

CSONKARÉTI KÁROLY

**AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA  
HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI  
AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN**

(1915. május 23.—1915. december 31.)

*Olaszország hadüzenete. Az olasz flottaerők*

1915. május 23-án, pünkösd vasárnapján, 15 óra 30 perckor Olaszország bécsi nagykövete, Avarna herceg átnyújtotta báró Burján István külügyminiszternek azt a jegyzéket, amely az Olasz Királyság hadüzenetét tartalmazta. Ebben az olasz király kijelentette, hogy „...holnaptól Ausztria és Magyarországgal szemben hadiállapotban lévőnek tekinti magát.”

A hadüzenet csakhamar köztudomásra jutott. Megjelent az uralkodó, I. Ferenc József kiáltványa, amelyben többek között a következőket mondotta: „Több... mint harminc évig tartó szövetséges viszony után Olaszország a veszély percében cserben hagyott és kibontott lobogóval ment át az ellenség táborába. Mi nem fenyegettük Olaszországot, nem ejtettünk csorbát tekintélyén, nem érintettük becsületét és érdekeit; mindig híven teljesítettük szerződésből fakadó kötelességeinket és védelmeztük, amikor Olaszország hadra kelt. Még ennél is többet tettünk: amidőn Olaszország sóvár pillantásait határaink felé vetette, a szerződéses viszony és a béke fenntartása céljából nagy és fájdalmas áldozatokra határoztuk el magunkat, olyan áldozatokra, amelyek mélyen érintették atyai szívünket. Olaszország azt hitte, hogy kizsákmányolhatja a pillanatot. Kapzsisága nem volt kielégíthető...”<sup>1</sup>

A kiáltványból azért idéztünk, mert kitűnően jellemzi az akkori, Olaszországgal, az „orvul támadó hűtlen szövetségessel” szembeni érzelmeket. Míg például a cs. és kir. hajóhadnál a franciákat, angolokat ellenfélnek tekintették, az olaszokat ellenségnek.

Az Olaszország ingadozó magatartása miatt hetek óta tartó idegtépő bizonytalanság megszűnt. A haditengerészet fellélegzett, „mintha lidércnyomásból szabadultak volna fel a lelkek.”<sup>2</sup> Ez lélektanilag indokolt, mert a bizonytalanságot nehezebb elviselni, mint akár a rosszabb bizonyosat. „Tulajdonképpen 1915 májusában kezdődött az igazi háború” — írta könyvében Nowotny fregattkapitány, — amely passzust az előző sorok után olvasva, érezzük benne a ki nem mondott szót: „végre!”<sup>3</sup>

Pedig a rideg számok tükrében most már végképp úgy alakultak az erőviszonyok, hogy az osztrák—magyar hajóhad várhatóan, a reá nehezedő ellenséges nyomás alatt,

1 A világháború képes krónikája. 1915. december 12-i szám, 62. füzet, 309—310. o.

2 Uo. 310. o.

3 Nowotny, Bogumil: Dreiunddreissig Monate Kriegsfahrten mit SMS „SCHARFSCHÜTZE”. Wien—Leipzig, 1918. 9. o.

hamarosan összeroppan. Ha csak az olasz flottával állt volna szemben, akkor is kérdéses lehetett egy tengeri háború kimenetele, mert az olasz hajóhad számszerű fölényben volt. Hát még úgy, ahogyan történt, hogy ti. az olaszokat a francia és a brit haditengerészet is segítette. Az olasz hadüzenet után Nagy-Britannia további három hajót küldött a térségbe, a DARTMOUTH, a WEYMOUTH és a BRISTOL cirkálókat, amelyeknek harcértéke nagyobb volt az új NOVARA osztály négy cirkálójánál. Ez utóbbiak csak sebességükkel szárnyalták túl a brit cirkálókat, melyeken 15,2/50-es, ugyanekkor a NOVARA osztály egységein 10/50-es lövegek voltak. Az erőviszonyokat hidegen mérlegelők, józanul számítók, akik csak az ágyúk, hajók számát ismerték, de nem gondoltak mindezek kezelőinek képzettségére, elszántságára, az emberre, a cs. és kir. flottát a hadüzenet után „leírták”.

A haditengerészeti szakértők a flottákra — hajóegységekre — vonatkozó számadatok alapján, a hajók ütőképességét, életkorát, fegyverzetét, sebességét, korszerűségét stb. tekintetbe véve, évenként felállítják a különböző nemzetek hajóhadának harcértékét kimutató táblázataikat. Az összehasonlíthatóság kedvéért ismertetjük a nagyobb európai haditengerészetek egymáshoz viszonyított harcértékét, Ausztria—Magyarország hajóhadát 1-nek véve,<sup>4</sup> továbbá 1. még az osztrák—magyar és olasz flottaerők külön összehasonlító táblázatait a 442. oldalon.

Hadviselő felek	Aránylagos harcérték	
	1914. év	1915. év
Nagy-Britannia (gyarmati flotta nélkül)	7,96	9,2
Németország	4,04	4,9
Franciaország	2,92	3,0
Oroszország	1,66	2,1
Olaszország	1,62	1,9
Ausztria-Magyarország	1,0	1,0
Törökország	0,26	0,5
Hollandia	0,27	0,2
Svédország	0,25	0,2
Görögország	0,15	0,1

*Az olasz hajóhad hadrendje 1915 májusában<sup>5</sup>*

A flottaparancsnokság vezér(zászlós)hajója: CONTE DI CAVOUR csatahajó

I. hajóraj

1. osztály:

DANTE ALIGHIERI (a hajórajparancsnokság zászlóshajója),  
CAJO DUILIO, GIULIO CESARE, LEONARDO DA VINCI csatahajók, NINO  
BIXIO cirkáló.

1. rombolócsoport: ANIMOSO, ARDENTE, ARDITO, AUDACE

2. osztály:

REGINA ELENA, NAPOLI, ROMA, VITTORIO EMANUELE csatahajók,  
QUARTO cirkáló.

3. rombolócsoport: IMPAVIDO, IMPETUOSO, INDOMITO, INSIDIOSO,  
INTREPIDO, IRREQUIETO.

<sup>4</sup> A cs. és kir. haditengerészet jelentése az 1918. évről. Bécs, 1914. 189. o.

<sup>5</sup> Sokol, Hans Hugo: Österreich—Ungarns Seekrieg 1914—18. Zürich—Leipzig—Wien, 1933. IV. melléklet, 68. o.

4. osztály:

PISA, AMALFI, SAN GIORGIO, SAN MARCO páncélos cirkálók.

2. rombolócsoport: ARTIGLIERE, BERSAGLIERE, CORAZZIERE, GARI-BALDINO, GRANATIERE, LANCIERE.

II. hajóraj

3. osztály:

BENEDETTO BRIN (a hajórajparancsnokság zászlóshajója), REGINA MARGHERITA csatahajók, MARSALA cirkáló, GIOVANNI BAUSAN segédhajó.

5. rombolócsoport: AQUILONE, BOREA, ESPERO, FULMINE, NEMBO, TURBINE.

5. osztály:

VETTOR PISANI, GIUSEPPE GARIBALDI, FRANCESCO FERRUCCIO, VARESE páncélos cirkálók,

4. rombolócsoport: ALPINO, ASCARO, CARABINIERE, FUCILIERE, PONTIERE, ZEFFIRO.

Különleges osztály:

EMANUELE FILIBERTO, AMMIRAGLIO DI SAINT BON csatahajók, LIBIA, ETRURIA, PIEMONTE cirkálók, DANDOLO gőzös.

2. torpedonaszád-flottilla: AIRONE, ALBATROS, ALCIONE, ARDEA, ARPIA, ASTORE, CALIPSO, CANOPO, CENTAURO, CLIMENE, PERSEO.

Albán osztály\*:

SARDEGNA csatahajó, CARLO ALBERTO, MARCO POLO páncélos cirkálók, CALABRIA cirkáló, ETNA iskolahajó, AS 31, AS 32, PN 33, PN 37, OS 19, OS 20 II. osztályú torpedonaszádok.

Egyéb feladatú egységek:

ELBA repülőgépanyahajó, PUGLIA cirkáló, LOMBARDIA cirkáló, mint a tengeralattjáró-flottilla anyahajója, VULCANO műhelyhajó.

Tengeralattjáró-flottilla:

ARGO, FISALIA, GALILEO, FERRARIS, GIACINTO PULLINO, JALEA, JANTINA, MEDUSA, NAUTILUS, NEREIDE, SALPA, VELELLA, ZOERA.

\* *Olaszország 1914 őszén megszállta Albánia déli részét s az ott, Valonában állomásoztatott egységek alkották az „albán osztályt”.*

*Megjegyzés:* Az operatív flotta hadrendjében nem szerepelt három elavult cirkáló (COATIT, ARGODAT, LIGURIA), hat torpedóhajó, amelyeket aknarakóknak alakítottak át (MINERVA, IRIDE, PARTENOPE, MONTEBELLO, GOITO, TRIPOLI), öt régi romboló (OSTRO, STRALE, DARDO, EURO, LAMPO), valamint 17 I. osztályú torpedonaszád. Az olasz hajóhadat még további 25 felfegyverzett gőzös (segédcirkáló) egészítette ki. A II. osztályú torpedonaszádok közül csak az albán partokhoz vezényelt hat egység tartozott az operatív hadrendbe, a többi az olasz partok mentén teljesített szolgálatot. Felsorolásukat mellőzzük. Az olasz tengerészeti repülés a háború kitörésekor nem volt számottevő, az év végén is mindössze 15 gép és 3 léghajó áll rendelkezésére szemben a kb. 60 cs. és kir. repülőgéppel.<sup>6</sup> Később az arányok megváltoztak, erről a hadműveletek ismertetése során beszélünk.

A magyar haditengerészeti szakirodalom — amennyiben ilyen létezik — nem foglalkozik az első világháborús flották tagozódási rendszerével, ezért röviden ismertetjük azt.

A flotta valamely állam hajóhada, azaz valamennyi haditengerészeti úszóegység. Flottilla a

<sup>6</sup> *Schupita, Peter:* Die k. u. k. Seefieger. Koblenz, 1983. 245. és 251. o.

Az olasz és az osztrák—magyar operatív flottaerők?  
(1915. május 23-án)

	csatahajók		páncélos cirkálók		cirkálók*		rombolók		torpedóhajók		I. osztályú, nyílttengeri torpedónaszádok**		tengeralattjárók	
	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában	száma	összes vízkiszorítás tonnában
Ausztria— Magyarország	15	177 000	3	19 400	7	22 200	19	10 286	7	3140	32	7040	7	1650
Olaszország	15	279 420	10	81 080	11	31 830	33	15 382	6	5306	28	5936	17	7096

\* A cs. és kir. PANTHER és LEOPÁRD, valamint az olasz COATIT és ARGODAT nélkül.

\*\* 200 tonna vízkiszorítás felett.

A lövegek megoszlása az olasz és az osztrák—magyar flottában

Lövegűrméret (cm/csőhossz)	34/30	30,5/46	30,5/45	25/45	25/40	24/50	24/40	20/45	20/40	19/45	19/42	15/50	15/40	12/50	12/40	10/50
Ausztria— Magyarország	—	—	48	—	—	24	40	—	—	—	43	36	74	—	16	106
Olaszország	4	51	16	16	11	—	—	56	6	32	—	—	136	74	28	—

hajóhadon belüli kisebb, azonos fajta egységek csoportosítása. Ide általában a naszád- és monitor-típusú egységeket sorolják. A cs. és kir. hajóhadnál négy flottilla volt, úgymint cirkáló-, torpedó-naszád-, tengeralattjáró- és dunai flottilla.

Két azonos típusú hajó alkot egy hajócsoportot. A naszádcsoportot (ide tartoznak a rombolók is) kettőnél több egység alkotja. Különböző fajtájú hajók együttes tevékenységekor kötelékről beszélünk.

Két csoport képezi az osztályt (divízió). Az osztálytól különbözik az a másik osztály, amelyet a német Klasse, az angol class és a francia classe jelöl és az azonos terv alapján épített, általában egyforma hajókat jelölnek vele. Optimálisan három, vagy négy egyforma hajóból (azonos hajóosztályból = class) szervezik az osztályt (divíziót). A szükség azonban itt is törvényt bonthat. A haditengerészetek az első világháború előtt kezdtek áttérni a három egységből álló hajóosztály-rendszerrel a négy egységből állóra, hogy az osztályt (divíziót) négy egyforma hajóból állíthassák össze. A hajóhadaknál ekkoriban három és négy hajóból álló osztályokat is találunk. Pl. a TEGETTHOFF osztályt négy egységre tervezték, míg a RADETZKY osztály még háromból állt; a ZENTA osztály három tagú, de a NOVARA osztály már négy.

A hajóraj (Geschwader, escadre, squadron) két, vagy több osztályból (divízióból) állt, amelyhez a hadrend szerint már különböző osztályú — típusú — egységek is tartozhatnak. Tehát nem csupán két különböző csatahajó osztály (pl. TEGETTHOFF és RADETZKY osztály), hanem cirkálók, rombolók stb. is. Hadműveleteknél az operáló hajórajt mindig a feladathoz mérten állítják össze, de ha mód van rá, a csoport-, illetőleg az osztálytagozódást, csoport-, illetve osztályparancsnok irányítása alatt (hajórajparancsnoknak közvetlenül alárendelve) megtartják.

### *Az Olaszországi elleni első hadművelet*

Néhány órával Olaszország hadüzenete után a cs. és kir. hajóhad megmozdult. Olyan hadműveletet hajtott végre, amely nemcsak a Monarchia legnagyobb flottakciója volt, hanem a tengeri háborúk történetében is jelentős helyet foglalt el. Emlékezetessé teszi, hogy az akcióban négy csatahajó osztály vett részt, az előzetes terveket pontosan hajtották végre, amelynek során a váratlanul nagyszabású támadás úgyszólván álmában lepte meg a hadat üzenő fél hajóhadát. A támadás legnagyobb eredménye azonban a kiváltott hatás volt: a hajóágyúk szétlőtték azt az Olaszország keleti partja mentén futó észak—déli vasútvonalat és vasúti berendezéseket, amelynek segítségével akarták a frontra szállítani az olasz hadsereget. Így az olaszok csak néhány héttel később indíthatták átütőnek tervezett offenzívájukat Görz irányában, s közben a Monarchia hadvezetősége időt nyert és átcsoportosíthatta erőit, amelyek az Isonzo folyó bal partján — minimális téveszteség után — felfogták az olaszok rohamait.

A hadüzenet előtti napokban — érdekes módon — nem az olasz, hanem a cs. és kir. hajóhad felderítő tevékenysége élénkült meg. Ami nem volt véletlen, hiszen Olaszország magatartása miatt a haditengerészet parancsnokságán — és az egész flottánál — nap mint nap várták a hadüzenetet, s a felderítés és járőrözés sűrítésével Haus tengernagy éppen azt a meglepetést akarta megelőzni, amit azután ő okozott az olaszoknak.

Május 19-től a HELGOLAND gyorscirkáló (parancsnoka Heinrich Seitz sorhajókapitány) négy rombolóval kinn tarzókodott a Gargano-fok és Pelagosa-sziget közötti vonalon, az ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló (parancsnoka Benno von Millenkovich sorhajókapitány) pedig négy másik rombolóval Pelagosa—Lagosta között őrködött. A tengerészeti repülők is a levegőben voltak. Az Ancona előtti vizeket egy torpedónaszád csoport és egy tengeralattjáró vizsgálta át aknák után kutatva. Trieszt őrzését két tengeralattjáróra bízta s további kettő pedig Lissa és Montenegro előtt cirkált.<sup>8</sup> A felderítés azonban sehonnán sem jelentett olasz mozgolódást.

<sup>8</sup> *Sachsenfelsi Dietrich Richárd* m. kir. fő. vezérőrkapitány: A cs. és kir. haditengerészet világháborús története és magyar hősi halottai. (Kézirat). Hadtörténeli Levéltár, Personalia 10. doboz. (a továbbiakban: *Dietrich* kézirat) 13. o. Az őrködő tengeralattjárók északon az U 1 és az U 12, délen az U 4 és az U 5 voltak, de az U 6 is többször kifutott Sebenicóból. A repülők közül északon az L 46 és az L 47, délen az L 43, az L 32 és az M 39 tartott állandóan, felváltva őrszolgálatot.



A hadműveletek színhelyének áttekintő térképe

A haditengerészet polai parancsnoksága május 23-án, 16 órakor, fél órával a hadüzenet átnyújtása után értesült az új helyzetről. A hír, mint arra már utaltunk, nem érte váratlanul Anton Haus tengernagyot és törzsét. A titkos hadműveleti tervek készen álltak, csakúgy, mint a Polában összevont tengerészeti erők. „...Amikor ismertté vált a hajókon a hadüzenet — írja a SCHARFSCHÜTZE parancsnoka —, a feltörő spontán »hurrá« kiáltásoknak sem vége, sem hossza nem volt. A flotta vezérhajójának árbocára felkúszott a jelzőlobogó: kazánokat felfűteni! Minden kéményből kövér, fekete füst gomolygott elő, amely azután rátelepedett a városra. Mi azonban felszabadultságot és könnyedséget éreztünk...”<sup>9</sup>

9 Nowotny: i. m. 10. o.

A hajók az esti órákban a következő csoportokban futottak ki és az alábbi feladatokat kapták s hajtották végre:

Előként, 19 óraker, a felderítő csoport hagyta el a polai kikötőt (a SAIDA gyorscirkáló, parancsnoka Wilhelm Buchmayer fregattkapitány, a SZIGETVÁR cirkáló, parancsnoka Adolf Schmidt sorhajókapitány, a BALATON és a TRIGLAV rombolók. Az előbbi Pulciani von Glücksberg korvettkapitány, az utóbbi Ulbing Alajos korvettkapitány parancsnoksága alatt).

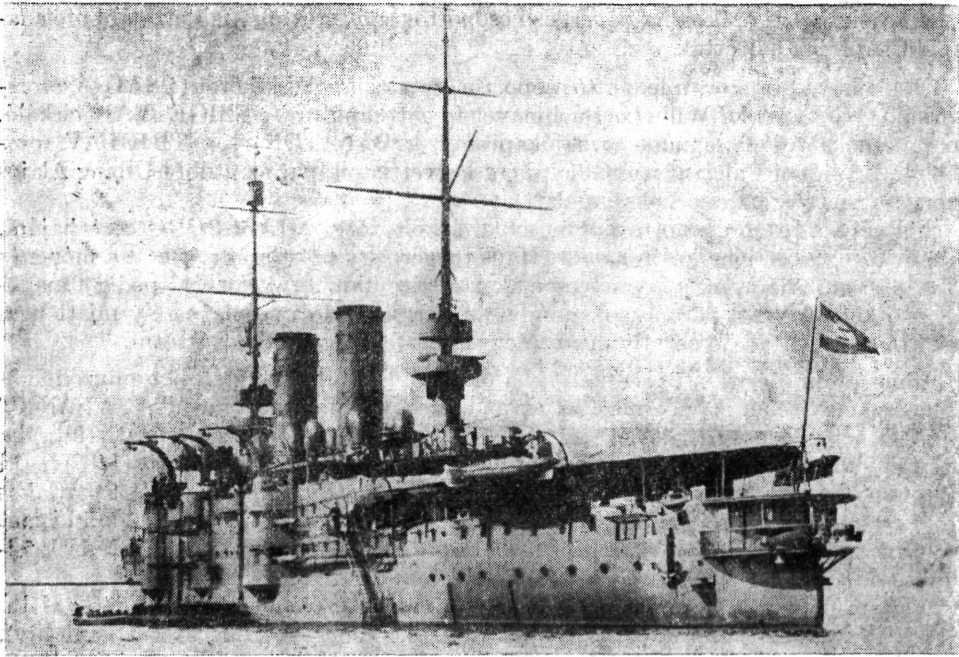
Fél órával később a flotta parancsnoka átköltözött a HABSBERG csatahajóra, amely az egész hajóhad élén haladt. Haus tengernagy azért szállt át erre a már-már elavult csatahajóra, mert személyesen akarta irányítani az akciót. Márpedig a manőverező kötelékben a parancsnok mindig az élén van, de az aknaveszély miatt nem akarta az 1. csatahajó osztály modern egységeit feleslegesen kockáztatni.

Haus admirális átköltözése után a hajók 20 óra körül elhagyták horgonyzóhelyüket. A parti vizeket maguk mögött tudva két irányban folytatták útjukat. A SANKT GEORG páncélos cirkáló és a NOVARA gyorscirkáló északnyugati irányba fordult, míg a csatahajókból álló zöm először dél-délkelet felé tartott, (140°) majd Promontore után 5 mérfölddel átfordult dél-délnyugati irányba (190°). Itt csatlakozott a zömhöz a már előbb kifutott SAIDA-csoport, pontosabban itt vették fel ismét az érintkezést a csatahajókkal, hiszen a feladatuk továbbra is a távolabbi vizek felderítése maradt.

Maga a flottaparancsnok vezette kötelék a következőképpen rendeződött: elől a CSIKÓS romboló haladt mint előőrs (parancsnoka Heinrich Huber fregattkapitány). Őt követték a torpedónaszádok (20 egység), amelyek azonban a promontorei fordulás után a csatahajók mellé húzódtak, vagyis közrefogták a nagy egységeket. Az élen a HABSBERG vezette II. hajóraj 4. csatahajó osztálya haladt nyomdokvonalban. A HABSBERG parancsnoka Eugen Mallinarich von Silbergrund sorhajókapitány, az ÁRPÁD parancsnoka Alois Schusterschitz sorhajókapitány, a BABENBERG parancsnoka Ráday Szilárd sorhajókapitány volt. Mögöttük a 3. csatahajó osztály egységei haladtak: az ERZHERZOG KARL (parancsnoka Franz Teichgraber sorhajókapitány), az ERZHERZOG FRIEDRICH (parancsnoka lovag Nauta Henrik sorhajókapitány) és az ERZHERZOG FERDINAND MAX (parancsnoka lovag Nauta Gusztáv sorhajókapitány). A menetet az I. hajóraj 1. és 2. csatahajó osztálya zárta: a VIRIBUS UNITIS (parancsnoka Edmund Grassberger sorhajókapitány), a TEGETHHOFF (parancsnoka Franz Holub sorhajókapitány), a PRINZ EUGEN (parancsnoka gr. Johann Firmian sorhajókapitány), az ERZHERZOG FRANZ FERDINAND (parancsnoka Kamillo von Schwarzl sorhajókapitány), a RADEZTKY (parancsnoka Vitus Voncina sorhajókapitány) és a ZRÍNYI (parancsnoka Daublebsky Miksa sorhajókapitány). Összesen tizenkét csatahajó.

A CSIKÓS rombolón kívül a VELEBIT (parancsnoka Moritz Bauer fregattkapitány), a RÉKA (parancsnoka Morin Ferenc korvettkapitány) és a DINARA romboló (parancsnoka lovag Zebegényi G. János korvettkapitány) kísérte az Ancona felé hajózó köteléket.

Ancona előtt mintegy 25 mérfölddel a RADEZTKY csatahajó az 56T és 73F torpedónaszádok kíséretében levált a kötelékről és déli irányban (170°) folytatta útját Potenza felé. Ugyanekkor — már május 24-én, 01 óraker — a SAIDA és a SZIGETVÁR is elvált a zömtől, hogy rombolóikkal együtt elfoglalják megfigyelőhelyüket az Ancona előtti térségben s biztosítsák a hadművelet zavartalanságát. A ZRÍNYI csatahajó a 4-es és 7-es torpedónaszádokkal (a parancsnokok nevét nem ismerjük) egy óra múlva, tehát 02 óraker tért le az Ancona felé haladó kötelék útvonaláról, hogy majdnem teljesen nyugati irányba fordulva érjen Senigaglia elé. Ezután három romboló és a 74T, 75T, 76T, 77T torpedónaszádok (a parancsnokok



Az 1900-ban vízrebocsátott HABSBERG csatahajó. Testvérhajói a BABENBERG és az ÁRPÁD

nevét nem ismerjük) előresiettek, hogy ellenőrizzék az Ancona előtti vizek, tehát a csatahajók működési körzetének aknamentességét. A negyedik romboló (DINARÁ) visszamaradt a tíz mérföldes sebességgel haladó köteléknél.

Az Ancona elé érkező rombolók és torpedónaszádok a várost teljes békebeli ki-  
világításban találták, ami nagyon megkönnyítette tájékozódásukat, feladatuk végre-  
hajtását. Míg a RÉKA négy kísérő naszádjával tovább sietett a part mentén aknáknak  
után kutatva, a CSIKÓS és VELEBIT behatoltak Ancona kikötőjébe és a VELEBIT  
torpedóval elsüllyesztett egy gőzöst az északi móló mellett. A CSIKÓS torpedója  
pedig szétrombolta a móló lábazatát. Amíg a kikötő bejáratánál tartózkodtak, lőtték  
a petróleumkikötő épületeit, a laktanyát, egy sólyán fekvő gőzöst, a vasútvonalat és  
a Cantiere Liguro Anconitano Műveket. A szemafor irányából megnyitott ellenséges  
gépfegyvertűz a két rombolóban nem ért el találatot. Miután az előre egyeztetett  
időpont, amikor a zöm is befut Ancona elé, érkezett, a rombolók tüzet szüntettek  
és visszatértek a csatahajó kötelékhez s folytatták tengeralattjárók elleni biztosítását.

Miután az aknakereső csoport jelentette, hogy Ancona előtt nem találtak aknát,  
a zöm 3 óra 40 perckor, mintegy 5000 méterrel Ancona előtt északnyugati irányba  
fordult, majd a 4. csatahajó osztály, 6 mérföldes sebességre csökkentve iramát, 310°-os  
irányban, 3000 méterre a partvonalától, avval párhuzamosan vonult tovább. A 3.  
csatahajó osztály mindenütt a nyomdokvonalában járt. 3 óra 56 perckor növelték  
sebességüket, 4 órakor kis lobogódíszet öltöttek, majd négy perc múlva a HABSBERG  
kiadta a tűzparancsot.

A HABSBERG a kikötő ütegeit (Carlo Cipelli ütegek), a vasútállomást és a S.  
Stefano katonai tábort lőtte. A BABENBERG a villanyközpontot, az ÁRPÁD há-  
rom kaszárnyát, a katonai állomásparancsnokság épületét, a gázműveket és a víz-  
vezetéket, víztornyot. Az ERZHERZOG FERDINAND MAX a kis északi lakta-  
nyára, a rádióállomásra, a tengeri jelzőkészülékre és a kikötői ütegekre, az ERZ-

HERZOG FRIEDRICH a déli laktanyára és gyártelepekre, míg az ERZHERZOG KARL az Enrico Cialdini ütegre és a harmadik kaszányára összpontosította tüzeit. Mindegyik egység lőtt még a kikötőben horgonyzó hadihajókra is.

Az 1. csatahajó osztály és a 2. osztályból a zömnél maradt ERZHERZOG FRANZ FERDINAND a II. hajórajjal párhuzamosan menetelve a tüzelő olasz ütegeket és különösen az Alfredo Savio és a Montagnola Chiesa nevű ütegállásokat vette tűz alá, továbbá szétlőtték a világitótornyot.

Időközben megérkezett az L 40, L 46 és L 47 jelű tengerészeti csónakrepülőgép is (pilóták: Wenzel Wosecek sorhajóhadnagy, Klázing Gusztáv sorhajóhadnagy és Gottfried Banfield fregatthadnagy, megfigyelők: Willi Bachich von Recina tengerészcadét, lovag Johann Fritsch von Cronenwald tengerészcadét, Heribert Strobl Edler von Ravelsberg tengerészcadét), és számos katonai célpontot bombáztak. 5 óra körül északnyugati irányból megjelent a CITTA DI FERRARA léghajó, amelyet a HABSBURG, az ÁRPÁD és a TEGETHOFF vettek tűz alá s a három repülőgép is megtámadta. A léghajó a szárazföld felé távozott, de a három csónakrepülő nem követhette, mert fogytán volt az üzemanyaguk.

Hajnali 5 óra 30 perckor a két hajóraj visszafordult és megindult Pola felé.

Az Ancona elleni támadás súlyos károkat okozott. A távközlési berendezések szétrombolása miatt Anconának megszakadt az összeköttetése a külvilággal és nem tudott kellő időben jelentést adni a történetekről. A támadás következtében 68 személy meghalt (köztük 30 katoná) és 150 megsebesült. A kikötőben állomásozó ARGONAUTA tengeralattjárót riadóztatták, de a nagy sietségben ráfutott egy barikádra és onnan csak akkor tudott elszabadulni, amikor a cs. és kir. hajók már eltávoztak. Ebben a helyzetében hullottak körülötte a rombolók lövedékei. Csak azért maradt sértetlen, mert a rombolók a sötétben nem látták meg, az egyik csónakrepülő bombái pedig célt tévesztettek. Egyébként a VELEBIT torpedója a LEMNOS német gőzhajót süllyesztette el, a tüzérségi tűz pedig a CITTA DI TRIPOLI olasz segédcirkálót és a BARBARA görög gőzöst találta el és okozott bennük sérüléseket.<sup>10</sup>

Ugyanezen az éjszakán a tengerészeti repülőknél volt még egy önálló akciójuk is. Mint a már említett három, úgy az E 35, L 44 és L 48 is a polai öbölben levő St. Catarina szigeten berendezett tengerészeti repülőállomás vizéről startolt, ám háromnegyed órával később — 2 óra 45 perckor —, mint az Ancona ellen indított gépek. Pilótáik a gépek sorrendjében: Alfred von Minarelli-Fitzgerald báró fregatthadnagy, Prebenda Glauko fregatthadnagy és Alois Kaindl fregatthadnagy; megfigyelők: Johann Schmalzl tengerészcadét, Metzler György tengerészcadét és Ulmanky Sándor tengerészcadét.

Ez a három csónakrepülőgép egyenesen Velencébe repült. Az L 44 4 órakor ért a város fölé, s azonnal elkezdte bombázni. Bombáit a Fort S. Nicolo melletti hangárra, egy rombolóra, egy torpedónaszádra és a mólóra dobta. Két további az Arzenálra, két másik a városra hullott és ott tüzeket okozott. A partról és a torpedóhajókról pisztollyal és karabéllyal lőtték rá, ám eredménytelenül. Visszatérőben, már Trieszt közelében, három olasz romboló gépfegyverrel lőtte.

Az L 48 a Po torkolata felől repült rá Velencére. Út közben bombákat dobott egy őrhajóra és két cirkálóra, majd a velencei petróleumtartályokra két gyújtóbombát. Erős elhárító tűz fogadta. Két találatot kapott (gépfegyverből).

Az L 35 nem érkezett el Velencéig. A várostól hozzávetőleg 10 mérföldnyire rombolókat látott. Alacsonyabbra ereszkedett, hogy pontosan megállapíthassa típusukat.

<sup>10</sup> Az olasz partok elleni támadás leírása több-kevesebb részletességgel minden, a cs. és kir. haditengerészet működését ismertető munkában megtalálható. A már hivatkozottakon kívül: *Heinrich Bayer von Bayersburg*: Unter der k. u. k. Kriegsflagge 1914—1918. Wien, 1959. 15—16. o.; *Schmalenbach, Paul*: Kurze Geschichte der k. u. k. Marine. Herford, 1970. 60. o.

Mivel a rombolók cikkcakkban kezdtek haladni, és időközben egyre erőteljesebben dobálta az L 35-öt a bóra is, ezért ez a gép nem került olyan helyzetbe, hogy bombáit siker reményében ledobhatta volna. Visszafordult és jelentette Polában az olasz egységek kifutását.<sup>11</sup>

A csatahajókkal egyidőben hagyta el Polát a NOVARA gyorscirkáló (parancsnoka nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitány), a hozzá beosztott SCHARFSCHÜTZE romboló (parancsnoka Bogumil Nowotny korvettkapitány), valamint a biztosítást alkotó 78T (parancsnoka Johann Rössel sorhajóhadnagy), 79T (parancsnoka Hans Lang Edler von Waldthurm sorhajóhadnagy), 80T (parancsnoka Karl Arbesser von Rastburg sorhajóhadnagy) és 81T (parancsnoka Wolfgang Suppant-schitsch sorhajóhadnagy) torpedónaszádok. Először északnyugati, majd nyugat-délnyugati irányt véve fel igyekeztek Porto Corsiniba. Május 24-én 3 órakor a SCHARFSCHÜTZE leszakadt a csoporttól és önálló manőverbe kezdett. Bő kellett hatolnia a város 1200 méter hosszú, 30 méter széles és 3,5—4 méter mély csatornájába, hogy az ott kikötött naszádokat, tengeralattjárókat és az elérhető katonai objektumokat szétlője. A műveletet a tenger felől a NOVARA és a torpedónaszádok fedezték.

Miután a 68 méter hosszú romboló a 30 méter széles csatornában nem tudott volna megfordulni, hátrálva hatolt be, miközben a vízmélységet is folyamatosan mérte a parancsnok, mert nem bízott a térképben. Hajnali 3 óra 10 perckor kezdődött a kényes manőver: hátrafelé menetben a kormányzás bizonytalan, viszont, ha az olaszok löni kezdenek, gyorsabban távozik a romboló orral előre. A bejáratnál „egész erővel” haladtak, hogy a hajó megőrizze kormányképességét. Néhány perc múlva az olaszok felébredtek és egy, a rombolóról addig nem látott parti lövészárókból tüzet nyitottak rá. Ugyanekkor — 3 óra 20 perckor — a SCHARFSCHÜTZE is szórni kezdte lövedékeit a jelzőállomásra, valamint más épületekre (őrházak, vámőrségi építmények, raktárak stb.). Ugyanekkor a lövészárókból tüzelő katonákat és tengerészeket is tűz alatt tartotta. Hamarosan három tüzerűteg is bekapcsolódott a harcba. A romboló szorult helyzetbe került: a parti lövészárókból puskatűz, 500 méterről gépfegyvertűz és kb. 1000 méterről ágyútűz árasztotta el. A romboló parancsnoka azonban tovább folytatta útját hátrafelé menetben a csatorna végéig. Közben egy közelben becsapódó lövedék légnyomása a vízbe vetette az egyik tisztet és két másik embert, de más bajuk nem esett, nyomban visszaúsztak a rombolóra és kihúzták őket. Ezalatt a közeli laktanyából rohamosztag közeledett a csatorna felé. A romboló géppuskatűzzel állította meg őket. Amikor a SCHARFSCHÜTZE a csatorna végéhez ért, az ütegek és a lövészárókból lövöldözők kereszttüzebe került. A parancsnok most már előre vezényelte a rombolót. Hátsó lövegével a jelzőállomást, az orrlöveggel és a kormányfél — (jobb)oldali lövegekkel a lövészárkot, aztán a laktanyát és katonai barakkokat, továbbá a lőszerraktárat, a bal oldali lövegekkel pedig az egyik parti üteget vette célba. Már a csatorna kijáratánál váratlan puskatűzet kaptak két vitorlás bárkáról, amelyeket néhány perc alatt elsüllyesztettek. A SCHARFSCHÜTZE több mint egy órán át tartózkodott a keskeny csatornában, de egyetlen találatot sem kapott. 4 óra 45 perckor adta ki a parancsnok a „tüzet szüntess!” utasítást, majd a NOVARÁ-ról kapott parancs szerint a 80T torpedónaszáddal megindult a hazai kikötő felé.<sup>12</sup>

A parti ütegek ugyanis már eltalálták a torpedónaszádot. Egy gránát a tisztí étkezését érte, a hajó léket kapott és egy embernek a robbanás letépte jobb alsó karját.

A NOVARA — amely a tenger felől ugyancsak a lövészárkot és az ütegeket, majd a kaszárnyát árasztotta el tüzevel — szintén kapott néhány találatot. Elesett a

<sup>11</sup> *Schupita* i. m. 169—170. o.

<sup>12</sup> *Nowotny*: i. m. 10—16. o.

torpedótiszt, Emil Persich von Köstenheim sorhajóhadnagy és négy tengerész, köztük a magyar Szemere Antal. Hárman súlyosan, heten könnyebben sebesültek meg, köztük a manővertiszt, Dürri Róbert fregatthadnagy. Az olasz veszteségek ennek húszszorosára rúgtak. A NOVARA 4 óra 50-kor beszüntette a tüzet és visszatért Polába.

A Polából a NOVARÁ-val együtt kifutott SANKT GEORG páncélos cirkáló (parancsnoka Borivoj Radon sorhajókapitány) és a kíséretét alkotó 1. és 2. számú torpedónaszád (parancsnokaik nevét nem ismerjük) 22 óra 45 perckor vált el a NOVARA csoporttól és délnyugat felé hajózva a hajnali órákban ért Rimini elé. Itt derült ki, hogy a lövendő célpontokról kapott térkép rossz, ezért csak egy veszteglő tehervonat szerelvényt és a térképen fel sem tüntetett vasúti hidat lőttek.

Eredményesebben működött a zömtől 2 óraker leszakadó ZRÍNYI, amely 4 óra 03 perckor nyitott tüzet Senigagliára. Mialatt két kísérő naszádj a tenger felől örködött, rommá lőtte a víztornyot és a kikötőberendezéseket, a pályaudvart és egy beérkező katonavonatot, amely lángba borult. A töltés melletti épületekbe menekülő katonák a rommá lőtt házakban lelték halálukat. Mellesleg, a csatahajó tüzeit a partról nem viszonyozták. Feladata végeztével 4 óra 30-kor indult hazafelé. De alig ért ki a nyílt tengerre, megjelent ugyanaz a CITTA DI FERARA, amellyel Ancona fölött már találkoztak a repülők és bombázni kezdte a ZRÍNYI-t. A hajó heves elhárító tüzellel igyekezett elűzni támadóját és cikkcakokban folytatta útját. A ledobott bombák közül egy sem hullott a hajóra.

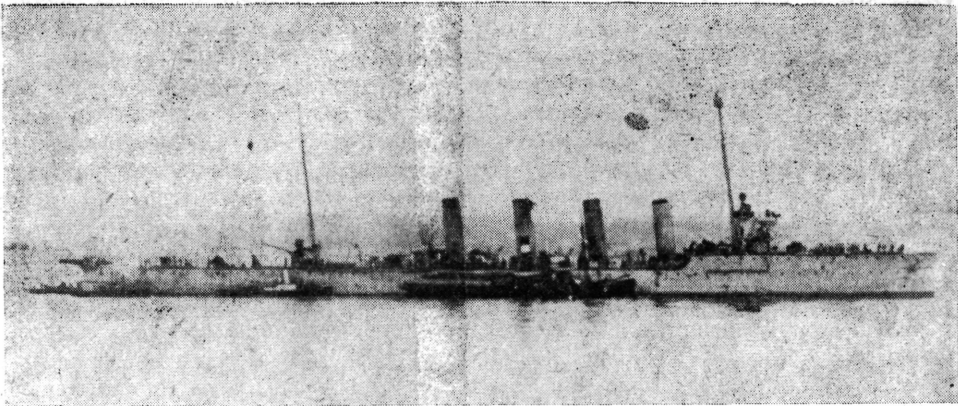
A zömtől 1 óra 15-kor leszakadó RADETZKY, naszádjával, az Anconától délre fekvő Porto di Potenza felé vette az irányt (kb. 170°), ahova 4 óra 15 perckor érkezett. Miután a kísérő torpedónaszádok jelentették, hogy a part előtti vizek nincsenek elaknásítva, a RADETZKY elfoglalta tüzelőállását. A tervek szerint azt a közúti és vasúti hidat kellett szétlőnie, amely a tengerbe ömlő Potenza folyót ívelte át. Csakhogy a térkép szerinti fából ácsolt közúti híd helyett időközben kőhidat építettek s így az első lövés telitalálat után olyan hatalmas porfelhő keletkezett, amely elfedte a mögötte álló vasúti hidat s így a célt nem lehetett bemérni. Amikor a porfelhő leülepedett, a parancsnok úgy döntött, hogy csak a vasúti hidat löveti, amely ugyan álcázva volt, mégis meg lehetett állapítani a pontos helyét. Mindjárt az első, pályatestre célzott lövedék becsapódása után végig a sínek mentén olyan fényvillanást észleltek, mint amilyen elektromos rövidzárlat kislülésekor lép fel. Miután a RADETZKY szétlőtte a hidat és az órházat, megfordult és a visszatérő zömhöz csatlakozva folytatta útját polai támaszpontja felé.<sup>13</sup> Menet közben csatlakozott a csatahajókhöz az Anconától délre örködő SAIDA, SZIGETVÁR, BALATON és TRIGLAV.

Az Olaszország keleti partvidéke elleni támadásról rajzolt képünk azonban még nem teljes.

Mint arról már szó volt, két gyorscirkáló (az ADMIRAL SPAUN négy rombolóval és a HELGOLAND ugyancsak négy rombolóval) a Pelagosa—Lagosta, illetőleg a Pelagosa—Gargano-fok (olasz part) között cirkált és megfigyelő láncot alkotva fedezték a csatahajó rajok hátát, hogy kellő időben jelentsék az esetleg feltűnő olasz főerők közeledését.

Május 23-án 23 óraker az ADMIRAL SPAUN-csoport elhagyta Lagostát és május 24-én Termoli elé érkezett. A cirkáló 4 óraker lőni kezdte az ottani Sinarca-folyó fölötti vasúti hidat, majd Campomarino elé fordult, ahol lövegjeivel végigverette a pályaudvart, a Termoli-Campomarino közötti vasútvonalat, s megsemmisített egy ott álló szerelvényt, a szivattyúházat és más vasúti létesítményeket. Innen tovább haladva megrongálta Torre di Mileto jelzőállomásait, majd a Tremiti-

<sup>13</sup> Dietrich kézirat, 14. o.



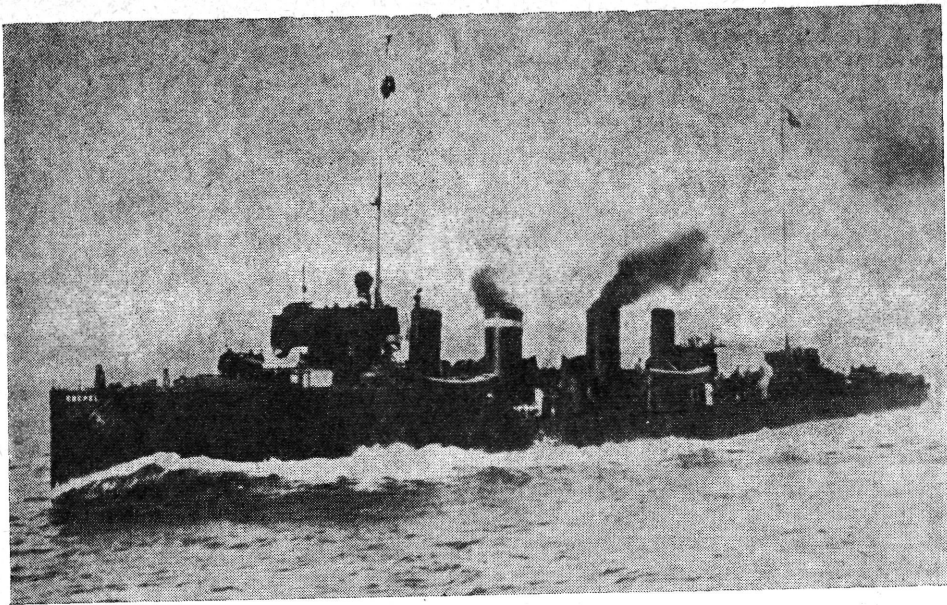
*Az 1912-ben vízrebocsátott HELGOLAND gyorscirkáló*

szigetnél találkozott rombolóival, amelyeknek az volt a feladatuk, hogy derítsék föl, a sziget kikötőjében horgonyoznak-e torpedónaszádok. (Nem állomásozott ott egyetlen hadihajó sem.) Az ADMIRAL SPAUN-t erre a támadásra csak három romboló kísérte el, a STREITER (parancsnoka Ernst Edler von Racic korvettkapitány), amely részt vett Torre di Mileto szemaforjának a szétlövésében, a WILDFANG (parancsnoka Max Hilscher fregattkapitány) és az USKOKE (parancsnoka báró Werner von Marschall korvettkapitány), mert az ULAN rombolónak (parancsnoka Egon Panfilli korvettkapitány) géphavária miatt vissza kellett térnie támaszpontjára. Az ADMIRAL SPAUN-csoport ezután visszatért hadműveleti bázisára, Sebenicóba.

A HELGOLAND-csoport alkotta a cs. és kir. hajóhad legdélibb támadó szárnyát. Tulajdonképpen eredeti őrhelyükön maradván kezdtek el hadműveleteiket az egységek. A LIKA romboló (parancsnoka Wünschek Alfonz korvettkapitány) 4 óra 35 perckor jelent meg Vieste előtt és 800 méterről vette tűz alá a jelző- és rádióállomást. Miután e létesítmények épületeit szétrombolta, megindult vissza Pelagosa felé.

A CSEPEL (parancsnoka podkapelski Vukovič János fregattkapitány) és a TÁTRA (parancsnoka Léva József korvettkapitány) rombolók 4 óra 15 perckor Manfredonia alá érve, rövid várakozás után (a sötétben nem tudták kivenni a kijelölt célpontokat) lőni kezdték a pályaudvart és a remizt, majd a vasúti pályát. Végül egyes lövésekkel vagonokat semmisítettek meg. A viadukt és a pályaudvar mögötti gyártelep is sérüléseket szenvedett. Munkájuk végeztével, 4 óra 50 perckor elindultak a Vieste előtti találkozási pont felé, hogy ott csatlakozzanak a HELGOLAND-hoz, amely addig — 4 órától 4 óra 38-ig — Barlettát lőtte. Csakhogy, mialatt a HELGOLAND Barlettát bombázta, északnyugat felől két közeledő olasz rombolót vett észre. Tüzét azonnal (4 óra 38-kor) áttette az olasz hajókra, amelyek közül az AQUILONE délkeleti irányba fordult, a TURBINE pedig visszakanyarodott megközelítően északi irányba és megkísérelte kivonni magát a cirkáló tűzből. A HELGOLAND az AQUILONE nyomába eredt. Mindkét egység a legnagyobb fordulatszámmal futott egymás mögött, a távolság azonban egyre nőtt közöttük. Az olasz romboló gyorsabb volt. Negyed óra alatt az eredeti 6000 méteres távolság az üldöző és üldözött között 8000 méterre növekedett, ezért a HELGOLAND felhagyott az üldözéssel, beszüntette a tüzet és visszafordult észak felé.

Ezenközben az egérutat nyert TURBINE teljes gőzzel futott Vieste felé, hogy annak kikötőjében oltalmat találjon. A Manfredonia alól Vieste felé haladó CSEPEL



*Az 1912-ben vízrebocsátott CSEPEL romboló,  
a magyar tervezésű, hat tagú TÁTRA osztály harmadik tagja*

és TÁTRA is csaknem ugyanazon az útvonalon haladt, mint a menekülő olasz romboló s így 5 óra 10 perckor megpillantották egymást, amint egymással párhuzamosan, közel azonos irányban haladnak (A CSEPEL és TÁTRA iránya  $20^\circ$ , a TURBINE-é kb.  $10^\circ$  volt.) Csakhogy míg a TURBINE parancsnoka, Bianchi korvettkapitány tudta, hogy osztrák—magyar rombolókkal fut párhuzamosan, addig a CSEPEL parancsnoka azt hitte, hogy a LIKA vagy az ORJEN az, hiszen mögötte már feltűnt a párás hajnalban a HELGOLAND árnyképe is. (A HELGOLAND ekkor már lőtt). Ezért úgy döntött, hogy már itt csatlakozik hozzájuk és feléjük vette az irányt. A TURBINE parancsnoka természetesen azt hitte, hogy felismerték és üldözik. Néhány perc múlva már a CSEPEL is tudta, hogy ellenséges romboló mellett halad, mert a HELGOLAND rádió értesítette őket, továbbá a LIKÁ-t, valamint a Barlettától délre őrködő ORJEN rombolót (parancsnoka Max Burstyn korvettkapitány) és felszólította, hogy hagyja ott Bari előtti őrhelyét és kövesse.

A CSEPEL 4500 méterre, a TÁTRA 5300 méterre közelítette meg a TURBINE-t, amikor 5 óra 45 perckor tüzet nyitottak. Az olasz romboló azonnal viszonzta a tüzet. Igen szorult helyzetbe került, mert a part felől a CSEPEL, mögötte a TÁTRA, a tenger felől a HELGOLAND, szemből pedig a Pelagosa felől közeledő LIKA fogta közre. A keresztűzbe került olasz romboló parancsnoka azonban nem adta föl, megkísérelte az áttörést, hihetetlen és meglepő, óránkénti 30 mérföldes sebességet hozva ki a tíz éves rombolóból. Ám néhány telitalálat — amelyek közül egy a gépházat, egy másik a kormányházat érte — lelassította a romboló futását, amely közben ki is gyulladt, majd sebességét egyre veszítve, csupán vánszorgott. Már a lövegek is felmondták a szolgálatot. A több sebből vérző parancsnok ekkor utasítást adott a Kingston-szelepek megnyitására, hogy hajója ne kerüljön az ellenség kezébe, s biztosan elsüllyedjen. Bianchi korvettkapitány ezután a hátsó fedélzetre rendelte a személyzetet, amely háromszoros vívással búcsúzott hajójától: Viva l'Italia! Viva il Ré! Viva il TURBINE! A cs. és kir. egységek beszüntették a tüzelést és megkezdtek a mentést.

Az ütközetben — amely közel egy órán át tartott — csak a CSEPEL szenvedett sérüléseket, amennyiben egy gránát eltépte az antenna feszítődrótját és az lezuhánva egy embert súlyosan, hármat könnyebben megsebesített. Az olaszok közül tízen elestek, 35 főt — köztük a parancsnokot és a többi tisztet — a rombolók vettek fedélzetükre. Közben olasz cirkálók tűntek föl a láthatáron, ezért félbehagyták a mentést és otthagyták a sülyedő TURBINE-t, amelybe búcsúzóul a LIKA beleszedett egy torpedót. A vízben hagyott kilenc olasz később a cirkálók halászták ki. Mire a TURBINE elmerült — 6 óra 51 perckor —, a HELGOLAND csoport már néhány mérfölddel északabbra járt.

Az észak felől közeledő olasz cirkálókötélék május 24-én, virradat előtt futott ki Brindisiből, hogy rajtaüssön Pelagosán. Míg folyt a sziget katonai berendezéseinek a szétrombolása, vették a TURBINE segélykérését. Abbahagyták a sziget teljes átvizsgálását s onnan igyekeztek a szorongatott romboló felé. Am elkéstek. Ezután megpróbálták elválni a HELGOLAND csoport hazafelé vezető útját. A cs. és kir. csoportnak azonban északnyugat felé hajózva sikerült kisiklania a nála erősebb LIBIA cirkáló és a CITTA DI SIRACUSA segédcirkáló bekerítéséből, mert az olaszoknál gyorsabbak voltak. Viszont amazoknak 15,2 cm-es és 12 cm-es főtüzérségével a cs. és kir. egységek csak 10 cm-es lövegeket tudtak szembeállítani. Az olaszok 7 óra 12 perckor, 8200 méterről nyitottak tüzet. A gyorscirkáló és rombolói — a tüzet tüstént viszonzozva — néhány perc múlva kivonták magukat az ellenség tűzköréből. Az utolsó lövést 7 óra 19 perckor adta le a LIBIA.

A gyorscirkáló a rombolókkal egyetemben szerencsésen befutott Sebenicóba.<sup>14</sup>

Még röviden nézzük meg, mit tett a hadüzenetet követően az olasz királyi haditengerészet.

A CITTA DI FERRARA léghajóról már beszámoltunk. Ugyancsak említettük, hogy Velence bombázásából visszatérően a repülők néhány rombolót láttak az Adria északi szelvényében. Ezek a következők voltak: ZEFFIRO, BERSAGLIERE, CORAZZIERE, GARIBALDINO, LANCIERE, CARABINIERE, ALPINO és FUCILIERE. Közülük az első behatolt a Grado melletti Porto Buso kikötőjébe. Itt torpedóval szétzúzta a fából ácsolt stéget, majd lőtte a parton álló gyalogos laktanyát, azután a partra tett deszant elfogott egy tisztet és 45 gyalogos katonát, azokat a ZEFFIRO a fedélzetére vette és eltávozott. A tűzharcban két gyalogos elesett, három megsebesült. Az olaszoknak nem voltak veszteségeik.

A következő két romboló a Grado—Cittanouva közötti tenger alatti kábelt akarta átvágni, ez azonban nem sikerült. A többi öt romboló Velence előtt cirkált, de cs. és kir. egységekkel nem találkoztak. A JANTINA tengeralattjáró Poláig ment, majd visszatért Velencébe.

A LIBIA cirkáló és a CITTA DI SIRACUSA segédcirkáló már lőtte a pelagosai világítótornyot s a LIBIÁ-ról partra tett különítmény is megkezdte a létesítmények rombolását, amikor vették a TURBINE vészjeleit s ezért abbahagyták a sziget lövését s tüstént elindultak a bajba jutott romboló megsegítésére.

Ugyancsak kifutottak Brindisiből a NINO BIXIO és a MARSALA cirkálók, valamint a NULLO és a NEMBO rombolók és teljes gőzzel igyekeztek észak felé, hogy a Vieste körül működő HELGOLAND-csoporttal felvegyék a harcot, de ők is elkéstek. Ezután az albán partok felé indultak, ahol a QUARTO cirkáló az ANIMOSO rombolócsoporttal a San Giovanni di Medua kikötőjében tartózkodó olasz szállítóhajókat őrizte. Miután az olasz szállítóhajók kifutottak és biztonságba kerültek, a QUARTO-csoport egyesült a MARSALA-csoporttal.<sup>15</sup>

A cirkálók és rombolók ezután napokon keresztül cirkáltak az albán parti vizeken.

<sup>14</sup> Uo. 15—16. o.

<sup>15</sup> Sokol: i. m. 217. o.

A cattarói — kumbori — tengerészeti repülőállomásról május 24-én felszálló M 39 (Hugo von Wiktorin sorhajóhadnagy, Wollemann István fregatthadnagy) két rombolót bombázott. Az L 43 (Maglics Szilárd sorhajóhadnagy és a visszatért M 39-ről átszálló Wollemann) Brindisi felé repült felderítésre. Az M 39 másik személyzettel (Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy, Kunsti Erik fregatthadnagy) a Gargano-fokig, az L 32 (Hugo Ockermüller sorhajóhadnagy és M. Stumberger) a Palifokig repült.

Másnap Mindszenty Árpád fregatthadnagy repült Wiktorinnal Brindisiig.

Május 27-én az L 32 (Ockermüller, Poljanec), az L 43 (Mikuleczky, Wollemann), az M 39 (Wiktorin, Stumberger) 10 mérfölddel Brindisi előtt több flottaegységet bombázott és géppuskázott. Az erős elhárítás dacára sértetlenül tértek haza.

Május 31-én Maglics sorhajóhadnagy járőrözött az L 43-al.

Június 1-én a trieszti repülőállomásról az L 46 (Banfield), június 2-án az L 42 (Herzberg) szállt föl. Az első Trieszt előtt, a második Pelagosa körül figyelte a tengert.

Június 1-én a kumbori támaszponttól az L 43 (Maglics, Wollemann), az L 41 (Wiktorin, Mindszenty), az L 32 (Ockermüller, Poljanec Alajos sorhajóhadnagy) és az M 39 (Mikuleczky) startolt hajnali 1 óra 30-kor, hogy bombázzák Brindisit. A város fölé azonban csak Mikuleczky jutott el, ahol az olajtartályt bombázta, majd hazatért. Az L 32 és az L 43 az erős felhőképződés miatt Monopoli felé repült, ahol egy QUARTO-osztályú cirkálót bombáztak, amely heves elhárítótűzzel fogadta őket. Ezután az L 43 a vasútvonal fölött repülve Mola, Bari és Trani állomásaira dobott bombákat. Az L 32 továbbra is a cirkáló közelében maradt és többször támadta. Bombái fogytán hazaindult. 60 mérföldnyire Cattarótól — pontosabban a d'Ostro-foktól — leállt a motorja s ezért lesiklott a tengerre. Amikor Ockermüller megkísérelte beindítani a motort, az kigyulladt s lángba borult tőle a jobboldali tartószerkezet is. A két tiszt elhagyta gépét. Szerencséjükre az L 43 ugyanezen a légi folyosón igyekezett haza. Észrevéve bajtársait, melléjük ereszkedett és mindkettőt felvette. Indításkor azonban eltört a kézi indító. Wollemann megpörgette a légcsavart, majd a vízbe ugrott. A gép visszakanyarodott érte s négyesben tértek vissza Kumborba. Az égő L 32 elsüllyedt.

Az L 41 az olasz partokról visszatérőben a Pelagosa-sziget közelében volt kénytelen leszállni, mert ennek is leállt a motorja. Miután nem lehetett újból beindítani, Mindszenty és Wiktorin a hordszárnyak vásznából vitorlát eszkábált és 60 órán át vitorlázott az elég erős szélben keletnek. Közben csak hűtővizet ittak. Június 3-án este akadt rájuk a STEPHANIE görög gőzös. Akkor megsemmisítették gépüket s a hajóval utaztak tovább Meledáig, ahonnan Gravosába, majd Cattaróba mentek. A támaszponton már elveszítettnek hitték őket, hiszen a 4-es és az 5-ös tengeralattjáró is hasztalan kereste az L 41-et, csakúgy, mint június 2-án az M 39.<sup>16</sup>

Az olasz páncélos cirkálók és csatahajók a hadbalépés napján nem voltak kifutásra készen. Május 24-én hajnalban csupán az 5. (GARIBALDI) osztály páncélos cirkálói futottak ki, hogy egyesüljenek a csatahajókkal és felvegyék a harcot. De sem a Brindisiben, sem a Tarantóban horgonyzó csatahajókat nem tudták kellő időben felfűteni, ezért az 5. osztályt is visszarendelték.

Összegezve: az osztrák—magyar haditengerészet sokkal jobban felkészült a háborúra, mint az olasz. A körültekintően előkészített támadás végrehajtásával a cs. és kir. haditengerészet késleltette az olasz hadsereg felvonulását a frontvonalra s ezzel megghiúsította áttörési szándékát, tehát befolyásolta a háború menetét.<sup>17</sup>

Ezzel szemben az olasz flotta lépéshátrányba került egyrészt késlekedésével, másrészt avval, hogy csupán könnyű cirkálókat, rombolókat és néhány tengeralattjárót

16 *Schupita*: i. m. 100., 171—172. o.

17 *Dietrich* kézirat, 16. o.

indított el május 24-ének első óráiban, azokat is csak felderítésre, őrszolgálatra, vagy néhány hadászati jelentéktelen célpont megsemmisítésére. Bár Olaszország volt a háborút kezdeményező fél, az első csapást az Osztrák—Magyar Monarchia mérte ellenfelére. A cs. és kir. flotta ezen a napon hiánytalanul felügyelete alatt tartotta az Adriát.

Mielőtt belemerülnénk a további események ismertetésébe, tartozunk egy megjegyzéssel, amely a tengeralattjárókkal kapcsolatos.

A cs. és kir. haditengerészetben a tengeralattjárókat hivatalosan csak számmal jelölték. Ennek ellenére a külföldi szakirodalomban közkeletű és általános, hogy német, illetve osztrák—magyar tengeralattjáró esetében a szám elé „U” betűjelet írnak. Az „U” tulajdonképpen a német Unterseeboot=tengeralattjáró rövidítése, amit az élő beszédben mindig ki is mondanak s írásban is hozzátesszik, de már rövidítve, s nagy U-vel, mert a főneveket a német nyelvben nagy kezdőbetűvel kell írni. Később ez a betű hozzákapcsolódott a számjelhez, s egyértelműen tengeralattjárót jelöl. Ezért, jobbat nem tudván, mi is megtartottuk ezt a formát.

### *Kölcsönös támadások egymás partvidéke ellen*

Május 26-án az olasz flotta támogatására horgonyt vetett Brindisiben a brit DUBLIN, DARTMOUTH, AMETHYST és SAPPHIRE cirkáló, valamint nyolc francia tengeralattjáró (az 1. tengeralattjáró osztály hat egysége, valamint a CIGOGNE és az ARGONAUTE), továbbá a 2. torpedóromboló osztály hat egysége, a BOUCLIER, valamint a 6. torpedóromboló osztály hat egysége, egy flottilla kis partvédő torpedónaszád Toulonból és hat aknakeresőnek átalakított halászgőzös La Rochelle-ből. A francia egységek zászlóshajója az ugyancsak Brindisiben állomásozó MARCEAU. Nagy-Britannia később még hat tengeralattjárót és két monitort irányított Velencébe. A Tarantóban állomásozó olasz erőket a brit QUEEN csatahajó osztállyal erősítették meg.

Az olasz flottaerőket még egy francia tengerészeti repülő-részleg egészítette ki Velencében, valamint a DAUPHIN aknahajó néhány halászgőzőssel. Egyébként a francia flotta többi egysége továbbra is Máltán, illetve Bizertában állomásozott. A brit hajók zömét pedig a Dardanelláknál összpontosították.

Ugyanazon a napon, amikor a francia és brit egységek megérkeztek az olasz kikötőkbe, Olaszország kormánya deklarálta minden osztrák—magyar kikötő, valamint az albán partvidék blokádját egészen Kephaliig. Ez természetesen csak papírosblokád maradt s csupán arra volt jó, hogy az olaszok részére jogalapot teremtsen minden, semleges vagy akár szövetséges, hajó rakományának átvizsgálásához, illetőleg elkobzásához.

Az egymás partjai elleni támadások sorát az olaszok nyitották meg május 30-án, amikor is a GARIBALDINO-osztály, a CARABINIERE-osztállyal karöltve, lőtte Monfalcone gyárait. Június 5-én két olasz cirkáló jelent meg öt romboló kíséretében Grado előtt. A parti útegeken kívül az L 51 csónakrepülő (br. Alfred Minarelli-Fitzgerald fregatthadnagy, Johann Schmalzl tengerészcadét) is megtámadta és bombázta a hajókat.

Ehhez hasonlított az ugyanekkor (június 5-én) vezetett másik olasz támadás a dalmát part ellen, azzal a különbséggel, hogy ebben a GARIBALDI páncélos cirkáló osztály vett részt. A Gravosa—Cattaro közötti vasútvonalat bombázták. A cirkálókat négy francia romboló kísérte.

Ugyanezen a napon a QUARTO, a NINO BIXIO és a brit DUBLIN cirkálók,

rombolók kíséretében, Mezzo-Meleda világítótornyát és kábelházát lőtték s megromgálták Olipa, S. Andrea, Hoste, Cazza, Stoncica, Lagosta, Glavat és Pelagosa hasonló létesítményeit. Busi szigeténél halászbarkákat lőttek. Ezen a reggelen két francia romboló behatolt Lissa kikötőjébe is. A sziget Prirov félszigete mögött horgonyzó 6-os számú tengeralattjárónk (a továbbiakban U 6, parancsnoka Nikolaus Halavanja sorhajóhadnagy) messze volt ahhoz, hogy torpedóit kiereszthette volna rájuk. A rombolók rövid szemrevételezés után sietve távoztak.

Olasz egységek június 7-én Duinót, 8-án Galiola világítótornyát lőtték. A parti ütegek viszonzták a tüzet, egy alkalommal az egyik rombolót eltalálták, de társai elvontatták.

Ezeknél az olasz—francia—brit kooperációs támadásoknál is erősen érződött, hogy kevés a cs. és kir. tengeralattjáró. Hasztalan cirkáltak, amikor csak lehetett, a partok előtti vizeken az ember és az anyag végső igénybevételéig, az ellenség akkor érkezett, amikor a tengeralattjárók a kikötőben pihentek. Az 1-es tengeralattjáró (U 1, parancsnoka Nejebsy Ferenc sorhajóhadnagy) május 22—27. között cirkált Pola előtt, akkor a ventilátorok elromlottak és javításra visszatért támaszpontjára. A 2-es számú tengeralattjáró (U 2) ezekben a hetekben dokkban volt. A 3-as számú tengeralattjáró (U 3, parancsnoka Eduard von Hübner sorhajóhadnagy) május 31-én érkezett Brioniba. Előtte az Arzenálban 3,7 cm-es gyorstüzeltőt építettek a fedélzetére, valamint új merülőtartályokat kapott, bővítették az üzemanyagtartályait stb.<sup>18</sup> Június 2-án és 3-án Trieszt előtt cirkált, 4-én Trieszt közelében, Grado előtt, 5-én ugyanitt teljesített őrszolgálatot és a SALPA olasz tengeralattjáróra kieresztett egy torpedót, amely azonban kb. 10 méterrel az olasz egység mögött futott tova. Ezután naponta Trieszt előtt járőrözött június 14-ig.

A már említett U 6 sebenicói bázisáról csaknem minden nap kifutva Lissáig látta el az őrszolgálatot. Július 11-én Brindisi előtt cirkált. Július 12-től a cattarói támaszpontra helyezték át.

A 12-es tengeralattjáró (U 12, parancsnoka Lerch Egon sorhajóhadnagy) május 28-án őrködött Trieszt előtt. Az éjszaka folyamán megtorpedózta a kivilágítatlanul közlekedő görög VIRGINIA tehergőzöst. Személyzetéből két embert megmentett, a többiek meghaltak. Semleges hajóról lévén szó, az osztrák—magyar kormány 4702 frank kártérítést volt kénytelen fizetni. A Lerch sorhajóhadnagy ellen indított vizsgálatot a flottaparancsnokság június 5-én lezárta avval, hogy a továbbiakban a tehergőzös elsüllyedésének okaként aknárafutást kell megjelölni. Június 3-án futott ki ismét az U 12, Trieszt előtt cirkált, majd Polában június 26-ig dokkban állt.<sup>19</sup>

A Cattaróban állomásozó két tengeralattjáró közül az 5-ös számú (U 5, parancsnoka lovag Georg von Trapp sorhajóhadnagy) május 25-én indult először felderítő útra az olasz hadüzenet után. Ezen a napon érkezett vissza őrszolgálatáról a 4-es számú tengeralattjáró (parancsnoka Rudolf Singule sorhajóhadnagy). Az U 5 május 29-ig tartó útja során találkozott a QUARTO, majd a MARSALA cirkálókkal, de túl messze voltak ahhoz, hogy megtámadhassa őket; megállította, átvizsgálta, majd útjára engedte 27-én azt a görög gőzöst, amelyet másnap az U 12 elsüllyesztett. Június 1-én a HUSZÁR rombolóval (parancsnoka Leo Huber Edler von Scheibenhain korvettkapitány) együtt megkísérelte felkutatni az eltűnt L 41 csónakrepülőgépet. A kutatás eredménytelenül végződött, a tengeralattjáró és a romboló 2-án visszatért Cattaróba. 6-án az egész személyzetet ünnepélyesen kitüntették a LEON GAMBETTA elsüllyesztéséért. 10-én Albánia előtt őrzáratozott, közben három francia és egy brit rombolóval találkozott, de a távolságot képtelen volt a pa-

<sup>18</sup> L. Csonkaréti Károly: Az osztrák—magyar haditengerészet hadműveletei az első világháborúban. HK 1985/2. 331. o.

<sup>19</sup> Aichelburg, Wladimir: Die Unterseeboote Österreich—Ungarns. 1—2. k. Graz, 1981. (A továbbiakban: Aichelburg 1981) 328. o.

rancsnok 3000 méternél kisebbre csökkenteni, így nem került lanszírozó helyzetbe. A cirkálóúton Margetich József torpedómester megőrült.

A 4-es számú tengeralattjáró (U 4) nem várta meg az U 5 visszatérését, hanem már 27-én, délután 14 órakor kifutott, hogy a Brindisi—Valona—Taranto vonalon öröködjön. 28-án éjjel után 15 perccel megtámadta a PUGLIA cirkálót, ám torpedója célt tévesztett. 3 óra 45 perckor két torpedóval ismételte meg a támadást, de a cirkáló észrevette, irányt változtatott és tűz alá vette a tengeralattjárót, majd teljes gőzzel elhagyta a helyszínt. Az U 4 is visszatért Cattaróba. Május 30-án, közvetlenül éjjel előtt futott ki ismét, mert Antivari közelében öt gőzöst jelentettek, de mire a tengeralattjáró odaért, a gőzösök eltűntek. Június 1-én az U 4 is elindult, hogy felkutassa az eltűnt repülőgépet és személyzetét, de eredménytelenül tért vissza 3-án. Közben látta a LIBIÁ-t, később két rombolót, de a távolság miatt nem támadhatott. Legközelebb 6-án hagyta el cattarói támaszpontját és Albánia előtt járórözött.

A tengeralattjárókon kívül a különböző helyeken létesített repülőállomásokról felszálló gépek is úgyszólván folyton a levegőben tartózkodtak.

Polábról május 26-án az L 49 szállt föl (pilóta Vámos Lajos tengerészszázados, megfigyelő Kurt Herzberg fregattthadnagy) és végzett felderítést Marano fölött, 27-én az L 40 (Wosecek, Bachich), az L 46 (Klázing, Fritsch), az L 47 (Banfield, Strobl), az L 48 (Kaindl, Ulmanky), az L 44 (Prebenda, Metzler), az L 49 (Vámos, Herzberger) és bombákat szórtak Velence különböző katonai célpontjaira. Az L 40 motorja leállt s kénytelen volt Volanónál leszállni. A kényszerleszállás sikerült, a két tisztet az olaszok fogságba ejtették. A baj azonban másban gyökerezett. Az olaszok repülőgépei sokkal gyengébbek voltak, mint az osztrák—magyar csónakrepülők, ezért a cs. és kir. tengerészrepülők minden szempontból uralták a légteret (minőség és mennyiség szempontjából egyaránt). Az L 40 kényszerleszállása után Wosecek nem semmisítette meg gépét, ahogyan erre köteles lett volna, s így az teljes épségben az el-lenség kezére került. Az olaszok Ravennába vitték, majd az egészet lemásolták és elkezdték gyártani. Így szűnt meg a cs. és kir. tengerészeti repülők főlénye 1916 közepétől. Május 28-án természetesen minden gép keresni kezdte az L 40-est, de már hasz-talan. 30-án, amikor a CITTA DI FERRARA hat bombát dobott Polára, a felszálló gépek nem tudták lelőni. Ugyanúgy, ahogyan néhány nappal korábban, 27-én sem sikerült, amikor a léghajó Sebenicót bombázta. A léghajó 7-én is visszatért Trieszt környékére, de az E 16-tal felszálló Banfield nem tudott olyan magasra emelkedni, hogy megtámadhatta volna.

Június 8-án a Polában állomásozó repülők keltek harcra a Fiume fölé szálló és a Danubius-műveket bombázó CITTA DI FERRARÁ-val. Miután észak felől közeledett, valószínűnek látszott, hogy déli irányban, a Quarnero fölött fogja elhagyni a Monarchia légtérét. A felszálló L 48 (Klázing, Fritsch) megtámadta a távozó monstrumot, amely hevesen védekezett. Akkor Klázing sorhajóhadnagy a léghajó fölé repült és spirálban, felülről közelítette meg, szerencsére a léghajó védekezése közben sokat veszített magasságából. Amikor 100 méterre csökkent közöttük a távolság, Klázing jelzőpisztollyal világítólövedéket lőtt a léghajóra. Az egyik lövedék fennakadt rajta és lánggra lobbantotta. A CITTA DI FERRARA égvre ereszkedett le a vízre. Két torpedónaszád a parancsnokot, Castruccio Castracane sorhajóhadnagyot és öt emberét a fedélzetére vette. A léghajó második tisztje és a technikus belefulladt a vízbe. A harc mindössze 5 óra 15 perctől 5 óra 30-ig tartott.<sup>20</sup>

Június 9-én az L 47 támadott meg egy Peneda fölött szálló léghajót, de sikertelenül. 10-én ugyanez a gép (Banfield, Dum) a Po folyó torkolati vidékén levő olasz

állásokat és raktárat bombázta. 11-én — szintén az L 47 — Salvore fölött végzett felderítést. (Minden alkalommal a trieszti állomásról startolt.)

Az olasz tengerészeti vezetés kémjelentésekből megtudta, hogy a Rodoni-fok előtti szemaforállomás kapcsolatban áll a cs. és kir. tengeralattjárókkal, ezért elhatározta, hogy szétrombolja. Az akciót összekötötték a montenegrói Bojana-torkolathoz indított szállítmány biztosításával. A június 9-én végrehajtott hadműveletben a QUARTO, a NINO BIXIO és a brit DUBLIN cirkáló, valamint a CITTA DI MESSINA segédcirkáló vett részt. A köteléket francia és olasz rombolók kísérték. Június 9-én, hajnali 1 óra 10 perckor a járőröző 4-es tengeralattjáró órszeme füstoszlopokat pillantott meg. A montenegrói partról visszatérő DUBLIN közeledett négy rombolóval. A tengeralattjáró leszállásba helyezkedett és 9 óra 32 perckor, a Pali-foktól 30 mérföldre északnyugatra a tengeralattjáró parancsnoka, Singule sorhajóhadnagy egyik torpedója behatolt a cirkáló géptermébe, ahol 13 brit tengerész lelte halálát. A jó építésű DUBLIN azonban nem süllyedt el, hanem saját erejéből visszatért Brindisibe.<sup>21</sup>

A kumbori támaszpontról június 11-én és 12-én Mikuleczky és Wollemann az L 45-ön a montenegrói parton Dulcignóig repült, másnap pedig 22 bombát dobtak Monopolira és Polignanóra (Olaszország). 19-én pedig ugyanők, valamint Maglies fregatthadnagy Poljanec sorhajóhadnaggal az L 43-on felderítették a tengerpartot Manfredonia—Brindisi térségében és bombáztak.<sup>22</sup>

A trieszti repülők közül június 18-án az L 5 (Ulmansky, Heinrich Fontaine von Felsenbrunn fregatthadnagy) Grado fölött jártak, 19-én pedig egy léghajó ellen harcoltak, eredménytelenül.

Június 21-én indult az L 47 (Banfield, Dum) a repülés történetében először tengeri aknazárak felderítésére. Sikerült is San Giovanninál felfedezniük egy aknamezőt. Ezután a Sdobba-ütegeket bombázták, majd a szárazföld, illetve az arcvonal fölé repülve géppuskával lelőttek egy megfigyelő léggömböt, majd szétkergettek egy gyalogos alakulatot. Június 25-én az L 51 (Minarelli, Schmalzl) Vieste és Ancona fölött bombázott, az L 5 (Fontaine, Ulmansky) ellenséges repülőgépet támadott Trieszt előtt, majd bombázta a Sdobba-ütegeket.<sup>23</sup>

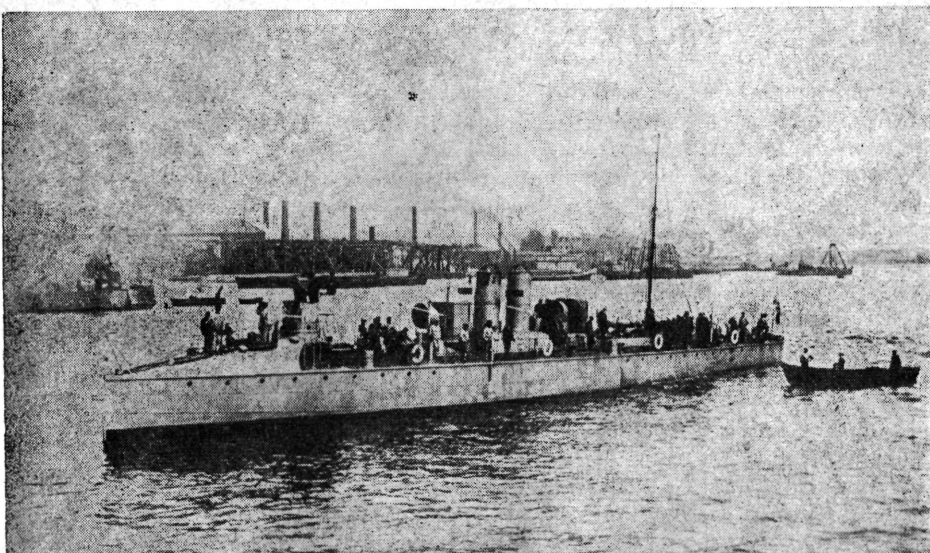
A június első napjaiban vezetett olasz támadásokra a cs. és kir. haditengerészet hamarosan hasonló jellegű, az olaszokénál nagyobb erővel vezetett ellentámadással válaszolt.

Június 17-én délután kifutott Polából a NOVARA és az ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló, a WILDFANG (parancsnoka Max Hilscher fregattkapitány), az ULAN, a SCHARFSCHÜTZE és az USKOKE (parancsnoka br. Werner von Marschall korvettkapitány) romboló az 55T (parancsnoka Friedrich Schlosser sorhajóhadnagy), a 68F (parancsnoka Erwin Wallner sorhajóhadnagy), a 70F (parancsnoka Pulgher Julián sorhajóhadnagy) és a 72F (parancsnoka leidenthali Bersa Sándor sorhajóhadnagy) torpedónaszádok kíséretében. Először a Trieszt előtti tengerészeti kutatták át. Ellenséges flottaegységre azonban nem akadtak, csupán a Sdobba-torkolati olasz ütegek lövéseit hallották. Este 8 órakor a kötelék folytatta útját az olasz partok felé. Biztosított menetben egészen Riminiig jutottak. A kötelék itt találkozott a SANKT GEORG páncélos cirkáló vezette csoporttal, amelybe a SZIGETVÁR cirkáló, valamint az 57T (parancsnoka Albert Heinz-Erian sorhajóhadnagy), 58T (parancsnoka Holub József sorhajóhadnagy), 63T (parancsnoka Anton Reich sorhajóhadnagy) és a 67F (parancsnoka Hermann Jüstel sorhajóhadnagy) torpedónaszádok tartoztak. A SANKT GEORG a rimini kikötőcsatorna hídját és magát a csatornát lőtte.

21 *Aichelburg* 1981: 266. o.

22 *Schupita*: i. m. 172. o.

23 *Uo.* 171. o.



*Ay 55E (ex KAIMAN) torpedónaszád, a 24 tagú, 200 tonnás,  
I. osztályú torpedónaszád brit építésű prototípusa*

A SZIGETVÁR ettől délebbre, Fano és Pesaro katonai célpontjait (hidakat és a jelzőállomást, valamint két hangárt) lőtte, mialatt a 64F (parancsnoka Hugo von Kloss sorhajóhadnagy) és a 69F (parancsnoka Karl Walluschnig sorhajóhadnagy) torpedónaszádok a tenger felől biztosítottak. Természetesen mind Rimini, mind a Fano és Pesaro előtti vizeket a cirkálók előtt a naszádok átfésülték aknák és tenger-alattjárók után kutatva.

A SANKT GEORG csoport reggel 5 órakor abbahagyta a tüzelést és visszafordult Pola felé. Kevéssel ezután a NOVARA csoport is követte, mert rádiójelentést kaptak négy, Trieszt felé közeledő olasz rombolóról. Már közel jártak Velencéhez, amikor látták, hogy a rombolók — amelyek felderítő úton voltak Trieszt közelében — visszatérően vannak. A nagy távolság miatt nem vették őket üldözőbe, helyette a Tagliamento előtti jelzőállomást kezdték lőni. A rombolók 900 méterre közelítették meg a partot, a cirkálók távolabbról tüzeltek. A jelzőállomást és alapzatát szétrombolták, majd délután 4 órakor visszafordultak és este 8 órakor befutottak Polába.<sup>24</sup>

Ugyanezen a napon (június 18.) a HELGOLAND és a SAIDA gyorscirkáló, a VELEBIT, a DINARA, a RÉKA rombolók, valamint a 74T (parancsnoka Friedrich Pankraz sorhajóhadnagy), a 77T (parancsnoka Josef Joris sorhajóhadnagy), a 78T (parancsnoka Rössel János sorhajóhadnagy), a 80T (parancsnoka Karl Arbesser von Rastburg sorhajóhadnagy) és a 81T (parancsnoka Wolfgang Suppantshitsch sorhajóhadnagy) torpedónaszádok a középső Adrián járőröztek. A San Benedetto magasságában megpillantott gőzöst hamarosan utolérték. A GRAZIA olasz teherhajó üresen igyekezett a part mentén dél felé. Mivel túlságosan közel voltak az olasz parthoz, és a gőzös lassú volt, a HELGOLAND parancsnoka, Seitz sorhajókapitány kockázatosnak vélte, hogy osztrák—magyar kikötőbe kísérik. Ezért parancsot adott a 74T-nek, hogy két torpedóval süllyesse el. A csoport ezután visszatért hazai kikötőjébe.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Nowotny: i. m. 18. o.

<sup>25</sup> Sokol: i. m. 222. o.

A következő napon Adolf Potočnik korvettkapitány, a WARASDINER romboló parancsnoka — saját kérésére engedélyezett — önálló akciót hajtott végre. Monopoli elé ment s a part közvetlen közeléből szétlőtte a néhány száz méternyire álló olajtárolót. A hatalmas tartály azonban üres volt. Ezután a romboló a közeli gyárat lőtte és elsüllyesztett néhány dereglyét. Ezután a WARASDINER visszatért cattarói támaszpontjára.<sup>26</sup> Egyébként ezt az olajtárolót a Mikuleciky—Wollemann páros az L 45-tel már — június 12-én is — bombázta.

A sebenicói tengerészeti repülőtámaszpontot csak 1916 augusztusától sorolták be a tengerészeti repülőállomások közé, addig — 1914. november 24-től — csak parti repülőállomásnak nevezték s ennek megfelelően állandó hangárt is csupán 1915 októberében kapott. Addig elvétve állomásozott itt egy-két gép. Közülük az L 42 (Babies Dragon fregatthadnagy) szállt fel innen először felderítésre, de motorhiba miatt le kellett ereszkednie a tengerre. A LIKA romboló sietett ki a keresésére és megtalálván, behozta. Legközelebb június 25-én indult innen két gép, az L 51 (Minarelli, Schmalzl) és az L 44 (Prebenda), amely Polából került át Sebenicóba a hónap elején. Ezúttal a Tremiti-szigetnél végeztek felderítést.

A Triesztből június 27-én felszálló L 47 (Banfield, Strobl) Gradót támadta és Villa Vicentina mellett lelőtt egy megfigyelő léggömböt, a következő napon ugyanők a Grado melletti tüzérségi ütegállásokat bombázták.

A Polából június 27-én felszálló E 37 (Dum) mellett aknamezőt fedezett fel, mialatt az L 48 (Kaindl, Freiburger tengerészcadét) és az E 34 (Molnár János repülőmester) Gradót támadta. (Itt kell megjegyeznünk, hogy az olasz hadsereg június 22-ig elérte, helyenként átlépte az Isonzó alsó folyását. Így került olasz megszállás alá Grado és Monfalcone.)

Kumborból az L 43 szállt fel június 27-én és Brindisit bombázta. Hazatérőben, fele úton, ennek is leállt a motorja és kevéssel éjfél után le kellett ereszkednie a tengerre. Maglics és Wollemann azonban nem estek kétségbe s mint néhány héttel előbb Mindszentyék, ők is vitorlát feszítettek ki a szárnyakat borító vászonból s az egyre erősödő szélben és hullámverésben is kormányozni tudták csónakrepülőjüket. Így telt el az egész nap, majd a 27-ről 28-ra virradó éjszaka. A két férfi kétségbeesetten küzdött az elemekkel. Közben a kumbori támaszponton nőttön nőtt az aggodalom. A viharossá fokozódó szél miatt repülőgép nem indulhatott keresésükre, ezért riadóztatták a 4-es tengeralattjárót, amely késelem nélkül elindult keresésükre. A kutatás ezúttal sikerrel járt: 28-án, 13 óra 45-kor, 30 mérföldre Monopolitól megpillantották egymást. A két fregatthadnagy átszállt a tengeralattjáróra, amely vontába vette a repülőgépet, amellyel befutottak Cattaróba.<sup>27</sup>

Amint látjuk, sok baj volt a repülőgépmotorokkal, pedig a cs. és kir. repülőgépek jobbak voltak az átlagos, korabeli gépeknél.

A küzdelemhez, a háborúhoz az aknamező is hozzátartozott. A NOVARA-csoport június 18-án, visszatérőben az olasz partoktól nagy aknamezőt fedezett fel az Isztriai-félszigettől, pontosabban a Salvore-foktól nyugatra. Az aknák felszedésére az ADMIRAL SPAUN és a WILDFANG vezetésével a 2. torpedóflottilla vonult ki június 20-án, 21-én és 24-én. Mialatt az aknaszedők dolgoztak, az ADMIRAL SPAUN Velence előtt járőrözve biztosította a munka zavartalanságát. Egy felrobant akna a 60T torpedónaszád (parancsnoka Dagobert Müller von Thomamühl sorhajóhadnagy) csónakját megsemmisítette. Az első tiszt (Janata Ottó fregatthadnagy) és két matróz életét vesztette.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Uo. 230. o.

<sup>27</sup> Peter, Ernest: Die k. u. k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich—Ungarns 1794—1919. Stuttgart, 1981. 157. o.

<sup>28</sup> Dietrich kézirat, 17. o.

Olaszország haditengerészetének parancsnoksága, hogy tengeralattjárói részére támaszpontot építsen ki a Monarchia partvidéke előtt s így ellenőrzése alá vonja a cs. és kir. tengerészeti erők működését, nagyszabású hadműveletbe kezdett.

1915. július 10-ről 11-re virradó éjszaka olasz és francia tengerészeti erők jelentek meg az Adria kellős közepén fekvő sziget előtt. Az akció parancsnoka, Millo ellentengernagy, három részre osztotta kötelékét. A partraszálló különítmény a CITTA DI PALERMO segédcirkáló fedélzetén érkezett a szigethez egy romboló és hét torpedónaszád kíséretében. Őket a QUARTO és négy romboló őrizte, mialatt a MARSALA cirkáló, az ellentengernagy zászlóshajója, két francia rombolóval, Lagosta szigetének két kikötőjét ellenőrizte. A másik két romboló elvágta a kábelt, foglyul ejtve az őrszemélyzet két tagját. Közben a tengerészeti jelzőállomás őrsége tüzet nyitott, mire a franciák visszavonultak (egy altisztjük elesett), majd a BISSON romboló szétlőtte a jelzőállomást. Az egész hadművelet alatt a GIUSEPPE GARIBALDI és a VARESE páncélos cirkáló rombolóktól kísérve a sziget és a dalmát part között járőrözött. A cs. és kir. erők közül ekkor csak a 6-os sz. tengeralattjáró tartózkodott Pelagosa körül, de nem állt módjában támadni.

Az olaszok három tisztet, egy orvost és 90 főnyi legénységet hagytak Pelagosán két 7 cm-es löveggel és két gépfegyverrel. Azonnal felállítottak egy rádióállomást, megkezdték a fedezékek és lövészárkok építését. A sziget hat emberből álló világítótorony-őrségét csak 12-én délután találták meg, mert elrejtőzködtek egy barlangban.

A sziget birtokbavétele után egymást 24 óránként váltva egy-egy olasz vagy francia tengeralattjáró tartott őrszolgálatot a Pelagosát környező vizeken.<sup>29</sup>

A cs. és kir. haditengerészet illetékesei július 12-én vették észre, hogy Pelagosával megszakadt a jelzőösszeköttetés. A következő napon kiküldték az L 51-et (Minarelli, Schmalzl), hogy derítse fel a helyzetet, ugyanekkor kifutott Sebenicóból a TÁTRA romboló is Pelagosa felé. Elsőnek a repülőgép érkezett vissza s jelentette, hogy a szigetet megszállta az ellenség, s egy tengeralattjáró áll lesben, amelyet egyébként az L 51 géppuskatűzzel lemerülésre kényszerített. Az akkorra odaérkező TÁTRA (parancsnoka Léva József korvettkapitány) azonnal tűz alá vette a rádióállomást és egy épületet, ahova az olasz katonák menekültek. Közben az L 51 észrevette, hogy a tengeralattjáró — a francia FRESNEL — a romboló közelébe iparkodik, amit jelzett a TÁTRÁ-nak, amely még időben kikerülte a veszedelmet. A TÁTRA, miután egy találata felrobbantotta az olaszok benzintartályát is, távozott. Az L 51-re irányított gépfegyverek lövedékei mindössze egyetlen helyen ütötték át a gép tartószerkezetét.

Miután a sziget nem bírt különös hadászati fontossággal, a cs. és kir. flottaparancsnokság nem tartotta sürgősnek visszafoglalását, ellenben megerősítette a szomszédos Lagosta és Lissa szigetének aknazárát és védőműveit.<sup>30</sup>

Az olasz flottaparancsnokság ezután — egyrészt az itáliai közvélemény megnyerése és a közhangulat megjavítása érdekében is — rajtaütést készített elő a Cattaro körüli partok ellen. Július 17-én este kifutott Brindisiből az 5. (G. GARIBALDI) páncélos cirkáló osztály Trifari ellentengernagy parancsnoksága alatt. Négy romboló és hét torpedónaszád biztosította a hajóóriásokat. Néhány órával később a MARSALA és a QUARTO követte őket három olasz és hat francia rombolóval. Az volt a feladatuk, hogy Gravosa mellett és Giuppana szigetén katonai objektumokat romboljanak szét. Az olaszok nyugodtan vonultatták föl erőiket, mert a Cattaro fölé tornyosuló Lovéen útegei miatt az öbölben nem lehetett ütőképes,

29. Uo.  
30 Uo.

nagy egységeket állomásoztatni, sem azok kiszolgálására megfelelő javítóműhelyeket berendezni és a szükséges utánpótlást biztosítani, bár kétségtelen, hogy a Lovćen-ütegek már hónapok óta hallgattak.

### *A GIUSEPPE GARIBALDI elsüllyesztése*

Azon a napon, amikor a GARIBALDI-csoport kifutott, de kb. 16 órával előbb, július 17-én reggel, a kumbori repülőállomásról három gép startolt: az L 43 (Maglics, Wollemann), az L 45 (Mikuleczky, Poljanec) és az L 49 (Herzberg, Kunsti). Bari és Barletta fölé repültek s az erős elhárítás ellenére, 800—900 méteres magasságból 50 kg-os bombákat dobtak Bari pályaudvarára, valamint behajózás alatt álló csapat- és hadianyagszállítványokra. A támadás befejeztével, visszatérőben, az L 49-nek a parttól alig 5 mérföldre le kellett szállnia, mert leállt a motorja. Mikuleczky az L 45-tel melléje ereszkedett. Akkor derült ki, hogy a benzintartályt lövés érte, az kilyukadt és az üzemanyag elfolyt. Miután a part felől vitorlások és motorcsónakok közeledtek, sietniük kellett. Kiverték az L 49 fenekét és oldalait, továbbá kilyukasztották a gép alsó szárnyai alatt levő úszókat, majd Herzberg és Kunsti felkapaszkodott az L 45-re. Nem érkeztek meg azonban a támaszpontra, mert Punta d'Ostro előtt 16 mérföldnyire ennek a gépnek is leállt a motorja és Mikuleczky kényszerleszállást hajtott végre, ami nem volt csekélység négy emberrel a gép fedélzetén. Miután a cattarói megfigyelőállomásról — amely a Radostak-hegyen működött 1446 méteres magasságban — észrevették őket, kiküldték értük a 61T torpedónaszádot (parancsnoka lovag Hermann von Jedina sorhajóhadnagy), amely bevontatta őket.

A harmadik gép (L 43) Bari bombázása után Barletta felé repült, de közvetlenül a cél előtt annyira lecsökkent az olajnyomása, hogy le kellett szállnia a vízre. Amikor Maglics fregatthadnagy meggyőződött arról, hogy a motort nem tudja megjavítani, tehát képtelen tovább repülni, megtették Wollemannal az előkészületeket a gép megsemmisítésére. Amikor megpillantották a part felől közeledő fegyveres pénzügyőr-motort, jelzőpisztolyokkal felgyújtották a repülőgépet és körülötte úszkálva várták be az olaszokat, akik a két tisztet kiemelték és fogságba ejtették.<sup>31</sup>

Minderről azonban Cattaróban mit sem tudtak, csak annyi volt bizonyos, hogy Maglics és Wollemann megint nem tért vissza s valószínűleg ismét valahol az Adria közepén vitorláznak. Július 17-én este tehát a Cattaróban horgonyzó 5. csatahajó osztály parancsnoka, Hansa ellentengernagy utasítást adott a tengeralattjáró állomásnak, hogy mindkét egység induljon el az L 43 felkutatására (több repülőgép akkor nem volt Kumborban, csak a visszatért L 45, de azt is számtalan lövedékbecsapódás miatt javítani kellett, valamint a néhány nappal előbb kényszerleszállást végzett és ugyancsak javítás alatt álló M 39, tehát a repülőgépek nem indulhattak bajtársaik megkeresésére. Egyébként már máskor is előfordult — éppen pl. az L 43-sal, szintén Maglicsékkel —, hogy tengeralattjáró bukkant rájuk június 28-án). Először az U 6 futott ki, még 17-én este, mert 12-e óta — akkor érkezett Pelagosa környékéről Cattaróba — nem volt akcióban (mint írtuk, az U 6 május 9-én eltávozott az Öbölből és a Sebenico—Spalato—Lissa—Pelagosa előtti vizeken teljesített járőrszolgálatot). Hamarosan az U 4 is készen állt. 15-én este érkezett vissza Drin-öböl elől, ahol egy kémet (ágenst) kellett volna fedélzetére vennie. Pontosan 2 órákor, tehát még pirkadat előtt hagyta el kikötőhelyét és a parancs értelmében elindult Lagosta felé.

A Radostak-hegyi megfigyelőállomás ugyanis észrevette és jelentette, hogy na-

<sup>31</sup> *Schupita*: i m. 173. o.

gyobb egységekből álló ellenséges hajókötélék közeledik, tehát az U 4 nemcsak az eltűnt repülőgépet keresi, hanem keresztezheti az ellenséges hajócsoport útját is.

Az ellenséges kötelék éléről a QUARTO és három romboló július 18-án, virradatkor a Meleda—Ragusa közötti Giuppana-szigethez érkezett s ott kihajóztak két tiszt vezetése alá tartozó 50 tagú különítményt és egy orvost. Elindultak a jelzőállomás felé, de a QUARTO felülről visszarendelte őket. Ezalatt a Misnjak-kiszögelésnél egy romboló két csónakot eresztett a vízre, amelyek megkísérelték elvágni a kábelt. Amikor azonban a kábelállomás őrsege lőtt rájuk, visszafordultak, majd az egész QUARTO-csoport eltávozott.

A GIUSEPPE GARIBALDI-csoport hajnali 4 óra előtt érkezett Ragusa vecchia elé s lőni kezdték a part menti vasútvonalat, a vasúti berendezéseket, a mólót és az órházakat. Rövid tüzelés után abbahagyták és megindultak déli irányban.

A Lagosta felé menetelő U 4 július 18-án 3 óra 20 perckor vette észre a füstfelhőket, majd negyed óra múlva már a hajókat is azonosította: három egység a GIUSEPPE GARIBALDI, egy a VETTOR PISANI osztályból, mögöttük számtalan rombolóval. A hajók Ragusa felé haladtak, majd 3 óra 55-kor Cattaro felé fordultak, de Ragusa alatt Ragusa vecchia-t kezdték lőni. A 4 órakor lemerülő búvárnaszád 15 perc múlva dugta ki periszkópját. Ekkorra a páncélos cirkáló befajzta Ragusa vecchia lövését és most már valóban Cattaro felé igyekeztek a part mentén. Később a GIUSEPPE GARIBALDI különvált a csoporttól, amely különítményt szándékozott partra tenni, hogy több helyen megrongálják a Ragusa—Cattaro közötti vasútvonalat. A tengeralattjáró, többször módosítva irányát, már az éppen feléje futó páncélos cirkáló közvetlen közelébe jutott, amikor — 4 óra 37 perckor — felfedezték periszkópját és a cirkáló tüzet nyitott. A következő percben Single sorhajóhadnagy parancsot adott mindkét torpedó lanszírozására. 600 méterre volt egymástól a két hajó. Mindkét torpedó belement a cirkálóba, amely három perc alatt elsüllyedt (északi szélesség  $42^{\circ} 28' 7''$ , keleti hosszúság  $18^{\circ} 15' 7''$ ). A GIUSEPPE GARIBALDI tengeresei szerencsésebbek voltak, mint a három hónappal korábban elsüllyesztett LEON GAMBETTA személyzete, mert közülük 525-öt mentettek meg s csak 53-ukat érte utol a tengerészhalál. A mentést a helyszínre érkező rombolók végezték, a világháború történetében először alkalmazva az ún. genfi lobogót (vörös-keresztes lobogó), amely azonban nem akadályozta meg őket abban, hogy az 5 órakor felemelkedő U 4-re tüzeljenek.

A tengeralattjáró később rádióján jelentette a történeteket a castelnuovói parancsnokságon, majd folytatta útját az L 43 felkutatására, amely azonban, mint tudjuk, ezúttal sikertelen maradt. A rádiójelentés után a 13-as és a 15-ös torpedónaszád felkereste a süllyedés helyét és számtalan holmit szedtek össze, de ember már nem akadtak.<sup>32</sup> A GIUSEPPE GARIBALDI elsüllyesztésének a háború menetére kiható fontos következménye lett. Olaszország a háború végéig felhagyott minden további, a Monarchia partvidéke elleni támadással, valamint — ahogyan a franciák a LEON GAMBETTA elsüllyesztése után — az olaszok is óvakodtak attól, hogy páncélos cirkálókat és csatahajókat harcba vigyék a cs. és kir. haditengerészet ellenőrzése alatt álló vizeken, gyakorlatilag az Adrián.

Ezek az eredmények dicséretére válnak az osztrák—magyar flotta parancsnokának, parancsnokló és beosztott tisztjeinek és legénységének egyaránt.

Néhány nap múlva, július 23-án a cs. és kir. haditengerészet intézett támadást az Aso folyótól délre Campomarínóig terjedő, mintegy 160 km-es szakaszon. Az akciót a SAIDA cirkáló vezette s a VELEBIT, a DINARA és a RÉKA rombolók vettek részt benne. Elsősorban a vasútvonalat és különböző berendezéseket, valamint az Aso- és Tesino-, továbbá a Menocchio- és Egydio-hidat lőtték. A DINARA a S. Benedetto pályaudvart és környékét vette tűz alá, de itt rendkívül heves tüzelés fogadta. Amikor Grottamare felé kormányozták a rombolót, egy rejtett állásból jövő puska-tűz megölte a kormányosmatrózt, a gyorstüzelő kezelőjét pedig megsebesítette. Grottamare állomásépületét és raktárát a DINARA megrongálta, illetőleg lángba borította.

A HELGOLAND-csoport Ortana pályaudvarát és gyártelepét, majd ettől délebbre a Moro hidját vette célba, azután Lasciano és Fossacesia objektumait rombolta. A HELGOLAND kísérőnaszádjai a 74T, a 77T és a 78T voltak. A CSEPEL, a TÁTRA és a BALATON rombolók Campomarino és Termoli vasútállomásait lőtték. A LIKA és a TRIGLAV ezalatt elvágta a Tremiti-szigetre vezető kábelt, kivágtak belőle egy darabot, a kábel végét pedig bevontatták a tenger mélyére, majd megrongálták a sziget jelzőberendezését. A műveletet a 80T és a 81T biztosította.<sup>33</sup>

A Sebenicóban horgonyzó HELGOLAND és SAIDA gyorscirkálókon kívül a Polában állomásozó másik két gyorscirkáló is támadásra indult. A július 26-án este kifutó NOVARÁ-t és az ADMIRAL SPAUN-t a SCHARFSCHÜTZE, az USKOKE rombolók, a 75T, a 76T és a 79T naszádok kísérték. Az ADMIRAL SPAUN az USKOKE-val és a 76T-vel Fano felé tért le, míg a többiek egyenesen Anconának tartottak. Az ADMIRAL SPAUN-csoport lőtte a fanói állomást, mozdonyokat és vasúti kocsikat semmisített meg, vagy gyújtott föl, továbbá megrongáltak két hidat.

A NOVARA-csoport 20 mérföldre Anconától, reggel 2 órakor megállt. A NOVARA két nagyobb csónakot (jollét) bocsátott vízre, tele benzinnel, bombával hogy az ugyancsak Anconát bombázni szándékozó csónakrepülőgépeknek ne kelljen visszarepülniük az első támadás után Polába, hanem a közelben, a csónakokról egészíthessék ki készleteiket. A csónakok őrzésére a 79T maradt vissza. Ezután a csoport folytatta útját Ancona felé, ahol 4 óra 30-kor — rövid várakozás után — lőni kezdték a vasúti hidat, a viaduktot és egy raktárt. Ezután, párhuzamosan a parttal, tovább mentek Senigaglia felé, ahol ugyancsak hasonló célpontokat lőtték. Fanónál talákoztak az ADMIRAL SPAUN-csoporttal, majd visszatértek oda, ahol a csónakokat hagyták. Addigra már a repülők is elvégezték a feladatukat. Az L 5 (Fontaine, Ulmanky), az L 46 (Ockermüller, Augustin), az L 42 (?) és az L 47 (Banfield, Strobl) startját ugyanis úgy időzítették, hogy éppen akkorra érjenek Ancona fölé, amikor a hajók már befejezték a lövöldözést és mialatt bombázzák a különböző, elsősorban vasúti célpontokat, megfigyelhetik az okozott károkat is. Sokkal gyorsabbak lévén, mint a hajók, többször is elrepülhettek úszó raktárukhoz és volt olyan gép, amely háromszor fordult a két csónak és Ancona között. (Banfield) A csónakrepülők közül az L 42 motorjának eltört a dugattyúja, ezért még Ancona felé menet leszállt s később a STREITER romboló vontatta Pólába.

A rajtaütés komoly károkat okozott Pesarótól Anconáig. Például egy olajtank, amelyet az L 46 gyújtóbombája telibe talált, úgy égett, hogy 30 mérföldről is látni lehetett.<sup>34</sup>

<sup>33</sup> Sokol: i. m. 235—236. o.

<sup>34</sup> Nowotny: i. m. 19—20. o.

De térjünk vissza Pelagosához!

Ugyanennek a napnak az estéjén, tehát július 27-én, ismét kifutott Sebenicóból a HELGOLAND és a SAIDA a hat legkorszerűbb, TÁTRA osztályú romboló és a 80T és 81T torpedónaszádok kíséretében. A HELGOLAND először — elterelő hadműveletként — szétlőtte Vieste rádióállomását és jelzőberendezését, majd — ez már 28-ának reggele — elfoglalta űrhelyét a SAIDÁ-val együtt Pelagosától 10 mérföldnyire délkeletre. A rombolók 5 órakor értek a szigethez és tüzzel árasztották el az olasz lövészárkokokat. Ellentűzet nem kapván, négy tengerésztiszt vezetése alatt álló, 104 tagú tengerészgyalogos különítményt tettek partra, hogy elfoglalják az olasz állásokat. Ezenközben a rombolókat megtámadta a Pelagosán állomásozó tengeralattjáró, de sikerült kimanőverezniük és elúzniük, torpedói elől kitérniük. Amikor a partraszállt különítmény már eléggé megközelítette az ellenséges lövészárkokat, az olaszok tüzet nyitottak. A tengerészek a heves zárótűzben nyomultak előre. Már harminc méterre megközelítették az állásokat és a rohamra készültek, amikor podkapelski Vukovics fregattkapitány, a CSEPEL parancsnoka visszarendelte őket. Megállapították, hogy a lövészárkokat megszállva tartó ellenség túlerőben van és lerohanásuk csak igen nagy veszteséggel végződhetett volna, amit pedig a vett parancs értelmében el kellett kerülni. Az olasz állások tökéletes fedezéket nyújtottak. A hajó lövegek heves tüzeleése ellenére az olaszoknak csak egy halottjuk és egy súlyos sebesültjük volt. Ezzel szemben a LIKA és TRIGLAV állományából nyolcan sebesültek meg, négyen pedig elestek, közülük hárman voltak magyarok: Jakab Zoltán, Kovács Sándor és Láng Herman.<sup>35</sup>

Visszatérőben, már a Busi-csatornában, egy tengeralattjáró meg akarta torpedózni a HELGOLAND-ot, de a cirkáló időben kikerülte a feléje közeledő veszedelmet.

Pelagosa körül ezután néhány napig csönd volt. Ezzel szemben az Adria északi térségében az Isonzo körüli csaták miatt a trieszti és polai repülőállomás tengerészrepülői csaknem állandóan a levegőben voltak. Igen szemléletes, amit Banfield ezekről a hetekről-hónapokról ír önéletrajzában, ezért szó szerint idézzük: „Az első négy Isonzo-csata alatt nekünk, tengerészrepülőeknek az volt a feladatunk, hogy a levegőből állandó megfigyeléseket végezzünk és ugyanakkor avatkozzunk is bele a szárazföldi harcokba, amennyire a rendelkezésünkre álló eszközökkel ez lehetséges, továbbá mi tartottuk a kapcsolatot a Boroevic-hadsereggel, éjjel és nappal egyaránt. Gyakran csak néhány órát alhattam, azt is teljesen felöltözve, nehogy riadó esetén drága időt veszítsek. Egy repülőgép előmelegített motorral mindig indulásra készen állt, így a riadó után 10 perccel elérhettem az 1000 méteres magasságot...”<sup>36</sup>

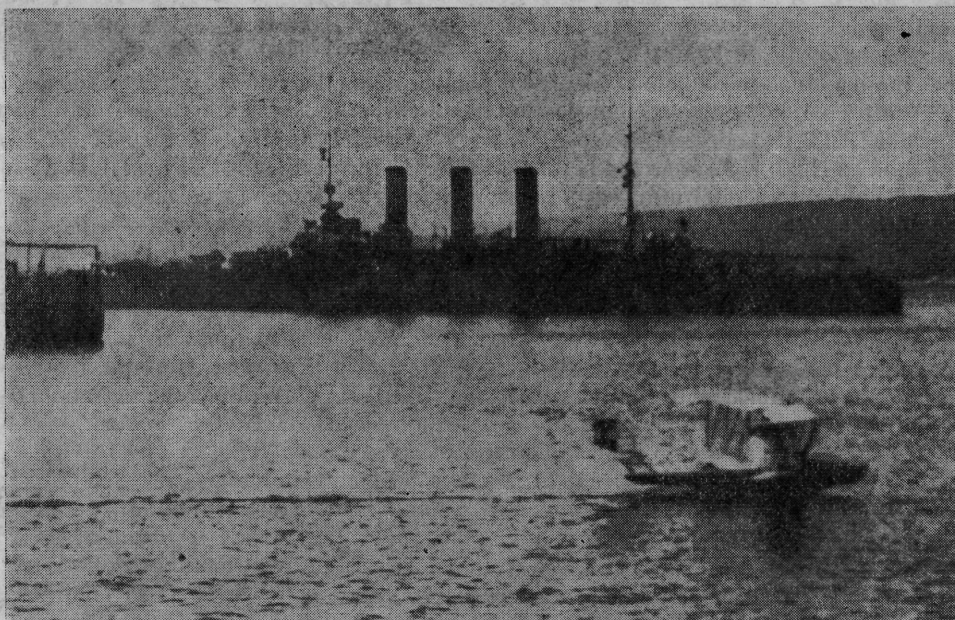
#### *A tengerészrepülők harcai júliusban—augusztusban*

A továbbiakban röviden, naplószerűen mutatjuk be a trieszti és polai repülőállomás tevékenységét júliusban és augusztusban.

*Július 1.* Az L 54 (Prebenda, Metzler György tengerészkadét) bombázta a Sbodda-ütegeket. *Július 4.* Az L 46 (Klázing, Fritsch) bombázta S. Pietro ütegeit, felderítés Velence fölött. *Július 7.* Az L 47 (Banfield, Strobl) Nogarát bombázta. Légiharc. *Július 8.* Az L 47 bombázta Sboddát, az L 42 (Babics Friedrich Marchesani fregatt-hadnagy) Velencét. *Július 10.* L 46 (Banfield, Strobl): felderítés, majd bombázás Sboddára. *Július 11.* Az L 47 (Banfield, Anasipoli repülőmester) támadta Gradót. *Július 12.* Az L 47 (Banfield, Seebauer főhadnagy) felderítést végzett Grado és

<sup>35</sup> Dietrich kézirat, 18—19. o.

<sup>36</sup> Banfield *Gottfried Baron von*: Der Adler von Triest. Graz, 1984. 59. o. Banfield ősei észak-írországi angolok. Nagyapja osztrák nőt vett feleségül, apja brit alattvalóként, de mint cs. kir. sorhajóhadnagy vett részt az 1866. évi lissai csatában. A család 1903-ban lett osztrák állampolgár.



*Csónakrepülő, háttérben az ERZHERZOG osztály egyik egysége*

Sbodda fölött, légi harcot vívott egy Nieuport típusú géppel. *Július 15.* Az L 47 (Banfield, Strobl) bombázta a laguna ütegeit. *Július 16.* Az L 48 (Wiktorin, Konyovics Demeter sorhajóhadnagy) a Po-torkolatnál végzett felderítést. *Július 17.* L 47 (Banfield, Hermann Marchet tengerészcadét): felderítés Grado fölött. *Július 19.* Az L 47 (Banfield, Strobl) tengeralattjárót támadott a trieszti öbölben. *Július 20.* L 47 (Banfield, Strobl): a Grado- és Sbodda-ütegek támadása. *Július 22.* Az L 47 (Banfield, Strobl) bombázta és géppuskázta a Sbodda-ütegeket. Az L 53 Pelagosát derítette föl, majd támadta a Sbodda-ütegállásokat, az L 42 (Babics, Marchesani) Anconát bombázta. *Július 23.* Az L 5 (Fontaine, ?) Anconát bombázta. *Július 24.* Az L 54 (Prebenda, Fritsch) Grado felderítésekor két géppel vívott légcisatát. *Július 25.* L 51 (Minarelli, Schmalzl): felderítés Termolinál. *Július 27.* L 54 (Prebenda, Metzler): felderítés Sbodda fölött, este bombázták, ők dobtak másodszer 50 kg-os bombát. *Július 31.* Az L 54 (Prebenda, Metzler) ismét Sboddát támadta 50 kg-os bombával. (A *július 27-i* Ancona elleni akciót már ismertettük.)

A sebenicói támaszponttól *július 6-án* az L 44 átrepült Polába, *július 11-én* az L 51 Lagostáig végzett felderítést, *július 13-án* ugyanő Pelagosát derítette fel és *július 25-én* az L 44 (Dum és az L 51-ről átszálló Schmalzl), az L 54 (Prebenda, Metzler) és az L 56 (Csaszlovsky altiszt) Termolit és Ortonát bombázta.

A kumbori repülőállomás július 17-i, Bari és Barletta elleni támadását, amikor az L 43 személyzete olasz fogságba esett, már ismertettük. Egyébként ezek a gépek dobtak elsőként 50 kg-os bombákat.

*Augusztus 1-én* az L 47 (Banfield, Strobl) Golametta ütegeit bombázta. Az L 54 (Prebenda, Metzler) az Isonzo fölött végzett felderítést. *Augusztus 2.* Az L 46 (Babics, Marchesani), az L 47 (Banfield, Strobl) bombázta Busót, a Pietro d'Orion-kiszögellést. *Augusztus 4.* Az L 47 (Banfield, Strobl) ugyanott felderített. *Augusztus 5.* Az L 47 (Banfield, Strobl) ugyanott. Később megtámadták a P 5 léghajót és lelőtték. Ugyan-ezen a napon, 23 óra után néhány perccel, megjelent Pola fölött a CITTA DI JESI

nevű léghajó, amely hamarosan a parti és hajókon felállított légvédelmi fegyverek ösztüzébe került. Találatot kapva, egyre mélyebbre ereszkedve igyekezett a tenger felé, majd a Musil-jelzőállomás jelentése szerint éjfélkor Porer előtt leszállt a tengerre (23 óra 52 perckor a légvédelem beszüntette a tüzet). A léghajó keresésére kifutott a SATELLIT torpedóhajó, a 9-es, 39-es (ex REIHER) és a 79 T torpedónaszád, továbbá az E 20, E 37 és az L 48 csónakrepülő. A félig elsüllyedt CITTA DI JESI-re a 79T bukkant rá éjfél után egy órakor a Porer világítótorony közelében. Miután a léghajó személyzetét — három tisztet, egy gépészt és két tengerészt — a fedélzetre vette, nagy nehézségek közepette bevonszolta a léghajót a Saccorgiana-öbölbe. *Augusztus 6.* Az L 47 (Banfield, Marchesani) gyújtóbombákkal támadta a Sbodda-ütegeket. *Augusztus 7.* Az L 46 (Banfield, Nawratil) Gradót támadta, majd légiharcba bocsátkozott két olasz géppel. Az egyiket lelőtte, majd üzemanyaghiány miatt félbeszakadt a légiharc. *Augusztus 9.* Banfield és Nawratil délelőtt az L 47-tel, délután az L 46-tal bombázta Gradót. *Augusztus 15.* Fontaine és Walter Hell sorhajóhadnagy öt, Velence körüli, part menti gyárat bombázott az L 40-es géppel. A gép 1700 méteres magasságban több találatot kapott, egy olasz repülő pedig Rovignóig a nyomában maradt. *Augusztus 16.* Az L 47 Lignano fölött végzett felderítést, *augusztus 19-én* pedig az L 46 járt ugyanott s bombázta Golamettát; mindkét esetben Banfield és Strobl repült. Ugyanők *augusztus 20-án és 26-án* az L 46-tal, *27-én* az L 47-tel végeztek felderítést az olasz front fölött s 27-én négy bombát dobtak egy lemerülő ellenséges tengeralattjáróra. *Augusztus 28-án és 29-én* az L 47 (Banfield, Natal Kaftanić sorhajóhadnagy) a Tagliamento-torkolatánál végzett felderítést.

*Augusztus 7-én* szállt föl a sebenicói repülőállomásról az L 44 és Pelagosa fölött végzett felderítést. Hazatérőben a gép a levegőben felrobbant és Cosima mellett lezuhant. Dum sorhajóhadnagy és Schmalzl kadét életét vesztette. Ők voltak a tengerészrepülők első halottjai. A gépet másnap kiemelték. *Augusztus 10-én* az L 56 (Prebenda, Metzler) két ízben is bombázta és lőtte a pelagosai rádióállomást és a katonai fontosságú berendezéseket. A következő napon ugyanezt tette Karl Augustin fregatthadnagy az L 54 fedélzetéről.

*Augusztus 15-én, 16-án, 17-én és 21-én* az L 54 — *16-án* az L 56 is (hol Augustin, hol Csaszlovsky repült velük) bombázta Pelagosa célpontjait.<sup>37</sup>

### *Tengeralattjáró támadása tengeralattjáróra*

Miután a repülők megfigyelték, hogy Pelagosa kikötőjében állandóan őrködik egy ellenséges tengeralattjáró, a cs. és kir. tengeralattjáró flottilla parancsnoka, lovag Thierry Ferenc korvettkapitány elhatározta, hogy megkísérli az ellenséges tengeralattjáró megsemmisítését, vagy elriasztását. E feladatra lovag Georg von Trapp sorhajóhadnagyot, az U 5 parancsnokát szemelte ki, akinek a tengeralattjárója egész júliusban nagyjavítás és korszerűsítés alatt állt a polai dokkban. Itt leszerelték a 3,7 cm-es gyorstüzélt s helyette a fedélzetre 4,7 cm-es gyorstüzélt ágyút raktak. A naszád július végén tartotta próbajáratait.

Az U 5 augusztus 2-án futott ki Polából, de útközben hatalmas viharba került, amely letépte antennáját s ezért Trapp befutott Comisa kikötőjébe, ahol kijavították a sérülést s csak augusztus 4-én este folytatta útját. A parancsnok éjfélkor pillantotta meg Pelagosát, megállt, egy ideig várakozott. 3 óra 25 perckor lemerülve elindult, de a parttal csaknem párhuzamosan haladva sem látott sehhol tengeralattjárót. Lassan elkanyarodott, amikor megpillantotta az olasz hadilobogót a part közelében. Augusztus 5-e volt, hajnali 5 óra 13 perc. A tengeralattjárót éppen elfed-

<sup>37</sup> *Schupita*; i. m. 173—174. o.



*A Citta di Jessi olasz léghajó*

ték a sziklák, de látszott, hogy matrózok rohannak a parton a lobogó felé. Trapp nagy kört írt le a tengeralattjárójával. Mikor ismét orral volt a sziget felé — 5 óra 16 percet mutatott az óra —, látta, hogy a tőle mintegy 200 méternyire levő olasz tengeralattjáró már elindult feléje, lemerülőfélben van, de a fedélzetén még futkos néhány matróz s a toronyban is álltak, mozogtak néhányan. Az irány éppen jó volt, parancsot adott az egyik torpedó kieresztésére, majd néhány másodperc múltán a második torpedó is kifutott a vetőcsőből. Az első elsiklott célpontja előtt, mert az olasz tengeralattjáró, a NEREIDE, lassabban közeledett, mint ahogyan azt Trapp számította, a második azonban a gépterembe hatolt s a naszádot szó szerint kettétörte. Túlélő nem maradt, de hogy a naszádon tartózkodott-e a parancsnokon, Carlo del Greco sorhajóhadnagyon és beosztott tisztjén kívül a rendszeresített személyzet mind a 17 tagja, nem lehet tudni, sőt valószínűleg nem, mert amikor 1972-ben a jugoszláv haditengerészet a NEREIDE-t kiemelte, csak 14 csontvázat talált benne.<sup>38</sup> A tengeri háborúk történetében ekkor süllyesztett el először tengeralattjáró tengeralattjárót.

Az U 5-nek folytatnia kellett volna az útját Brindisi felé, de a NEREIDE meg-torpedózásakor keletkezett detonáció — alig 200 méterre voltak tőle — olyan károkat okozott a naszádban, hogy vissza kellett térniük támaszpontjukra. A gépszemélyzet a gázoktól szolgálatképtelenné vált s csupán a bal villanymotor maradt működőképes. A bűvárnaszád augusztus 16-ig állt javítás alatt.

Gyakorlatilag az U 6 július 19-től augusztus 31-ig akcióképtelen volt. Hol a tisztek, hol a legénység volt beteg, aztán két hét szabadságot kapott mindenki, közben négyszer változott a parancsnok személye s a naszádot folyton javítgatni kellett.

<sup>38</sup> Aichelburg, Wladimir: Die NEREIDE. Marine-Gestern, Heute 1977/3. 67—72. o. Aichelburg idézi Trappot, aki visszaemlékezéseiben a következőket írja: „Egyáltalán nem értem az olaszokat! Nem volt a tengeralattjáró körül semmi háló, semmi aknazár! Vagy mi véletlenül elcsúsztunk mellette? És vajon miért volt felvonva hajnali 5 órakor a tengeralattjáró lobogója? E tarka színek nélkül semmiképpen sem tudtam volna felfedezni a tengeralattjárót! A lobogót ugyanis minden haditengerészetről csak napfelkelte után húzzák föl, s napnyugtakor bevonják.

Az U 12 június 26-ig volt Pólában dokkolva, sok mindent javítottak és kicseréltek rajta, majd megkezdte próbajáratait és gyakorló torpedóvetéseket hajtott végre. Különösen az új, 35 cm-es vetőcsöveket kellett többször is kipróbálni, amelyeket újonnan építettek be. Az U 12 így összesen 6 vetőcsővel rendelkezett, amiknek a belövése július 30-ig tartott. Augusztus 2-án hagyta ott Polát és érkezett Triesztbe, ahonnan augusztus 7-én futott ki három napra tervezett útra Chioggia és Velence elé. A Lerch Egon sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló U 12 további sorsáról csak keveset tudunk. Annyi bizonyos, hogy augusztus 12-én Velence előtt várakozott, hogy mint a CUGNOT a cattarói öbölbe, vagy a CURIE a polai kikötőbe, ő is bejusson Velence belső kikötőjébe. Hamarosan jött az olasz BRONDOLO ágyúnaszád. Lerch sorhajóhadnagy a nyomába szegődött. A BRONDOLO azonban valahogyan meglátta a tengeralattjárót s nem az aknazár kapuján ment át, hanem az aknák fölött, hogy így lépre csalja a tengeralattjárót (az ágyúnaszádnak csak 70 centiméteres volt a merülése, tehát átsiklott az aknák fölött). Az U 12 neki is ütközött az egyik aknának s olyan súlyosan megsérült, hogy sem felemelkedni nem tudott többé, sem a személyzet nem volt képes elhagyni hajóját. A parancsnokon kívül Ernst Zaccaria fregatthadnagy és a 15 főnyi személyzet életét veszítette. Közülük magyar honosok voltak Deák László torpedóaltiszt, Pusztavérh Miksa fedélzetmester, Strausz Zoltán nevedmester és Ziegler József elektromester. A tengeralattjárót az olaszok 1915/16-ban kiemelték. A holttesteket katonai pompával temették el a San Michele temetőben, ahol hamvaik fölé 1935-ben az Osztrák Tengerészszövetség emlékművet állíttatott.<sup>39</sup>

Az U 3-mal utoljára június 14-én találkoztunk. Néhány nap múlva, június 19-én, Hübner sorhajóhadnagy átadta a parancsnokságot Strnad Károly sorhajóhadnagy-nak, aki július 18-án indult el hajójával első akciójára. Sebenico érintésével Cattaróba 22-én érkezett. 27-én hagyta el az öblöt, hogy a Dél-Adria vizein cirkáljon. Több olasz cirkálót is látott, de nem került lanszírozó helyzetbe. 31-én érkezett vissza Cattaróba. Egy hét múlva, augusztus 10-én futott ki legközelebb, azzal a feladattal, hogy a másnapra tervezett, az olasz partok ellen végrehajtandó hadművelet alatt Brindisitől északrakeletre biztosítson, majd a Brindisi—Otranto—Valona háromszögben cirkálva, négy nap után térjen vissza az öbölbe. Augusztus 12-én az U 3 Brindisi előtt cirkált, amikor dél felé találkozott a CITTA DI CATANIA olasz segédcirkálóval. A tükörsíma vízen jól látszott a kilőtt torpedó útja, a segédcirkáló ki tudta kerülni, azonnal rárohant a tengeralattjáróra s megrongálta annak periszkópját. A cirkálót kísérő torpedónaszád vízbombákat szórt a tengeralattjáró köré, amelyek súlyos károkat okoztak. A tengeralattjáró csak a sötétség beálltával emelkedhetett föl. Az órákon át tartó megfeszített munka sem hozott eredményt, a petróleum-motorok végleg felmondták a szolgálatot. Éjfél után 3 órakor a már nagyon lemerült villanymotorokkal folytatták az utat hazafelé. Hajnal felé a francia BISSON romboló fedezte fel az U 3-at, amely megpróbált lemerülni. A vízbetörések miatt, és mert a naszád 40°-os dőlését nem lehetett kiegyenlíteni, ismét a felszínre kellett emelkednie s ekkor a BISSON lövedékei olyan súlyos sérüléseket okoztak, hogy a tengeralattjáró süllyedni kezdett. Akkor a parancsnok, Strnad Károly sorhajóhadnagy kiadta a hajó elhagyására szóló parancsot. Az emberek közül azok, akik még képesek voltak mozogni — hatan már eszméletlenül feküdtek a naszád mélyén a klórgázképződés miatt — egyenként a vízbe vetették magukat. Strnad Károly a vezénylőtoronyban állt és kézzel a búcsúzott tőlük, majd magára húzta a csapóajtót és hajójával, valamint a hat eszméletlen tengerészével együtt önként alámerült a hullámsírba. Szó szerint betartotta tengerészkadét korában tett esküjét,

<sup>39</sup> *Aichelburg* 1981: 290—291., 300., 328—332. o. Ide kívánkozik, hogy a községi katonai alreálisola hajdani nővendékének, Lerch Egonnak a neve — más nevekkkel együtt — ma is olvasható a volt iskola kertjében álló, mohával lepett, bozót rejtette emlékoszlopon.

hogy hajóját soha, semmi körülmények között sem hagyja el. A tengeralattjáró augusztus 13-án, a kora reggeli órákban (kb. 5 órakor) az északi szélesség 41°, a keleti hosszúság 18° 15' alatt süllyedt el. A vízben úszók közül még hármat megöltek a BISSON lövedékei, a többieket — Malanotti Elemér fregatthadnagyon kívül 11 tenzereszt — kimentettek a franciák. Az elesettek között volt három magyar: Gyórfy József negyedmester, Mendritzky Konrád és Suchovsky József gépmesterek.<sup>40</sup>

Két napon belül két tengeralattjáróját veszítette el a cs. és kir. flotta. A csapást különösen súlyossá tette, hogy éppen két korszerűsített, frissen rendbehozott egyésről volt szó.

Ezekben a hetekben az U 4 is sokat mozgott. Augusztus 1-én a Mati-torkolatnál várakozott arra az ügynökre, akit társával együtt június 27-én az U 5 rakott ki ugyanitt, majd, miután hiába várakozott, Valona—Brindisi között járőrözött augusztus 4-ig. Legközelebb augusztus 10-én futott ki, ugyanakkor, amikor az U 3 és ugyanazzal a feladattal, hogy ti. fedezze a rombolók támadását. A négy romboló — a HUSZÁR (parancsnoka Leopold Huber von Scheibenhain korvettkapitány), a TURUL (parancsnoka Wolfgang Hahn von Hahnenheim korvettkapitány), a PANDUR (parancsnoka Eduard Cossovel korvettkapitány) és a WARASDINER — augusztus 11-én hajnalban lőtte Bari és Molfetta katonai célpontjait, a vasutat, hidat stb., valamint a S. Giorgióban levő kaszárnyát és S. Spirito pályaudvarát. Az olaszok ágyútüze nem okozott semmilyen sérülést sem, a rombolók veszteség nélkül tértek vissza Cattaróba. Ezt az akciót biztosították a tenger felől a tengeralattjárók. Az U 4 augusztus 11-én este visszatért támaszpontjára, majd 14-én elindult az eltűnt U 3 keresésére, mert annak már vissza kellett volna érkeznie. Másnap rádióon visszarendelték, mert akkor már a hírügynökségi jelentések világgá röptették az U 3 elsüllyesztésének történetét.

Augusztus 16-án este hagyta el ismét az U 4 az öblöt, hogy biztosítsa az I. torpedóflottilla Pelagosa-sziget elleni hadműveletét.<sup>41</sup>

#### *A Pelagosa körüli újabb harcok*

A HELGOLAND, a LIKA és az ORJEN, torpedónaszádjaik kíséretében, augusztus 17-én reggel 6 órakor érkeztek a sziget alá s tüstént megkezdték az olasz állások ágyúzását. Ezalatt a SAIDA és a TÁTRA a 80 T és 81 T jelű torpedónaszádokkal délkelet felől biztosította a tüzelés zavartalanságát, míg a VELEBIT és a DINARA több torpedónaszád osztaggal tengeralattjáró után kutatva fésülte át a környező vizeket. A jól összehangolt akció nyomán az olasz védelem súlyos veszteségeket szenvedett a szigeten.<sup>42</sup>

Mivel Pelagosa további megszállása egyre nagyobb áldozatot jelentett volna az olaszoknak, nagy mennyiségű hadianyag visszahagyásával augusztus 18-ról 19-re virradó éjjel kiürítették a szigetet.<sup>43</sup> A kiürítést végző és biztosító hajókat — egy LIVERPOOL típusú brit cirkálót és az olasz LIBIÁ-t, valamint más kisebb egységeket is — látta az U 4, de túlságosan messze voltak ahhoz, hogy támadása sikerrel kecsegtetett volna. Ezután a tengeralattjáró északnyugati irányban hajózott, eljutott Anconáig, majd augusztus 20-án befutott Polába. Itt nagyjavításnak vetették alá, szeptember 5—13-ig, majd október közepén ismét dokkban állt. A próbajaratok után csak október 31-én hagyta el a fő hadikikötőt s november 5-én érkezett vissza Cattaróba.<sup>44</sup>

40 Sokol: i. m. 310—312. o. és Aichelburg 1981: 258—259. o.

41 Aichelburg 1981: 268. o.

42 Sokol: i. m. 239—240. o.

43 Dietrich kézirat, 20. o.

44 Aichelburg 1981: 268. o.

Szeptember 6-án a Sebenicóból felszálló L 58 (Mikuleczky) Pelagosa fölött repülve még némi mozgást észlelt. Ennek felderítésére szeptember 8-án kifutott az I. torpedóflottilla. A szigethez érve, a HELGOLAND, a SAIDA és rombolóik tűz alá vették a védelmi berendezéseket, majd egy tűzszünetben az L 58 ismét felderítő repülést végzett. Mozgást már nem észlelvén, az 1. torpedóosztály egységei (CSEPEL, BALATON, TÁTRA stb.) és a DINARA csapatokat tettek partra. A szigetet bejárva azt most már valóban üresnek találták. Az olaszok végleg feladták Pelagosát. A cs. és kir. haditengerészet sem hagyott a szigeten senkit, a sziget a háború végéig senkiföldje maradt.

A Sebenicóba visszahajózó I. torpedóflottilla útja — bár biztosítással haladtak —, nem volt zavartalan. Lissa közelében, a Busi-csatorna után, a HELGOLAND előtt kb. 2000 méterrel haladó 51 T torpedónaszádot 1915. szeptember 9-én 15 óra 04 perckor a PAPAN francia tengeralattjáró (parancsnoka Cochin sorhajóhadnagy) torpedója eltalálta és leszakította az orrát. A robbanás 17 matrózt megölt, négyet és a harmadik tisztet megsebesített, a parancsnokot — Robert Pelz sorhajóhadnagyot — pedig a tengerbe repítette. A halottak közül magyarok voltak: Friss Lőrinc, Tál Sándor, Berdon János torpedósok, Bálint József és Szabó János főfűtők. A parancsnokot Bihary Jenő torpedómaster mentette ki a tengerből. A sérült naszádot az 56 T (parancsnoka Josef Farfaglia sorhajóhadnagy) vette vontába és vontatta Rogoznicába, a többiek — Heinrich Seitz sorhajókapitány, a HELGOLAND és az egész kötelék parancsnokának parancsnoksága alatt — szerencsésen horgonyt vetettek Sebenicóban.<sup>45</sup>

#### *A tengeralattjárók újabb hadműveletei*

Az U 5 és az U 6 ugyan augusztusban Polában tartózkodtak, de közülük — az U 4 távozása után (augusztus 16-án este) — csak az U 5 volt akcióképes. Ez a tengeralattjáró október 26-ig állomásozott az öbölben, akkor Polába irányították, ahol generáljavításnak vetették alá, dokkban is állt s onnan harcfeladattal csak 1916. március 14-én futott ki először.

Ameddig azonban Cattaróban állomásozott, több akcióban vett részt. Augusztus 21—23. között az albán vizeken járőrözött, több gőzöst feltartóztatott és átvizsgált. Augusztus 26-án torpedóvetési gyakorlatokat folytatott az örök célhajók: a BLITZ és az ASPERN ellen. Másnap már ismét Durazzo előtt várakozott egy élelmiszerral és szénnel megrakott gőzösre, amelynek a kémjelentések szerint ezekben a napokban kellett odaérnie. Augusztus 29-én hajnali 3 óra 40-kor a gőzös — a görög CEFALONIA — meg is jelent, az U 5 feltartóztatta, 14 mérföldre Durazzótól nyugatra. A tengeralattjáró parancsnoka, von Trapp sorhajóhadnagy átküldte a gőzösre második tisztjét, Leo Prasil sorhajóhadnagyot négy emberrel, akik a hajót Cattaróba irányították. A kikötő közelében átadták a rádióon odahívott 65 F torpedónaszádnak (parancsnoka Richard von Helleparth sorhajóhadnagy). Az 1074 BRT-s gőzhajó a háborús zsákmányjog alapján a cs. és kir. haditengerészet tulajdonába került, ahol a XVIII. számot kapta. Szeptember 2-án és 13-án a Dél-Adriára, illetve az Otrantói-szorosba indult felderítő útra, találkozott néhány olasz cirkálóval (MARSALA, QUARTO), rombolókkal, de torpedóvetéshez a nagy távolság miatt nem jutott. A cirkálást különben is félbe kellett szakítania, mert a motorban hiba keletkezett, benzingőz és ólomgőz tette elviselhetetlenné a belső térben a levegőt, a vihar miatt pedig nem lehetett szellőztetni. A javítások elvégzése után először csak szeptember

<sup>45</sup> Pawlik, Georg: Die Torpedierung des Torpedobooters „51 T” während der Aktion gegen Pelagosa am. 9. 9. 1915 Marine-Gestern, Heute 1977/2. 43—46. o., valamint Dietrich kézirat, 20. o.

tember 30-án futott ki, de a kedvezőtlen időjárás miatt aznap visszatért. Ugyanez megismétlődött október 1-én is.

Mint említettük, az U 6 augusztus 31-ig különböző okokból nem volt kifutásra alkalmas állapotban. Augusztus 31-én Ludwig Eberhardt sorhajóhadnagy vette át a parancsnokságot Urban Passerar sorhajóhadnagytól (előtte gróf Attems Albert fregatthadnagy volt a búvárnaszád ideiglenes parancsnoka Halavanja sorhajóhadnagy betegsége miatt), s a szeptember 2-i torpedóvetési gyakorlatok után szeptember 7-én futott ki, de géphavária miatt, ameddig javították, a Drin-öböl előtt állt. 8-án már Durazzo előtt örködött, közben négyen benzinmérgezést kaptak, de Eberhardt sorhajóhadnagy még mindig nem gondolt a hazatérésre. Másnap a gépteremben minden emberen jelentkeztek a mérgezési tünetek, a torpedószemélyzet vette át a gépeknél a szolgálatot s az U 6 visszatért támaszpontjára. Legközelebb szeptember 23-án futott ki az U 6 és 26-án tért vissza, de a viharos időjárás miatt semmit sem látott. Mint tudjuk, ezekben a napokban az U 5 is hasztalan indult el, vissza kellett térnie (szeptember 30. és október 1.). Legközelebb október 6-tól 9-ig volt künn a tengeren az U 6, a Brindisi előtti aknamezőket kellett feltérképeznie, de észreveték s menekülnie kellett. Több cirkálóval találkozott. Másnap, október 10-én átvette a régi parancsnok, Nikolaus Halavanja sorhajóhadnagy az U 6-ot, Eberhardt sorhajóhadnagy pedig az U 5 parancsnoka lett, Georg von Trapp sorhajóhadnagy október 14-én átvette az U 14 (ex CURIE) parancsnokságát. A CURIE történetére később visszatérünk. Ez volt az a francia tengeralattjáró, amely 1914. december 20-án fennakadt a polai kikötő védőrendszerén.

Eberhardt sorhajóhadnagy másnap ki is futott az U 5-tel próbaútra.

Az október 14-én induló U 6-nak rövid menet után — a Remo-kiszögellésnél — leálltak a benzinmotorjai, vissza kellett fordulnia. A benzinvezetékeket elmarta a rozsdá, víz került a benzinbe.

Október 18-án az U 5 indult el, hogy feltérképezze a Brindisi előtti aknamezőket. Az U 5 parancsnoka, Eberhardt sorhajóhadnagy éppen tíz nappal előbb, mint az U 6 parancsnoka, már járt Brindisi előtt ugyanezzel a feladattal. Ezúttal sikerült egy romboló után haladva megtalálnia a kaput az aknamezőn. 21-én Bari előtt figyelte meg az aknamezőt, majd Lissa érintésével október 23-án futott be az öbölbe. Hazafelé ismét benzinmérgezést kaptak az emberek és a tisztek egyaránt. A parancsnok beteget jelentett s javasolta az U 5 generáljavítását. A parancsnokság október 26-án elindította Polába a tengeralattjárót, ahova megérkezvén, javításba vették. Közben Eberhardt november 23-án átadta az U 5 parancsnokságát Friedrich Schlosser sorhajóhadnagynak, ő maga torpedónaszádra kérte magát. Az U 5 március 14-én hagyta el először az ottani támaszpontot, Brionit.<sup>46</sup>

Az U 6 is megérett már arra, hogy nagyjavítás alá vessék. Ezért október 20-án azzal a parancsal futott ki Cattaróból, hogy az olasz partok előtti felderítés után hajózzon Polába. Október 21-én a vihar letépte az antennát. Javítása közben Rudolf Schanz távírásmestert elsodorta egy hullám s megfulladt. A vihar erejére jellemző, hogy a személyzet zöme tengeribeteg lett. Az U 6 október 23-án érkezett meg Brioniba. Javítása 1916. január 20-ig tartott. Ekkor építettek rá 3,7 cm-es gyorstüzelő ágyút és egy géppuskát. Közben — november 12-én — az addigi második tisztt, Hugó von Falkhausen sorhajóhadnagy vette át az U 6 parancsnokságát.<sup>47</sup>

Az U 1 (Nejebsty Ferenc sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt) csaknem állandóan a Pola előtti vizeket járta, vagy javítás alatt állt, vagy a kiképzést szolgálta. December 17-én parancsnoka idegkimerültség miatt leváltását kérte. Helyére Bézárd Kelemen sorhajóhadnagy lépett.

<sup>46</sup> Aichelburg 1981: 292—294. o.

<sup>47</sup> Uo. 300. o.

Az U 2 (parancsnoka az olasz hadüzenet előtt Unczovski Károly sorhajóhadnagy, 1915. június 22-től Otto Kasseroller sorhajóhadnagy) kifejezetten iskolahajóként szolgált, ezért hadműveletekben nem vett részt, ámbar előfordult, hogy, pl. augusztus 17—18-án, Pirano és Sottile között cirkált.<sup>48</sup>

### Aknaharc

Mielőtt folytatnánk a hadműveletek ismertetését, röviden beszámolunk az aknaharc újabb eseményeiről.

Előre kell bocsátani, hogy olyan ellenséges aknákat, amelyeknek a szerkezetét nem ismerik s nem tudják, mekkora mélységre vannak beállítva, fölöttébb nehéz és veszedelmes felkutatni és megsemmisíteni, vagy hatástalanítani. Ilyen körülmények között futott ki egymás után kétszer 1915 júliusában a CHAMÁLEON aknacirkáló (parancsnoka Mahorits Sándor fregattkapitány) Polából, hogy a Trieszt előtti öblöt megtisztítsa az aknáktól. Ezt a munkát folytatta a BASILISK aknahajó (parancsnoka Simunich Márk sorhajóhadnagy) torpedónaszádok kíséretében az egész szeptember hónapban. Ugyanekkor az I. tengeri aknászparancsnokság egységei Citta-nuovánál is felszedtek egy olasz aknamezőt.

November 3-án a Sbodda-torkolatnál aknát szedő két cs. és kir. tendert öt olasz torpedónaszád támadta meg. Az aknaszedő osztag parancsnokának, Kaftanics sorhajóhadnagynak azonban sikerült a viharos, őszi időben, a rossz látási viszonyoknak köszönhetően, kivonnia magát a tűzből. 1916 január első napjaiban a WILDFANG és az USKOKE rombolók (parancsnokaik Max Hilscher fregattkapitány és báró Marschall Werner korvettkapitány) kilenc torpedónaszáddal együtt Olaszország északi partsávjá előtt telepítettek aknamezőt. A műveletben a következő egységek vettek részt: 55T, 59T, 60T, 75T, 76T, 79T, 83F, 87F, 88F. (Parancsnokaik sorrendben: Friedrich Schlosser, Paul Prziza, Dagobert von Müller, Heinrich Groll, Hermann Willenik, Hans von Lang, lovag Georg von Wolff korvettkapitány, Karl Kurart és nemes Merten Máriusz sorhajóhadnagyok.) Ugyanekkor a SALAMANDER aknahajó (parancsnoka Gustav Ritter von Fauz sorhajóhadnagy) torpedónaszádokkal egy olasz aknamezőt szedett fel.<sup>49</sup>

1916. január 17-én Heinrich Bayer von Bayersburg sorhajóhadnagy egy aknakutató csoporttal a trieszti öbölben dolgozott, amikor olasz torpedónaszádok és egy repülőgép támadta meg az aknakereső tengerészeket. A saját parti ütegek, valamint a trieszti állomásról felszálló L 42 (Klázing, Gyukics fregatthadnagy) és az L 63 (Schiavonits András tengerészászlós és ismét Gyukics) elkergették az olaszokat, az aknakeresők zavartalanul folytathatták a vállalkozást.<sup>50</sup>

A cs. és kir. haditengerészet által telepített aknazárakon robbant föl 1915. július 13-án a 170S jelű olasz torpedónaszád Piranótól északra, valamint a JALEA olasz tengeralattjáró 1915. augusztus 15-én. A Grado és Trieszt között elsüllyedt tengeralattjárónak nem maradt túlélője, a torpedónaszádnak a személyzetéből sokat megmentettek a társai.

Nem tartozik az aknaharchoz, mert pusztán véletlen szerencsétlenség okozta, mégis megemlítjük, hogy 1915. szeptember 27-én, Brindisi kikötőjében, valószínűleg önrobbanás következtében, levegőbe repült a II. olasz hajóraj vezérhajója, a BENEDETTO BRIN csatahajó. A hajón lelte halálát Rubin de Cervin ellentengernagy, a hajóraj parancsnoka, továbbá a hajó parancsnokával együtt 22 tiszt és a legény-

48 Uo. 248—252. o.

49 *Bilzer, Franz F.*: Die Torpedoboote der k. u. k. Kriegsmarine von 1875—1918. Graz, 1984. 95—113. o. A vállalkozásban valószínűleg a 13. torpedónaszádcsoport egységei és az ide beosztott aknakeresőrezleg vett részt.

50 *Schupita*: i. m. 180. o.

ségi állományból 400 fő. Más változat szerint szabotázscelemekény történt s a lőszerkamrában pokolgépet helyeztek el. Egyik változatot sem erősítették meg, de nem is cáfolták.<sup>51</sup>

### *A tengerészrepülők harcai szeptember—novemberben*

1915 kora őszen, Pelagosa kiürítése után az Adrián lanyhult a harci tevékenység. A csatahajók egyáltalán nem mozogtak, a páncélos cirkálók is horgonyaikon pihentek s a cirkálók, rombolók sem mozduktak ki hetekig támaszpontjaikról. Ebben az időszakban — szeptember—október—novemberben — a háború terhe a kis egységek (torpedónaszádok, tengeralattjárók, repülők) tengerészeinek vállát nyomta, mind az olasz—francia, mind az osztrák—magyar oldalon.

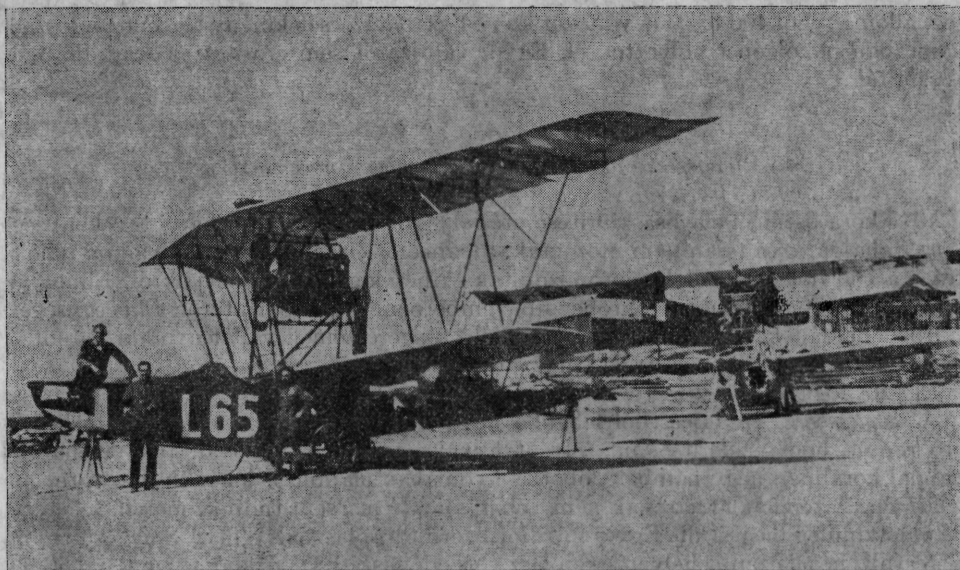
Először foglaljuk össze a tengerészrepülők harcait.

A *szeptember 1-én* Triesztből felszálló L 46 (Banfield, Strobl) a Sbodda-torkolathoz repült, hogy felderítse, mi történt avval a tengeralattjáróval, amelyre három nappal korábban négy bombát dobott s nyomában olajfoltok jelentek meg a tenger felszínén. A tengeralattjárónak nem volt nyoma s ma sem tudjuk, melyik lehetett, de valószínűleg megsérült. Egyes források szerint az olasz NAUTILUS el is süllyedt. Erre vall, hogy ezen a helyen egy olasz torpedónaszád tartózkodott, amelyre Banfieldék bombát dobtak. Közben ellenséges repülőgépek jelentek meg, s két óra 15 perccen át tartó heves légiesata fejlődött ki az L 46 és a három olasz gép között. *Szeptember 2-án* és *5-én* újabb felderítő útra indult az L 46, másodsor az L 50 (Klázing, Marchesani) kíséretében. Ugyanezen a napon (szeptember 5.) szállt fel Pólából az M 31 (Ockermüller, Hell) és az L 48 a Po-torkolathoz. Az elhárító tűzben az L 48 súlyosan megsérült, kényszerleszállást kellett végrehajtania. Személyzete: Wiktorin sorhajóhadnagy és Augustin fregatthadnagy olasz fogságba esett, torpedónaszádok halászták ki őket a vízből. Másnap Triesztből az L 50 és az L 47, Pólából az M 31, az L 51, az L 52, az L 54 és az L 55 indult keresésükre, természetesen hasztalanul, mert a két tiszt akkor már fogságban volt. Ugyanezen a napon az L 58 (Mikuleczky) Pelagosát figyelte meg, s *9-én* szintén, mint erről már szóltunk. *Szeptember 8-án és 9-én* az L 47 és a L 50 voltak felderítő úton a front körül, *12-én* Pólából az E 38 (Fontaine, Herzberg Kurt fregatthadnagy), az E 39 (Freiberger Viktor tengerész-kadét, Stenta Hugó sorhajóhadnagy), az E 35 (Roschitz, Walter Hell sorhajóhadnagy) ellenséges aknamezők után kutattak. *Szeptember 14-én* az E 38 Cosada mellett lezuhant, a gép összetört, Freiberger azonban ép bőrrel megúszta, az L 52 és az L 54 aknamezők után kutatott. A trieszti állomásról az L 47 szállt föl ezen a napon aknamezőket keresni, másnap az L 46-tal (Klázing) Tagliamentót bombázták, *16-án* az L 47, *17-én* az L 50 (Klázing) és az L 47 támadott olasz csapatokat és ütegállásokat, *18-án* ismét ez a két gép indult támadásra, az L 47-en mindig Banfield és Strobl ült.

Pólából *szeptember 15-én* az M 31 (Minarelli, Bak Emánuel sorhajóhadnagy) keresett aknamezőket. *Szeptember 18-án* az E 33 iskolarepülés közben lezuhant, a pilóta (Max Herzberg sorhajókapitány) súlyos sérülést szenvedett. *Szeptember 23-án* az L 60 (Minarelli) Sebenico felé repülve kényszerleszállást végzett motorhavária miatt, *24-én* az M 31 az Istria-i félsziget fölött végzett felderítést, *29-én* az L 47 a Tagliamentóig figyelte az olaszok mozgását. A cattarói Kumborról csak egyetlen felszállás volt: Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy repült az L 45-tel Pólába.<sup>52</sup>

51 Preston, A—Batchelor, J.: Schlachtschiffe 1856—1919. London—München, 1977. 64. o.

52 Schupita: i. m. 174—175. o.



*Az L65 csónakrepülő a polai S. Catarina repülőállomáson*

Október 1—24. között Triesztből 16 felszállás volt harcfeladattal. Az L 42 — fedélzetén legtöbbször Drakulics István sorhajóhadnaggyal és Wilhelm Pacher fregattahadnaggyal — az olasz fronton (a Piavenál is) támadott, egyszer Velencét bombázta (öt felszállás). Az L 46 ötször járt Olaszország és a front fölött, s 24-én ez a gép is bombázta Velencét. Fedélzetén Klázing, Gyukics és egyszer Drakulics volt. Az L 48 (Klázing) egyszer járt Caorle fölött. Az L 50 (Klázing, Gyukics) kétszer bombázta a Tagliamento menti olasz állásokat és egyszer vívott légiharcot az L 42-vel közösen a trieszti repülőállomást támadó ellenséges repülőekkel, ekkor Klázing mögött Navratil ült. Az M 31 (Mikuleczky, Bak) 17-én Anconát és a Po torkolatot támadta. Az L 47 pedig (Drakulics, Pacher) Buso fölött járt.

Kumborból 14-én indult felderítésre a Drin-öböl fölé az L 58 (Herzberg fregattahadnagy és Kunsti), majd ugyanoda 20-án az L 60.

Polából október 24-én nyolc gép startolt s összehangolt légitámadást vezettek Velence ellen. Menet közben csatlakozott hozzájuk a Triesztből felszálló, már említett L 42 és L 46. Polából a következők indultak: az L 61 (Mikuleczky, Kunsti), az L 59 (Konjovics Demeter, Hofmann ?), az L 54 (Czaslawski, Lettner), az L 62 (Fontaine, Ulmanky), az L 66 (Marchesani, Babics), az L 51 (Molnár, Dyrna), az L 64 (Banfield, Boykow) és az L 65 (Ockermüller, Strobl). Bombázták a Tre Porti erődöt, az Arzenált és a pályaudvart és Rocco gyártelepeit. Másnap hét gép ismételte meg ezt a támadást, erős légelhárítás mellett. Az egyetlen felszálló olasz gépet gépfegyvertűzzel elűzték. A vállalkozást a vízen az ULAN és a WILDFANG rombolók, valamint a 98 M biztosította. Mialatt a három hajó várta, illetőleg figyelte a repülők visszatérését, egy olasz tengeralattjáró támadta meg őket, de egyiküknek sem sikerült a másikban kárt tenni.<sup>53</sup>

November 4-én a Vatikán ura, XV. Benedek pápa tiltakozott a Velence elleni légitámadások miatt, mondván, hogy a repülőbombák megromgálták a Madonna degli Scalzi templom mennyezetfreskóit s erősen kérte a cs. és kir. haditengerészet

<sup>53</sup> Uo. 176. o.

parancsnokságát, hogy szüntesse be Velence elleni támadásait. Haus tengernagy válaszában kicsit ironikusan megjegyezte, hogy tulajdonképpen ezen az alapon egész Itáliát kímélni kellene az ott mindenhol fellelhető művészeti értékek miatt. Egyébként Velence erődített város, haditengerészeti központ, tehát katonai fontossággal bír. Ha kivonulnak onnan az olasz haditengerészet egységei, leszerelik a hadi fontosságú gyáratok stb., akkor elállnak Velence bombázásától. De ameddig az olasz haditengerészet Velencéből indít támadásokat, addig előfordulhat, hogy művészi értékek is bombát kapnak. Mellesleg — jegyezte meg a válasz — az olaszoknak sem volt lelkiismeretfurdalásuk, amikor szétrombolták Luschari kegytemplomát.

A Velence elleni támadások tehát folytatódtak, bár nyomatékosan felhívták a pilóták figyelmét arra, hogy lehetőleg a megadott katonai célpontokra hullassák bombáikat.

*November 9-én*, arra a jelzésre, hogy három ellenséges vízirepülőgép közeledik Grado felől Trieszt irányába, felszállt az L 42 (Drakulics, Pacher) és az L 46 (Klázing, Navratil), hogy a támadókat kellő fogadtatásban részesítsék. Út közben az L 46 a Mula di Muggia világítótorony közelében ellenséges tengeralattjárót vett észre, amely a repülőgép közeledésekor lemerült. Az L 46 a merülés helye fölött, 650 méteres magasságban kört írt le, de közben elromlott a gép motorja s le kellett szállnia. Leadta a vészjelzést és felkészítették a gépet az elsüllyesztéshez. Rövid idő múltán kiemelkedett a vízből a repülőgép elől elbújt tengeralattjáró s lassan — nagyjából ezer méternyire — megközelítette a repülőt. A cs. és kir. tengerésztisztek farkaszemet néztek az olasz tengeralattjáró személyzetével, egyébként hosszú időn át nem történt semmi. Amikor azután végre Triesztből odaért a motorcsónak, amelyet Klázingék segélykérő jelzésére indítottak értük, a tengeralattjáró ismét alámerült s periszkópján keresztül végignézte a mentést, majd a csónakrepülő elvontatását, anélkül, hogy a manővert megzavarta volna.<sup>54</sup>

*November 11-én* azonban megtörtént ennek az ellenkezője, amikor az L 42 (Drakulics, Pacher) Cittanuova közelében találkozott egy tengeralattjáróval. 100 méterre leszállva bombákat dobtak a lemerülőben levő naszádra, de közben leállt a repülőgép motorja, úgyhogy Drakulicséknak is le kellett ereszkedniük a vízre. A tengeralattjáró erre a felszínre jött s 50 méterről heves gépfegyvertűzzel árasztotta el őket. Szerencséjükre közben beindult a motor, az L 42 felszállt, mire a tengeralattjáró újból lemerült. *November 18-án, 19-én és 28-án* indult ismét felderítésre az L 42, mindannyiszor Drakulics és Pacher ült benne, és sértetlenül tértek vissza Triesztbe.

*November 18-án* hat gép indult Polából támadásra Velence ellen: az L 65 (Mikuleczky, Marchesani), az L 64 (Banfield, Strobl), az L 59 (Konyovics, Stenta), az L 62 (Fontaine, Erich Hunke sorhajóhadnagy), az L 67 (Molnár, F. Dyrna sorhajóhadnagy) és az L 68 (Csaszlovsky, Lettner). Az erős elhárítótűzben az L 59 súlyos sérüléseket szenvedett, de mindegyik gépnek sikerült hazatérnie. Másnap, *19-én*, ugyanezek a gépek — az L 59 kivételével — Anconát akarták támadni, de a rossz időjárási viszonyok miatt visszafordultak. A kumbori állomásról *8-án, 24-én és 25-én* az L 58 (Herzberg, Kunsti, illetve Poljanec Alajos sorhajóhadnagy), *21-én és 23-án* az L 61 (Herzberg, Kunsti) indult a Drin-öböl, illetve San Giovanni di Medua fölé felderítésre. *24-én* az L 58 bombákat is dobott egy gőzösre és két trabaccolóra. Az utóbbi kettő elsüllyedt.

Sebenicóból *november 11-én* az L 56 (Minarelli, Metzler) indult felderítő útra Lissáig.<sup>55</sup>

<sup>54</sup> Uo. 177. o. Ehhez hasonló eset többször is előfordult az Adrián, amint azt majd később látni fogjuk.

<sup>55</sup> *Schupia*: i. m. 177. o.

A tengerészeti repülők három hónapos működésének ismertetését egy tragikus baleset leírásával zárjuk.

Német hárommotoros csónakrepülőt kellett berepülni, illetve megvizsgálni repülési tulajdonságait, hogy eldönthessék, rendelnek-e belőlük néhány példányt. A G 1 jelű gép november 23-án startolt. Hárman ültek benne: Banfield, aki vezette, Hugo Ockermüller sorhajóhadnagy, a tengerészeti repülés, egyúttal a polai (s. catarinai) repülőállomás parancsnoka és Handler repülőaltiszt. Már indulóban voltak (Banfield és Handler), amikor odaszaladt Ockermüller és közölte, hogy velük tart. A levegőben olyan ingataggá, bizonytalaná vált a gép, hogy Banfieldnek le kellett állítania a motorokat s úgy lehoznia a gépet. A kényszerleszállás ezúttal rosszul sikerült. Ockermüller olyan erővel vágódott neki a gép falának, hogy szörnyethalt. Banfield és Handler csak könnyebb sérülést szenvedett.<sup>56</sup> Ockermüller halálával kiváló képességű, régi és gyakorlott repülőtiszt esett ki a sorból s Banfield fregatthadnagyot is nehezen nélkülözték felépüléséig.

Ockermüller helyét Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy vette át, s ebben a beosztásban maradt 1917. július 31-ig.

#### *A tengeralattjáró-állomány gyarapodása*

Mint arról fentebb szó volt, 1914. december 20-án beleakadt a Póla előtti védőművekbe a CURIE francia tengeralattjáró. A cs. és kir. haditengerészet műszaki egységei azonnal hozzáfogtak a kiemeléséhez. 1915. február 2-án fejezték be a munkálatokat (a naszád 39 méter mélyen feküdt). 1915. február 7-én a cs. és kir. haditengerészet saját állományába vette, s 14-es számon besorolta a tengeralattjáró flottilla kötelékébe. A helyreállítást a polai Szertár végezte. 1915. június 1-én helyezték szolgálatba. Az U 14 lett a cs. és kir. hajóhad legnagyobb, legkorszerűbb és legütőképesebb egysége, bár az első hetekben csak Pola—Sebenico körül járőrözött Otto Zeidler sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Szeptember 2-án vezényelték Cattaróba, ahonnan néhány rövid felderítő útra futott csak ki. Október 14-én Trapp sorhajóhadnagy vette át — saját kérésére — az U 14 parancsnokságát. Az első utakon azonban nem volt szerencsés, október 26—27-én a vihar alaposan megépázta, több ponton betört a testbe a víz, és víz alatti menetben kormányozhatatlanná vált. Ismét munkába vették tehát a tengeralattjárót, amely csak november 5-én futott ki próbaútjára, aznap, amikor a javítás alatt állt U 4 Pólából visszaérkezett. Ez volt az a tíznapos időszak, amikor egyetlen akcióképes tengeralattjáró sem tartózkodott ezen a fontos támaszponton. Az újabb próbajáratok közben, november 8-án az U 14 összeütközött egy tenderrel, kisebb sérüléseket szenvedett. November 16—december 28. között ötször futott ki az Albánia előtti vizekre, néhány hajót feltartóztatott, majd ismét útjára bocsátott. Említésre méltó esemény nem történt.<sup>57</sup>

A cs. és kir. haditengerészet még 1913-ban további öt tengeralattjárót rendelt a Germania Művek kiel gyárában, de a császári német haditengerészet 1914 novemberében mindegyiket lefoglalta, építési költségüket kifizette s hamarosan U 66—U 70 jellel szolgálatba állította. A háborús események azonban bebizonyították, hogy a cs. és kir. haditengerészet nem nélkülözheti a francia és olasz flottával szemben a tengeralattjárókat. A németek által lefoglalt öt nagy tengeralattjáró helyett tehát a cs. és kir. haditengerészet 1915. március 30-án három kisebb méretű, partvédelmi célokra szolgáló, a németeknél B, illetve UB típusjelölést viselő tengeralattjárót rendelt, amelyeket négy és fél hónapon belül kellett a brémai Weser-cégnek vasúton Polába szállítania. Csak zárójelben jegyezzük meg, hogy a magyar miniszterelnök

<sup>56</sup> Banfield: i. m. 59. o.

<sup>57</sup> Bülzer, F. Franz: SM Unterseeboot „14” (ex CURIE). Marine — Gestern, Heute 1979. évf. 22—25. o.

tiltakozott a három tengeralattjáró megrendelése ellen, mondván, hogy csupán kettőről volt szó. Mindazonáltal a megrendelést a harmadik tengeralattjáróról nem vonták vissza.

Közben egyre jobban kieleződött a viszony Olaszországgal s ezért a cs. és kir. flottaparancsnokság sürgősen kért a németektől két tengeralattjárót a már megrendelteken kívül. A német tengerészeti államtitkár utasítást adott, hogy a Kielben már vízre bocsátott UB 1 és UB 15 jelű tengeralattjárókat vegyék ki a vízből és vasúton azonnal szállítsák Polába. A két naszád május 16-án érkezett Polába, ahol megkezdték a szállítás miatt leszerelt torony és felépítmények felszerelését valamint az egyéb tartozékok beszerelését. Megfeszített munka után a német haditengerészet 1915. június 4-én állította őket szolgálatba. Mindkettőnek a cs. és kir. haditengerészet adott számjelet — az UB 1-ből lett a 10-es, az UB 15-ből a 11-es —, első naptól osztrák—magyar hadilobogó alatt futottak, holott személyzetük egy része német volt. A két egység — bár még néhány hétig a császári német haditengerészet tulajdonában voltak — azért viselte a piros-fehér-piros lobogót, mert Németország még nem került hadiállapotba Olaszországgal. A részben német személyzetet pedig az indokolta, hogy a cs. és kir. személyzetnek be kellett magát gyakorolnia az új és még ismeretlen típusú naszád kezelésébe. A cs. és kir. haditengerészet a 10-es számú naszádot július 12-én, a 11-es számút június 18-án vette át és állította szolgálatba. Az előbbinek a parancsnokságát még július 4-én Karl von Unczowski sorhajóhadnagyra, az utóbbiét június 18-án Ludwig Eberhardt sorhajóhadnagyra ruházták át.<sup>58</sup>

A két tengeralattjáró közül először az U 11 futott ki Polából. Az volt a feladata, hogy derítse fel a Velence előtti aknamezők helyzetét. Június 8-án indult, 10-én a hajnali órákban Velence előtt várakozott. Hamarosan megpillantott egy felszínen közeledő tengeralattjárót. Lanszírozó helyzetbe manőverezett s a 150 méterről indított torpedó célba talált. Az olasz MEDUSA tengeralattjáró elsüllyedt, személyzetének öt tagját az U 11 kimentette. A részben német, részben cs. és kir. személyzetű naszád 12-én tért vissza Polába.

Az U 10 június 13-án indult első útjára, hogy átvegye Trieszt előtt az őrszolgálatot az U 3-tól. Június 18-án ért vissza, közben olasz rombolók és torpedónaszádok vették üldözőbe. Legközelebb június 24-én hagyta el Polát s Velence előtt járőrözött. Június 26-án, 10 óra 40-kor megtorpedózta az előtte cirkáló 5 PN torpedónaszádot, amely pillanatok alatt elmerült. Az U 10 másnap visszatért támaszpontjára. Ezután néhány napig dokkban állt.

A két naszád közül az U 11 kezdte meg először a szolgálatot teljesen cs. és kir. parancsnok és személyzet kezelésében. Az Adria északi térfelében járőrözött. Szeptember 16-án az U 10 addigi parancsnoka, Unczowski vette át Eberhardtól az U 11 irányítását, ugyanekkor az ő helyére Leo Prasil sorhajóhadnagy került. Egyébként az U 10 is a felső Adrián járőrözött, illetőleg rövid iskolautakat tett az év végéig. Az U 11-et szeptember 17-én Ancona elé küldték s onnan 20-án futott be Cattaróba, ahonnan október 24-ig mindössze háromszor futott ki. Október 28-án — Unczowski megbetegedése miatt — Robert von Teuffl sorhajóhadnagy vette át a naszád parancsnokságát. 30-án és 31-én is elindultak, de a rossz időjárás miatt mindkétszer félbe kellett szakítaniuk az utat. November 5-én az albán partok előtt cirkált, 7-én a Drin-öböl környékén, 8-án Saseno vizeiben. Itt egy TRIPOLI típusú romblóra eresztett ki egy torpedót. A robbanást csak két altiszt hallotta a gépteremben s a mai napig sincs tisztázva, hogy értek-e el találatot. Annyi bizonyos, hogy amikor a vetés után 20 perccel Teuffl sorhajóhadnagy a periszkópon át kitekintett, a rombolót egy helyben állva találta, mellette két csónak volt a vízen. Hogy a találat, ha valóban

<sup>58</sup> Aichelburg 1981: 101—106. o.



*Az U16, az öt Németországban épített partvédő tengeralattjáró egyike*

volt, nem lehetett súlyos, végzetes, az abból is következik, hogy amikor az U 11 periszkópja megjelent a felszínen, a romboló teljes gőzzel elindult feléje, hogy az akkori harcmodor szerint eltapossa. A távolság kb. 2000 méter lévén közöttük, a tengeralattjáró időben le tudott merülni. Újabb fél óra múlva — kb. 16 órakor — mindez megismétlődött. Ezután az U 11 hazaindult. Az öbölben azonban összekocant a DALMAT gőzössel s így november 19-ig javítás alatt állt. Ezután november 21-én és 24-én futott ki Albánia elé, de esemény nem történt. December 4-én új periszkópot kapott, mert az eredeti folyton behomályosodott.<sup>59</sup>

<sup>59</sup> Uo. 308—309., 319—322. o.

Időközben Brémában elkészült az a három tengeralattjáró, amelyeket 1915 tavaszán rendeltek. Ezeket is vasúton szállították Polába, ahol megkezdték összeszerelésüket. Hadrendbe vételükkor a 15-, a 16- és a 17-es számot kapták. Szeptember 12-én az U 15, 29-én az U 16 és 30-án az U 17 került a cs. és kir. haditengerészet tulajdonába. Mindegyiket október 6-án állították szolgálatba.

Az első hetekben mindhárom egység a Pola körüli vizeket járta, s csak később irányították őket a legexponáltabb támaszpontra, Cattaróba. Az U 15 (parancsnoka november 18-ig Friedrich Schlosser sorhajóhadnagy, utána Fährndrich Frigyes sorhajóhadnagy) november 26-án, az U 16 (parancsnoka Hornyák Jenő sorhajóhadnagy) november 7-én, az U 17 (parancsnoka Franz Skopinic sorhajóhadnagy december 9-ig, őt követte Zdenko Hudecek sorhajóhadnagy) december 28-án érkezett az öbölbe.<sup>60</sup>

Amint bemutattuk, 1915 őszére a két elsüllyedt cs. és kir. tengeralattjáró helyére öt újabb, bár kicsi és csupán partvédelmi célokra épített búvárnaszád lépett, s így az állomány tíz tengeralattjáróra gyarapodott.

Itt kell megemlítenünk, hogy a cs. és kir. lobogó alatt U 26-os számmal hajózó német UB 14 — amelyen akkor Hornyák Jenő sorhajóhadnagy volt a révkalauz — 1915. július 7-én megtorpedózta és elsüllyesztette az olasz AMALFI cirkálót.

### *Új torpedónaszádok*

Mint korábban írtuk, az új, névlegesen 250 tonnás I. osztályú torpedónaszádok közül a tervbe vett 27 egységből 1914 végéig nyolc készült el (74 T—81 T).

A következő 16 torpedónaszádot a Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. építette a fumei (bergudii), illetve porto réi telepén. A feszített munkatempó eredményeként 1915. július 21-én a 83 F, szeptember 28-án a 87 F, november 5-én a 88 F és december 1-én a 85 F szolgálatba állhatott. 1916. február 6-án pedig a 89 F állt be a hadrendbe. Ezek az új egységek az I. torpedóflottilla kötelékébe kerültek.<sup>61</sup>

### *A tengerészeti repülés gépparkja*

Az olasz hadüzenettől 1915. december 31-ig a tengerészeti repülés 31 darab „L” típusú csónakrepülőgéppel növelte állományát (L 50—L 80), amelyek közül 18 példányt a Magyar Repülőgépgyár Rt. Budapest—Albertfalva épített. (A német nyelvű szakirodalomban a gyár nevét UFAg-nak=Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft-nak rövidítik.) Ezekon kívül szolgálatba helyeztek még egy hárommotoros óriásgépet, azt a G 1-et, amelynek kényszerleszállásakor Ockermüller sorhajóhadnagy életét vesztette. (G=Gross flugboote=nagy repülőcsónak. Ezért jelölték G betűvel.)<sup>62</sup>

### *A Szerbia összeomlásával kapcsolatos tengeri hadműveletek*

Az 1915. október 6—7-én megindított nagy támadás Szerbia ellen sikerrel járt. Az osztrák—magyar, német és bolgár csapatok két hónap alatt elfoglalták Szerbiát, Montenegro 1916. január 13-án békét kért. A Balkán a központi hatalmak kezébe került, de Dél-Albániában az olaszok, Görögországban pedig az antant hadosztályok

60 Uo. 345—359. o.

61 *Bülzer* torpedónaszádokról szóló, idézett könyve, 117. o.

62 *Schupita*: i. m. 86—88. o.

megtartották állásaikat. Az antant hadvezetőség úgy döntött, hogy a bekerítésből kitörő szerb hadsereg maradványait, valamint Péter szerb királyt és kormányát tengeri úton elszállítja a Balkánról. Az evakuálásra kiszemelt albán kikötők San Giovanni di Medua, Durazzo és Valona voltak. A nagyszabású kiűritéshez 45 olasz (130 000 tonna), 25 francia (43 000 tonna) és 11 brit (50 000 tonna) szállítógőzöst használtak fel. A november 11-től 1916. március 4-ig tartó akcióban elszállítottak San Giovanni di Meduából 8 338 főt, Durazzóból 88 153 személyt, Valonából pedig 157 965 embert és 10 150 lovat és öszvért. (Brit források szerint a lovak, öszvérek és ökrök száma 36 350 volt.) Az elszállítottak közül 142 870 fő tartozott a szerb hadsereg kötelékébe, közülük 13 084 volt beteg vagy sebesült. Ezeket hat kórházhajón vitték. Ugyancsak elszállították a kb. 23 000 főnyi osztrák—magyar, német és bolgár hadifoglyot is. A szerb hadsereg zömét — 128 000 katonát — Korfun keresztül Szalonikibe vitték. 11 214 főt — leginkább civileket — Marseille-ben hajóztak ki, a többiek Olaszországba, Bizertába, Korfuba stb. kerültek. Az igénybe vett szállítóhajók összesen 322 utat tettek meg. A szállítmányokat a brit, a francia és az olasz haditengerészet egységei kísérték, illetve biztosították. Ennek során a különböző hadihajók bevetéseinek, illetve kifutásainak száma összesen, vagyis hogy hány utat tettek meg, a következő: Olaszország részéről csatahajók 2, cirkálók 34, rombolók 270, torpedónaszádok 63, tengeralattjárók 141 és kisebb járművek 72 alkalommal voltak bevetve; Franciaország flottájából a rombolók 164, a tengeralattjárók 172 utat tettek; Nagy-Britannia 158 tengeralattjáró utat és 77 kisebb kísérőhajó utat mutatott ki. A cirkálókról nincs adat.<sup>63</sup>

És most nézzük, mit tett ezekben a hónapokban a cs. és kir. haditengerészet a szerb hadsereg elszállításának megakadályozására.

A parancsnokság különböző csatornákon keresztül megtudta, hogy a bekerítésből kitört szerb hadsereg megvert maradványai az albán tengerpart felé igyekeznek, mert szövetségeseiktől ígéretet kaptak arra, hogy elszállítják őket a Balkánról. A szállítási előkészületek kifürkészésére a flotta parancsnoksága utasította az 1. torpedóflottillát, hogy hajtson végre erőszakos felderítést az Otrantói-szorosig. A november 22-én Sebenicóból kifutó 1., 3. és 5. torpedóosztályt a HELGOLAND és a SAIDA vezette. Kevéssel az indulás után a CSEPEL-nek kazánhavária miatt vissza kellett fordulnia, a többiek elszáguldottak Otrantóig. Hadihajóval nem találkozottak, csupán egy olasz vitorlással — neve KALMARA —, amelyet a LIKA megállított és a TRIGLAV — miután felvette a személyzetét — elsüllyesztett. Ugyancsak összeakadtak az olasz PALATINO tehergőzössel, amely 180 tonna lisztet szállított Brindisiből Albániába. Mivel a felszállításra nem állt meg, és mert három löveg is volt a fedélzetén, a TÁTRA tűz alá vette. Amikor már égve süllyedni kezdett, az ORJEN felvette a személyzet életben maradt tagjait.<sup>64</sup>

Az Albánia előtti hajóforgalmat legbiztonságosabban a tengeralattjárók és repülőök ellenőrizhették. Ezért a Cattaróban állomásozó tengeralattjárók: az U 4, az U 11, az U 15 és az U 16 állandóan odakünn cirkáltak Albánia előtt. Ez összesen 20 bevetést tett ki XI. 19. és XII. 31. között. November 19-től december 31-ig csak három olyan nap volt, amikor nem tartózkodott búvárhajó Albánia előtt: december 16., 23. és 27. Nem ritkán egyszerre több is kinn várakozott kedvező alkalomra. Többször kerültek az ellenséges cirkálók vagy rombolók tűzébe, de mindannyiszor sikerült lemerülniük. Néhány szerény eredményt is elkönnyvelhettek. Az U 4 elfogott és Cattaróba vonatott két kis vitorlást. Az U 11 a tengerbe hajíttatta a görög PAPA-GALLO gőzös petróleumoshordókban szállított üzemanyagrakományát. Az U 15 felrobbantotta az ERZEN trabaccolót és a FIGLIO PRELIGIONA vitorlást.

63 Baumgartner, Lothar: Österreich—Ungarns Dünkirchen? Marine — Gestern, Heute, 1982. évf. 46—53. o.

64 Sokol: i. m. 243. o.

Az U 16 ekrazittal felrobbantotta az UNIONE motoros vitorlást, elfogta és Cattaróba vitte a FIORE ALBANIA vitorlást. A tengerészrepülők a kumbori állomásról november 21-től nyolcszor repültek Albánia fölé felderítésre, vagy bombáztak, mint a már említett L 58.

A felszíni hajók<sup>65</sup> decemberben támadták először az albán kikötőket. December 4-ről 5-re virradóan Cattaróból kifutott a NOVARA, a HUSZÁR, a PANDÚR, a TURUL és a WARASDINER, továbbá a 61 T, a 66 F és a 67 F. A köteléket a NOVARA parancsnoka, Horthy sorhajókapitány vezette. A 61 T fedélzetén szállított albán felkelőket és postagalambokat partra tettek. Hajnalban San Giovanni de Medua elé értek. Először a kikötőberendezéseket lőtték, ezalatt a horgonyzó hajók személyzete a partra menekült, ezután szétlőtték, elsüllyesztették vagy felgyújtották az összes hajót: 4 gőzöst, 10 nagy vitorlást és 5 kisebb szállítóhajót. Mind hadianyaggal voltak megrakva. A nagy mennyiségű és pótolhatatlan hadianyag teljes megsemmisítése végzetes csapás volt Montenegro számára és végleg megtörte hadseregének ellenállását. A parti ütegekkel vívott párharcban a NOVARÁ-n elért találatnál Szalay Péter negyedmester meghalt, egy fűtő megsebesült.

E vállalkozás alatt a WARASDINER felfedezte a Bojana-torkolatnál zátonyra futott FRESNEL francia tengeralattjárót és ágyútűzzel megsemmisítette. A tengeralattjáró személyzete megkísérelte ugyan az ellenállást, de miután ketten meghaltak, ketten súlyosan megsebesültek közülük, a parancsnok, René Jouen sorhajóhadnagy embereivel együtt megadta magát.<sup>65</sup>

Amikor a NOVARA csoport kifutott, tehát december 4-én, hadihajóvesztéséig érte a Regia Marinát, vagyis az olasz királyi haditengerészetet. A korábban Valona előtt telepített aknamezőn aknára futott az INTREPIDO romboló és elsüllyedt. Durazzo előtt süllyedt el aknákon a MEMPHIS francia és a RÉ UMBERTO olasz tehergőzös. Az aknákat a császári német haditengerészet speciális aknarakó tengeralattjárói — az UC típusúak — telepítették.<sup>66</sup>

A december 5-ről 6-ra virradó éjjel Sebenicóból kifutó HELGOLAND és a SAIDA az 1. torpedóosztállyal (a hat TÁTRA típusú rombolóval) az Otrantói-szorosig hatolt előre, de egyetlen ellenséges hajó sem akadt az útjukba. Az 1. és 7. torpedónaszád-csoport Curzolánál biztosította visszatérésüket, az 5. hajócsoport (TURUL, HUSZÁR, WILDFANG) Pelagosa körül őrködött. Az Otrantói-szorosból visszatérőben a rombolók behatoltak Durazzo kikötőjébe — addig a cirkálók a tenger felől őrködtek — és elsüllyesztettek négy albán és egy olasz szállítóhajót,<sup>67</sup> majd aknákat telepített San Giovanni di Medua előtt.

Kémjelentések arról tudósították a flotta parancsnokságát, hogy Péter szerb királyt egy olasz romboló Valonából Brindisibe viszi. Ezért a riadóztatott NOVARA az 1. torpedónaszád-csoporttal december 18-án kifutott, elhelyezkedett a Valona—Brindisi vonalon és várt. Sirokkó dühöngött, a naszádok nehezen birkóztak meg a hullámjárással. Miután hasztalan várakoztak, másnap visszatértek Cattaróba. (Egyes feltevések szerint tudatos félrevezetésről volt szó.<sup>68</sup>)

December 20-án a HELGOLAND-ot, a TÁTRÁ-t, a BALATON-t és a CSEPEL-t Cattaróba helyezték, hogy közelebb legyenek az albán partok előtti akciók színhelyéhez.

<sup>65</sup> Dietrich kézirat, 21. o.

<sup>66</sup> Baumgartner: i. m. 46—53. o.; Sokol: i. m. 283. o.

<sup>67</sup> Sokol: i. m. 248. o.

<sup>68</sup> Uo. 249. o.

December 28-án az a kémjelentés érkezett a flottaparancsnokságra, hogy az EURO és OSTRO olasz rombolók 300 főnyi csapattal Durazzóba érkeznek. A 28-án éjjelkor kifutó HELGOLAND-ot a CSEPEL, a LIKA, a TRIGLAV, a TÁTRA és a BALATON kísérte. Út közben, a Menders-fok magasságában a HELGOLAND nekirohanással elgázolta a MONGE francia tengeralattjárót, amelyet — midőn a cirkáló mögött újból felmerült — a BALATON tüzérségi tűzzel elsüllyesztett. A második tisztjét 18 emberrel a BALATON, további hét franciát a CSEPEL vett a fedélzetére. A MONGE parancsnoka, Morillot sorhajóhadnagy a hajóján maradt és önként elmerült vele a hullámsírban.

Durazzo elé érve, a HELGOLAND a parti ütegeket lőtte — amelyek viszonozták a tüzet —, mialatt a rombolók az aknamezőn át a belső kikötőbe hatoltak, ahol a jelzett olasz rombolók helyett csak egy megrakott gőzöst és egy vitorlást találtak, amelyeket el is süllyesztettek. Ezután, kifelé indulva, a LIKA és a TRIGLAV aknára futottak. A LIKA, amely több ízben ütődött hozzá az aknához, néhány perc alatt elsüllyedt. Egyik tisztje és 49 tengerész meghalt — köztük 13 magyar —, a TRIGLAV viszont, bár az akna a kazánház alatt robbant, úszóképes maradt. Ezen a rombolón tízen estek el, köztük öt magyar. Ezután a TÁTRA vontába vette a TRIGLAV-ot. Amikor a TRIGLAV vontatásához a CSEPEL is csatlakozott, a vontatókötél a csavarjába akadt és emiatt teljes géperejét többé nem tudta kihasználni. A LIKA tengerészeinek mentése, valamint a TRIGLAV vontába vétele oly sok időt emésztett föl, hogy a kötelék csak 9 óra 30-kor indulhatott haza, 6 mérföldes sebességgel. 10 óra 35-kor a HELGOLAND értesítette az 5. csatahajó osztályt a történekről. Cattaróban előkészítették a KAISER KARL VI páncélos cirkálót a kifutáshoz — már hajnalban felfűtötték kazánjait —, valamint kezdték felfűteni a BUDAPEST csatahajó, a NOVARA és az ASPERN kazánjait is. A páncélos cirkáló 11 óra 15-kor ki is futott, hogy segítségére legyen a HELGOLAND-csoportnak.

A HELGOLAND — és egyúttal az egész kötelék — parancsnoka, Seitz sorhajókapitány tisztában volt azzal, hogy erősítés nélkül képtelen lesz a TRIGLAV-ot hazavontatni, mert számolnia kellett az ellenség megjelenésével. A sérült rombolót ennek ellenére tovább vontatta.

Durazzo ágyúzását valóban már 7 óra 30-kor jelentették Brindisibe, ahonnan a brit DARTMOUTH és az olasz QUARTO — amelyek a nyílt tengeren cirkáltak — utasítást kaptak, hogy induljanak Cattaro felé, elválni a HELGOLAND-csoport útját. Fél óra múlva indult a CASQUE, a RENAUDIN, a COMMANDANT BORY, a BISSON és a COMMANDANT LUCAS romboló, 9 órakor a brit WEYMOUTH, az olasz NINO BIXIO cirkálók, az ABBA, a NIEVO, a MOSTO és a PILO rombolók. 10 óra 30 perckor a HELGOLAND-csoport a Pali-fok magasságában járt. Ugyanekkor a NINO BIXIO-csoport olyan távolságra volt Cattarótól, mint a HELGOLAND, a DARTMOUTH-csoport az öt francia rombolóval már 20 mérfölddel közelebb Punta d'Ostróhoz (az öböl előtti erődhez). Az ellenség arra számított, hogy a DARTMOUTH-nak sikerül a HELGOLAND útját elválni és dél felé, a NINO BIXIO-csoport felé nyomni. Abból kiindulva, hogy a HELGOLAND-csoport teljes sebességgel igyekszik haza, a britek útjukat arrafelé folytatták, míg röviddel 12 óra előtt észre nem vették messze déli irányban. A DARTMOUTH-csoport azonnal dél felé fordult. Az előre küldött olasz rombolók ekkor már Antivari magasságában száguldottak. Itt azonban a kiküldött L 61 és L 67 repülőcsónakok bombatámadásába kerültek. A NIEVO megsérült, ezért ezek is dél felé kanyarodtak. Hogy az ellenség már a HELGOLAND-csoport előtt jár, erről Seitz sorhajókapitány 11 óra 45 perckor a castelnuovói hírközponttól értesült. Kiadta a parancsot, hogy a TRIGLAV-ot

az ellenség megjelenésekor süllyesszék el, a TÁTRA és a BALATON csatlakozzék a HELGOLAND-hoz, amely magára vonja az ellenség tüzét, mialatt a CSEPEL megkísérelheti az áttörést észak felé. (A CSEPEL ugyanis a hajócsavarra tekeredett kötéltől nem tudott lépést tartani társaival, pedig a HELGOLAND-csoportnak a gyorsaságában rejlett nagy előnye.) Északon azonban füstcsíkokat észlelve dél—déli nyugati irányba fordult.

A HELGOLAND-ot 13 óra 55-kor érte az első találat a DARTMOUTH-csoport felől. Egy fűtőtanuló meghalt, heten megsebesültek. Ezután a DARTMOUTH jobbra, a QUARTO kissé balra húzódott, hogy két tűz közé fogják a HELGOLAND-ot, majd a QUARTO a HELGOLAND nyomdokvonalaiba állt. Ekkor Seitz sorhajókapitány a hátsó torpedóvetőcsőből torpedót lőtt ki az olasz cirkálóra, mire az elkanyarodott, s ezzel mind a CSEPEL, mind a HELGOLAND mentesült egy időre a QUARTO tüzérségi tüze alól. 14 óra 27 perckor a DARTMOUTH parancsot adott a QUARTO-nak, hogy támadja meg a CSEPEL-t, amelynek erre az időre sikerült sebességét 26 mérföldre növelni. Kétórás tűzpárhaj kezdődött, miközben a hajók 8—10 ezer méterre futottak egymással párhuzamosan. A HELGOLAND viszont a DARTMOUTH-tal vívott hosszú és kemény tűzpárhaj 8—9 ezer méterről. A HELGOLAND sebességét 28 mérföldről 30 fölé növelte. 15 óra 02 perckor érte a HELGOLAND-ot a második lövés. Ez a találat megölt egy matrózt, négyet megsebesített és szétrombolta a kormány gőzgépét, ezért ettől a perctől kézi kormányzásra kellett átállniuk. 15 óra 32 perckor a NINO BIXIO és a WEYMOUTH is a csata színhelyére ért s bekapcsolódott a harcba, a valamivel később odaérő ABBA-csoport pedig a CSEPEL-t vette tűz alá. Ez utóbbi 16 óra 30 perckor egyesült a HELGOLAND-csoporttal. 16 óra körül már felcsillant a remény, hogy a brit és olasz hajóknál gyorsabb cs. és kir. egységek le tudják rázni magukról a túlerőben levő ellenséget s Seitz rádiógrammot küldött a közeledő KAISER KARL VI-nak, hogy forduljon vissza, ők pedig déli irányba fordulnak. A páncélos cirkáló tehát visszafordult. 16 óra 25 perckor érte a HELGOLAND-ot a harmadik találat, amely különböző felépítményekben okozott kárt. Hamarosan újabb találat érte a vezérhajót, de ekkor már sötétedett s a parancsnok rövid déli irányú menet után lassan nyugatnak fordult, majd amikor besötétedett — bár az ellenséges egységek már 7000 méterre közelítették meg a cs. és kir. köteléket —, bízva saját hajóinak nagyobb gyorsaságában, 18 óra 15 perckor hirtelen északi irányba fordult, hogy megkísérelje az áttörést. A csoport ekkor 12 mérföldnyire volt az olasz parttól (Gargano-fok). A váratlan irányváltoztatás meglepte a brit hajót s csak néhány perces késedelemmel tudta követni a HELGOLAND-csoportot, amely percekig jobb pozícióban volt, mint a brit és olasz cirkáló, annak ellenére, hogy ekkor köztük a távolság 3500 méterre csökkent; ugyanekkor a NINO BIXIO-t a WEYMOUTH helyzete akadályozta a tüzelésben. (A „T” formáció vízszintes szárába kerültek a cs. és kir. egységek, az ellenség nem tudta hirtelen módosítani tűzvezetését és helyét.) Egy becsapódás súlyos sérülést okozott a NINO BIXIO-n. A HELGOLAND-csoportnak sikerült az áttörés, az üldözők fokozatosan lemaradtak majd beszüntették a tüzelést, bár a HELGOLAND még egy ötödik találatot is kapott.<sup>69</sup>

Ezt az akciót a szakirodalom részletesen tárgyalta és értékelte. Egyöntetű az a vélemény, hogy Seitz sorhajókapitány ügyes taktikázásán múltott a cs. és kir. kötelék megmenekülése, illetve az áttörés, mert a hatalmas túlerővel szemben is kihúzta besötétedésig. A nappali áttörés a cs. és kir. egységek pusztulásához vezetett volna. Egy olasz szerző külön kiemeli a gépszemélyzet érdemeit is, amennyiben nekik

<sup>69</sup> Dietrich kézirat, 22—25. o. A parancsnokok: a HELGOLAND-on Seitz sorhajókapitány, CSEPEL: Max Hilscher fregattkapitány, LIKA: Wünsche Alfonz fregattkapitány, TÁTRA: Léva József korvettkapitány, TRIGLAV: Ulbing Alajos korvettkapitány, BALATON: Morin Ferenc korvettkapitány.

köszönhető, hogy a hajók sebességét ilyen hosszú időn át 29 mérföld fölött tudták tartani.<sup>70</sup>

Másnap a NOVARA futott ki öt torpedónaszáddal az Otrantói-szorosig, de ütközetre nem került sor.

A két modern romboló elvesztése érzékenyen érintette a cs. és kir. haditengerészetet, mert a négy gyorscirkáló és a hat TÁTRA-osztályú romboló képviselte a flottában a „huszárságot”, olyan erőt, olyan harcmodorral, amely egyenlő eséllyel vette fel a harcot az ellenséggel.

*Карой Чонкарети*

ОПЕРАЦИИ ВОЕННО—МОРСКОГО ФЛОТА  
АВСТРО—ВЕНГЕРСКОЙ МОНАРХИИ В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ  
(23 мая—31 декабря 1915 года)

*Резюме*

Эта работа автора является продолжением статьи, опубликованной ранее. Поэтому она начинается с объявления войны Италией. Одновременно с этим она является и самостоятельной работой, поскольку в ней рассматривается так называемый «итальянский» период до завершающей его акции в Дурресе.

Прежде всего читатель сможет познакомиться с итальянскими и противостоявшими им австро—венгерскими оперативными военно—морскими силами, затем дается характеристика боевого состава итальянского военного флота и анализируется в общих чертах система построения военных флотов того времени. После этого автор с должной подробностью — в объеме, составляющем одну четверть работы, — описывает первый, весьма тщательно подготовленный большой рейд, направленный против берегов Италии, в котором участвовали также и силы морской авиации, отдельно излагая при этом операции различных групп. Основными силами руководил командующий Военно—морскими силами и одновременно командующий флота. Между тем автор называет по имени командира каждого корабля. Императорский и королевский военный флот подготовился к столкновению с итальянским флотом, но английские линейные корабли не вышли из гавани. Они встретились всего лишь с одним воздушным кораблем и с двумя эсминцами и потопили один эскадренный миноносец. В статье подчеркивается значение этого рейда, оказавшего влияние на фронт армии.

После этого автор рассматривает действия императорской и королевской военно—морской авиации, затем он описывает взаимные атаки, которые противники наносили друг другу на береговой полосе. В рамках этого мы сможем детально ознакомиться с оккупацией острова Пелагоса, с боями, которые велись за овладение островом, а затем с освобождением его.

Наряду с описанием акций крейсеров и эскадренных миноносцев всё более энергично развертываются боевые действия подводных лодок, об успехах и потерях которых дает объективный отчет автор работы. Действия сил военно—морской авиации описываются чуть ли не в дневниковой форме. Точно так же автор останавливается и на борьбе с минами.

Отдельный подраздел посвящен морским операциям, связанным с падением Сербии, одной из которых, имевшей важные последствия для императорского и королевского флота, был рейд эскадренных миноносцев против Дурреса 29 декабря 1915 года. Статья завершается сражением, развернувшимся после этого наступления.

<sup>70</sup> Sokol idézi a forrásmunkákat könyvének 261—262. oldalain: *Newbolt*: Naval Operations, IV. k. 117. o.; *Thomazi*: La guerre navale dans l'Adriatique, 113—114. o.; *Manfroni*: Storia della Marina Italiana durante la Guerra mondiale 1915—1918. 96. o.

DIE KRIEGSOPERATIONEN DER KRIEGSMARINE DER ÖSTERREICHISCH—  
UNGARISCHEN MONARCHIE IM ERSTEN WELTKRIEG  
(23-ten Mai — 31-ten Dezember 1915)

*Resümee*

Diese Studie des Verfassers ist die Fortsetzung einer früheren Publikation. Deswegen beginnt sie mit der Kriegserklärung Italiens. Gleichzeitig bildet sie ein selbstständiges Ganze auch an sich selbst, in dem sie die sog. „italienische“ Periode der adriatischen Kriegshandlungen bis zu der sie abschließende Aktion von Durazzo behandelt.

Der Leser kann sich zu Erst mit den italienischen und den ihnen gegenüberstehenden österreichisch—ungarischen operativen Flottenkräften, dann mit der Kampfordnung der italienischen Flotte und zum Letzt im allgemeinen mit dem Aufgliederungssystem der Flotten der Zeit bekannt machen. Dann erörtert der Verfasser ausführlich — in einem Viertel des ganzen Ausmaßes der Arbeit — den ersten und sehr sorgfältig vorbereiteten, großangelegten Überfall gegen den italienischen Küsten, in dem auch Seeflieger teilnahmen. Der Verfasser beschreibt die Kriegsoperationen der verschiedenen einzelnen Gruppen, eine nach der andere. Die Hauptkräfte wurden von den Kommandanten der Kriegsmarine und gleichzeitig dem der Flotte geführt aber inzwischen lernen wir die Kommandanten aller Schwimmheiten auch dem Namen nach kennen. Die k.u.k. Flotte hat sich für den Zusammenstoß mit der italienischen Flotte vorbereitet aber die italienische Schlachtschiffe sind aus ihren Häfen nicht ausgelaufen. Die k.u.k. Flotte ist nur einem Luftschiff und zwei Zerstörern begegnet und sie hat einer der Zerstörer versenkt. Die Studie unterstreicht die bedeutende Wirkung dieses Überfalls auf die Front des Heeres.

Dann folgt die Beschreibung der Tätigkeit der k.u.k. Seeflieger und dann beschreibt der Verfasser die gegenseitigen Angriffe gegen die Küste des anderen. In dessen Rahmen bekommen wir einen ausführlichen Bericht über der Besetzung der Insel Pelagosa, über den Kampf für den Besitz der Insel und über ihre Räumung.

Neben den Aktionen der Kreuzer und Zerstörer entwickelte sich die Kampftätigkeit der U-boote immer mehr, mit denen Erfolge und Niederlagen uns die Studie bekanntmacht. Er schildert die Tätigkeit der Seeflieger fast tagebuchweise. Die Arbeit geht auch auf den Minenkampf ein.

Ein separater Unterabschnitt beschäftigt sich mit den im Zusammenhang mit dem Zusammenbruch von Serbien stehenden Kriegsoperationen auf dem Meer, eine Aktion von denen der Unfall mit Zerstörern gegen Durazzo am 29-ten Dezember 1915 war. Diese Aktion hatte wichtige Folgen für die k.u.k. Flotte. Die Studie endet mit der sich aus diesem Angriff entfaltende Schlacht.