

“Szent István” potopljen u zoru 10. lipnja 1918.



La Marina Italiana nella guerra mondiale 1915-1918
All'alba del 10 giugno 1918 il Comandante Sizzo attaccò con due MAS un'intera squadra nemica.
La corazzata austriaca "Santo Stefano", colpita da diversi siluri, affondò rovesciandosi sul fianco destro.

Na veduti Paula Wrighta austrougarski bojni brod “Szent István” isplovjava 9. lipnja 1918. iz pulske luke na svoje, pokazat će se, posljednje putovanje, a Talijani su fotografijom njegova tonjanja sljedećeg jutra, nakon njihova torpediranja, hvalili sudjelovanje svoje ratne mornarice u Prvom svjetskom ratu

**Na porečkom
Maraforu
moglo bi se
ponovo gaziti
izvornim
rimskim
forumom**

**Puležan
Patrik Spagnolo
osmislio
mobilnu
aplikaciju za
brzu prijavu
gostiju**



PRIJE TOČNO 98 GODINA JUGOISTOČNO OD ISTRE POTOPLJEN JE AUSTROUGARSKI BOJNI BROD

Talijanska torpeda poslala mađarski ponos NA DNO JADRANA



Kadrovi potonuća iz filmića snimljenog s "Tegetthoffa" (može se pogledati i na YouTubeu)

Dva torpeda MAS-a 15, lansirana s udaljenosti od oko 700 metara, u 3,30 sati, 10. lipnja 1918., na poziciji devet nautičkih milja jugoistočno od svjetionika Porer kraj rta Kamenjak, pogodila su SMS "Szent István". Torpedirani se brod u 5,38 naglo nagnje te se počinje prevrtati, u 6,05 se potpuno prevrće, a sedam minuta kasnije nestaje pod vodom. Poginulo je 14 članova posade, a 75 ih je nestalo

PIŠE Davor MANDIĆ

U kanalu između otoka Silbe i svjetionika Grujice, na udaljenosti od oko jedne milje od otočića Lutrošnjak, samo pola sata prije ponoći, 9. lipnja 1918., bacila su sidro dva talijanska MAS-a (kratica od "Motobarca Armata S.V.A.N" ili "Motobarca Armata Silurante") - MAS 15 sa zapovjednikom Armandom Gorrijem i MAS 21 sa zapovjednikom Giuseppeom Aonzom čekajući neprijateljske, austrougarske brodove. I kad su već napustili sidrište, odustavši od zasjede i laganom vožnjom plovili prema poziciji susreta sa svojim torpiljarkama 18 OS i 15 OS koje su ih, po planu, trebale primiti u tegalj u 4,15 sati, uočili su u noći, u tri sata i petnaest minuta, sad već 10. lipnja, na horizontu gusti dim austrougarske eskadre.

Nisu čuli sirenu za uzbunu

Deset minuta kasnije, zapovjednik flotile MAS-ova, kapetan korvete Luigi Rizzo, koji se šest mjeseci ranije proslavio potapanjem austrougarske oklopnjače "Wien", zapovjedio je napad na protivničku eskadru. MAS 15 i 21, nakon što su presjekli pravac kretanja eskadre, ploveći iz unutrašnjeg prema vanjskom moru, najvećom brzinom, 25 čvorova, između torpiljarki Tb 79. i 87., razarača "Velebit" i bojnog broda

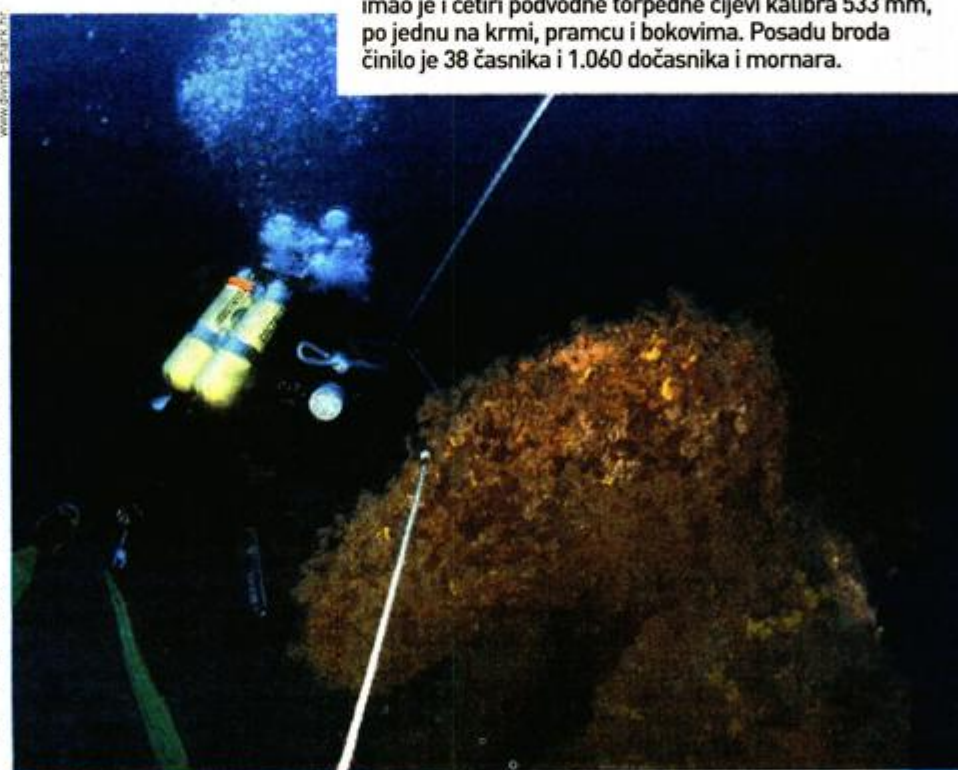
"Szent István" te torpiljarki Tb 77. i 76., okrenuli su se i ponovo presjekli pravac kretanja Tb 76. i 77. Znak za uzbunu dala je Tb 76, a njen zapovjednik poručnik bojnog broda Josef Porta izvijestio je kasnije da su MAS-ovi bili uočeni na otprilike 400 metara udaljenosti izvan njihova pravca kretanja i da je torpiljarka odmah krenula prema njima otvarajući vatru i izbacujući prema njima torpeda. Na zapovjednom mostu "Szent Istvána" nisu čuli sirenu za uzbunu i tek su povici posade s torpiljarko Tb 76 upozorili na trag torpeda s MAS-a, a oba motritelja s bojnog broda upozorili su na torpeda tek kad su se ona našla na udaljenosti od svega dvjestotinjak metara od broda. Dva torpeda MAS-a 15, lansirana s udaljenosti od oko 700 metara, u 3,30 sati, na poziciji devet nautičkih milja jugoistočno od svjetionika Porer kraj rta Kamenjak, a u blizini sjeverozapadnog rta otoka Premuda pogodila su SMS "Szent István" dok je bojni brod iste klase SMS "Tegetthoff" nakon znaka za uzbunu promijenio kurs i ploveći cik-cak linijom najvećom brzinom krenuo prema jugoistoku. MAS 21 je trebao napasti "Tegetthoff", ali jedan njegov torpedo nije napustio okvir za lansiranje, a drugi je vjerojatno pogodio "Szent Istvána". Od trenutka ispaljivanja uz brzinu od 20 metara u sekundi svakom je torpedu bilo do

cilja potrebno tek 40 sekundi. Prvi torpedo napravio je najveću štetu. Eksplozirao je uz krmenu kotlovnicu, drugi uz samu pregradu između krmene i pramčane kotlovnice - najveće prostorijske u unutrašnjosti broda koja se brzo počela puniti vodom. Kako ne bi došlo do eksplozija, posada je ispod većine kotlova ugasi- la vatru, a u pogonu su ostala samo dva kotla na lijevoj strani prednje kotlovnice koji su nastavila proizvoditi paru za

Propeleri od četiri metra

SMS "Szent István" bio je bojni brod dužine 152,8 metara, širine 27,9 m i gaza 8,6 metara, konstrukcijske istisnine 20.008 tona i pune istisnine 21.689 tona. Paru je proizvodilo 12 kotlova Babcock i Wilcox izgrađenih u tvornici Ganz-Danubius u Budimpešti i imao dvije parne turbine AEG-Curtis. Mogao je ukrcati 1.844,5 tona ugljena i 262,2 tone nafte. Razlike u glavnom pogonu u odnosu na prethodna tri broda iz te klase bile su i razlog preinake pogonskog sklopa: imao je dvije osovine (umjesto četiri) i dva propelera promjera 4 metra (umjesto četiri promjera 2,75 m).

Četiri trocijevne kule nalazile su se na uzdužnoj osi broda, od kojih su dvije bile povišene i mogle gađati preko pramčane i krmene kule. Svih 12 Škodinih topova od 305 mm, koji su izbacivali granate od 450 kg. s dometom od 20.000 metara moglo je gađati preko bokova, a po šest prema pramcu i krmu. Pomoćnu bitnicu činilo je 12 Škodinih topova od 150 mm u ručno pokretnim postoljima unutar kazamata s dometom od 15.000 metara. Za obranu od torpiljarki imao je i 18 topova kalibra 66 mm, dva topa kalibra 47 mm, dva 66 mm i strojnicu od 8 mm. Za obranu od zrakoplova imao je tri protuzračna topa: jedan na drugoj i dva na trećoj kuli. Uz ovo naoružanje imao je i četiri podvodne torpedne cijevi kalibra 533 mm, po jednu na krmu, pramcu i bokovima. Posadu broda činilo je 38 časnika i 1.060 dočasnika i mornara.



Ronioč na olupini

pogon brodskih pumpi. Dva plava svjetla (signal "uspори vožnju") na "Szent Istvánu" obavještavala su da bojni brod nastavlja lagano ploviti, a deset minuta nakon torpediranja porukom javlja "Tegetthoffu": "Spremiti se za tegalj kasnije. Potrebna je žurba", koja nije u cijelosti primljena. Uslijed prodora vode "Szent István" se najprije nagnje za 100, a zatim protuplavljenjem smanjuje nagib na 70 i uz pomoć pare pramčanih kotlova brzinom od 4,5 čvora i pratnjom dviju torpiljarki nastoji doploviti do Brguljskog zaljeva na otoku Molat.

Filmska ekipa snima potonuće

Neobučena posada, greške u projektiranju i nebrtvljenje nepropusnih pregrada te stalan prodor vode, razlozi su ponovnog nagnjanja broda. Poplavljeni su i dvije municijske komore, dio bočnog "hodnika" iznad zakošenog dijela oklopne palube, a zapeli su i lanci za pripremljene ponjave od jedrenine za zaustavljanje prodora vode na balasnoj kobilici obrasloj školjkama te se brod vrlo brzo zaustavlja. Parni tlak pada, pumpe sve sporije rade, sat prije potonuća nestaje i električne energije. U 4,20 sati "Szent István" svjetlosnim signalom traži od "Tegetthoffa" da se približi i uzme ga u tegalj, na što "Tegetthoff", nemajući obavijest o događaju, postavlja upit razaraču "Velebit": "Što se dogodilo?". Dvije minute kasnije "Velebit" svjetlosnim signalom prenosi poruku "Szent Istvána": "Aj (Szent István) zove Af (Tegetthoff) dođi bliže".

U trenutku kad se "Tegetthoff" (prema izvještaju zapovjednika) pojavio ispred "Szent Istvána" na oko 100

“SZENT ISTVÁN”



U Fažanskom kanalu



Porinuće u Rijeci

metara udaljenosti i prihvaćao užad za tegljenje, bilo je jasno da su oštećenja takva da je spašavanje broda većinom bespredmetno. U 4,45 bočni topovi na desnoj strani našli su se pod vodom. Petnaest minuta kasnije izdana je i zapovijest za napuštanje broda.

Poginulo i nestalo i nekoliko Istrana

I dok je filmska ekipa s “Tegetthoffa” bilježila na filmsku traku potonuće broda i akciju spašavanja umjesto velike pomorske akcije uništenja Otrantske baraže koja je sprječavala prolaz austrougarskog ratnog brodovlja i njemačkih podmornica iz Jadrana u Sredozemno more i obrnuto, torpedirani se brod u 5,38 naglo nagnje, u 5,58 počinje se la-

gano prevrtati preko prednjeg desnog boka, u 6,05 se potpuno prevrće, a sedam minuta kasnije nestaje pod vodom.

Poginulo je 14 članova posade, 75 ih je nestalo a 29 ranjeno (od kojih je već u vožnji prema Telašćici umrlo 12). Od ukupnog broja poginulih i nestalih njih 27 bili su rođeni na teritoriju današnje Hrvatske, među njima i Josip Milevoj iz Labina, Stanislav (Ivana) Draguzet iz Barbana, Ivan Simčić i Matija Peščić iz Kastva te Engelbert Grsković iz Marinići. Među ranjenima bilježi-mo Blaža Vitassovicha iz Pule, Grgu Bičića iz Pomerana, Antona (Petra) Debella iz Umaga i Franza Zuklića iz Nerezina. Ukupno je spašeno 976 članova posade. Eskadra je u 7,05 s mjesta potonuća krenula pre-

ma uvali Telašćica na Dugom otoku gdje se u 10,38 i usidri-la. Preživjeli su trima torpiljarkama i bojnim brodom “Tegetthoff” istog dana stigli u luku Šibenik, a zatim su prebačeni u Pulu.

SMS “Szent István” posljednji je od četiri dreadnough-ta (drednot, tip ratnog broda, prethodnik bojnog broda, ime je dobio po britanskom ratnom brodu “Dreadnought”, na engleskom “neustrašiv”) klase Tegetthoff koje je u svojoj flotnoj listi imala austrougarska ratna mornarica, K.u.K. Kriegsmarine. Sva su četiri bila nalik starijoj klasi Radetzky. Prva dva broda bila su naručena već 1909. (nakon objave vijesti o polaganju kobilice prvog talijanskog dreadnough-ta) mada je njihova gradnja

bila odobrena tek u jesen 1910. Prva su tri građena u Trstu, a posljednji u riječkome brodogradilištu Ganz & Comp. Danubius AG. U more je porinut dana 17. siječnja 1914., u 11 sati. Svečanom porinuću nazočili su predstavnici mađarske vlade - prvi ministar knez Tisza, ministri gospodarstva, financija i pravosuđa, ali ne i prijestolonasljednik Franjo Ferdinand. Nakon više pokušaja brod je u more skliznuo uz riječi kume, nadvojvotkinje Marie Theresie, unuke Leopolda II.: „Kreni, neka te zaštita svemogućeg Boga slijedi na svim putevima“.

Dovršen i opremljen u Pulskom arsenalu

U pulsku je luku prvi puta iz Rijeka dotegljen 9. veljače 1914. da bi se u jednom od pulskih dokova utvrdilo je li kod porinuća došlo do oštećenja kobilice, a drugi put 2. kolovoza 1914. da bi u zaštićenom Pulskom arsenalu bio dovršen i opremljen. U flotnu listu ratne mornarice upisan je 17. studenog 1915. Njegova je matična luka bila Pula, a sidrište bova broj 33 u Puljskom zaljevu.

Kao i kod ostalih brodova iste klase njegova je gornja paluba pokrivala brod u jednoj ravnini od pramca do krme, a pramac je ispod vodene linije prelazio u slabo izraženi podvodni kljun. Nadgrađe je bilo malih dimenzija. Pramčani dio uključivao je zapovjedni oklopni toranj i zapovjedni most s pramčanim jarbolom, a nadgrađe iza krmenog jarbola činilo je pričuvni zapovjedni most. Dva dimnjaka “Szent Istvána” bili su meter i po viši od onih kod prva tri broda i spojeni sa zapovjednim mostom posebnom platformom za reflektore. Razlikovao se i po drugim detaljima od brodova iste klase, primjerice drugačijim kapama na dimnjacima, nije imao ni protutorpedne mreže na bokovima...

U njegovoj gradnji i pogonu morali su biti upotrebljeni strojevi i materijali iz ugarskog dijela Carstva. Tijekom Prvoga svjetskoga rata kao strateška pričuva gotovo da i nije napuštao sidrište u Puli. U studenom i prosincu 1915. imao je više probnih vožnji i gađanja u Fažanskom kanalu.

Ime po zaštitniku Mađarske

Četiri austrougarska dreadnough-ta, brodovi klase Tegetthoff trebali su nositi imena: prvi “Tegetthoff” (po slavnom admiralu i pobjedniku u pomorskoj bitci kod Visa), drugi “Prinz Eugen” (po Eugenu Savojskom, austrijskom vojskovođi iz 17. st.), treći “Don Juan” (prema Don Juanu Austrijskom, sinu cara Karla V., pobjedniku nad turskom flotom kod Lepanta), a četvrti “Hunyadi” (po Hunyadi Janosu ili Janku Sibirjaninu, ugarskom vojskovođi iz 15. st.).

Prijestolonasljednik i protivnik Madara Franjo Ferdinand predložio je da se četvrtom brodu da ime “Laudon” (prema feldmaršalu Ernestu Laudonu, koji je 1789. protjerao Turke iz Beograda). Prijedor oko imena prekinuo je Carski ured koji je po nalogu cara Franje Josipa I. odlučio da prvi brod iz klase Tegetthoff, što je neuobičajeno, dobije ime “Viribus Unitis” (prema carskom geslu: združenim snagama) drugi “Tegetthoff”, treći “Prinz Eugen” i četvrti “Szent István” prema mađarskom kralju Stjepanu I. - prvom ugarskom kršćanskom kralju i svecu zaštitniku Mađarske.

Talijanima je potapanje Dan ratne mornarice

Za potapanje “Szent Istvána” zapovjednik flotile talijanskih MAS-ova Luigi Rizzo odlikovan je Zlatnom medaljom za vojne zasluge, a već u svibnju 1919. promidžbena služba talijanskog Ministarstva rata snimila je i film o akciji talijanskih torpednih brodica. Na snimanju bili su svi najvažniji akteri, MAS 15 i 21 sa svojim posadama i zapovjednicima, zapovjednik flotile Rizzo, torpiljarku koje su tegalj uzimali MAS-ove, dok je “Szent Istvána” „glumio” austrougarski bojni brod “Tegetthoff”. Za scene potonuća korišten je snimljeni materijal austrougarske snimateljske ekipe s mjesta događaja.

Italija je u vrijeme fašističkog režima od 1939. datum potapanja “Szent Istvána” počela obilježavati kao Dan ratne mornarice. Taj je datum nakon Drugog svjetskog rata napušten, ali je 1964. vraćen i slavi se i danas.

Tri mjeseca kasnije, 15. ožujka 1916., prvi puta napušta pulski akvatorij u pratnji torpiljarki TB 75., 76. i 79. te razarača “Magnet” i plovi do otoka Paga i dalje te se nakon vježbe gađanja teškim topovima vraća natrag na sidrište u matičnoj luci. U ratnim godinama posjećuju ga austrougarski car, Karlo I. - 15. prosinca 1916., i njemački car Wilhelm II. - 12. prosinca 1917.

Samo 54 dana izvan sidrišta u Puli

U sastavu austrougarske ratne flote Szent István se nalazio ukupno 937 dana, od čega samo 54 izvan pulskog sidrišta. Iz Pule je na svoju posljednju vožnju, prema zapovijedi zapovjednika ratne mornarice admirala Nikolausa Horthya de Nagybanja, isplovio 9. lipnja 1918. u 22,15

sati sa zadaćom uništenja savezničke baražne blokade Otrantskih vrata. Na čelu eskadre nalazio se razarač “Velebit”, tisuću metara iza njega “Szent István”, pa na udaljenosti od 600 do 800 metara “Tegetthoff”. S vanjske i unutrašnje strane mora štitele su ih torpiljarku Tb 78, 87 i 79, odnosno 81, 76 i 77. Prema istoj zapovijesti (zbog tajnosti operacije) brodovi su trebali ploviti brzinom od 17,5 čvorova kako bi na sidrište u Telašćici stigli prije svanuća. Pregrijavanje ležaja desne turbine “Szent Istvánu” uzrok je smanjenju brzine na svega 12,5 čvorova te je u 2,15 sati 10. lipnja 1918. eskadra bila tek u vodama nasuprot Susku, a u 3,30 sati, u trenutku kad je pogođen, brod je bio dostigao brzinu od 14 čvorova i nikad nije stigao do Telašćice.

Prvi snimci olupine napravljeni 1974.

Od potonuća “Szent Istvána”, pa sve do 1970-ih, mir grobnice članova posade (75 mornara i dočasnika), nije remetio čovjek. Samo mreže ribara u potrazi za ulovom znale bi dotaknuti ili se zaplesti u dijelove ogromnog trupa broda. S obzirom na to da odredbe pozicije potonuća broda nisu bile točne mir je lupini bio zajamčen. No, razvojem ronilaštva pojavljuje se i interes za pronalazak i pregled najvećeg i najubojitijeg bojnog broda potopljenog na istočnoj obali Jadrana.

Godine 1974. Televizija Zagreb pokreće projekt “Tajne Jadrana”, autora Marija Saletta. Jedna od tema bili su i potopljeni novovjekni brodovi, među kojima i “Szent István”. Lokaciju njegova potonuća TV ekipa je pretpostavila na osnovu saznanja ribara i profesionalnih ronilaca. Nakon dugog traženja, uz pomoć koč pronađena je olupina. Ronilac Petar Draganović sišao je do trupa i učinio prve snimke. No, slaba vidljivost dopustila je da se od snimljenog materijala izmontira jedva jedna minuta filma. Uz nju su emitirani i arhivski snimci potapanja dobiveni iz Austrije.

U 1990-im kreće serija ronjenja, uz dopuštenje, potom i istraživački angažman nadležnih hrvatskih tijela i ustanova. U svibnju 1990. do olupine se spustila ekipa ronilaca amatera iz ronilačkog kluba “Fiorentino” koju je sponzorirala talijanska televizija RAI I. Uz pomoć skenera olupina je locirana i upisana njena točna pozicija - 44° 15' N i 14° 26' E. Voda Enrico Scandurro i Luciano Baiolo zaranjaju 25. svibnja, a ekipa RAI-ja 3. i 8. lipnja, no tek će u rujnu 1990. snimak u trajanju od tri minute i loše kvalitete biti objavljen na talijanskoj televiziji.

Najopsežnija istraživanja bila su u razdoblju 1995.-98., u sklopu više hrvatsko-mađarskih ekspedicija u kojima su sudjelovali ronilci i stručnjaci nadležnih odjela hrvatskog ministarstva kulture te mađarskog ronilačkog saveza. Tijekom prve, u svibnju 1995., utvrđen je položaj i izgled olupine, a u sljedećoj, u rujnu iste godine, prioritet mađarskih ronilaca bio je ući u admiralski salon i pronaći i izvaditi plaketu sv. Stjepana dok su hrvatski svoj program podredili konzervatorsko-zaštitarskim ciljevima. Rezultat je bila opsežna video i fotodokumentacija, iz admiralskog salona izvađena su dva velika ovalna tanjura, a s krme skinuta dva slova natpisa naziva broda - “S” i “E”. Podvodni snimci emitirani su na Hrvatskoj televiziji i CNN-u. U sklopu ovog projekta istraživanja su, s još brojnijim ekipama, nastavljeni 1997. i 1998., a vadeni su predmeti za koje se moglo pretpostaviti da imaju svojstvo kulturnog dobra, za koje je u Povijesnom muzeju Istre osigurana pohrana i zaštita. Ukupno je, kroz sve četiri ekspedicije, izvađeno 40 predmeta, od kojih se samo kućište kompasa sa zapovjednog mosta nalazilo izvan broda. Metalni predmeti restaurirani su u laboratoriju Arheološkog muzeja Istre, a predmeti od porculana u Hrvatskom restauratorskom zavodu.

Izvađene i restaurirane predmete građani Pule mogli su prvi put vidjeti u ljeto 1998. na izložbi “Zaštićeni podzemni lokalitet - austrougarski bojni brod klase Tegethoff - SMS Szent István”. Ta je izložba 2001. postavljena na Brijunima kada je tiskana i knjiga istog naslova (autori su pulski povjesničar i ondašnji ravnatelj Povijesnog muzeja Istre Davor Mandić te ronilac i ondašnji načelnik Odjela za zaštitu arheološke baštine Marijan Orlić, obojica sudionici istraživanja, op. ur.).

Olupina “Szent Istvána” upisana je u listu zaštićenih kulturnih dobara, podzemskih arheoloških lokaliteta Hrvatske i na je toj lokaciji zabranjeno obavljanje podvodnih aktivnosti bez dopuštenja Uprave za kulturnu baštinu.