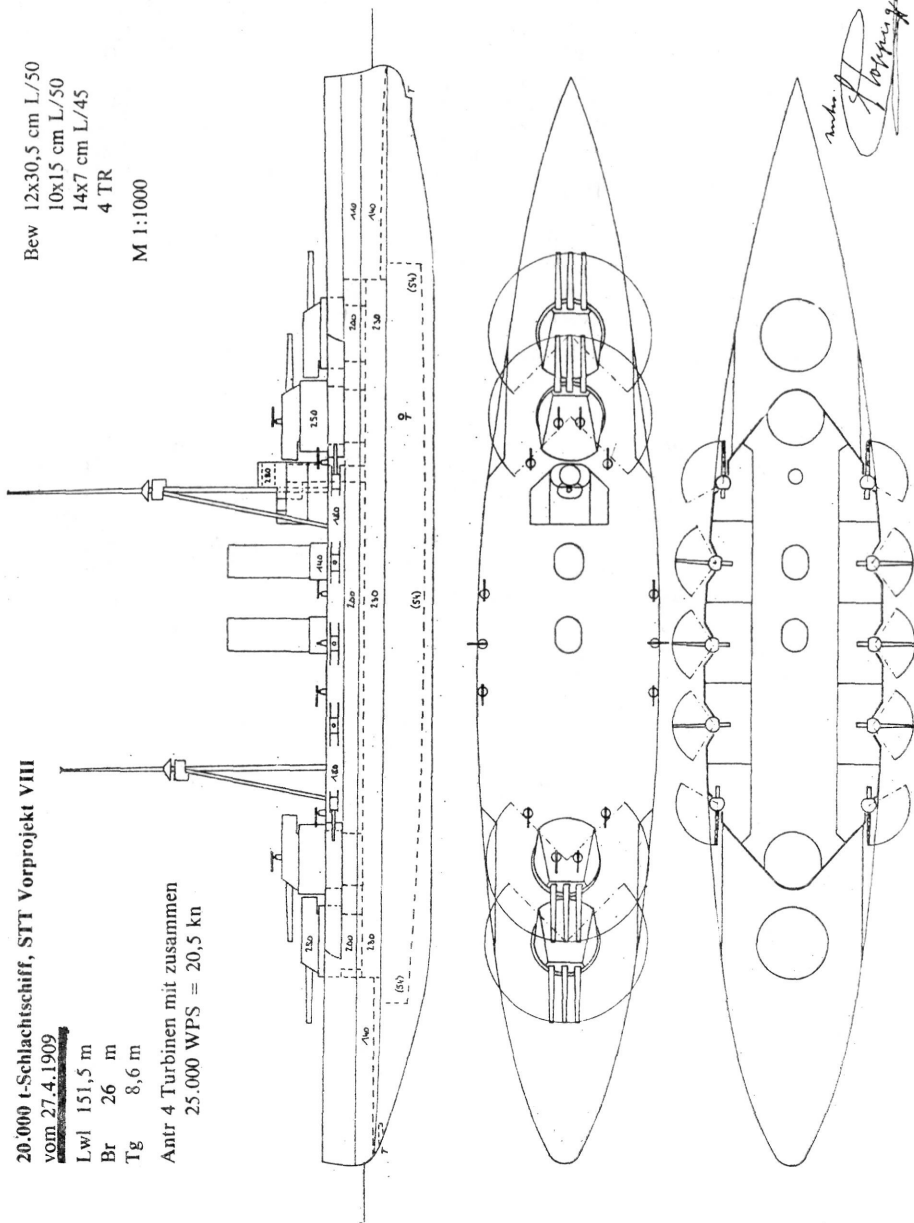
Br 26 m

Tg 8,6 m

Antr 4 Turbinen mit zusammen

25.000 WPS = 20,5 kn

Bew 12x30,5 cm L/50
10x15 cm L/50
14x7 cm L/45
4 TR
M 1:1000



(Amalthea Kiadó, Bécs—München, 1980.). Tehát a szokásosnál jobban, akár külföldi hasonló vízkiszorítású egységekhez képest is.

Ugyanezt írja Ulrich Schöndorfer „Der österreichische Kriegsschiffbau von 1848-bis 1914” című tanulmányának 39. oldalán. (Megjelent 1980-ban a bécsi Hadtörténeti Múzeum és Hadtörténeti Intézet kiadásában közzétett könyvsorozat 8. kötetében (Österreich zur See).

Ha e hajók fegyverzete túl erős volt, az valóban nem dicséretes, mert bizonyos aránytalanságot sejtet. De hogy miért nem lehet elismerni és megbecsülni azt a törekvést, amely a cs. és kir. flottát a többi európai hajóhaddal akarta egyvonalba állítani, azt nem értem.

Visszatérve a háromlőveges tornyok elsőbbségére, még a következőt kell megjegyezni. Bonckés alá vett tanulmányomban az adriai hadműveleteket akartam feleveníteni. Nem szándékoztam belemélyedni a hajóépítés történetébe s elfogadtam a tekintélyes folyóirat és a német szakíró közlését. De miután ilyen élesen vetődött föl a hármás lövegtorony elsőbbségének kérdése, összeszedtem a fellelhető és erre vonatkozó adatokat, amelyek a Marine—Gestern, Heute című osztrák folyóirat 1984. évi 4. számában a 109. oldaltól a 156. oldalig terjedően tárgyalják a TEGETTHOFF-osztály tervezését és építését a fellelhető eredeti iratok alapján.

Ezek szerint az olasz parlament által jóváhagyott csatahajó — a DANTE ALIGHIERI-ről van szó — gerincfektetését a hiányos tervek miatt 1908-ban nem tudták elkezdeni. 1909 januárjában is még csak arról ad hírt a Marinerundschau, hogy a csatahajó gerincfektetését hamarosan megkezdik. Hogy ez pontosan melyik hónapban következett be, arról nincs adatunk. Tehát az olaszok 1909-ben döntöttek el, hogy három löveg kerül egy toronyba. Ám nagyjából ugyanabban az időben, tehát 1909 első negyedében készült el a TEGETTHOFF osztály első tagjának a tervrajza is, mert 1909. április 27-án már készen állt a hármás ikerlőveggel ellátott csatahajó-terv is, amint ezt a ráírt dátum bizonyítja. (L. a 328. oldalon!) Egy hajóterv elkészítése, különösen ha ily merészen újat hoz, hónapokba kerül! Ennek gerincfektetésére valóban az olaszokénál később, 1910. július 23-án került sor. 1911. június 24-én bocsátották vízre, ám a DANTE-nál egy évvel előbb állították szolgálatba, a CONTE DI CAVOUR osztály egységeit tehát mindenképpen megelőzte a TEGETTHOFF. A DANTE-val kapcsolatban tehát meg kell állapítanunk, hogy az olaszok és a cs. és kir. haditengerészet szakemberei ugyanabban az évben, 1909-ben tervezték és döntöttek el a hármás lövegtorony beépítését, de az olasz tervezők: Vittorio Cuniberti és Edoardo Masdea 2—3 hónappal talán megelőzték Siegfried Popper hajóépítő mérnök-tábornokot. Bár az olaszok lázas gyorsasággal építették meg a DANTE-t, s ennek következtében előbb bocsátották vízre, mint a TEGETTHOFF-ot, a szolgálatba állítással már lemaradtak. Hogy ezután kié az elsőbbség dicsősége, nem tudom. Talán az „egyidejűség” fejezhetné ki leginkább az igazságot.

A másik lényeges észrevétel a ZENTA cirkáló elsüllyedését megelőző csatára vonatkozik. Itt ismét néhány forrásnak használt munkából való citátummal kezdem.

A már hivatkozott, „A TENGER” című folyóirat 1915. évi évfolyamának 152. oldalán a következő olvasható: „...a ZENTA parancsnoka elrendelte, hogy a 12 centiméteres ütegek kezdjék meg a tüzelést. Az első, amelyet a ZENTA leadott, rövid volt, a többi talált.” És lejjebb, a 153. oldalon: „...Dacára annak, hogy a ZENTA az oly óriási túlerőben levő ellenségnek a vele folytatott egyenlőtlen harcban aligha okozott nevezetesebb kárt...” Ezt a fogalmazást mindenképpen úgy kell értelmezni, hogy ha nevezetesebb kárt nem is okozott, kisebbeket igen.

Heinrich Bayer von Bayersburg „Unter der k.u.k Kriegsflagge” című, a bécsi Bergland kiadónál 1959-ben megjelent könyvében, az 52. oldalon ezt írja: „...Őfelsége ZENTA hajója mégsem akart értelmetlenül meghalni és hevesen tüzelt az ellenségre, de elavult ágyúival nem tudott érzékeny sérüléseket okozni az ellenség erősen páncélozott hajóiban...” Ezt sem lehet úgy értelmezni, hogy nem érték el a ZENTA lövedékei a francia hajókat, ellenkezőleg, elérték, csak találataik nem okoztak komolyabb károkat.

A flottaparancsnokság által kiadott hivatalos jelentés szerint: „...Az első sortűz, amelyet Őfelsége ZENTA hajója leadott, rövid volt, a következők azonban már jól

ültek (...die folgenden fielen gut...)” Ez pedig egyértelműen azt jelenti, hogy találtak. Ez utóbbi jelentés — az ULAN parancsnokának, Panfilli korvettkapitánynak augusztus 18-án kelt jelentésével együtt — a MARINE—Gestern, Heute 1982. évi 4. számában található a 146—150. oldalakon. Az ULAN jelentése szerint az általa leadott 348 lövés is jól ült, és a *találatok nincsenek kizárva*. A két cs. és kir. egység és az ellenséges hajók közötti távolság ugyanis egyre csökkent. A ZENTA 9000—10 000 méterről, az ULAN 7000 méterről kezdett tüzelni. A ZENTA és az ellenség közötti távolság még tovább csökkent, hiszen a cirkáló hamar mozgásképtelenné — de nem tüzelésre képtelenné — vált. Egyébként az ULAN és a francia zászlóshajó közötti legkisebb távolság 5000 méter volt, a találatokat pedig azért nem tudták jól megfigyelni, mert a romboló körüli becsapódások vízuhatagjaitól — ezek egyike lerombolta a parancsnoki hidat is — egyszerűen nem láttak. Az ULAN 7/45-ös lövegjei mindenesetre elérhették az ellenséget.

Elismerem, nem teljes értékű bizonyító erővel rendelkezik dr. Kalmár Gusztáv: Lángoló tengerek című, inkább szépirodalmi jellegűnek, mint hadtörténelemnek tekinthető könyve, amely a harmincas években jelent meg, mégis hivatkozom rá, mert olvasmányosan előadott történetei hitelesek, pontosak, tényszerűek. A könyv 271. oldalán ez olvasható: „...Mikor a távolság tíz kilométernél kisebbre csökkent, Pachner kapitány is megszólaltatta ágyúit. Csak egy lövést hibázott, a többi talált...”

Amikor tanulmányomat írtam, nem vizsgáltam minden forrás hitelességét, de ezt az eredeti források hiányában nem is tehettem volna. Elfogadtam azokat, hiszen tekintélyes szakemberektől származtak, tehát nem légből kapottak. Ha a tüzetesebb vizsgálódás tévedést mutat ki, meghajolok a tények előtt. Senkit sem akartam megtevesztetni, félrevezetni, s amikor tanulmányomat írtam — és írom —, azt hittem, jó szolgálatot teszek a németül nem tudó hazai érdeklődőknek és a hadtörténelem művelőinek, illetve azoknak, akik számára hozzáférhetetlen a cs. és kir. haditengerészet múltját feldolgozó irodalom.

Végezetül hadd térjek ki még egy gondolat erejéig az írott források kérdésére. Magyarországon a hadihajózás múltjával-történetével foglalkozó nagyon kevés hiteles írott anyaggal találkozunk. Ez a megállapítás egyaránt vonatkozik az 1918 előtti és utáni időszakra. Ezért nem nélkülözhetőek a visszaemlékezések, vagy elbeszélések, mint olyan ismeretforrások, amelyek kiegészítik a papírra vetetteket. Itt van például egy eset a ZENTA elsüllyedésével kapcsolatban. Égyetlen írott, publikált anyagban, vagy jelentésben sem olvastam arról az önfeláldozó cselekedetről, amelyet a ZENTA egyik fiatal tisztje, Déry Ernő tengerésszázlós hajtott végre, pedig megtörtént, olyannyira, hogy Déry ezért megkapta az akkori rangjában adományozható legmagasabb kitüntetést, az arany vitézségi érmet. Déry ugyanis, miután a cirkáló elsüllyedt és a hajótöröttek úszni kezdtek a közel 7—8 kilométerre fekvő part felé, észrevett egy sebesültet, s azt kimentve, azzal úszott addig, míg partot nem ért. Így mondták el nekem azok, akik ismerték Déryt, együtt szolgáltak vele később a folyami erőknél. Csakhogy ugyanezt az esetet a Déry-családban úgy ismerik, hogy a fiatal tiszt az idősebb — 44 éves — és kimerült parancsnokát, Pachner Pál fregattkapitányt mentette meg és úszott vele a partig.

Melyiket fogadjuk el valóságnak? És miért nem említik ezt az olyannyira pontos és aprólékos osztrák szerzők? Még Pachner életrajzában sem szerepel. Tehát mégis a fűtőt mentette volna ki Déry?

Mind ezt annak a dilemmának az illusztrálására mondtam el, amely előtt akkor áll az ember, ha talál egy új tényt, amely közelebb hozhatja a történetet, s amelyről kár lenne mindörökké elfeledkezni, de amely bizonyos mértékig hibaforrás is lehet.