

III. RÉSZ

HADI ESEMÉNYEK A TENGEREN ÉS A FOLYAMI HÁBORÚ

Írta: TRUNKWALTER ÖDÖN

HADI ESEMÉNYEK A TENGEREN.

1914-ben a szárazföldi hadműveletekkel párhuzamosan a tengeren is megindult az ellenségeskedés. Kivéven a bűvárhaj ó-háborút, *a tengeri háború arányai messze mögötte maradtak mindvégig a szárazföldi hadműveletek szertelen méreteinek, s ha sor is került nagyobb erők felvonulására, a döntő összeütközés, amely egyik vagy másik fél feltétlen felsőbbségét biztosíthatta volna, elmaradt.* Helyette kisebb egységek harci vállalkozásai zajlottak le, amelyekben elsősorban a haditengerészet legmodernebb harci eszközei és a bűvárhajók játszottak szerepet.

Ha sorsdöntő összeütközésre nem is került sor a tengeri hadműveletek folyamán, a világháború végső kimenetelére közvetve mégis rendkívül nagy hatása volt a tengeri háborúnak.

Magasabb nézőpontból tekintve azt látjuk, hogy a németek általában kimélték flottájukat és ezt a kedvező feltételek mellett megvívandó harcra tartották vissza. *Tirpitz*, német főtengety, a modern német tengerészet megalapítója és parancsnoka ugyanis mindjárt a háború kezdetén *az egész flotta harcbevételével óhajtott működésbe lépni.* Ezt azonban *a legfelsőbb hadvezetőség elvetette és helyette az apróbb harci vállalkozások mellett döntött, azzal a céllal, hogy elsősorban az angol flotta egységeinek számát, – amely erőviszonyok tekintetében majdnem kétszerese volt a német hajóhadnak, – a lehetőség szerint csökkentse mindaddig, amíg az erőviszonyok aránytalansága többé-kevésbé eltűnik s azután a döntés az egész flotta latbevételével nagyobb sikert ígér.*

Ausztria-Magyarország flottája az olasz hadüzenetig tétlenségre volt kárhozthatva. Ezután pedig az összeomlásig ura maradt az Adriának, amelyen a Balkán-félszigeten harcoló csapatainkkal való összeköttetés fenntartása az ő érdeme volt.

Az entente számbeli felsőbbségével sem kereste a közvetlen mérkőzést legnagyobb ellenfelével, a némettel, de a világháború első napjától mindvégig oly mintaszerűen együtt működött a szárazföldi haderőkkel, hogy a háborúnak Franciaország területén való zavartalan működése lehetővé vált. Az angol flotta döntő szerepe a gazdasági háború tökéletes kifejlesztésében csúcsosodott ki, aminek a központi hatalmak összeomlásában való igen nagy jelentőségét senki sem veheti tagadásba.

A háború kitörésekor a tengeri haderők egységeinek számát a táblázat mutatja.

A háborúba elegyedett állam megnevezése	Az 1. rovatban említetteknek rendelkezésre állott					
	sor- vagy csatahajó	csatacirkáló	cirkáló	torpedó- naszád	buvárhajó	összesen hány tonna
Németország --- ---	35	13	49	219	28	1.019,417
Ausztria-Magyar- ország --- --- ---	16	9		60	6	251,450
Központi hatalmak	51	71		279	34	1.270,867
Anglia --- --- --- ---	60	43	73	289	77	2.172,190
Franciaország ---	24	22	12	234	55	702,240
Oroszország --- ---	12	6	8	125	28	320,110
Entente hatalmak	96	71	93	648	160	3.194,540

Hadműveletek az északi vizeken és a skagerraki csata.

A világháború kitörése a német flotta zömét honi vizeken találta. A flottának az a része, amely a hadüzenetkor a skandináv kikötőkben volt látogatóban, rövidesen bevonult Kiéibe. Ezen kívül egy hajóhad a keletázsiai vizeken állomásozott, egy könnyű cirkáló-raj pedig a délamerikai kikötővárosokban volt.

Az északi vizeken az angol és az orosz flotta állott szemben a németekkel. A német flottának itt két tengeren kellett szembenéznie az ellenség számbeli felsőbbbségben lévő tengeri erőivel: a Keleti-tengeren az orosz keletitengeri flottával, az Északi-tengeren pedig az 1/8-szor erősebb angol hadiflotta zömével, amely a nagyhatalmak sorában az első helyet biztosította Nagy-Britanniának. A német flottának ezenkívül szövetségeseit is állandó segítséggel kellett támogatnia. Ugyanígy volt az angol hadiflotta, amely a Földközi-tengeren az olasz és a francia erőket állandó segítségben részesítette, a szerbeket és a románokat pedig tömeges aknazállításokkal és szárazföldi védőegységekkel támogatta a monarchia dunai flottillája ellen.

A német tengeri hadműveletek bázisai Kiel és Wilhelmshaven főhadikikötők voltak. Az angol flotta mozgásának az egész angol tengerpart korlátlan támpontokat nyújtott. És amíg a német part tölcészerűen állott szemben az angol parttal oly módon, hogy az angol állásokból a németek minden nagyobb tengeri vállalkozását oldaltűz alá vehették, addig az angol támadások hasonló német állások hiányában az oldalról jövő meglepetésektől védve voltak. Anglia tehát Németországot már földrajzi helyzeténél fogva is zárlat alatt tarthatta.

Bár Németország legfelsőbb hadvezetősége a portyázó hadviselés mellett döntött, hajóhadának zömét a kedvező alkalmak kihasználására állandó készenlétben tartotta.

A nagyobb arányú összetűzésektől nemcsak Németország tartózkodott, hanem az erőbeli fölében lévő Anglia is. Ennek oka elsősorban a bűvárhaj ó-háború bizonytalan eshetőségeiben keresendő, mely a dreadnoughtokat éppoly elkerülhetetlen veszéllyel fenyegette, mint a kisebb egységeket. A bűvárhajó-háború első és megretentő eredményei ugyanis rövidesen a háború kitörése után jelentkezni kezdtek. Így *Weddigen Ottó* német sorhajóhadnagy, az U-9 parancsnoka, 1914 szeptember 22-én *Hook van Holland* közelében *alig két óra leforgása alatt* megtorpedózta és elsüllyesztette az *Aboukir*, *Hogue* és *Cressy* nevű 12,000 tonnás angol vértezett cirkálókat. Ezzel pedig a bűvárhajók félelmetes szerepe hirtelen nyilvánvalóvá vált, vagyis a nagy hajóknak nyílt tengeren való fellépését biztos eredmény reménye nélkül megkockáztatni már nem lehetett.

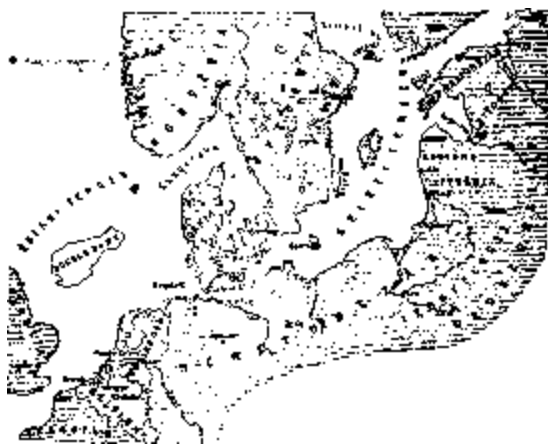
1914 és 1915 folyamán az Északi-tengeren a német és az angol flotta könnyebb kötelékei gyakran összetűztek egymással. A német cirkáló rajok sűrűn megjelentek az angol tengerparti városok és erődítmények előtt, hogy rajtaütésszerű ágyútűzzel pánikot idézzenek elő és az angol erődökben kárt okozzanak. Különösen gyakori volt az ellenséges őrzőjáratok apróbb-nagyobb összeütközése, amelyekből itt-ott parázs tengeri párbajok keletkeztek az egymásra talált őrhajók között.

1914 augusztus 28-án az egyik angol hajóraj behatolt a német öbölbe. Az előre küldött könnyebb egységekkel hat német cirkáló kezdte meg a harcot Helgoland közelében és a két fél között heves tűzharc fejlődött ki. E közben a közből hirtelenében angol csatacirkálók bontakoztak elő, amelyek meglepetésszerű támadást intéztek a német könnyű cirkálók ellen. Mire a német csatacirkálók is megjelentek az összeütközés színhelyén, a *Mainz*, a *Köln* és az *Ariadne* német cirkálók már elsüllyedtek s így a további küzdelemnek nem lett volna értelme. Az angolok részén csak az *Arethusát* érte súlyos sérülés.

1915 január 24-én újabb súlyos összeütközés fejlődött ki a német és az angol hajórajok között a *Doggerbank* közelében. Ennél a német hajókat *Hipper* ellentengernagy, az angol rajt pedig *Beatty* tengernagy vezette. A harcban a németek elvesztették *Blücher* nevű 15,800 tonnás, az angolok pedig a 30,000 tonnás *Tiger* nevű csatacirkálójukat és még három rombolót.

Az 1914. évi szárazföldi hadműveletek révén *Zeebrügge* és *Ostende* belga tengerparti városok is a németek kezére jutottak. A két kikötőt a németek tengerészeti hadműveleti alapjukká (főleg tengeralattjárók bázisává) építették ki, ahonnan állandóan veszélyeztették a közel fekvő calaisi szorost, a nyugati hadszíntér utánpótlásának legérzékenyebb területét. De egyben az angol partok ellen intézett német támadásokat az angolok csak nagy kockázattal viszonozhatták, minthogy *Zeebrügge* és *Ostende* az angol hajórajok oldalát és visszavonulását is veszélyeztette. Eredménytelenek voltak mindazok az angol szárazföldi hadműveletek, amelyek e két kikötő elfoglalását célozták, vagyis a német bűvárhajók e két bázisa a világháború végéig is megtartotta igen nagy jelentőségét.

1916 elején, amikor v. *Pohl* tengernagy, a német flotta parancsnoka, átadta helyét *Scheer* tengernagynak, a német flotta tevékenyebbé vált. Így a Zeppelinek és a könnyebb hajóhadak Anglia tengerparti városait gyakrabban megtámadták, több ízben az egész német flotta éjjel előretört a végből, hogy a nyílt tengeren talált ellenséges hadihajókat megsemmisítse, illetve, hogy az angol flotta nagyobb kötelékeivel való találkozását kieroszakolja. E vállalkozások közül a legnagyobb arányokat a *skagerraki tengeri csata* * öltötte május 31-én, ahol az egész német flotta a teljes nyílttengeri angol hadiflotta zömével került szembe. A német flotta élén *Hipper* tengernagy cirkálójaja haladt, amely felderítése közben összetalálkozott *Beatty* tengernagy angol cirkálóival. A két ellenséges raj 17 kilométer távolságról tüzellel támadt egymásra. E közben a *Scheer* tengernagy parancsnoksága alatt álló német csatahajók is megérkeztek s a cirkálórajjal



Az Északi- és a Keleti-tenger melléke.

együtt megtámadták *Beatty* cirkálóit. Az angol cirkálórajt már súlyos veszteségek érték, amikor a látóhatáron megjelentek *Jellicoe* tengernagy angol csatahajói. Az ekként tökéletesen kifejlődött tengeri csatában közreműködtek még mindkét fél részén a torpedó-flottillák, azonkívül a németek részéről számos Zeppelin. A küzdelem azzal végződött, hogy az angolok az ütközet színhelyét az éj folyamán elhagyták! A németek elvesztették a *Lützow* csatacirkálót, a *Pommern* nevű régi csatahajójukat, továbbá *Wiesbaden*, *Elbing*, *Rostock* és *Frauenlob* könnyű cirkálókat, valamint öt rombolót.

Az angolok részéről elsüllyedt a *Warspite* csatahajó, a *Queen Mary*, a *Princess Royal*, az *Invincible* és az *Indefatigable* csatacirkáló, a *Black Prince*, a *Warrior* és a *Defence* páncélos cirkáló, a *Birmingham* kis cirkáló, valamint 13 romboló.

A csata után nagyobb tengeri összeütközés nem volt az Északi-tengeren. A tengeri háború súlypontja áttérte a bújócska-hajókra, amelyek elkalandoztak ezer, meg ezer mérföldnyi távolságokra, a Dardanellák szorosába éppúgy, mint az Atlanti-Oceánba, meg a Murman-partok közelébe, hogy egy-egy váratlan lövésükkel leterítsék a felvértezett óvatlan csatahajókat éppúgy, mint a tilos vizeken járó, dugarút szállító kereskedelmi gőzösöket.

* Az angolok jutlandi csatának nevezik.

A német flotta felsőbbsege a Keleti-tengeren.

Az északi vizek másik színterén, a Keleti-tengeren, a német hadihajók az oroszok hajóhadával állottak szemközt. Amíg az Északi-tengeren a túlsúlyban lévő angol flotta a németek szabad mozgását megakadályozta, *addig a Keleti-tengeren a német flotta mindvégig fenntartotta hegemoniáját.*

Sőt már a háború elején az orosz hadvezetőséget német partraszállástól való félelme miatt még arra az óvatossági rendszabályra is kényszerítette, hogy Szentpétervár környékén egy egész hadsereget tartson vissza. Ennek pedig igen nagy jelentősége volt, mert ez a hadsereg akár a keletporoszországi, akár pedig a galíciai hadszíntéren döntő szerepet játszhatott volna.

A Keleti-tengeren a német tengeri erők kisebb és régebbi eredetű része teljesített szolgálatot. Eredményes működésüket elősegítette az a körülmény is, hogy Kiel, a Keleti-tenger német flottabázisa, a Vilmos császár-csatornán és az Elbén keresztül az Északi-tengerrel állandó összeköttetésben állhatott.

Az orosz flotta hadműveleti bázisát Libauban és Kronstadtban építette fel s ennek folytán az orosz flotta uralma elsősorban a Bottni-öbölre szorítkozott. Mint-hogy ez az út csak a skandináv államok felé biztosított számára összeköttetést, hadianyag szállítását inkább a *Murman-partvidéken* át szándékozott végrehajtani. A német bűvárhajók azonban ezt az utat is állandóan veszélyeztették.

A Keleti-tengeren a németek mindjárt a háború elején magukhoz ragadták a kezdet. Már 1914 augusztus 2-án ugyanis megtámadták *Libaut* és *Hangot*. Ezután azonban ezen a színtéren nem zajlottak le nagyobb tengeri harcok. Csupán 1915 július 2-án nyílt volna alkalom súlyosabb kimenetelű összeütközésre, amidőn Gotlandtól északkeletre könnyű német cirkálók és rombolók az orosz hajórajjal heves harcba keveredtek. Az oroszok azonban nem sokáig állották a tüzet, mert amint a *Roon* és a *Lübeck* német cirkálók is beavatkoztak a küzdelembe, az oroszok, – számbeli felsőbbségük ellenére, – visszavonultak.

A gotlandi összeütközés után a német flotta helyzete ezen a tengeren rövidesen még kedvezőbbre fordult, mert a német szárazföldi erők Kurlandot is elfoglalták s így a flotta rátehetette a kezét *Windaurz.* és *Libaum.* Innen azután könnyűszerrel vitték keresztül a Finn-öbölnek aknazárral való elszigetelését, ami által az orosz flotta még kisebb térre szorult. A kivívott felsőbbseges helyzetet a németek rövidesen ki is használták, mert csapatszállító hajók indultak *Ösel,* *Dago* és *Moon* szigetek felé számtalan különböző hadihajó kíséretében, ahol a partraszállott német csapatok a három szigetet 1917 október havában elfoglalták. Amikor pedig a forrongó Oroszország ellenében a németek Finnországot is megsegítették, és amikor Hangot és Helsingforsot, sőt az Aland-szigeteket is elfoglalták, az orosz flotta lobogója teljesen lehanyatlott.

Ütközetek a külső vizeken Csingtautól Dél-Amerikáig. Az Emden és a Möwe kalandos vállalkozásai.

A külső vizeken lévő német tengeri erők közül legjelentékenyebb volt *gróf Spee Miksa* altengernagy hajórajja Kelet-Ázsiában, amely a *Scharnhorst* és *Gneisenau* páncélos cirkálókból, továbbá az *Emden*, *Dresden*, *Nürnberg* és *Leipzig* kis cirkálókból állott. Ezenkívül Dél-Amerikában is tartózkodott két német cirkáló: a *Karlsruhe* és a *Königsberg*. A többi német hajó, amely külső vizeken volt, nem jöhetett számításba, mert részben leszerelték, részben elpusztították őket a semleges kikötőkben.

Spee gróf altengernagy hajórajja teljesen reménytelen jövőnek nézett elébe Kelet-Ázsiában az egyesült francia, angol, orosz és japán erőkkel szemben. A hazafelé vezető útja Dél-Amerika felé vitte. Kivételt alkotott az *Emden* cirkáló, amely kivált a kötelekéből és az Indiai-Oceánban külön háborút kezdett. A *von Müller* fregattkapitány vezette hajó három hónapig zavarta az entente kereskedelmi hajózását az indiai vizeken, főleg a Bengáli-öbölben, vakmerő támadásai miatt rettegett ellenfele lett a hajósoknak és nagyszámú kereskedelmi hajót süllyesztett el. Szükségletét a foglyul ejtett ellenséges hajókról fedezte, majd lődözte *Madras* olajciszternáit, hol egy negyedik alkéménnyel tévesztette meg az ellenfelet, sőt behatolt *Penang* kikötőjébe is, ahol rajtaütött az orosz *Zemcsug* cirkálón és a francia *Mousquet* rombolón és mind a kettőt elsüllyesztette. Az ártalmatlanná tételére kirendelt entente-hajórajok elől néhányszor ügyesen egérutat nyert, de 1914 november 9-én utólérte végzete. Amikor ugyanis a *Keeling-szigetek* rádióállomását akarta összerombolni, s e végből *von Mücke* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt partra tette 49 tengerészét, megjelent a jóval erősebb ausztráliai *Sidney* csatacirkáló, amely az *Emden* elkeseredett harc után elsüllyesztette. A szigeten rekedt *von Mücke* sorhajóhadnagy azonban nem adta meg magát, hanem hatalmába ejtvén az ép ott horgonyozó *Aysha* vitorlást, ezzel a nyílt tengerre kifutott, majd később átszállott egy német gőzhajóra és vele az Indiai-Oceánon át behatolt a Vörös-tengerbe. Ezután a kis csapat Arábiában partra szállott és az arab törzsekkel vívott kalandos harcai után elérte a bagdadi vasút mellett fekvő El Ulát, ahonnan vasúton előbb Konstantinápolyba, majd Berlinbe vonult be.

Közben a gróf Spee altengernagy vezette hajóraj a délamerikai vizekre hajózott. Mindazonáltal itt sem tudta elkerülni az összeütközést az üldözésére indult angol cirkálórajjal, amely *Santa Maria de Coronelnél* utólérte. Spee hajói hősieles küzdelem után győzelmesen kerültek ki az ütközetből és amíg a *Good Hope*, valamint a *Monmouth* nevű angol páncélos cirkálókat elsüllyesztették, addig a német hajókat nem érte komolyabb sérülés. A győzelem hatása abban nyilvánult meg, hogy a németek a csilei vizeken egyelőre az angolok üldözésétől megszabadultak és a szükséges üzemanyagot és élelmet nyugodtan kiegészíthették.

Az angolok azonban nem maradtak télenek. Dél-Amerika közelében, a *Falkland-*



HAUS ANTAL VEZÉRTENGERNAGY
AZ OSZTR.-MAGY. HADITENGERÉSZET PARANCSNOKA.



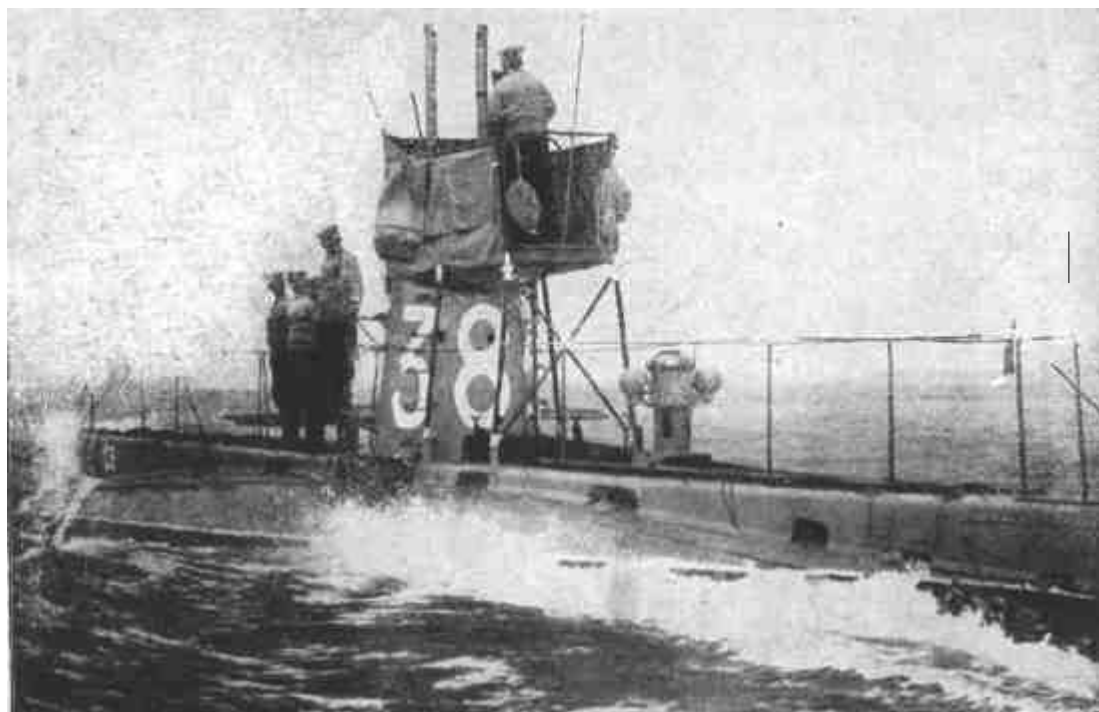
NAGYBANYAI HORTHY MIKLÓS
OSZTRÁK-MAGYAR SORHAJÓKAPITÁNY.



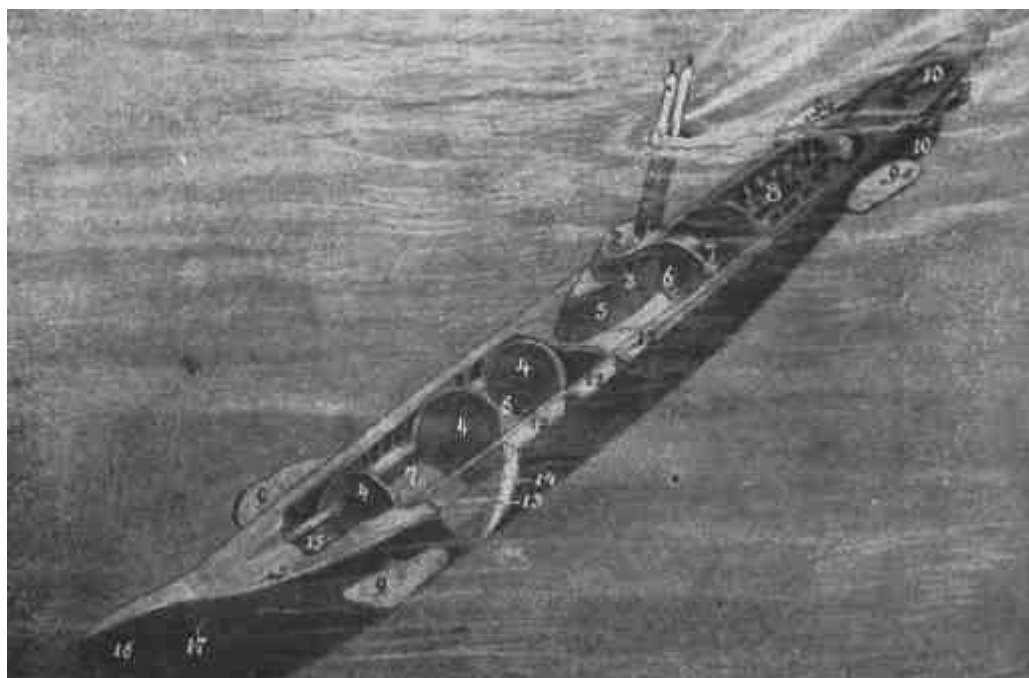
TIRPITZ ALFRÉD NÉMET TENGERNAGY.



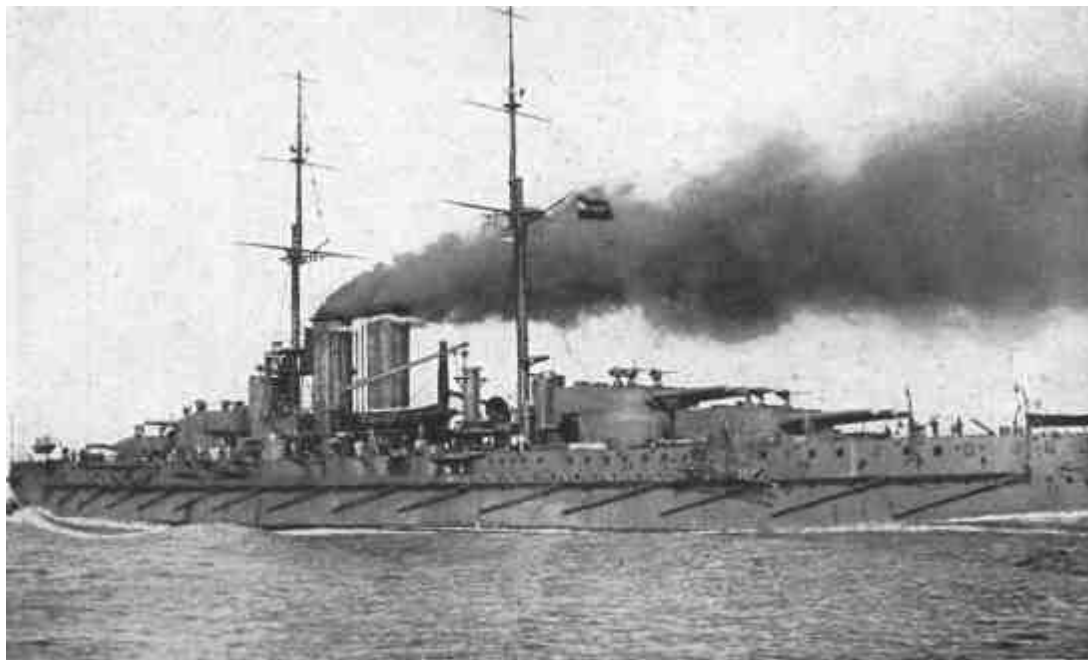
SCHEER REINHARD NÉMET TENGERNAGY
A SKAGERRAKI TENGERI CSATA NÉMET ERŐINEK
PARANCSNOKA.



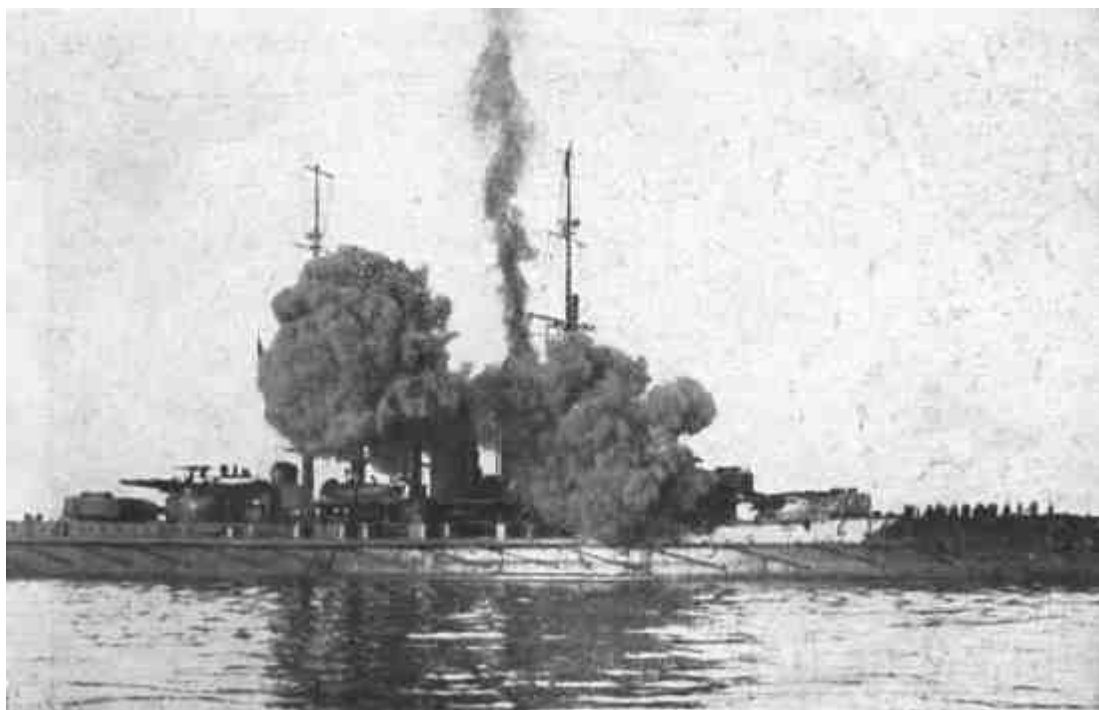
A TENGER FELSZÍNÉN HALADÓ BÚVÁRHAJÓ.



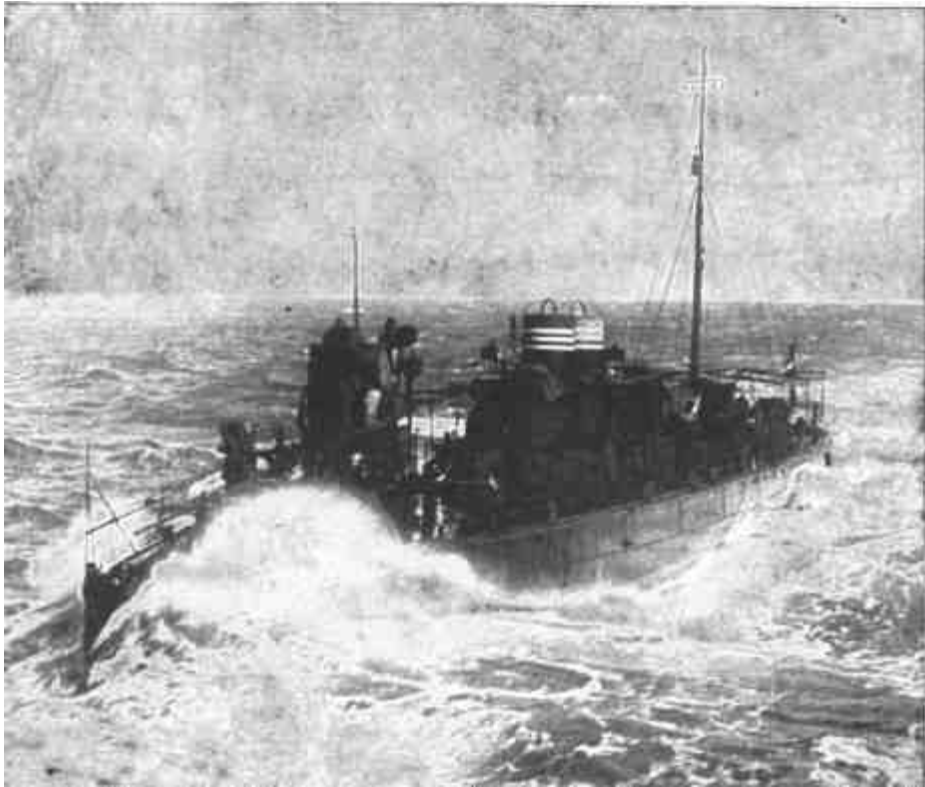
A VÍZ ALATT HALADÓ BÚVÁRHAJÓ.



AZ OSZTRÁK-MAGYAR «VIRIBUS UNITIS» CSATAHAJÓ MENET KÖZBEN.



AZ OSZTRÁK-MAGYAR «VIRIBUS UNITIS» CSATAHAJÓ TŰZELÉS KÖZBEN.



TORPEDÓÜLDÖZŐ MENET KÖZBEN.



AZ «INDEFATIGABLE» ANGOL CSATAHAJÓ.

szigeteknél nagyobb erőt gyűjtöttek össze s amidőn Spee altengernagy az Atlanti-Oceánon keresztül meg akarta kísérelni a hazatérést, december 8-án a Falkland-szigetek felől az angolok modern csatacirkálókkal megerősített hajórajja váratlanul megtámadta őket és a német hajókat a *Dresden* kivételével elsüllyesztette. A *Dresden* cirkáló elmenekült.

A külső tengereken harcoló német hajók közül különös figyelmet érdemel néhány cirkáló, amelyeknek eredményes működése sikerrel egészítette ki a bűvárhajóknak azt a munkáját, hogy az entente kereskedelmi hajózását állandóan veszélyeztessék. E cirkálók közül legnagyobb hírnévre tett szert a *gróf Dohna-Schlodien* korvettkapitány parancsnoksága alatt álló *Möwe* segédcirkáló, amely kereskedelmi hajó jellegű külsejével sok hajót elsüllyesztett. Első ízben 1915 végétől 1916 február 28-ig folytatott eredményes kobozó hadjáratot az Atlanti-Oceán-on talált hajók ellen. Némelyikét elsüllyesztette, a hasznavehetőbbeket segédcirkálóká átalakítván, egész hajórajokat állított össze, amelyekkel vakmerő támadásokat hajtott végre a felfegyverzett ellenséges kereskedelmi hajók ellen. 1916 november 22-én másodszor is kifutott az Atlanti-Oceánra s ezúttal 1917 március 20-ig cirkált az ellenséges vizeken, amely idő alatt számos aknát rakott le az angol partok közelében és gazdag zsákmánnyal tért haza Németországba. A *Möwe* egyedül több mint 100,000 tonnányi kereskedelmi hajót süllyesztett el két kalandos cirkáló útja alkalmával.

A német flottának Kelet-Afrikában is volt egy cirkálója: a *Königsberg*, amely tevékenyen támogatta az ott harcoló német szárazföldi erők hősies védelmi harcát egészen 1915 derekáig, amikor is az ellenséges flotta megsemmisítette.

Spee altengernagy német hajóraján kívül az osztrák-magyar *Kaiserin Elisabeth* szintén Kelet-Ázsiában, még pedig Csingtauban találta a világháború kitörése. A *Kaiserin Elisabeth* részt vett Csingtau védelmében mindaddig, amíg ki nem fogyott nagyobb ágyúinak lövészere. Miután új lövészere beszerzése lehetetlen volt, a kisebb ágyúk partra szállítása után a hajót saját személyzete elsüllyesztette. A hajó tengerészei aztán Csingtau erődjeiben harcoltak tovább, egészen 1914 november 5-ig, amikor Csingtau elestével együtt ők is a japánok fogságába kerültek.

Harcok a Földközi-tengeren és az Adrián.

A Földközi-tenger hegemoniája a világháború egész tartama alatt az entente tengeri erőinek kezében volt. Céltalan is lett volna a teljes francia és olasz flottával s az angoloknak a Földközi-tengeren működő hajórajával szemben tengeri uralomra igyekezni. Épp ezért a központi hatalmak inkább arra törekedtek, hogy uralmuk biztosítását csak a saját vizeikre terjesszék.

magyar, mind pedig a Bolgár és a török hajóhadat támogatta és a kítűzött cél keresztülvitelét elősegítette.

A bűvárhajók működésén kívül, amelyek közelebbi helyhez kötve nem voltak, a

fontosabb hadműveletek csaknem kizáróan az Adrián játszódtak le. A török hajóhad, amelynek élén *Souchon* német tengernagy állott, a Dardanellákban, valamint a Fekete-tengerben működött. A török flotta sikeres védelmi harcát a Dardanellák ostrománál jelentős mértékben elősegítette két német cirkáló: a *Göben* és a *Breslau* szereplése, amelyek 1914 augusztus havában törték át az entente záróvonalát, csatlakozva a Dardanellákat védő török hajóhadhoz. E két hajó a háború kitörésekor a Földközi-tenger nyugati részébe indult, hogy ott a tengeri szállításokat zavarják. Megtámadták *Bone* és *Philippeville* kikötőit, de a *Maltában* állomásozó angol hajóraj, valamint a *Toulon* kikötőjében összevont francia flotta kelet felé való elvonulásra kényszerítette őket. Előbb *Messinába* futottak be, de midőn az olaszok semlegessége nyilvánvalóvá vált, Messinát elhagyták és tovább haladtak kelet felé, hogy áttörve az ellenséges vonalat, a Dardanellákhoz siessenek. Az osztrák-magyar flotta egyik hajórajja már éppen útban volt segítségükre, amikor sikeres áttörésük híre megérkezett.

Az Adriai-tenger hadműveletei az osztrák-magyar flotta nevéhez fűződnek.

A háború kitörése hajóhadunkat *készületlen állapotban* találta. A *Szent István* csatahajó, a *Saida*, a *Novara* és a *Helgoland* cirkálók még nem voltak készen. A Németországban rendelt hat búvárhajónkat sem készítették még el s a tervbe vett négy hyperdreadnought típusú csatahajó, azonkívül a kilátásba helyezett modern gyorscirkálók és torpedórombolók építéséhez még hozzá sem fogtak.

Mivel az olaszok nem tartották be a szövetségi szerződésből reájuk háramló kötelezettségeiket, az aránylag gyöngye erővel rendelkező osztrák-magyar flotta nem gondolhatott arra, *hogy a négy és félszer erősebb egyesült francia és a középtengeri angol flotta ellen támadást intézhessen*. Ehhez járult az olaszok kétséges magatartása, mely miatt lépten-nyomon számot kellett vetnünk azzal, hogy a miénknél *két és félszer nagyobb* flottájuk szintén az ellenség soraiba lép. Ebben az esetben a partvédelmen kívül lehetőleg biztosítani kellett az egész Adria uralmát, minthogy az olasz követelések az osztrák-magyar tengerpartra minden kétségen felül állottak.

A háború kitörésekor a tengerpart védelme kizáróan hajóhadunkra hárult, amelynek parancsnokságát *Haus Antal* tengernagy viselte. A német hadvezetőségnek az a terve, hogy az osztrák-magyar flotta egy része Konstantinápolyból támadást intézzen a feketetengeri orosz hajóhad ellen, az olaszok bizonytalan magatartása miatt rendkívül kockázatos lett volna s így nem került sorra.

A mozgósításkor a Csingtauba küldött *Kaiserin Elisabeth* kivételével a monarchiának valamennyi hadihajója belső vizeken tartózkodott. Külső vizeken csak kereskedelmi gőzösök voltak, amelyek visszatéréséről természetesen le kellett mondani. Az adriai kikötőkben veszteglő kereskedelmi hajókat Sebenico mellett vonták össze s azok védelmére minden intézkedést megtettek.

A flotta bázisát *Póla* főhadikikötő alkotta. Az osztrák-magyar hajóhad 1915 tavaszán: két hajórajból, egy cirkálójából, két torpedóflottillából és hat búvárhajóból állott. Pólát a mögöttes országrésszel csak egy sín pár kötötte össze. Pólán kívül *Sebenico*

és a *Cattarói-öböl* szolgáltak még flottabázisok gyanánt. Míg Sebenicót egyáltalában nem erősítették meg és csak az előtte elterülő számtalan sziget és az aknazarak védték, addig a Cattarói-öböl néhány ómódú erődítménye némi biztonságot nyújtott a kikötőben horgonyozó hajóknak. Sebenicónak nem volt vasúti összeköttetése a mögöttes országgal; Cattaróból pedig csak egy keskenyvágányú vonal vezetett a szárazföld felé. Tehát mind Sebenicót, mind Cattarót tengeri úton kellett ellátni.

A flotta zöme Pólában tartózkodott. Sebenicóban egy torpedóosztály állomásozott, míg Cattaróba az V. hajóosztályt, a *Kaiser Karl VI*-ot, néhány torpedórombolót és naszádot rendeltek ki. Szükségbeli támpontokul, repülőállomásokkal és részben torpedóállomásokkal berendezték még: *Triesztet*, *Parenzót*, *Fiumét*, *Lussinpiccolót* és *Curzolát*.

A Cattarói-öbölben állomásozó hajók a montenegrói partot helyezték zár alá. Ennek fenntartására egy cirkáló és néhány torpedóromboló állandóan a montenegrói partok mentén cirkált. A zárlat azonban csak rövid ideig tarthatott, mert 1914... augusztus 16-án a francia flotta *Troubridge* tengernagy angol cirkálói kíséretében felvonult a montenegrói partok elé, az ott örködő *Zenta* cirkálót és *Ulan* rombolót megtámadta s míg az *Ulan*-nak az ellenséges hajók tűzzáporából sikerült szerencsésen kimenekülnie, addig a kis *Zenta*, amely csak 17 tengeri mérföld sebességgel tudott haladni, húsz ellenséges csatahajó tüzeiben minden oldalról körülfogva, hősi küzdelem után elsüllyedt. Parancsnoka, *Pachner* fregattkapitány, és a hajószemélyzet fele öt órai úzás után elérte a partot, ahol a montenegróiak fogságába került.

Az egyesült francia-angol flotta fellépése a montenegrói part zárlatát megszüntette, amit az osztrák-magyar hajóhad aknák lerakásával pótolta. Ilyen aknára futott rá később a *Dague* francia torpedóromboló.

Ezután a francia flotta előretörései az Adriába rendszerré váltak és pedig elsősorban azért, hogy az Antivariba irányított szállítmányokat biztosítsák. Ilyen alkalmakkor tűz alá vették az útjukba eső világító tornyokat és kisebb jelző állomásokat, azonkívül a Cattarói-öböl külső erődjei ellen is néhány eredménytelen támadást intéztek. Az előretörések egészen Lissa-szigetéig vezettek. Amidőn azonban *Lerch* sorhajóhadnagy az *U-J2*-vel a franciák vezérhajóját az albán partoknál két torpedólövessel súlyosan megrongálta (1914 december 21.), az előretörések abbamaradtak.

A franciák szállításai Antivariba csak a legszükségesebb mértékig terjedtek, mint-hogy a Cattarói-öbölből intézett repülőátadásaink az anyagok kirakodását majdnem lehetetlenné tették. E repülőátadásokon kívül 1915 március 2-án éjjel egyik kisebb flottillánk is behatolt Antivariba és a raktárakat felgyújtotta.

Az osztrák-magyar flotta érdemeinek tudható be, hogy további kisebb-nagyobb vállalkozásai révén a jóval nagyobb francia flotta 1915 első öt hónapjában minden támadásról lemondott és a bűvárhajóharcot kivéve, megelégedett az Adria kijáratának elzárásával.

Az olasz hadüzenet hatása. – Az osztrák-magyar flotta szerepe az Adrián.

Az olasz háború kitörése haditengerészetünket nem érte váratlanul. Amikor 1915 május 24-én délután hat órakor a kikötőkben a hadüzenetet kihirdették, *este nyolc órakor a flotta zöme már kifutott Pólából és a Dalmáciában elhelyezett flottarészekkel együtt Velencétől Barlettáig megtámadta az olasz partokat.* Haus tengernagy, a flotta parancsnoka, a *Habsburg* csatahajón a flotta élén *Ancona* felé haladt. Az olaszok néhány kisebb egysége rövid tüzelés után kereket oldott úgy, hogy flottánk az olasz hajóhaddal nem találkozott.

Az olasz partok rajtaütésszerű megtámadását siker kísérte. A *Csikós* és a *Velebit* romboló befutott Anconába és ott egy olasz gőzöst elsüllyesztett. A hajnali órákban az I. és II. hajóraj, a vízi repülők támogatása mellett, megtámadta Ancona katonai szempontból fontosabb épületeit s ugyanakkor más hajócsoportok a tengerpart többi pontjai ellen intéztek támadást. A tengerészrepülők Velencét bombázták. A *Novara* cirkáló *Horthy* sorhajókapitány parancsnoksága alatt, továbbá a *Scharfschütze* romboló, valamint négy torpedónaszád *Porto-Corsini*t támadta meg. Amíg a *Scharfschütze* befutott a kikötőbe és a kaszárnyát bombázta, addig a *Novara* három üteget némított el.

Más hajók *B arietta* pályaudvarán és *Manfredonián* ütöttek súlyos sebeket. Közben megjelent két olasz romboló: az *Aquilone* és a *Turbine*. Az előbbinek sikerült ugyan még idejében elmenekülnie Bari felé, de a *Turbine* rövid tűzharc után összelöve megadta magát és a fehér lobogót kitűzte. Flottánk egyéb kötelékei bombázták *Campo Marino* pályaudvarát, a *Sinarca* vasúti hídját és néhány jelző állomást.

A hadüzenet napjának éjszakáján az olasz keleti part ellen intézett támadás a tengerparti vasútvonal súlyos megrongálása által az olasz hadsereg felvonulását két héttel késleltette. *A csapatok vonakodtak a keleti vasútvonalon az arcvonalba menni.* Az olasz kormány kénytelen volt a keleti partok védelmére messzemenő intézkedéseket tenni, ami csapatainak egy részét lekötötte.

Az olasz part ellen intézett támadás további hasonló vállalkozások kezdetét jelentette, amelyek szintén az Isonzó-vonal tehermentesítésére irányultak. Így június 17-én a *Novara* és az *Admiral Spaun* cirkáló négy romboló kíséretében összelötte a Tagliamento torkolata melletti jelzőállomásokat. Másnap két cirkáló és hét torpedónaszád *Rimini*, *Pesaro* és *Fano* városokat támadta meg. Az I. torpedóflottilla pedig az olasz part közelében elsüllyesztette a *Grazia* olasz gőzöst. Ez alatt a két nap alatt mindössze négy ellenséges romboló mutatkozott, amelyek azonban Velence biztos védelmet nyújtó kikötőjébe húzódtak vissza.

A további szórványos összeütközések a közben nagyobb támadó szellemmel felépő olasz, francia és angol hajókkal váltakozó energiával és váltakozó szerencsével folytak. Az ellenséges erők több ízben lődöztek a közép- és déldalmát partokat, július

13-án megszállták Pelagosa szigetét s a Castelnovo-Gravosa-i vasútvonalat is megromgálták. *Pelagosa* birrtokáért a harcok később kiújultak, és szeptember 9-én a sziget ismét birotkunkba jutott-



Az osztrák-magyar flotta működése az Adrián.

Közben flottilla-osztagaink, tekintet nélkül a Brindisiben elhelyezett nagyobb ellenséges harci erőkre, az Adria déli részébe is előre törtek. Bombázták Monopoli rak-tárait. Bari és Monopoli gyártelepeit és jelző állomásait, továbbá Molgettát és San Spiritót.

Állandóan zavarták a megvert szerb csapatok átszállítását Korfu szigetére, majd december 5-én *Horthy* sorhajókapitány a *Novaravat*, valamint a *Huszár* rombolóval és három torpedónaszáddal váratlanul megjelent *San Giovanni di Medua* előtt és ágyútűzzel nemcsak nagyszámú szállítóhajót és vitorlást süllyesztett el, hanem megsemmített néhány parti üteget és raktárát is. Ugyanakkor *Warasdiner* nevű rombolónk a Bojana torkolatánál felfutott francia *Fresnél* nevű bűvárhajót semmisítette meg. A Sebenicóban állomásozó torpedóflottilla az Otrantói-szorosba tört elő és tengerészrepülőink sikeres közreműködésével Durazzóban számos vitorlást tett tönkre.

A tengeri portyázó hadviselés 1916 elején is tovább folyt *váltakozó hadi szerencsével*, de a monarchia mindvégig ura maradt az Adriának. Montenegró 1916-i elfoglalása alkalomával a flotta egységei a Lovcen ostrománál is segédkeztek olyként, hogy ágyúik tüzével támogatták gyalogságunkat.

Montenegró és Albánia elfoglalásával az osztrák-magyar flottára új feladat hárult. Az Albániában álló hadsereg ellátása vasúti vonalak hiánya miatt ugyanis csak tengeri úton volt lehetséges. Ezt tehát a flottának kellett magára vállalnia. Gondoskodnia kellett a Fiúméből kiinduló szállítmányok biztonságáról, meg kellett tisztítania az albán és a montenegrói vizeket az ellenség rakta aknáktól, és hogy biztosítsa az utat, új aknákat kellett leraknia. Mindez nem könnyű feladat volt, mert a hat és félszeres túlerővel rendelkező ellenség Albánia ellátását egyszeri erélyes vállalkozásával bármikor végérvényesen megghiúsíthatta volna. Ez pedig valószínűleg maga után vonta volna Albánia kiürítését is. Hogy azonban erre nem került sor, az főképpen a flottának volt köszönhető, amely éjszakai szállításait csekély veszteséggel mindvégig végrehajtotta.

Az otrantói ütközet.

Az Adrián való uralmunk biztosítása végett cirkálóink több ízben egészen az Otrantói-szorosig nyomultak elő, ami közben megtizedelték a szorost elzáró ellenséges őrhajókat és nyugtalanították az olasz partvidéket is. A *Novara* 1917 július 9-én négy őrhajót süllyesztett el ily módon Közben bűvárhajóink, valamint német bűvárhajók is, amelyeknek a Cattarói-öbölben volt fő bázisuk, egyre gyakrabban panaszkodtak a miatt, hogy az ellenség az Otrantói-szorost mindjobban elzárja és így kijutásuk a Földközi-tengerbe rendkívül megnehezült. *Njegovan* tengernagy, az osztrák-magyar flotta új parancsnoka, aki 1917 elején lépett az időközben elhunyt *Haus* főtengernagy örökébe, e jelentések alapján elhatározta, hogy a rendelkezésére álló könnyű, gyors egységeket az Otrantói-szorosba küldi.

A vállalkozás végrehajtására 1917 május 14-ének éjjelén a cattarói kikötőből két torpedórombolót küldött ki és pedig a *Csepeli* és a *Balatont*. Nyomon követte őket a *Novara*, a *Helgoland* és a *Saida* cirkáló, valamennyien *Nagybányai Horthy Miklós* sorhajókapitánynak, a *Novara* parancsnokának vezérlete alatt. Feladatuk az volt, hogy az

Otrantói-csatornát elzáró angol őrflorellát megsemmisítsék és szükség esetén ártalmatlanná tegyék a Brindisinél horgonyozó *Nino-Bixio*, *Marsala* és *Quarto* olasz gyorscirkálókat. Az Otrantói-csatorna az Apennini-félsziget délkeleti sarka és a Balkán-félszigetnek vele szemben fekvő valonai kiszögellése között az Adriai-tenger déli bejáratát alkotja. Ezt a kaput szállotta meg az ellenséges őrflorell. Ezt kellett áttörnie és megsemmisítenie *Horthy* hajórajának. Minthogy azonban az előrelátható ellenséges erők a mi erőinket messze felülmúlták, gyengeségünket a lehetőség szerint leplezni kellett.

A földérintést a *Csepel* és a *Balaton* rombolók végezték, amelyek látótávolságon kívül haladtak a cirkáló előtt. A két torpedóromboló már az éj folyamán összeütközött egy olyan ellenséges hajórajjal, amely három gőzösből és két rombolóból állott. Az ellenség hajói megsemmisültek. Ámde az út nehezebbik része még hátra volt. A hajnal már pirkadni kezdett, amidőn cirkálóink két rombolónk nyomában átlépték az ellenséges hajók örvonalát. A dolog azonban nem ilyen egyszerűen történt, mert az angol és az olasz hadihajók figyelmesekké lettek és a kikötőből előretörték, hogy hajóinkat megsemmisítsék. Az ütközet csakhamar komoly méreteket öltött annál is inkább, mert az ellenséges haderő a mienkkel szemben aránytalan számbeli túlsúlyban állott. Ennek ellenére *Horthy Miklós* cirkálói sértetlenek maradtak s miután 20_órhajót, két kereskedelmi hajót és az olasz *Borea* rombolót elpusztították, észak felé visszafordultak.

Időközben azonban a felderítésre előre küldött *Csepel* és *Balaton* Durazzo alatt válságos helyzetbe került. Amint ugyanis a repülők jelentették, nagyobb ellenséges erőkkel ütköztek össze, amelyek közül egy rombolót a *Csepel* már lángokba is borított. Erre *Horthy* Durazzo felé sietett, hogy rombolóit megsegítse. Az ellenség vezérhajója, a *Dartmouth* angol cirkáló volt. A tüzet az angolok nyitották meg, mielőtt a mieink viszonzhatták volna, mert az ellenség ágyúi nagyobb távolságra hordtak. A helyzet csakhamar válságosra fordult s hogy ebből valamiképen kijuthassanak, *Horthy* elrendelte a ködkészülékek működésbe helyezését. Így lehetővé vált a gyors irányváltoztatás, valamint az is, hogy hajóink az ellenséghez közelebb férközhettek s így ágyúinkat mi is hatásosan használni tudtuk. Az ezután kifejlődött és mintegy három óra hosszáig tartó tűzharcban legtöbbet a vezérhajó, a *Novara* szenvedett. Bár az egyik ellenséges találat tüzet is okozott rajta, ezt elfojtották, még mielőtt elharapózhatott volna. A tovább zajló tüzérségi harcban azonban hajóink még mindig épségben voltak. Háromnegyed tízkor egy telitalálat a hajóraj parancsnokát, *Horthy* sorhajókapitányt súlyosan oly annyira megsebesítette, hogy fölállani többé nem tudott. Parancsára rákötötték egy hordágyra és visszavitték a parancsnoki hídra. Az ütközet e közben tovább folyt és *Horthy Miklós* megbénult, vérző tagokkal tovább vezette a harcot, míg a robbanó gránátok mérges hatása következtében elvesztette eszméletét. Később azonban magához tért, amikor is helyettesének, *Szaborits Róbert* korvettkapitánynak akarta átadni a *Novara* parancsnokságát, hogy ő maga minden figyelmét hajócsoportjának harcára fordíthassa. *Szaborits Róbert* korvettkapitány azonban ekkor már nem volt az élők

sorában, minthogy az ütközet első órájában elesett, tehát továbbra is Horthynak kellett intézkednie a hajócsoporttal és a *Novarával* is. A további tüzérségi harcban a parancsnoki hidat még öt találat érte; egy találat a gépházat sértette meg, ami azzal a súlyos következménnyel járt, hogy a hajó nem tudott továbbmenni és tehetetlenül állott az ellenséges tűzzáporban. E közben hajócsoportunk három cirkálója még mindig húsz ellenséges hadihajóval állott szemközt s amíg a *Helgoland* csaknem teljesen magára hagyatva küzdött egy váratlanul fellépő ellenséges romboló csoporttal, addig a *Saidának* sikerült vontatókötélre fognia a megsérült *Novarát*.

Déltájban az ellenséges hajók a *Budapest* és *St. Georg* közeledtére a harcot megszüntetve visszavonultak.

Az otrantói tengeri ütközetben hadihajóink, amelyek – kisebb-nagyobb sérüléssel is bár, de – mindannyian visszatértek, 22 űrhajót, 2 rombolót, 3 szállítógőzöst és 1 repülőgépet semmisítettek meg. Az ellenségre nézve megjegyezzük, hogy erélyesebb támadás esetén cirkálóink rendkívül súlyos helyzetbe kerülhettek volna, mert az osztrák-magyar segítő hajóhad még 50 tengeri mérföldnyi távolságban volt a harc színhelyétől. Az ellenség vezérhajóját, a *Dartmouth* angol cirkálót nyolc találat érte, de egyike sem volt olyan súlyos, hogy a hajó a harcot ne folytathatta volna. Később, Brindisinél, egy német búvárhajó a *Dartmouthot* megtorpedózta, a francia *Boute feu* romboló pedig aknára futott és elsüllyedt.

Az ütközet végső eredménye mégis az volt, hogy *Horthy* csoportja az otrantói ellenséges zárvonatát megszagatta és így búvárhajóink útját egyidőre megkönnyítette a Földközi-tenger felé.

Az összeomlás a tengeren.

Az otrantói csata volt az utolsó nagyobb ütközet az Adrián és pedig azért, mivel az ellenség számbeli felsőbbisége mindinkább érezhetővé vált és hasonló kitörések megismétlődését megakadályozta.

1917 őszen a 12. isonzói csatát követő előnyomulásunknál a flotta még támogatta a szárazföldi erők hadműveleteit a tenger felől.

1917 nyarától kezdve a flotta legénységénél aggasztó morális tünetek jelentkeztek a mögöttes országreszek pacifista-propagandájának hatásaképen. A nagy hajók ugyanis tétlenségre voltak kárhóztatva; a szolgálat egyhangú volt rajtuk; az ellátás hónapról hónapra rosszabbra fordult; a fásultság s az elégedetlenség nőttön-nőtt; a bomlasztó munka a monarchia mindenféle népeleméből kikerülő tengerészlegénységnél jó talajra talált. Amíg Pólában inkább csak apróbb zendülések mutatkoztak s a gyári munkások sztrájkba léptek, addig a *Cattarói-öbölben állomásozó nagy hajókon 1918 február 1-én nyílt lázadás tört ki*. Azonban az I. torpedóflottilla és a szárazföldi csapatok erélyes föllépése, valamint a hűségben maradt legénység közreműködése által a rendet már harmadnapra

ismét helyreállították. *Figyelemreméltó, hogy a magyar- és a németajkú legénység a tisztek mellett híven kitartott.*

A lázadás következménye a flotta átszervezése lett. *A hajóhad élére Nagybányai Horthy Miklós került, akit IV. Károly király, az ellenség előtt tanúsított kiválóan eredményes működésének elismeréséül ellentengernaggyá léptetett elő.* Ez az intézkedés azonban – sajnos – már későn történt, mert a haditengerészet megbízhatatlan elemeinek kikapcsolása, valamint az időközben fellépő anyagihiány hat hadihajó leszerelését tette szükségessé.

Közben búvárhajóinknak az Otrantói-szoroson való átjutása ismét megnehezült, sőt a Földközi-tengerre kijutni óhajtó búvárhajókban tetemes veszteség következett be. Hogy ennek további elfajulását megakadályozzák, a flotta parancsnoka újabb előretörést határozott el az Otrantói-szoros ellen, még pedig az előbbieknél még nagyobb arányokban. A felvonulás meg is kezdődött, de az ellenség idejekorán tudomást szerezvén róla, Korfuból az egész francia flotta kifutott az előretörés megakadályozására. Ennek következtében a vállalkozás végrehajtásáról le kellett mondani. A felvonulásnál az 1914-ben épült 20,000 tonnás *Szent István* csatahajónkat megtorpedózták és olyan súlyos sérülés érte, hogy rövidesen elsüllyedt.

A kedvezőtlen kimenetelű szárazföldi hadműveletekkel párhuzamban a hadi szerencse fokozatosan a tengeren is elfordult tőlünk. A flotta további tevékenysége a bolgár arcvonal összeomlása után csakis az Albániából visszavonuló csapataink fedezésére szorítkozhatott. Utolsó harci tevékenysége Durazzóban játszódtott le október 2-án, amidőn olasz és angol cirkálókkal ütközött meg két rombolónk és egy torpedónaszádunk.

A szárazföldi arcvonalak összeomlása, valamint a monarchia belsejében kiütött forradalmak természetesen az osztrák-magyar flottának is megadták a kegyelemdőfést és *október 31-én legfelsőbb parancsra átadták a jugoszláv Nemzeti Tanácsnak.*

Később a flottát az entente hatalmai a következőképen osztották fel maguk között:

Nevezetesen	K a p o t t			
	csatahajót	cirkálót	torpedónaszádot	rombolót
Anglia	6	8	12	—
Franciaország	3	1	4	3
Olaszország	3	2	6	14
Görögország	—	—	7	1
Jugoszlávia	—	—	15	—
Románia	—	—	6	—
Portugália	—	—	6	—

Németországban az októberi visszavonulás idején *Scheer* tengernagy, a visszavonuló flandriai német jobbszárny támogatását tervezte és ennek végrehajtására könnyebb cirkálóosztagokkal be akart törni a La Manche-csatornába. Háttérben a csatahajóknak kellett volna fedezni a támadást. A német legénység azonban 1918 október 29-én megtagadta az engedelmességet s így a terv végrehajtására nem került sor.

A békekötés értelmében a német flottát át kellett volna adni az angoloknak. Az átadás előtt *Reuter* német tengernagy *Scafia Flowban* a Kingston-szelepek kinyitása által az egész német flottát elsüllyesztette s így az angol hajóhad semmit sem zsákmányolhatott a némi haditengerésztől.

A búvárhajó-háború.

Amint már az előző leírásokban is kimutattuk, a világháború tengeri hadműveleteinek jellegzetessége a szórványosan előforduló tengeri ütközetek helyett, inkább az apróbb egységekkel folyó állandó portyázó hadviselésben nyilatkozott meg. Ez a harcmodor a búvárhajókat különös jelentőségre emelte s éppen a búvárhajók kiterjedt alkalmazása és kiszámíthatatlan fellépése magyarázza meg azt a taktikát, hogy a nagyobb: hajóegységek nyílt tengeri alkalmazásától a hadviselő felek hadvezetőségei – *okulva a háború elején szerzett kellemetlen tapasztalatokon* – lehetőleg tartózkodtak.

A búvárhajóharc óriási méreteinek kifejlődésére elsősorban az angol blokádháború szolgáltatott okot és alkalmat. Anglia 1914 november 3-án ugyanis az Északi-tengert haditerületnek nyilvánította, hogy a semleges kereskedelmi hajókat az Északi-tenger kikerülésére kényszerítse. Ezzel Anglia azt akarta elérni, hogy a tengeren túlról jövő semleges kereskedelmi hajók ne futhassanak be a német kikötőkbe és így módon Németországot kiéheztesse. Nagy-Britannia azonban ezzel az intézkedésével a nemzetközi tengeri hadijogot is megsértette, mert a semleges államok tengeri kereskedelmét, a dugárúk szállításán kívül, korlátok közé szorítania nem lett volna szabad. Ami pedig valamely ellenséges partrész' haditerületté való nyilvánítását illeti, a nemzetközi jog szerint az illető terület lezárását, *közérről*, a szükség megkívánta erővel tényleg fenn is kell tartani. E helyett Anglia csak a calaisi szorost, valamint az Orkney- és Shetland-szigetektől Bergen felé húzódó vonalat zárta el őrhajókkal. Vagyis az Északi-tengernek hadviselési területté nyilvánítása annak elzárását célozta a nélkül, hogy erre nagyszámú hajórajt használt volna fel. Egyidejűleg mind több és több árút nyilvánított hadidugárúnak, sőt még a semleges államok kereskedelmi tengerészetét tekintélyi felsőbbbségének minden erejével igyekezett rábírní arra, hogy a német kikötőktől távolmaradjon. Az angol hajórajok még az amerikai partokat is állandóan megfigyelték a végből, hogy a Németország felé irányuló kereskedelmi szállítmányokat idejekorán leszereljék. Mindezek következtében Németország kereskedelmi hajózása pusztán a Keleti-tengerre zsugorodott össze és külföldi nyersanyagbevitelére jóformán csak a svéd vasércekre apadt.

Németország a nemzetközi jogokban gázoló, kíméletlen éhség-blokáddal szemben a búvárhajóharc *kényes eszközéhez* folyamodott. A tengerentúli nyersanyagokra min-

den államnál nagyobb mértékben ráutalt Angliát bűvárhajóival akarta elzárni kereskedelmi hajóforgalmától. Németországot is érzékenyen érintette az éhség-blokád, de az Anglia elleni hasonló vállalkozás sikere Anglia tökéletes harcképtelenségére vezetett volna. Németország tehát kijelentette, *hogy az Angliát és Írországot körülzáró vizeket, – beleértve a La Manche-csatornát is, – hadviselési területnek tekinti és azokat a semleges hajókat, amelyek dugárút szállítanak, bűvárhajóival elsüllyeszteti.* Eleinte a bűvárhajók a kereskedelmi gőzösöket átkutatták és csak akkor süllyesztették el őket, miután, a nemzetközi joghoz alkalmazottan, a személyzet megmentésére időt engedtek.

Nagy-Britannia azonban nem tartotta ennyire tiszteletben a nemzetközi hadijog cikkelyeit. Az angol haditengerészet vezérkara eszközeiben nem volt sem túlkényes ízlésű, sem válogatós. így kereskedelmi hajóinak árbocaira semleges lobogókat húzatott és felszerelte őket ágyúkkal, valamint egyéb fegyverzettel. A kereskedelmi hajók legénységének olyan utasítást adott, hogy a bűvárhajókat, amíg az ellenőrző vizsgálatot végrehajtják, támadják meg és ha módjukban áll, kíméletlenül süllyesszék el. – Ekként az angol kereskedelmi hajók lényegileg hadihajókká lettek, amelyek a németek eddig követett kíméletes bánásmódjára többé nem tarthattak számot. Ennek alapján hosszadalmas jegyzékváltások kerekedtek, főleg Németország és az Egyesült-Államok között, amely érdekeinek védelmében Nagy-Britanniának fogta pártját és a bűvárhajóharc ellen már eleve tiltakozott. Németország 1917 február i-én bizonyos, hadizónának nyilvánított tengerrészekben proklamálta a korlátlan bűvárhajóharcot, amihez Ausztria-Magyarország szintén csatlakozott. Ennek következtében a német bűvárhajók parancsot kaptak, hogy minden hajót, amelyre e haditerületen rábukkannak, *figyelmeztetés nélkül azonnal támadjanak meg és törekedjenek elsüllyeszteni.* Ez volt a «korlátlan bűvárhajó ó-háború», amelynek következményeképpen az entente kereskedelmi hajóinak nagy tömegei jutottak tengerfenékre. Következményeként Angliában a kőszén és egyéb közszükségleti cikkek ára természetesen rohamosan felszökött és példának okáért heteken át nem juthattak cukorhoz. A hajósszemélyzet nem szívesen vállalkozott hosszabb tengeri útra és ha mégis tengerre szállt, igen magas munkabéreket követelt a megnövekedett veszély és kockázat arányában. De Anglia kénytelen volt még nagyobb súlyt vetni haditengerészetének fejlesztésére is, ami körülbelül két millió emberét foglalta le az angol ipari élettől és vont el a szárazföldi hadműveletektől.

A központi hatalmak bűvárhajó-háborújának eredményei 1916-tól kezdve hónapról hónapra a következőkben foglalhatók össze:

1916:

január—február	238,000 tonna	szeptember	254,000 tonna
március—április	423,000 ♦	október	393,000 ♦
május—június	219,000 ♦	november	408,500 ♦
július	103,000 ♦	december	415,500 ♦
augusztus	209,347 ♦		

1917:

január	439,500 tonna	július	811,000 tonna
február	781,500 «	augusztus.....	808,000 «
március	885,000 «	szeptember	672,000 «
április	1.091,000 «	október	674,000 «
május	869,000 «	november.....	607,000 «
június	1.016,000 «	december	702,000 «

1918:

január	632,000 tonna	június.....	549,000 tonna
február	680,000 «	július	590,000 «
március	689,000 «	augusztus.....	420,000 «
április	708,000 «	szeptember	440,000 «
május	614,000 «		

A világháború előtt a világ kereskedelmi hajóinak tonnatartalmát mintegy 45 millióra becsülték. *1918 november l-ig tehát ez az összes tonnatartalom mintegy 20 millió tonnával csökkent!*

Angol források szerint a német búvárhajók támadásai folytán összesen 30,000 ember pusztult el.

Látjuk azt is, hogy a búvárhajók szerepe a világháborúnak a tengeren lejátszódott egész történetén végigvonult és eredményes működésük közvetve még a szárazföldi hadműveletekre is befolyással volt. Mert amidőn a háború kezdetén *Weddigen Ottó* az *U-9*-el alig két óra leforgása alatt elsüllyesztett három, egyenként 12,000 tonnás angol páncélos cirkálót, amidőn *Lerch Egon* sorhajóhadnagy *U-12*-je 1914 decemberében az albán partoknál súlyosan megrongálta a francia flotta vezérhajóját, és *Trapp György* lovag sorhajóhadnagy az *U-5*-el elsüllyesztette a *Léon Gambetta* francia páncélos cirkálót, nyilvánvaló lett, hogy a búvárhajók állandó és kiszámíthatatlan veszélyt jelentenek a nyílt tengeren lévő nagy csatahajók számára. És mivel a háború folyamán a nagy és értékes csatahajókat csak igen nehezen pótolhatták volna, azokat biztos, védett kikötőkben tartották vissza, ahol nem fenyegette őket az akna és a búvárhajó. Vagyis a tengeri harci vállalkozásokat; a kis egységek, a torpedónaszádok és rombolók, valamint a gyorscirkálók hajtották' végre. Az ilyen vállalkozásokra rendelt flottillák a hadviselésnek ennél a módjánál ellenséges hajókkal csak ritkán találkoztak és a nagyobb vállalkozások alkalmával a flotta néhány nagyobb hajója csakis bizonyos távolságban követte az elől haladó flottillát abból a célból, hogy ezt hathatós támogatásban részesítse akkor, ha túlerővel lenne kénytelen felvenni a harcot.

A búvárhajók működése általában hónapról hónapra mind nagyobb méreteket öltött mind a központi hatalmak kötelékében, mind pedig az ententenál. Ennek bizonyítására szolgálnak a németek adatai, amelyek szerint például 1914 augusztus hava-

ban még csak 20, 1915 januáriusában 27, 1916 májusában 58, egy évvel később már 130, 1917 október havában 140, 1918 októberében pedig 121 német búvárhajó portyázott az ellenséges vizeken. A német búvárhajók azonban az ententével szemben mindig felsőbbségben maradtak, még pedig nemcsak számbelileg, hanem műszaki szempontból is. Németországnak a háború kitörésekor 28 búvárhajója (U-hajó) állott készen és 17 volt épülőfélben. *A világháború folyamán 360 német búvárhajó szerepelt! Ezek közül iQQ-et vesztek el* (és pedig: 178-at az ellenség semmisített meg, 14-et a kezelő legénység süllyesztett el, 7 semleges kikötőkben internálva lett). A monarchiának összesen 26 búvárhajója volt; közülök 7-et veszítettünk.

A mi hajóink eredményei, teljesítőképességük arányában, a németekéivel egyenértékűek voltak.

A legmodernebb búvárhajók három hónapig is úton lehettek egyfolytában anyagfelvétel nélkül, nagyszámú torpedót vagy aknát vihettek magukkal és két 15 centiméteres ágyúval is bírtak.

A Dardanellák sorsára döntő jelentőségűnek bizonyult az *U-51* bravúros útja két másik búvárhajó kíséretében. Ezek *Hersing* német sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt a Gibraltári-szoroson át jutottak el a Dardanellákhoz, ahol, 9000 kilométeres út megtétele után, a *Triumph* és *Majestic* angol csatahajókat is elsüllyesztették (1915 május 25.). Ennélfogva az angolok a nagy hajókat a Dardanellákból visszavonták s így, a meg-tengeri támogatás hiányában, razföldi vállalkozások sem sikerülhettek.

A német búvárhajók történetének másik nevezetes eseménye a *Deutschland* nevű 2000 tonnás kereskedelmi búvárhajó nevéhez fűződik. A *König Pál* kapitány vezette hajó anilin festékszállítmányával áttörte az angol blokádot, átlopózkodott az amerikai partokat figyelő entente-hajók örvonalán és miután festékrakományát az amerikai kikötőben elhelyezte és helyette nyersgummival megrakodott, ugyanoly bravúrossal, mint odamenet, visszatért Németországba (1916 június-augusztus). A *Deutschland* eme útjának azonban csak propagatív jelentősége volt, mert a búvárhajók rendszeres háborús kereskedelmi alkalmazására a gyakorlatban természetesen gondolni sem lehetett.

A németek mellett az osztrák-magyar búvárhajók is kitétek magokért és a legváltóságosabb körülmények között is megállották helyüket. *Lerch* és *Trapp* sorhajóhadnagyok



A német búvárhajók alkotta tengeri záróterületek Európa és Afrika körül.

sikereiről már fentebb megemlékeztünk. *Trapp*, 1915 augusztus 5-én, a *Nereide* olasz bűvárhajó, majd az olasz *Principe Umberto* segédcirkáló elsüllyesztésével szaporította sikereinek számát. Lerch hajóját, az *U-12-t*, nemkülönben az *U-13-at* azonban ugyanez a balsors érte. Ezzel szemben az *U-4*, *Singule Rezső* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, elsüllyesztette az angol *Dublin* cirkálót, majd az egyik olasz cirkáló-osztály vezérhajóját a *Giuseppe Garibaldi-t*, még pedig éppen akkor, amidőn az e enséges cirkáló-osztály a dalmát partok egyik vasúti vonalszakaszát kezdte bombázni. Hasonló sors érte az olasz *Amalfi* páncélos cirkálót is az Észak-Adriában. Az *U-6*, *U-25*, *U-16* és *U-17* szintén a tenger fenekére küldött néhány ellenséges hadihajót.

Az ellenséges tengeralattjárók adriai működése közül különösen kiemelkedik a *Curie* francia bűvárhajó vakmerő kísérlete a pólai kikötőbe való behatolásra. Vállalkozása azonban nem sikerült, mert a gerendákból és acélsodronyokból alkotott úszó kikötőtörzszakon fennakadt, ami után néhány jól irányzott lövéssel elsüllyesztették, majd miután kihalászták és kijavították, beosztották az osztrák-magyar flottába.

Ha összegezzük a bűvárhajó ó-háború nagy mértékűnek tetsző eredményét, megállapíthatjuk, hogy nem váltak valóra azok a vérmes remények, amelyeket a német hadvezetőség a bűvárhajó ó-háborúhoz fűzött. Nem vált pedig valóra *elsősorban Anglia térdrekenyszerítése* és az amerikai hadsereg átszállításának megakadályozása, ami a bűvárhajó ó-háború legfontosabb feladata lett volna. Ennek oka a feladathoz mérten kevés számú bűvárhajó volt. Ha Németország korábban hirdeti ki a korlátlan bűvárhajóharcot, még mielőtt a kereskedelmi gőzösöket felfegyverezték, akkor talán nagyobb kilátás lehetett volna a sikerre.* A tétovázás azonban, *amely a német politikai tényezők és a hadvezetőség részéről a bűvárhajóharc irányítását elejétől végéig jellemezte, a vállalkozás végső eredményét aláásta.*

A FOLYAMI HÁBORÚ.

Az osztrák-magyar dunai flottilla működése.

A világháború harcaiból a monarchia dunai flottillája is kivette a részét.

A flottilla a hadüzenet idején két monitor-osztályból, két őrjárom naszádcsoportból és hat felfegyverzett gőzösből állott. Zöme Zimonyban, egy-egy csoportja pedig Pancsován, illetve Bródban állomásozott. A monarchia folyami harcait a háború folyamán a leghosszabb időn át *Lucich Károly* sorhajókapitány irányította.

A szerbeknek nem voltak folyami hajóik, de ezzel szemben az entente bőven ellátta őket aknákkal s a folyamvédelem minden egyéb fegyverével.

* Nem szabad továbbá figyelmen kívül hagynunk, hogy időközben a hallókészülékek is tökéletesedtek, melyeknek segítségével lehetségessé vált a tenger felszíne alatt rejtőző bűvárhajó pontos helyzetét meghatározni, amit azután időzített bombák szórása követett a szóban forgó körzetben.

A zimonyi monitorcsoport a hadüzenet napjának éjszakáján azonnal megnyitotta a tüzet a belgrádi hídfőre. Ez alatt a szávai monitorcsoport Bród és Mitrovica környékén felderítésekkel támogatta a szárazföldi csapatok felvonulását, míg a pancsovai őrző-naszádokat a város kiürítésekor saját személyzetük felrobbantotta, mivel visszavonulásuk útját a szerbek elválták.

A Száva alsó szakaszán 1914-ben a szerbek a folyó sekély vízállását hídverésre akarták felhasználni. Monitorjaink azonban visszaverték őket és az átkelést megghiúsították. Október 23-án a *Temes* monitor a Dunán aknára futott és elsüllyedt. A reánk nézve kedvezőtlen kimenetelű 1914-iki szerbiai hadjáratban csapataink visszavonulását a monitorok hathatósan támogatták. Ezután a folyami harcok 1915 tavaszáig szüneteltek, de a jégzajlás elmúlása után ismét munkához láttak a Zimony és Újvidék partjain állomásozó monitorjaink. Lődözték a szerb partokat, majd a «Belgrád» nevű gőzös kifutott Zimonyból, hogy az ellenséges zárat áttörve, a törököknek lőszert vigyen. Vállalkozása azonban balul ütött ki, mert a gőzös az ellenség tüzéségi tüzeiben megsemmisült.

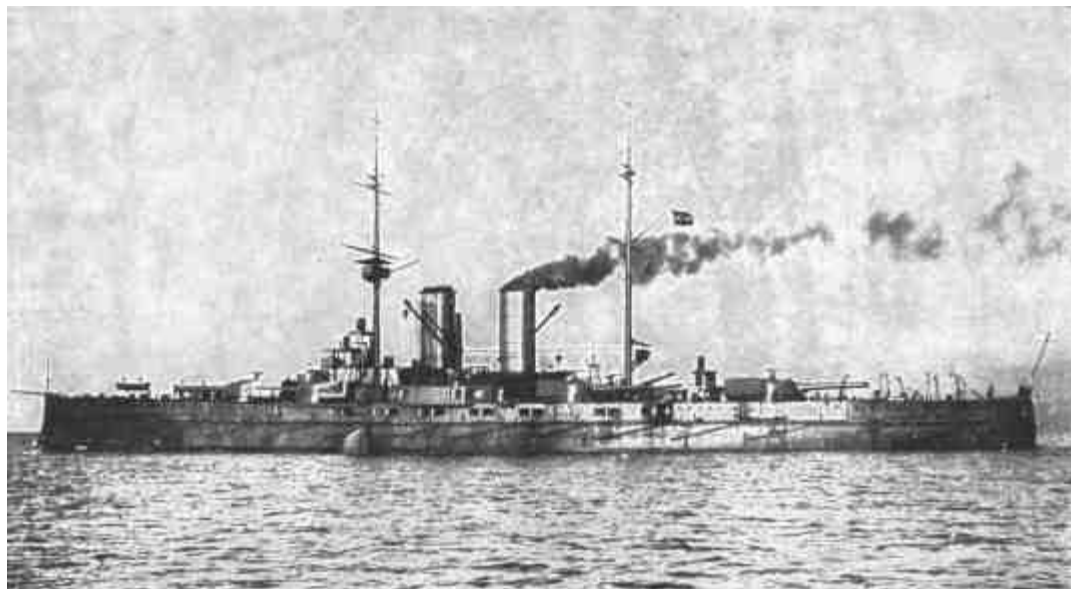
A szerbek elleni 1915-iki hadjárat tartamára a dunai flottillát Mackensen vezérlete alá rendelték és ekkor a Dunán és a Száván való átkelésnél az ellenség tüzeit igyekezett magára vonni, hogy így a szárazföldi csapatok átvonulását megkönnyítse. E közben három monitorunkat súlyos sérülések érték, de feladatukat végrehajtották, mert a csapatok átkelését siker kísérte. Később a flottilla állomáshelyét Orsó vára helyezték, minthogy a szerb partok az előnyomuló csapatok birtokába jutottak. Innen az összeköttetést Bulgáriával sikerült létrehozni s 1915 október 30-án a monitorok fedezete mellett elindulhatott az első lőszerszállítmány Lom Palánkába, hogy onnan vasúton folytassa tovább útját Törökország felé.

Flottillánknak a Duná alsó szakaszán való megjelenésére az oláh és az orosz folyami hajók Turn-Severinből Galacba vonultak vissza. 1916 tavaszán a flottilla Ruszcsukban gyülekezett, de Románia bizonytalan magatartásának hatása alatt később a védettebb Belene-csatornában helyezkedett el Sistov mellett. Az oláhok a Dunán azzal kezdték meg az ellenségeskedést, hogy egyik uszályunkat torpedólövessel elsüllyesztették. Ezt monitorjaink Giurgevo lövésével bosszulták meg. Apróbb csetepatéktól eltekintve, flottillánknak nem nyílt alkalma az oláh flottillával megütközni, mert ez a háború egész tartama alatt az erősen védett K alimoknál vesztegelt. A dobrudzsai betörés idején flottillánk az oláhoknak és az oroszoknak néhány portyázása alkalmával érzékeny károkat okozott. Később, *Rjahovónél*, a Dunán át Mackensen hátába törni készülő oláh haderők hídját a mi monitorjaink lőtték szét. Mackensen november 23-iki átkelésénél pedig az átkelő csapatok balszárnyának biztosításával támogatta a flottilla a szárazföldi csapatok vállalkozását.

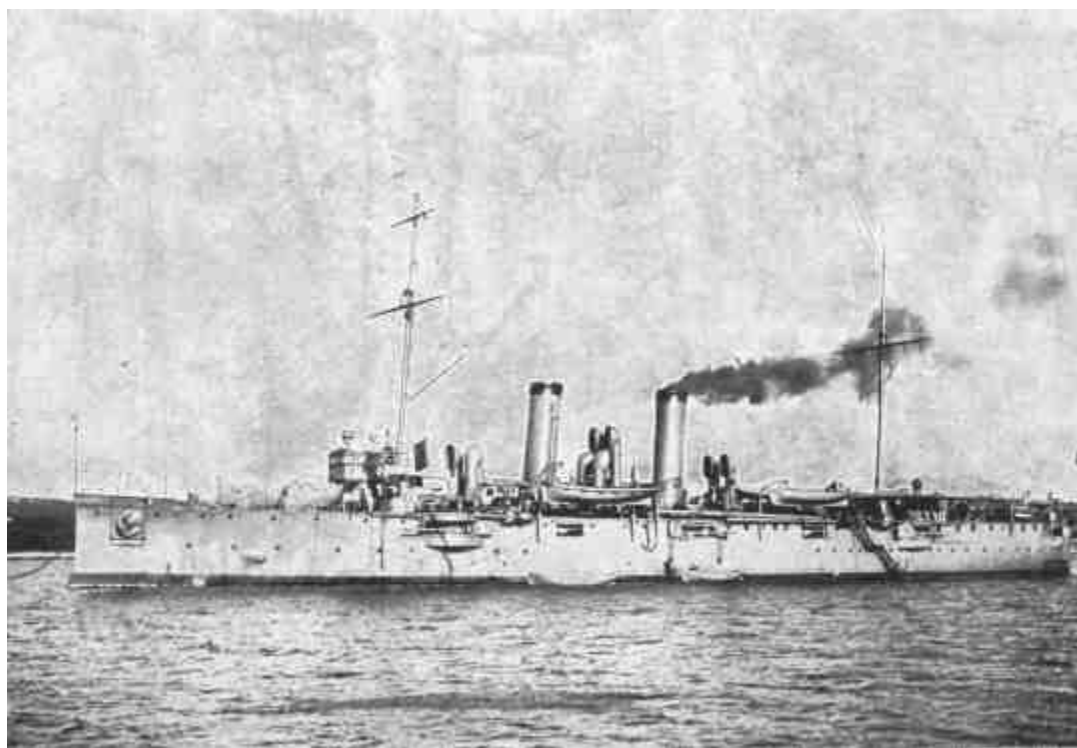
1917-ben Braila lett a flottilla főállomása. Az általános helyzetnek megfelelően ekkor a Dunán is szélcsend uralkodott s hajóink tevékenysége jobbára az orosz állások elleni aknavállalkozásokban merült ki. E közben az *Inn* monitor maga is aknára futott és elsüllyedt.

1918-ban a breszt-litovszki és a bukaresti békekötés a flottillát új feladatok elé állította. Az Aldunán csak folyamrendészetet kellett végeznie, de Ukrajna megszállása szükségessé tette a Fekete-tengeri kikötők, valamint az ukrán folyók rendjének helyreállítását is.

A balkáni harcvonal összeomlásakor csapataink visszavonulását fedezve, a flottilla visszatért Magyarországra. Amidőn a tengeri flotta árbocaira legfelsőbb parancsra felvonták a jugoszláv lobogót, a dunai flottilla Magyarországhoz csatlakozott, de egészében nem maradt meg annak birtokában, hanem felosztották az utódállamok között. Magyarország és Ausztria négy-négy őrzőhajókapot, Jugoszlávia négy monitort, Románia pedig három monitort kapott.



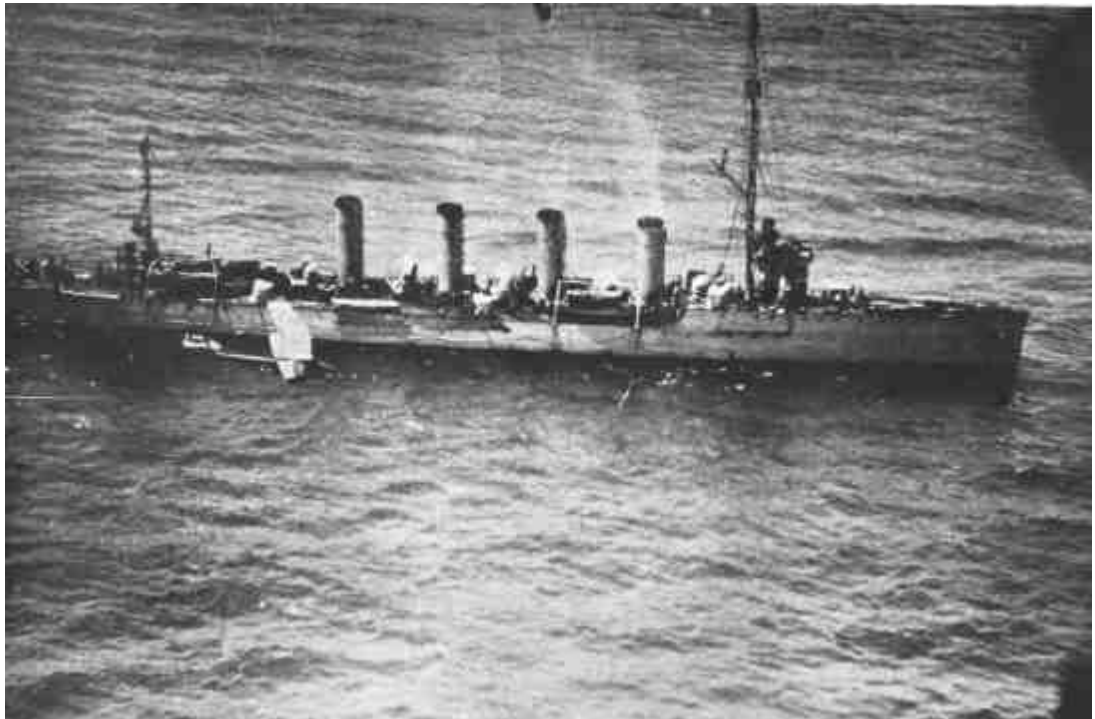
AZ OSZTRÁK-MAGYAR «ZRÍNYI» CSATAHAJÓ.



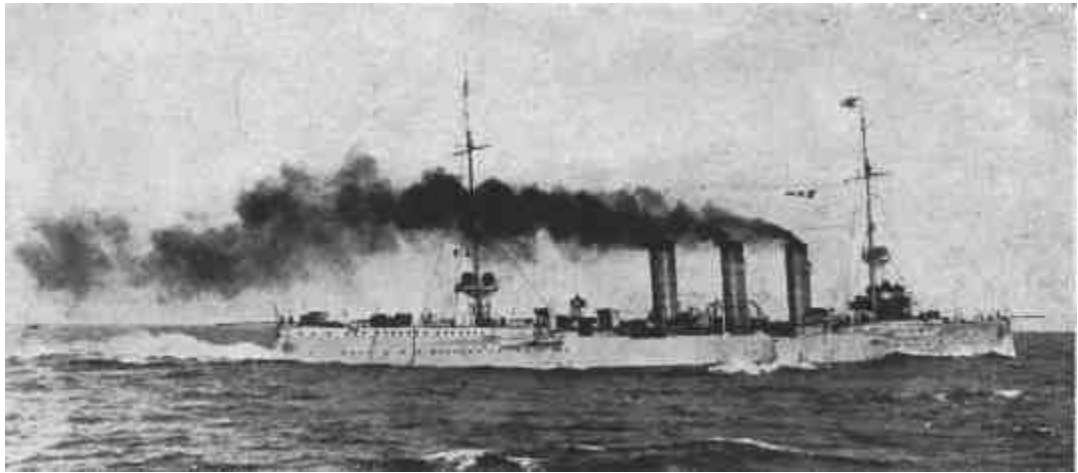
AZ OSZTRÁK-MAGYAR «ZENTA» CIRKÁLÓ.



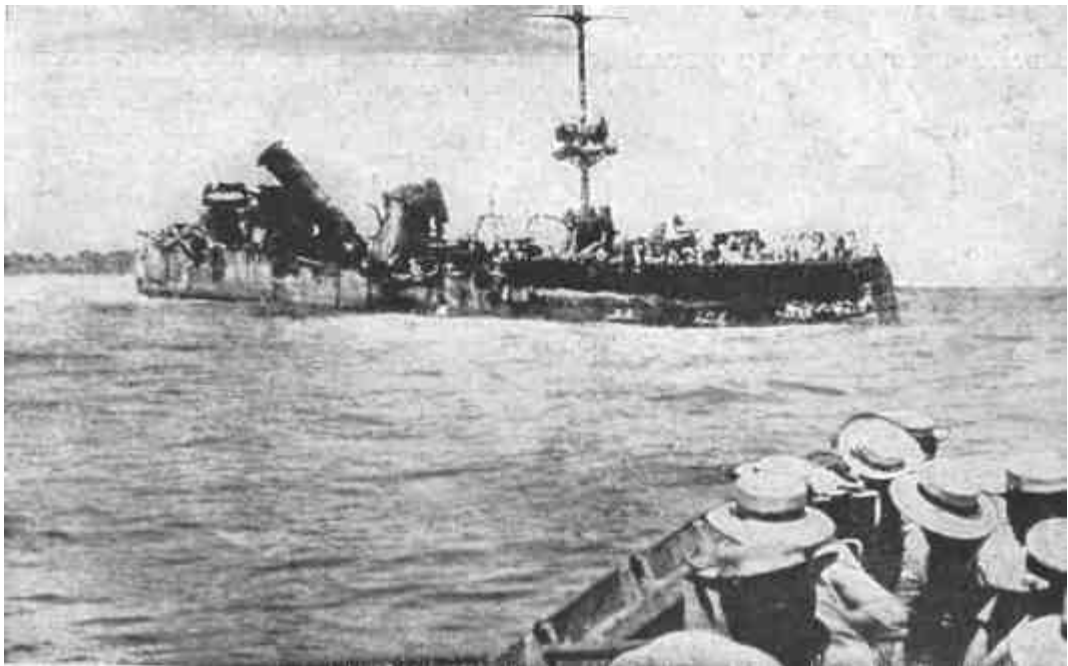
AZ OTRANTÓI-CSATORNA ALBÁN PARTJA.
Minkich A. alezredes gyűjteményéből.



A «NOVARA» AZ OTRANTÓI ÜTKÖZET UTÁN BEÉRKEZIK A CATTARÓI ÖBÖLBE.
A m. kir. hadtörténelmi levéltár anyagából.



AZ «EMDEN» NÉMET CIRKÁLÓ ÉP ÁLLAPOTBAN.



AZ ÖSSZELÓTT «EMDEN» NÉMET CIRKÁLÓ A KOKUS-SZIGETEKNEÉL.



A «SAIDA», A «HELGOLAND» ES A «NOVARA» CIRKÁLÓK HAZATÉRNEK AZ OTRANTÓI ÜTKÖZETBŐL.
A m. kir. hadtörténelmi levéltár anyagából.



AZ OTRANTÓI ÜTKÖZETBŐL VISSZATÉRŐ OSZTRÁK-MAGYAR TENGERI HADERŐK.
A m. kir. hadtörténelmi levéltár anyagából.