

CSONKARÉTI KÁROLY

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

### A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig

Az első világháború előtt két hatalmi-politikai érdekcsoport kristályosodott ki Európában, amelyek fokozatosan vezettek egymás ellen irányuló két szövetségi rendszerhez. Közülük az ún. Hármasszövetségbe 1882-től Németország, az Osztrák—Magyar Monarchia (a továbbiakban: Monarchia) és Olaszország tartozott. A másikat Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország alkotta. Ezt a Nagy-Britannia és Franciaország között 1904-ben kötött marokkói egyezmény, „Entente cordiale” (Szíves megegyezés) után Entente-nek (a továbbiakban: antant) nevezték.<sup>1</sup> A szövetséget alkotó államokat katonai megállapodások fűzték össze.

1912-ben Nagy-Britannia és Franciaország haditengerészeti vezérkara megállapodott a várható, Németország ellen közösen viselendő tengeri háború módjában: a francia hajóhad védi Nagy-Britannia földközi-tengeri érdekeit is, a brit flotta pedig Franciaország partjait az Atlanti-óceán felől.<sup>2</sup>

A Hármasszövetségen belül ekkor már élt az 1900-ban kötött flottamegállapodás, amely szerint a német császári hajóhad északon marad, az osztrák—magyar és olasz pedig délen, a Földközi-tengeren operál, s célja, hogy az ellenséges utánpótlási vonalakat tartsa ellenőrzése alatt. A stratégiai alapelv a védekezés volt.

A Hármasszövetség második haditengerészeti konferenciáját 1913-ban tartották. Az itt született titkos megállapodás 1913. november 1-én lépett hatályba.<sup>3</sup> A hadművelati elképzelések ekkor már támadó fellépést írtak elő a dél-olaszországi kikötőkben összpontosítandó osztrák—magyar és olasz flottaerőknek, amelyekhez két német egység, a GOEBEN csatacirkáló és a BRESLAU védett cirkáló csatlakozott volna. Feladatuk a hadüzenet utáni azonnali támadás lett volna a francia hajóhad ellen, melynek egységeit a brit expedíciós hadsereget (60 000 fő) és a franciák afrikai gyarmati hadseregét (45 000 fő) az európai frontra szállító hajók őrzésére tervezték rendelni.

Az itt csoportosuló tengerészeti erők is kedveztek volna a Hármasszövetség hajóhadának. 1913-ban 15 osztrák—magyar császári és királyi (a továbbiakban:

1 Franciaország 1894 óta állt szövetségi viszonyban Oroszországgal, Nagy-Britannia pedig 1907-ben kötött szövetséget Oroszországgal. Így jött létre a „hármasszövetség”, melynek tagjait azonban nem kötötte össze formális szövetségi szerződés. Ilyen csak Franciaország és Oroszország között volt, de egységes arcvonalat alkottak Németországgal és Ausztriával—Magyarországgal szemben.

2 *Galántai József*: Az első világháború. 1980. Budapest. 26. o.

3 *Sokol, Hans Hugo*: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18. Zürich—Leipzig—Wien, 1933. 43. o.

cs. és kir.) és 12 olasz csatahajó állt szembe 20 francia csatahajóval (a britek 1912-ben kivonták nagy egységeiket ebből a térségből). A franciák 7 és a britek 4 páncélos cirkálójával 2 cs. és kir. és 9 olasz páncélos cirkáló állt volna szemben. Igaz, hogy Németország csak egy, míg Nagy-Britannia 3 csatacirkálót állomásoztatott a térségben, ellenben nagy védett cirkálójá csupán egy volt itt Franciaországnak, 4 Nagy-Britanniának, míg Olaszország 8, Németország egy (BRESLAU) és a Monarchia 4 hasonló egység fölött rendelkezett volna e térségben. A nagy átmérőjű hajólövegek tekintetében is kedvezőbb helyzetben volt a Hármasszövetség. A 30,5, 28, 25 és 24 cm-es lövegjeinek száma 213, az antant oldalán a 30,5, 27 és 24 cm-es ágyúk száma 208 volt. A 30,5 cm-es lövegek közül a Hármasszövetség egységeinek 99 modern, 45—50 kaliberhosszúságú hajóágyúja volt, ugyanekkor az antant hajóin csak 84. A hajók életkora mindkét oldalon nagyjából megegyezett.<sup>4</sup>

A háború első napjára tervezett rajtaütés azért kecsegtetett sikerrel, mert a hadműveletek dél-itáliai kikötőkből indultak volna. A cs. és kir. erők bázisa Augusta, a német divízióé Gaeta (Nápoly), az olaszoké Milazzo és Messina lett volna, s a terv szerint e három állam tengerészeti haderejét ebben a térségben Anton Haus cs. és kir. tengernagy főparancsnoksága alá rendelték.<sup>5</sup> E dél-olasz kikötőkből, pl. Messinából, Bizerta kb. 300 tengeri mérföld, amelyet a hajók ún. gazdaságos menettel, óránként 10 csomó (-tengeri mérföld = 1853 m) sebességgel 30, 15 csomó óránkénti sebességgel pedig 20 óra alatt elérhettek. Ekkora sebességre még a legöregebb cs. és kir. csatahajók (WIEN, MONARCH, BUDAPEST) is könnyedén képesek lehettek.

Mindezekből a tervekből azonban, mint köztudott, semmi sem lett, mert Olaszország 1914-ben semleges maradt. Ennek következtében teljesen kilátástalanná, megvalósíthatatlanná vált a Földközi-tenger nyugati medencéjének az ellenőrzése a rendkívül hosszú felvonulási út miatt. A cs. és kir. egységeknek ugyanis a szokottnál kisebb volt az akciórádiuszuk,<sup>6</sup> mert már eredetileg csak defenszív hadműveletekre, partvédelemre tervezték őket a bécsi és budapesti parlamenteknek a flottafejlesztéssel szemben tanúsított merev ellenállása miatt.<sup>7</sup> Ezen felül, az olasz flotta kiesése miatt, a háború kitörésekor a brit egységekkel támogatott francia hajóhad sokszoros túlereje még az Adria feletti uralom kivívását is kérdésessé tette. A cs. és kir. hajóhad nyomasztó hátrányba került. A háború kitörésekor az antant hajóhad korlátlanul és háborítatlanul uralta a Földközi-tengert.

Olaszország semlegessége azonban nem érte váratlanul a cs. és kir. haditengerészetet. Az itáliai közhangulat korántsem volt barátságosnak nevezhető a Monarchia irányában, ugyanakkor az olasz politikai vezetés óvakodott attól, hogy háborúba keveredjék az Egyesült Királysággal. Mindezt tudva, a cs. és kir. haditengerészet kidolgozott egy másik, védekező jellegű haditervet. Ebben a hajóhad első számú feladatául a saját part védelmét jelölték meg, amely a partsáv 2113 km-es hosszával különben sem csekélység. Ha ehhez hozzászámítjuk a szigetek 4023 km hosszú parvonalát, akkor nyilvánvalóvá válik a védelmi feladat mértéke. Emellett még gondolni lehetett rövid, gyors támadások veze-

4 A cs. és kir. haditengerészet évi jelentése az 1913. évről. Bécs, 1914. 188. o., továbbá: Weyer's Flottentaschenbuch, München, 1913. és 1914. évi adatai, valamint: Almanach für die k.u.k. Kriegsmarine. Pola—Wien, 1913. és 1914. évfolyama. A különböző flottaállományok ismertetésénél a későbbiekben is ezekre a tengerészeti zsebkönyvekre és a cs. és kir. haditengerészet évi jelentésére támaszkodunk.

5 Schmalenbach, Paul: Kurze Geschichte der k. u. k. Marine. Herford, 1970., 54. o.

6 Akciórádiusz az az úthossz, amelyet a hajó egyszeri üzemanyagfeltöltéssel és annak felhasználásával megtehet kiindulási helyétől egy bizonyos pontig, majd onnan vissza kiindulási helyére. Hatóságának is nevezik.

7 Osonkaréti Károly: A császári és királyi haditengerészet és a Magyar Királyság. Hadtörténelmi Közlemények, 1984/2.

tésére az olasz partok ellen, mert Olaszország csatlakozása az antanthoz már 1914-ben sem tűnt kizártnak. Ez a terv a földközi-tengeri hadműveleteknek még a lehetőségével sem számolt.

### *A háborúba 1914-ben belépő flottaerők a Földközi-tenger és az Adria térségében*

#### *1. Az Osztrák—magyar hajóhad*

A cs. és kir. hajóhad ütőképessége a háború előestéjén valamivel kedvezőbb képet mutatott, mint az 1913. évi tengerészeti egyezmény, illetve stratégiai tervek elkészítésekor. A SZENT ISTVÁN, a negyedik dreadnought-típusú csatahajó 1914. január 15. óta vízen volt, de még folyt a felszerelése. Ha leszámítjuk a másik három, már kész cs. és kir. dreadnought rövidebb hatósugarát és hatótávolságát, akkor egyenértékűnek lehet őket tekinteni a hasonló antant egységekkel. Tüzerejük nagyobb volt a szokásosnál, mert ennél az osztálynál helyeztek a hadihajóépítés történetében először három löveget egyetlen toronyba. Addig két lövegcsőnél többet sehol sem építettek be toronyba.<sup>8</sup>

A RADETZKY csatahajó osztály egységei ugyancsak jó példái voltak a predreadnought típusnak erős közepes úrméretű tüzérségükkel. Nem indokolatlanul tekintik éppen ezen osztály első tagja vízre bocsátásának napját, 1908. szeptember 30-át, a cs. és kir. flotta újjászületési dátumának.

A többi kilenc csatahajó azonban 1914-ben már avultnak számított, hiszen ezek még abban a korban épültek, amikor a hajóhadat kizárólag partvédelmi feladatokra engedték felhasználni.

A páncélos cirkálók építését feltűnően elhanyagolták. 1893-tól 1914-ig mindössze hármat bocsátottak vízre, míg ugyanebben az időszakban a franciák (és olaszok) egy-egy tucatot. A három közül 1914-re már csak a két fiatalabb volt ütőképes, illetve egyenlő ellenfél. Ez ismét a „partvédelmi teória” gyümölcse, amely elutasította ennek a típusnak az építését. Ugyanakkor minden tengerészet a páncélos cirkálók és nagy védett cirkálók építését részesítette előnyben a csatahajók mellett, így készülve a kereskedelmi hajók elleni háborúra.

Viszont éppen 1914 végére fejeződött be a négy egységből álló gyorscirkáló osztály utolsó tagjának az építése. Ezek minden tekintetben korszerűek voltak, bátran felvehették a versenyt a világ bármelyik ilyen típusú cirkálójával. Egyedüli hiányosságuk gyengébb, 10 cm-es tüzérségükben rejlett, mert a hasonlóak, más flottáknál 12 cm-es, esetenként 15 cm-es lövegeket kaptak. A többi cirkáló öreg és ezért gyenge volt.

A kisebb egységek is magukon viselték a partvédelmi jelleget. Az első, már nyílttengeri (síktengeri) torpedórombolókat, a 850 tonnás vízkiszorítású TÁTRA osztályt, 1911-ben kezdték építeni, s mind a hatot befejezték 1914-re. Az előző, HUSZÁR osztályú torpedórombolók 400 tonnás vízkiszorításukkal és 26 csomós sebességükkel ekkorra már elmaradtak más tengerészetek modern rombolóitól. Természetesen az antant flottákban is szolgálatban voltak még és harcoltak is a HUSZÁR osztályhoz hasonlóak.

A négy gyorscirkáló és az új, TÁTRA típusú rombolók jelentették az 1913. évi állományhoz viszonyítva a kedvezőbb képet.

A nyílttengeri torpedónaszádok közül az 1905—1909 között épült, 24 darab 200 tonnás, KAIMAN típusú torpedónaszádot még 1914-ben is jól fel lehetett

<sup>8</sup> Aichelburg—Baumgartner—Bilzer—Pawlik—Prasky—Sieche: Die TEGETHOFF Klasse. A munkaközösség kiadása, 1979.

használni. Az 1912—1913-ban elkezdett és 1914—1916 között vízre bocsátott, 27 darab 250 tonnás, 28 csomó sebességgel haladó újabb torpedónaszád teljesen korszerű volt. A háború kitörésekor azonban közülük csupán négy egység építését fejezték be! (74T—77T)

A partközeli szolgálatra 1909—1910 között épült 110 tonnás torpedónaszádok nafta üzemanyagú hajtógépeikkel szintén a hajóhad modernizálódását jelentették. A többi torpedónaszád fölött azonban már jócskán eljárt az idő.

Am, akár korszerűek, akár kiöregedettek voltak is ezek a naszádok, mind-egyiknél hiányzott az az akciórádiusz, amely lehetővé tette volna a földközi-tengeri bevetést.

Tengeralattjáró flottillát a haditengerészetek közül utolsóként épített ki a cs. és kir. Hadügyminisztérium Tengerészeti Szekciója. Talán ezt tekinthetjük a hajóhad legérezhetőbb gyengéjének, amint ez a háború elején kiderült. Az 1914-ben már meglévő hat kis tengeralattjáróhoz már a hadüzenetek után szerezték be a hetediket, amely, mint a többi is, csak őrszolgálatra, felderítésre volt alkalmas. Általában az egész tengeralattjárózást úgy tekintette a flotta-parancsnokság, mint valami kísérleti stádiumban levő fegyvert. Ugyanez vonatkozott a tengerészeti repülésre is, amelyek gépei közül 1914 júliusában csak 6 csónakrepülőgép volt harcász állapotban.

Az aknaharcra, védekező alapállásából következően, a cs. és kir. haditengerészet jól felkészült.<sup>9</sup>

A rádiózást is magas színvonalon művelték a cs. és kir. haditengerészetnél. Nem túlzás, hogy a világon ekkor itt volt a legjobb és legmodernebb kódrendszer.

Ferenc Ferdinánd főherceg, trónörökös, 1906-ban, egy tengerészeti hadgyakorlaton azt a flotta számára „megváltó” kijelentést tette, hogy a hajóhadat támadó hadműveletek végrehajtására is alkalmassá kell tenni. Az offenzív jellegű felhasználás elve annyira új volt, hogy évek múlva hatolt csak be a köztudatba, és kézzelfoghatóan, tehát a nagyobb ütemű flottafejlesztéshez szükséges pénz parlamenti megszavazására, csak a háború előtti években érett be. Már erre vezethető vissza, hogy az 1914. év első felének haditengerészeti költségvetése összesen 133 524 940 koronát tett ki, az 1914. évi második és 1915. évi első félévi költségvetés 76 266 710 koronából, továbbá 101 000 000 korona rendkívüli, speciális hitelből állt. Összesen tehát az eddigi legmagasabb: 177 266 710 korona. Ennek nagy részét új hajók építésére, valamint a Tengerészeti Arzenál (Sztértár) fejlesztésére szánták.<sup>10</sup>

### Szervezet

A cs. és kir. haditengerészetet a közös Hadügyminisztérium Tengerészeti Szekciója irányította. A Szekció feje a hadügyminiszter tengerészeti helyettese, aki egyben parancsnoka a tengerészetnek, katonai főnöke és vezénylő parancsnoka az egész hadiflottának. Mint miniszterhelyettes, reszortjában önállóan jár el, önállóan tárgyal az osztrák és magyar miniszterekkel. Ő terjeszti elő a tengerészet költségvetését. 1913. augusztus 6-án legfelsőbb intézkedésre a tengerészeti parancsnokságot Bécsből Pólába helyezték. A Szekció és a flotta-parancsnokság székhelye különvált, de egyébként az alá-fölérendeltség maradt.<sup>11</sup> A pólai Tengerészeti Parancsnoksági Hivatal élére egy törzstiszt került, aki

<sup>9</sup> *Schupita, Peter*: Die k.u.k. Seeflieger. H. n. 1983. 85. o., valamint *Gonda Béla*: A tengeralattjáró hajók. Adria, 1915. 85—90. o.

<sup>10</sup> *Csonkaréti*: i. m. 242. o., valamint *Sokol*: i. m. 21., 22. és 30. o. Egyébként a haditengerészet háborús kiadásai havonta kb. 15 millió koronát emésztettek fel. Itt jegyezzük meg, hogy az Arzenál dolgozói létszáma 1913 december 31-én 1439 fő volt.

<sup>11</sup> *Sokol*: i. m. 31. o.

együttal segédtsztje és törzsparancsnoka lett a tengerészet parancsnokának, aki 1913. február 24-től Anton Haus tengernagy (1916-tól vezértengernagy) volt.

A Tengerészeti Szekció közvetlen alárendeltségébe tartozott a pólai Kikötőparancsnokság (Kikötőtengernagyi Hivatal), amely rendészeti, adminisztratív és felügyeleti hatóság volt, élén a kikötőtengernaggyal, aki egyszemélyben parancsnokolt a pólai hadikikötőben is. A Kikötőparancsnokság alá tartozott a trieszti és sebenicói kerületi parancsnokság.

A fő hadikikötő Póla, kiépített hadikikötő Cattaro és Lussin, szükségkikötő pedig Sebenico volt. A partokat erődök is őrizték.

### *A cs. és kir. hajóhad mozgósítás utáni hadrendi tagozódása<sup>12</sup>*

#### *I. csatahajó-raj*

1. csatahajó-osztály (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN)
2. csatahajó-osztály (ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADEZKY, ZRÍNYI)

#### *II. csatahajó-raj*

3. csatahajó-osztály (ERZHERZOG KARL, ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX)
4. csatahajó-osztály (HABSBURG, ÁRPÁD, BABENBERG)
5. csatahajó-osztály (partvédelmi szolgálat) (MONARCH, WIEN, BUDAPĚST)

#### *Cirkáló-flottilla*

1. cirkáló-osztály (KAISER KARL VI, KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA, SANKT GEORG, SZIGETVÁR, ZENTA, ASPERN)
2. cirkáló-osztály (partvédelem) (KAISER FRANZ JOSEPH I, PANTHER).  
Kötéléken kívül: MARS (ex TEGETTHOFF páncélhajó) őrhajó.

#### *1. torpedó-flottilla*

Vezérhajó: SAIDA gyorscirkáló

1. torpedó-osztály:

1. hajócsoport: CSEPEL, TÁTRA, BALATON torpedórombolók
2. hajócsoport: LIKA, ORJEN, TRIGLAV torpedórombolók

2. torpedó-osztály

3. hajócsoport: VELEBIT, DINARA, RÉKA torpedórombolók
4. hajócsoport: CSIKÓS, SCHARFSCHÜTZE, PANDUR torpedórombolók

3. torpedó-osztály

1. torpedónaszád-csoport: 74 T, 75 T, 76 T, 77 T torpedónaszád
2. torpedónaszád-csoport: 50 E, 51 T, 73 F torpedónaszádok
3. torpedónaszád-csoport: 53 T, 54 T, 56 T, torpedónaszádok

Raktár- és műhelyhajó: GÄA

<sup>12</sup> *Sokol*: i. m. V. mell. 8—13. o., VI. mell. 21—23. o.

## 2. torpedó-flottilla

Vezérhajó: ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló

### 4. torpedó-osztály

5. hajócsoport: TURUL, WILDFANG, HUSZÁR torpedórombolók

6. hajócsoport: STREITER, ULAN, USKOKE torpedórombolók

### 5. torpedó-osztály

4. torpedónaszád-csoport: 68 F, 55 T, 70 F torpedónaszádok

5. torpedónaszád-csoport: 61 T, 65 F, 66 F torpedónaszádok

6. torpedónaszád-csoport: 64 F, 69 F, 72 F torpedónaszádok

Torpedóraktárhajó: IV. gőzös

### 6. torpedó-osztály

7. torpedónaszád-csoport: 52 T, 58 T, 59 T torpedónaszádok

8. torpedónaszád-csoport: 60 T, 62 T, 63 T torpedónaszádok

9. torpedónaszád-csoport: 57 T, 67 F, 71 F torpedónaszádok

### 7. torpedó-osztály

7. hajócsoport: PLANET, TRABANT, SATELLIT torpedóhajók

11. torpedónaszád-csoport: TB 1, TB 2, TB 7, TB 9 torpedónaszádok

13. torpedónaszád-csoport: 21, 24, 32, 39. számú torpedónaszádok

15. torpedónaszád-csoport: 20, 26 számú torpedónaszádok

16. torpedónaszád-csoport: 23, 45 torpedónaszádok, és öt kis gőzhajó

### 9. torpedó-osztály. Vezérhajó: MAGNET torpedóhajó

17. torpedónaszád-csoport: TB 3, TB 4 torpedónaszádok

18. torpedónaszád-csoport: TB 5, TB 6 torpedónaszádok

Torpedóraktárhajó: BETA (ex régi KAISERIN ELISABETH kerekes gőzös)

### 10. torpedó-osztály. Vezérhajó: KOMET torpedóhajó

19. torpedónaszád-csoport: TB 8, TB 10, TB 11, TB 12 torpedónaszádok

20. torpedónaszád-csoport: 19, 22, 25, 31 torpedónaszádok

### 11. torpedó-osztály. Vezérhajó: BLITZ torpedóhajó

21. torpedónaszád-csoport: 13, 15 torpedónaszádok

22. torpedónaszád-csoport: 16, 17 torpedónaszádok

Vonat: CYCLOP, LACROMA, VESTA, NAJADE, GIGANT, METEOR, valamint a következő számjelű vontató- és szállítógőzösök: I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, XI, XIII.

### Helyi beosztásban, szolgálatban

*Pólában:* a 7. torpedó-osztály 7. hajócsoportja, a 11. és 13. torpedónaszád-csoport. A tengeralattjáró flottilla hat egysége I—VI. között számozva (a római számokat 1915-ben cserélték fel arabra), a PELIKAN torpedóraktár- és parancsnoki hajó, a 18., 27., 30., 33., 34., 37., 40. számú aknakereső torpedónaszádok. Az 1. tengervédkörzet egységei: ADRIA (ex RADETZKY fregatt). ALPHA (ex GREIF), HERKULES, NIXE, NYMPHE, PLUTO különböző rendeltetésű segédhajók és a 14. számú torpedónaszád.

*Fasanában:* a 2. tengervédkörzet egységei: LEOPARD cirkáló, SALAMANDER aknahajó és egy rohamcsónak.

*Compare-penedában:* a 3. tengervédkörzet egységei: GAMMA (ex FASANA korvett), MINERVA (ex SAIDA korvett) és BASILISK aknahajók, HIPPOS uszálytender.

*Compare-Promontoréban:* a 4. tengervédkörzet egységei: SPALATO torpedóhajó, 8 db aknakereső tender.

*Triesztben:* IV. aknászparancsnokság egységei: SEBENICO aknahajó-örhajó,

DELTA (ex ZRINYI fregatt) aknaraktárhajó, valamint a 15. és 16. torpedónaszád-csoport

*Lussinban:* a 9. torpedó-osztály, a 17. és 18. torpedónaszád-csoport és két lefoglalt magángőzhajó.

*Sebenicóban:* a 10. torpedó-osztály, a 19. és 20. torpedónaszád-csoport, a III. aknászparancsnokság egységei: AURORA (ex AURORA korvett). FRUNDSBERG (volt korvett) aknaraktárhajók, 2 db aknakereső tender, a 29. és 35. számú aknakereső torpedónaszádok, a DONAU (volt fregatt) kikötőőrhajó, a SCHWARZENBERG (ex LAUDON korvett) torpedóraktárhajó és a VULKÁN műhelyhajó (ex PRINZ EUGEN kazamatahajó).

*Cattaróban* (Bocche di Cattaróban): a II aknászparancsnokság egységei: KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF csatahajó, őrhajó, parancsnoki hajó, DROMEDAR és BÜFFEL kiszolgáló hajók, a 36. és 38. számú torpedónaszádok, a 11. torpedó-osztály 21. és 22. torpedónaszád-csoportja. A ZARA aknahajó és a KAISER MAX páncélos fregatt, valamint a DALMAT állomáshajó a cs. és kir. 6. Hadseregparancsnokság alá helyezve.

*Konstantinápolyban* horgonyzott a TAURUS állomáshajó, Kelet-Ázsiában pedig a KAISERIN ELISABETH missziócircáló, amely később részt vett Csingtau védelmében. A TAURUS augusztus 4-én indult el állomáshelyéről és visszatért Pólába. A MIRAMAR parancsnoki jacht volt, a többi avultsága miatt nem került bele a hadrendbe: KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEPHANIE kazamatahajó, FEUERSPELER (ex ERZHERZOG ALBRECHT kazamatahajó), DON JUAN D'AUSTRIA, CUSTOZA páncélhajók, BELLONA (ex KAISER sorhajó), és LUSSIN torpedóhajó.

A torpedónaszádokkal kapcsolatban a következőt kell megjegyezni: II. osztályú torpedónaszádoknak a kis vízkiszorítású, partvédelmi feladatokat ellátóakat, I. osztályúaknak a nyílttengeri, nagyobb vízkiszorításúakat nevezték. A múlt század hetvenes éveitől először csak II. osztályú torpedónaszádokat építettek, jelzésük folyamatos római szám volt. A nyolcvanas évek második felétől építettek már nevet kaptak. 1910. április 1-től a római számokat arabra változtatták úgy, hogy az 1908—1911 között elkészült új, 110 tonnásakkal kezdték 1—12-ig), valamint ugyanekkor a nevet viselőket is beszámolták: a KIGYÓ-osztály négy egysége, továbbá a VIPER és a NATTER a 13—18-as számokat kapták. Szintén 1910-től törölték el a SPERBER- és az ELSTER-osztály egységeinek nevét (22 darab) s megkapták a 19—40 közötti számokat. Az osztályon kívüli ADLER és FALKE a 41-es és 42-es számot, a régi típusú római számú kis torpedónaszádok pedig a 43—49 közötti számjeleket kapták.

A 200 tonnás, I. osztályú torpedónaszádok, amelyeket 1904—1909 között építettek, (24 egység) kezdetben nevet kaptak és ezt megtartották 1914. január 1-ig. Ezután, 1917. június 10-ig, az orron számot és betűt viseltek. A szám folyamatos sorszám volt és ott kezdődött, ahol a II. osztályúak számozása abbamaradt, tehát 50-el. A szám mögötti betű a hajó építési helyét jelezte, tehát a KAIMAN-ból lett 50 E, ahol az E = England, mert ez Angliában épült. A T betű Triesztet, az F Fiumét és az M Monfalconét jelentette. Az újabb, 1912—1916 között épített 27 egység már eredetileg számot és betűt is kapott, mert 1914-től kezdődően kerültek vízre s helyezték őket szolgálatba. 1917. június 10-én a szám mögötti betűjelet eltörölték.

A torpedóhajók és torpedócircálók végig megtartották nevüket. (SPALATO, ZARA, SEBENICO, LUSSIN, METEOR, BLITZ, KOMET, PLANET, TRABANT, SATELLIT és MAGNET.)

Ugyancsak végig nevet hordtak a torpedónaszád-rombolók, vagy ahogyan később röviden nevezték ezt a hajótípust: torpedórombolók, majd rombolók.

## 2. A francia hajóhad

A flottákat nagyságuk, ütőképességük, csatahajóik és cirkálóik száma, egyezővel erejük szerint rangsorolni szokták. Ebben a rangsorban az első világháború kitörésekor kimagaslóan Nagy-Britannia hajóhada foglalta el az első helyet. Utána Európában Németország, majd Franciaország flottája következett. Csak ezután jött számításba a csuzimai és port-arthuri vereségéből még ekkor éledő orosz, majd a nagyjából azonos erőt képviselő olasz és osztrák—magyar hajóhad. 1914-ben azonban az olasz hajóhad mindenképpen erősebb volt az osztrák—magyarnál, mert ez utóbbi számára még nem fejezték be az új flottaépítési program keretében előirányzott csatahajó, cirkáló és nem utolsó sorban torpedónaszád-építéseket. A török, görög, spanyol, holland, dán és skandináv flották mind sokkal gyengébbek voltak a felsorolt nagyhatalmak hajóhadainál.

Franciaország az ismert megállapodás alapján csaknem teljes operatív hajóhadát a Földközi-tengerre volt köteles irányítani és a hadüzenetek után, augusztus első napjaiban ezt folyamatosan meg is tette. Ez az ún. „Földközi-tengeri hajóhad” ijesztően nagy erőt jelentett a cs. és kir. hajóhad számára. 21 francia csatahajó, 10 páncélos cirkáló és 4 védett cirkáló állt szembe 15 cs. és kir. csatahajóval, 3 páncélos cirkálóval, 3 cirkálóval (A PANTHER, a LEOPARD és a KAISER FRANZ JOSEPH I csak partvédelemre volt alkalmas) és 2 gyorscirkálóval. (A HELGOLAND 1914. augusztus 29-én, a NOVARA 1915. január 10-én állt szolgálatba.) Ez sokszoros túlerő! A franciák 38 torpedórombolója közül 13-nak volt 700—800 tonna közötti a vízkiszorítása, és a többié is 300 tonna körül volt. Ezzel szemben állt a 6 cs. és kir. romboló 850 tonna, 12 romboló 400 tonna és egy 386 tonna vízkiszorítással (A TÁTRA és a HUSZÁR osztály, valamint a háború kitörése után gyorsan megvásárolt WARASDINER). A francia Földközi-tengeri hajóhadhoz 15 tengeralattjáró és egy repülőgépanyahajó is tartozott, szemben a 6, illetve 1914. végén 7 cs. és kir. tengeralattjáróval. A legszembeszökőbb különbség azonban nem is a tengeralattjárók számbeli fölényében, hanem minőségi különbségében rejlett, lévén mindegyik francia búvárnaszád három-négy évvel fiatalabb, mint a cs. és kir. búvárhajók, ami azért jelentett roppant nagy különbséget, mert ez a fegyvernem ekkor indult fejlődésnek.<sup>13</sup>

A francia Földközi-tengeri flotta báziskikötőjéül természetesen nem valamegyik franciaországi támaszpontot jelölték ki, hanem egyrészt a brit Málta-szigetét, másrészt az afrikai Bizertát. A hadműveletek megindulása után azonban Görögország megengedte, hogy a francia hajók időnként horgonyt vessenek görög kikötőben (Korfu, Fano, mindkettő az Otrantói-szoros peremén), mialatt az olaszok élelmiszert hajóztak be a francia egységekre.

<sup>13</sup> Gonda: i. m. 30—43. o.

*A Földközi-tengeri francia hajóhad  
hadrendje 1914. augusztus 1-én<sup>14</sup>*

(Section hors rang)  
Főparancsnokság

COURBET, JEAN BART csatahajók, JURIEN DE LA GRAVIÈRE cirkáló

*1. csatahajó-raj*

1. csatahajó-osztály (DIDEROT, DANTON, CONDORCET)
2. csatahajó-osztály (VOLTAIRE, MIRABEAU, VERGNIAUD)

*2. csatahajó-raj*

1. csatahajó-osztály (VÉRITÉ, DÉMOCRATIE, JUSTICE)
2. csatahajó-osztály (PATRIE, RÉPUBLIQUE, melyhez később a PARIS és FRANCE csatlakozott)

Kiegészítő csatahajó-osztály (Division de complément): SUFFREN, SAINT-LOUIS, BOUVET, GAULOIS

1. könnyű osztály (páncélos cirkálók): JULES MICHELET, ERNEST RENAN, EDGAR QUINET, WALDECK-ROUSSEAU
2. könnyű osztály (páncélos cirkálók): LÉON GAMBETTA, JULES FERRY, VICTOR HUGO

Különleges feladatú és tartalék osztály: JAURÉGUIBERRY, CHARLEMAGNE csatahajók, D'ENTRECASTEAU, CASSARD, COSMAO, BRUIX cirkálók, LATOUCHE-TRÉVILLE, AMIRAL CHARNER páncélos cirkáló

Repülőgépanyahajó: LA Foudre volt csatahajó  
Aknarakók: CASABIANCA, CASSINI, LA HIRE  
Torpedóhajók: VINH-LONG, BIEN-HOA, RHÔNE.

*Torpedóromboló-flotilla*

Vezérhajó: BOUCLIER

1. torpedóromboló-osztály: CASQUE, DAGUE, BOUTEFEU, FOURCHE, FAULX, MANGINI
2. torpedóromboló-osztály: CARABINIER, LANSQUENET, ASPIRANT HERBER, ENSEIGNE HENRY, MAMELUCK, SPAHI
3. torpedóromboló-osztály: FANTASSIN, JANISSAIRE, CAVALIER, TIRAILLEUR, VOLTIGEUR, CHASSEUR
4. torpedóromboló-osztály: HUSSARD, SAPE, PIERRIER, MORTIER, HACHE, MASSUE
5. torpedóromboló-osztály: POIGNARD, FANFARE, SABRETACHE, COUNTELAS, TRIDENT, COGNÉE
6. torpedóromboló-csoport: COMMANDANT RIVIÈRE, CIMETERRE, MAGON, BISSON, RENAUDIN, COMMANDANT BORY, PROTET

<sup>14</sup> Sokol: i. m. V. mell. 19—20. és 36. o.

## Tengeralattjáró-flottilla

Vezérhajó: DEHORTER

1. tengeralattjáró-osztály: MONGE, GAY-LUSSAC, AMPÈRE, PAPIN, MES-SIDOR, CUGNOT, FRESNEL tengeralattjárók, ARBALÈTE, HALLEBARDE torpedónaszádok
2. tengeralattjáró-osztály: JOULE, FARADAY, COULOMB, BERNOULLI, ARAGO, LE VERRIER, CURIE, CIRCÉ tengeralattjárók, MOUSQUETON, SARBACANE, ARC torpedónaszádok.

### 3. A brit flotta Földközi-tengerre vezényelt egységei 1914. augusztus 1-én

2. csatacirkáló-osztály: INFLEXIBLE, INDOMITABLE, INDEFATIGABLE
1. cirkáló-osztály: DEFENCE, DUKE OF EDINBOURGH, BLACK PRINCE, WARRIOR páncélos cirkálók
3. könnyűcirkáló-osztály: GLOUCESTER, CHATHAM, DUBLIN, PROSERPINE
5. torpedóromboló-flottilla: 10, később 18 egység a „G” osztályú rombolókból, BLENHEIM raktárhajó, HUSSAR, IMOGENE vontató- és szállítóhajók.

### 4. A német császári hajóhad Földközi-tengeri osztálya 1914. augusztus 1-én

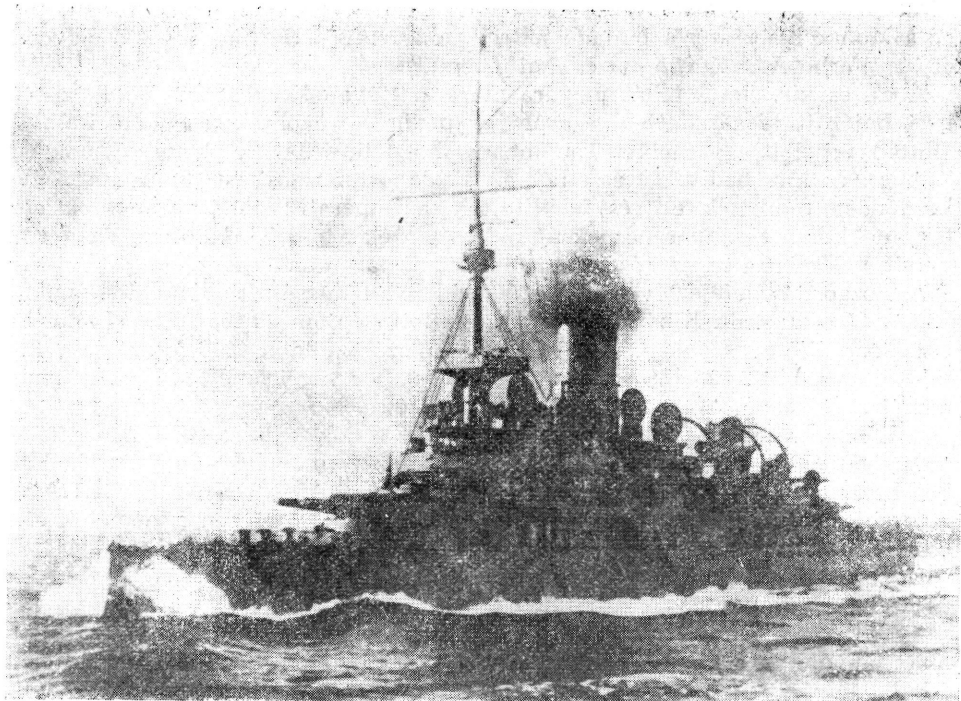
GOEBEN csatacirkáló és a Breslau védett cirkáló.

### A cs. és kir. haditengerészet mozgósítása

1914 júliusának második felében az osztrák—magyar haditengerészet parancsnokságának már számolnia kellett egy szerb konfliktus lehetőségével. Ezért megkezdődtek az előzetes intézkedések. Az úszóegységek kiegészítették szénkészleteiket, municiót vételeztek, majd július 22-én a 2. csatahajó-osztályt leirányították Pólából a legdélibb támaszpontra, Cattaróba. A következő napon szolgálatba helyezték a haditengerészet Dunaflottilláját. Július 24-én ugyan csak Cattaróba küldték Pólából az ADMIRAL SPAUN gyorscirkálót. Az USKOKE, ULAN és STREITER rombolókat, a 61 T, 66 F és 68 F torpedónaszádokat, valamint az E 18, E 20 és E 21 jelű tengerészeti csónakrepülőgépeket. Július 26-án az uralkodó elrendelte a haditengerészet részére a részleges („B”) mozgósítást, az első mozgósítási napként július 28-át jelölte meg. Ugyanezen a napon írta alá Sándor szerb trónörökös a király nevében a szerb hadsereg mozgósítási parancsát. A Dalmáciából behívottak Sebenicóban, a Monarchia többi részéből érkező tartalékosok Pólában gyülekeztek.

A haditengerészet parancsnoka ugyanekkor megsürgette az épülő egységek mielőbbi befejezését és felszerelését. E sürgetés eredményeként állt szolgálatba augusztus 1-én a SAIDA, 29-én pedig a HELGOLAND gyorscirkáló.<sup>15</sup> Ugyancsak befejezés előtt álltak a CHAMÁLEON aknarakó, a PÓLA és a TEODO szállítóhajó. Az építés különböző fokán állt — némelyik még a gereincfektetés állapotában — 23 darab I. osztályú torpedónaszád, amelyek közül 1914-ben

<sup>15</sup> Marine—Gestern, Heute. 7. évf. (1980), 102. o.



A BUDAPEST csatahajó  
(A képek Gál Imre reprodukciói)

még négyet állítottak szolgálatba.<sup>16</sup> Ugyancsak augusztusban vásárolta meg a haditengerészet a triezsti hajógyárban kínai megrendelésre épült, már említett rombolót, amelyet WARASDINER néven szeptember 10-én soroltak be a flottába. A fiumei Whitehead és Tsa. torpedógyárban már korábban elkészült egy tengeralattjáró, amelyet annak idején a cég felajánlott megvételre a haditengerészetnek, de az nem tartott rá igényt. A háború kitörése után azonban hirtelen szükség lett rá és ismét megindultak az adásvételi tárgyalások. A próbajáratok után megvették és augusztus 21-én helyezték szolgálatba. A XII. számot kapta.<sup>17</sup> A kínai megrendelésre épülő három cirkáló munkálatait félbehagyták s helyette a már többször említett torpedónaszádokat fejezték be.

Július 26-án az olasz kormány kijelentette, hogy a Monarchia és Szerbia közötti fegyveres összeecsapás esetén a Hármasszövetség szellemében barátságos semlegességet tanúsít.

Július 28-án az Osztrák—Magyar Monarchia hadat üzent Szerbiának, majd az orosz mozgósítás hírére elrendelték az általános mozgósítást.

A cs. és kir. haditengerészet szempontjából életbevágóan fontos volt Olaszország magatartása. Július 30-án a római cs. és kir. tengerészeti attasét, Liechtenstein János herceg, korvettkapitányt úgy tájékoztatták, hogy az olasz flotta már várja a kifutási parancsot, amely szerint a Brindisiben horgonyzó 1. csatahajó-rajnak egyesülnie kell majd a cs. és kir. 1. csatahajó-rajjal, míg a 2. olasz csatahajó-raj Gaetában, illetve Speziában fekvő két osztálya felkészül a várható francia támadás kivédésére. Augusztus 1-én már úgy tájékoztatták a

<sup>16</sup> *Bilzer, Franz*: Die Torpedoboote der k. u. k. Kriegsmarine von 1875—1918. Graz, 1984. 107. o.; *Sokol*: im. 180. o. A 78 T augusztus 23-án, a 79 T október 1-én, a 80 T november 8-án és a 81 T december 2-án állt szolgálatba.

<sup>17</sup> *Aichelburg, Wladimir*: Die Unterseeboote Österreich—Ungarns I—II. Graz, 1981. 50. o.

római francia nagykövetet, hogy Olaszország nem vesz részt a háborúban, mert ez a Monarchia részéről támadó jellegű, márpedig a Hármasszövetség elveivel ez összeférhetetlen, lévén az védelmi jellegű.<sup>18</sup>

A cs. és kir. flotta tehát magára maradt. Ugyanekkor a brit Földközi-tengeri hajórajt kiegészítették, a franciák pedig összevonták a Földközi-tengeri flottába kijelölt egységeiket Toulonban, ahol felkészítették őket a kifutásra.

A cs. és kir. haditengerészetnél az általános mozgósítást augusztus 4-ével kezdődően rendelték el<sup>19</sup> és felállították az operatív flottaparancsnokságot. Ugyanekkor a flottaparancsnokság alá helyezték a pólai kikötőtengernagyi hivatalt, valamint a trieszti és sebenicói kerületi parancsnokságot.

A mozgósítás befejeztével, augusztus végén, a tengerészet személyi állománya 33 736 főre duzzadt. Közülük az operatív flotta hajóin 19 405 fő, a kikötői beosztásban álló egységeken 8529 fő, a parton, szárazföldön 4276 fő szolgált. Tartalékállományba 1526 főt osztottak be. November végéig még 240 nyugállományú tiszt és hasonállású vonult be szolgálattételre.<sup>20</sup>

A háború kitörésekor külföldön állomásozó hajók közül a SZIGETVÁR cirkálót valonai, a TAURUS állomáshajót konstantinápolyi állomássluzátából hazarendelték. A Távól-keleten állomásozó KAISERIN ELISABETH védett cirkálót utasították, hogy fusson be Csingtauba és ezen a németek által Kínától bérelt gyarmati területen várja meg a további utasításokat.

Ugyancsak ezekben a napokban kezdték meg a hadikikötők védelmi berendezéseinek a kiépítését, az aknazárak telepítését.

Az osztrák—magyar hajóhad egyébként várakozó álláspontra helyezkedett, mert támadó jellegű fellépésre senki sem gondolt. A hajóhad számára kitűzött feladat ugyanis csak az lehetett, hogy biztosítsa a szerb hadszíntérre irányuló tengeri utánpótlást, továbbá, hogy akadályozza meg a Szerbiának juttatandó antant-támogatás célbajutását Montenegrón keresztül. Szerbiának ugyanis nem volt tengerpartja. Erre a Montenegró elleni blokádra azonban csak Montenegró hadbalépése után került sor. Addig folyt a hajók felszerelése és a bevonultak beosztása.

### *A háború első hónapjai (1914)*

A világháború első lövéseit a haditengerészet Dunaflottillája adta le. A hadüzenet éjszakáján a TEMES, a BODROG és a SZAMOS monitor tüzelőállást foglalt Belgráddal szemben és július 29-én, 2 óra 20 perckor a TEMES leadta az első sortűzet Szerbia fővárosára. Ez jelezte az ellenségeskedések kezdetét. Az ágyúzásba a másik két monitor is bekapcsolódott. A három hajó egész éjjel és a rákövetkező nap is folytatta a vár erősítményeinek rombolását.<sup>21</sup>

Itt jegyezzük meg, hogy Olaszország semlegességével a Hármasszövetség csődöt mondott, bár formailag csak 1915 áprilisában bomlott fel. A Hármasszövetség helyébe a Központi Hatalmak megjelölés lépett, amelyhez később Törökországot és Bulgáriát is hozzá számították.

Ezek után térjünk vissza az Adriára.

A cs. és kir. haditengerészet mozgósítása még be sem fejeződött, amikor már sor került a hajóhad harcász egységeinek a kifutására. Ez az akció előzőleg

18 Sokol: i. m. 58: o.

19 Uo. 71. o. Haus tengernagya augusztus 6-án kelt levele.

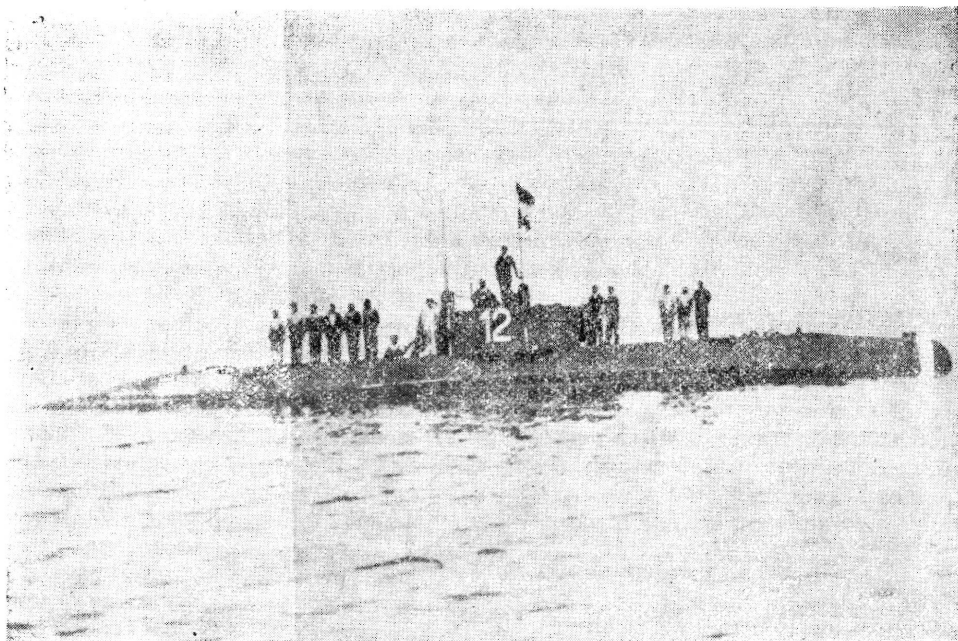
20 Uo. 59—60. o., 34. lábjegyzet.

21 *Csonkaréti Károly*: Hadihajók a Dunán. Budapest, 1980. 163. o. A továbbiakban a haditengerészet folyami harcairól nem szólunk.

nem szerepelt semmiféle hadműveleti tervben. A megmozdulást a császári német Földközi-tengeri osztály kezdeményezte.

Augusztus 3-án este — miután Németország hadat üzent Franciaországnak —, a német osztály egységei (GOEBEN csatacirkáló és BRESLAU védett cirkáló) kifutottak Messinából, ahova előző napon érkeztek az Adriáról (a GOEBEN Pólából, ahol kazánjait javították, a BRESLAU Durazzóból) és augusztus 4-én szétlőtték Bône és Philippeville algériai (francia) kikötőket. Az algériai partoktól visszatérőben kérte Wilhelm Souchon ellentengernagy, a német kötelék parancsnoka a GOEBEN fedélzetéről, hogy a cs. és kir. hajóhad azonnal menjen a messinai öböl térségébe, biztosítandó a német csoport visszatérését. Ezt a kérést a Tengerészeti Szekció elutasította, mert a Monarchia még nem állt háborúban sem Nagy-Britanniával, sem Franciaországgal.<sup>22</sup> Souchon ellentengernagy azért kért támogatást, mert augusztus 3-án hajnalban a francia Földközi-tengeri flotta kifutott Toulonból s várható volt, hogy megkísérlik elvágni a németek visszavonulási útját. A két német hajónak azonban sikerült augusztus 5-én hajnalban sértetlenül visszatérnie Messinába, igaz, hogy brit csatacirkálók és cirkálók „díszkíséretében”, míg azok szem elől nem tévesztették a náluk gyorsabb német egységeket. Tűzharcra pedig azért nem került sor az egymással párhuzamosan haladó német és brit hajók között, mert Nagy-Britannia csak augusztus 4-én, éjjélkor lépett hadiállapotba Németországgal. Messinában az olaszok azonnal felszólították Souchon ellentengernagyot, hogy a kikötőt 24 órán belül hagyja el. „Csak, ha kiegészíthetem szénkészleteimet”, hangzott a német álláspont. Az engedélyt megkapta.<sup>23</sup>

Ugyanekkor, augusztus 5-én reggel, Souchon rádión kért ismét segítséget



*Az U12 tengeralattjáró*

<sup>22</sup> Matti E. Makela: Auf dem Spuren der GOEBEN. München, 1979. 49. o.  
<sup>23</sup> Uo. 40., 42., 45. és 51. o.

Haus tengernagytól annak az időpontnak a megjelölését is várva, amikor Messina térségébe ér a cs. és kir. hajóhad, mert brit túlerő lesi kifutását.<sup>24</sup>

Augusztus 5-én, virradatkor a britek is értesítést kaptak a hadiállapot beálltáról s a brit osztály parancsnoka, Milne tengernagy elhatározta, hogy harcra kényszeríti a németeket. Arra számítva, hogy a németek megint a Földközi-tenger nyugati medencéjét keresik fel, vagy visszavonulnak az Adriára, két csatahajójával (INDEFATIGABLE, INFLEXIBLE) és két cirkálójával (WEYMOUTH, CHATHAM) — a harmadik csatahajót (INDOMITABLE) vissza kellett küldenie három romboló kíséretében Bizertába, szénkészletének kiegészítésére — Messina északi kijárata felé tartott, míg Troubridge ellentengernagyot négy páncélos cirkálóval (WARRIOR, BLACK PRINCE, DEFENCE, DUKE OF EDINBURGH) és nyolc rombolóval (WOLVERINE, SCORPION, RENARD, SCOURGE, FOXHOUND, MOSQUITO, RACON, BASILISK) az Otrontói-szorostól délre, az Adria bejáratához küldte. Messina előtt, a szorostól délre csak a GLOUCESTER cirkáló őrködött.<sup>25</sup>

Augusztus 6-án este a cs. és kir. hadsereg főparancsnokság sürgőnyt kapott Berlinből, mely megismételte a kérést, hogy Haus tengernagy fusson ki és támogassa a németeket, mert azok előreláthatóan az Adria felé kísérik meg a kitörést. Augusztus 7-én reggel a Tengerészeti Szekció értesítette Haus admirálist, hogy a két német hajó 6-án este elhagyta Messinát s a német főparancsnokság még egyszer kéri, hogy a cs. és kir. hajóhad legalább Brindisiig fusson ki és fedezze visszatérésüket, azaz „vegyék fel” őket.<sup>26</sup> Haus e kérés elől nem tudott kitérni. Már csak azért sem, mert már nem felmentést kértek, ami ütközetbe történő beavatkozást jelentett volna, hanem csupán a jelenlétet, demonstrációt, amellyel elfedné a Souchon-csoport visszavonulását. A Monarchia ekkor még mindig nem állt hadban sem Nagy-Britanniával, sem Franciaországgal, tehát a fegyveres összecsapás valószínűsége kicsi volt.

Haus admirális augusztus 7-én reggel 9 órakor az 1. és 2. csatahajó-osztállyal, a SANKT GEORG páncélos cirkálóval, az ADMIRAL SPAUN gyorscirkálóval, hat rombolóval a TÁTRA-osztályból és 13 torpedónaszáddal kifutott. A kötelék aznap este, a Planka-fok magasságában visszafordult, mert értesült, hogy a Souchon-csoport sikeresen áttört az Égei-tengerre és elhagyta a Matapan-fokot.<sup>27</sup>

Időközben ugyanis Németország megállapodott Törökországgal egy oroszellenes szövetségben<sup>28</sup> és ezért augusztus 3-án éjjel utasították Souchont, hogy ne az Adriára, hanem, ha lehet, Konstantinápolyba menjen. Igaz, hogy miután Berlin értesült a brit flottamanőverekről, ismét az Adriára való befutást javasolta és ezért erőltették a cs. és kir. hajók kifutását. Ám a németek számára éppen kelet felé volt nyitva az út, mert az angolok mindenre számítottak, csak arra nem, hogy a németek ismét semleges kikötőt keresnek fel, ahol 24 óránál tovább nem tartózkodhatnak. Így nyert Souchon egerutat. Ahogy Souchon ellentengernagy szeptember 24-én kelt, Haus admirálishoz intézett köszönő levelében írta: „A jószerecske és az ellenség nyilvánvaló és goromba hibája következtében...”<sup>29</sup>

Azért kellett ennél az epizódnál hosszasan időzni, noha a Monarchia

<sup>24</sup> Sokol: i. m. 68. o.

<sup>25</sup> Matti: i. m. 55. o. A térségben, Málta és Otranto között járőrözött még a DUBLIN cirkáló a BEAGLE és a BULLDOG rombolók társaságában.

<sup>26</sup> Sokol: i. m. 68. o.

<sup>27</sup> Uo. 69. o.

<sup>28</sup> Galántai: im. 183. o.

<sup>29</sup> Matti: i. m. 71. o., Sokol: i. m. 73. o. A német hajók augusztus 10-én vetettek horgonyt Konstantinápolyban. Itt nevet és lobogót cseréltek, s személyzetükkel együtt besorozták őket a török haditengerészetbe. A GOEBEN új neve: YAVUZ SULTAN SELIM, a BRESLAU-é MIDILLI.

még sem Nagy-Britanniával, sem Franciaországgal nem állt hadban, mert sokan bajtársiatlannak ítélték Haus tengernagy habozó megfontoltságát, sőt, azt bátortalanságnak tulajdonították. Egyébként éppen a GOEBEN-akcióval kapcsolatban a németek ismét előhozakodtak azzal a kéréssel, hogy a cs. és kir. hajóhad menjen a Fekete-tengerre. Haus ezt ugyanakkor egyszer s mindenkorra, határozottan elutasította, részletesen feltárva végrehajthatatlanságát. Először, mert lehetetlen átjutni a Földközi-tengeren a brit és francia, egyenként is túlerőben levő hajórajok miatt. Másodszor, mert török parton sem megfelelő javítóműhely, sem kiépített támaszpont, sem a szén, fűtőolaj stb. utánpótlása nem megoldható. Az áthajózási kísérletet egyenesen léha, lelkiismeretlen szerencsejátéknak (*frivoles Va banque-Spiel*) nevezte. Összegezve megállapította, hogy ez a terv tengerészeti-műszaki szempontból keresztülvihetetlen, tengerész-politikailag pedig veszedelmes a saját partot teljesen őrizetlenül hagyni, s itt utalt Olaszország ingadozó magatartására.<sup>30</sup> Amint tudjuk, az idő neki adott igazat.

Ugyanezek a kételyek vonatkoznak arra a kérdésre adandó válasza is, hogy miért nem sietett a cs. és kir. hajóhad a Földközi-tengerre Souchon ellentengernagy első és második kérésére.

Augusztus 5-én Montenegro megszakította a diplomáciai kapcsolatokat a Monarchiával és 6-ától hadiállapotban levőnek tekintette magát a Központi Hatalmakkal. A haditengerészet számára ez a lépés azért volt kritikus, mert a déli tengerészeti támaszpont, Cattaro és az előtte elterülő öbölrendszer, közvetlenül a montenegrói hegyek ölében feküdt, amelyek tele voltak megerősített tüzérségi állásokkal, ahonnan kényelmesen tűz alá vehették az öbölben horgonyzó hajókat. A tüzet hatásosan viszonzni pedig a nagy magasság miatt nem volt egyszerű.

A hadiállapot beálltával először ki kellett üríteni azokat a helyeket, amelyek a legjobban ki lehettek téve a montenegrói ütegek gránátjainak.<sup>31</sup> A haditengerészet első hadművelete Montenegro ellen augusztus 8-án, az Antivariban felállított rádióadó-állomás, valamint a vasúti berendezések szétlövésével indult, amelyben a SZIGETVÁR és a ZENTA cirkálók, az USKOKE romboló, valamint a 72 F torpedónaszád vett részt. A montenegróiak viszonzták a tüzet és ezzel az Adrián is kölcsönösen elhangzottak a háború első lövései.

Következő lépésként, hogy Montenegrot elvágják brit és francia szövetségeseitől, a SZIGETVÁR, a STREITER romboló és a 64 F torpedónaszád augusztus 10-én befutott Antivariba. Itt a cirkáló egyik tisztje, mint hadikövet, fehér zászló alatt partra szállt s a nemzetközi tengeri hadijog előírásainak megfelelően átadta a 3 pontba foglalt bejelentést arról, hogy Montenegrot tengeri zár alá veszik.<sup>32</sup> A blokádot azonban a Cattarói-öbölben rendelkezésre álló csekély számú hajó miatt csak nappal lehetett fenntartani. A blokádszolgálatra felváltva a ZENTA és a SZIGETVÁR cirkálókat, az USKOKE, STREITER és ULAN rombolókat, valamint a 64 F, 68 F és 72 F torpedónaszádokat osztották be.

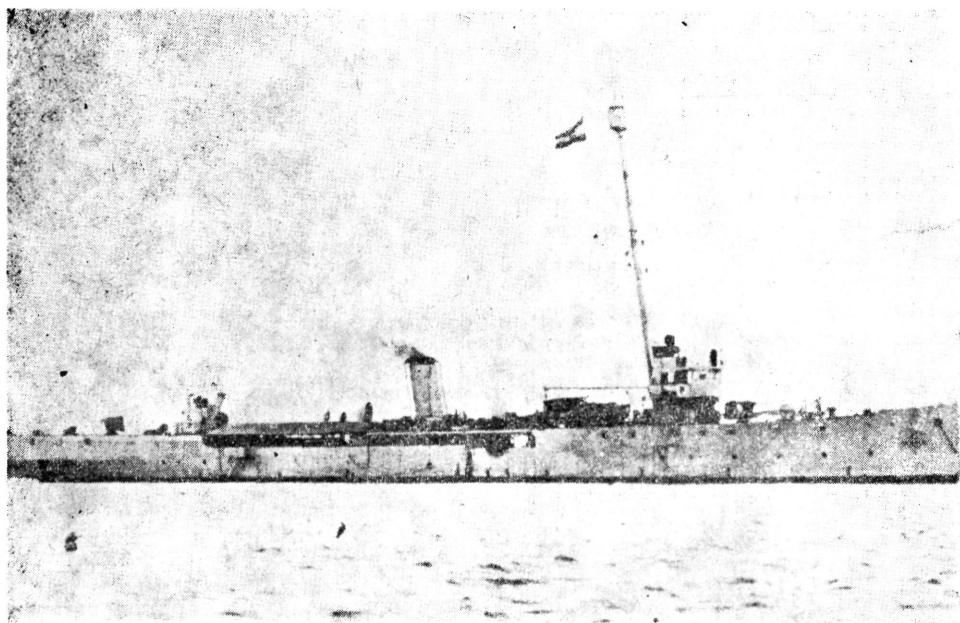
Időközben — augusztus 12-én — a Monarchia is hadiállapotba került Nagy-Britanniával és Franciaországgal. Ez azt jelentette, hogy az Adrián is számolni kellett a két nagyhatalom hajóhadának feltűnésével.

A montenegrói blokád történetében augusztus 16-án következett be az első nagy horderejű esemény.

<sup>30</sup> Sokol: i. m. 74. o.

<sup>31</sup> Castellastua és Budua.

<sup>32</sup> Sokol: i. m. 78. o.



A CHAMALEON aknarakó hajó

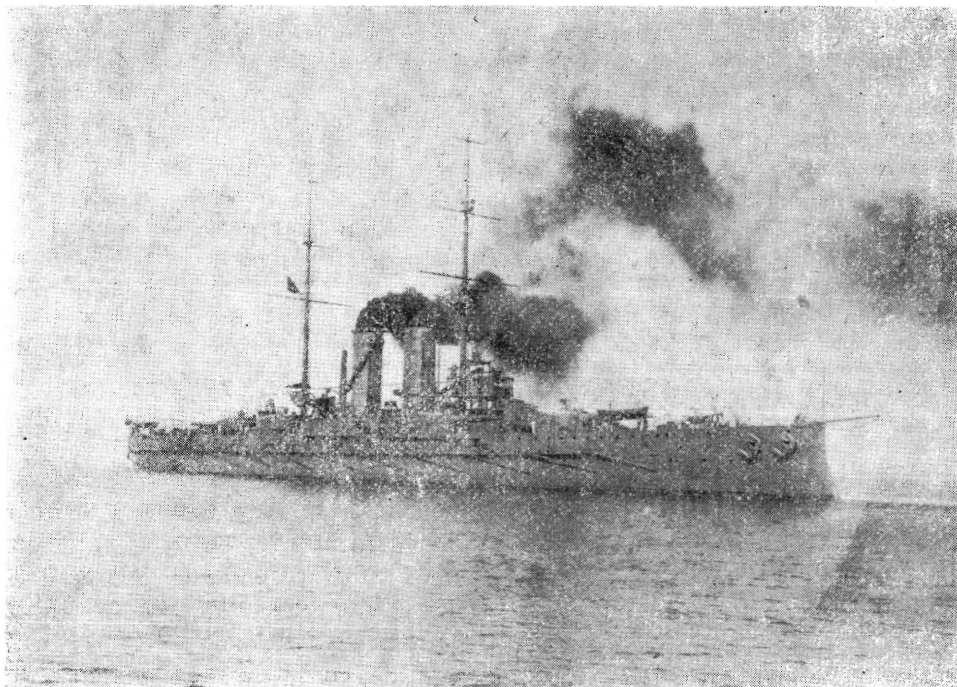
Ezen a napon a ZENTA és az ULAN látták el a szolgálatot. Az egységek Volicica kiszögellése (Antivari) és a Menders-fok között, délkeleti irányban haladtak, a parttól mintegy öt mérföldnyire, amikor délnyugat felől öt közeledő füstoszlopot észleltek. Megállapították, hogy ezek csakis ellenséges hajók lehetnek, amelyek messze meghaladják a blokádirozók erejét. A ZENTA parancsnoka, Pachner Pál fregattkapitány azonnal visszafordult északnyugati irányba és a kifejthető legnagyobb sebességgel igyekezett Cattaró felé. Néhány perc múlva nyugat—északnyugati irányból újabb füstoszlopokat láttak közeledni. Pachner előtt kétségtelenné vált, hogy a francia Földközi-tengeri ún. repülő flottával találkozott, amely két csoportra szakadva igyekszik őt harapófogóba zárni.

A menekülő ZENTA partközelen maradt, hogy megnehezítse az ellenség tüzérségi bemérését, és hogy a hajó személyzete a várható ütközetben minden bizonnyal elsüllyedő ZENTÁ-ról mielőbb partra úszhasson. Az ULAN parancsot kapott az áttörésre és sikerült is neki erős ellenséges tűzben 10 óraker befutnia a Cattarói-öbölbe (a továbbiakban: Öböl). Ugyanekkor Pachner jelentette az 5. csatahajó-osztálynak, hogy 17 nagy hajó vette üldözőbe.

A ZENTÁ-n helyesen mérték fel a helyzetet, valóban a francia hajóhad zömével hozta össze balsorsa. A hajókat a főparancsnoki osztag vezette (COURBET, JURIEEN DE LA GRAVIÈRE), őket a 11 egységből álló két csatahajó-raj és a 4 páncélos cirkáló követte az 1. könnyű osztályból. E nagy egységet három torpedóromboló-osztály kísérte. Brit részről Troubridge admirális négy cirkálója és 8 rombolója közeledett.<sup>33</sup>

Az antant hajók közben 12 000 méterre közelítették meg a cs. és kir. cirkálót, s eleje küldött két lövéssel felszólították, hogy álljon meg s adja meg magát. Válaszul Pachner elrendelte a „kis lobogódiszt” és felvonatta a ZENTA selyem díszlobogóját (Ehrenflagge). Az üldözők erre 8 óra 45 perckor tüzet nyitottak.

<sup>33</sup> Uo. 85. o. Az ugyanekkor a tengeren tartózkodó STREITER-nek a ZENTA harcára vonatkozó hajónaplóját lásd: Vezérkari és egyéb hivatalos jelentések a világháborúról. Budapest, 1915. 299—300. o.



A ZRÍNYI csatahajó

A magányos cirkálón csak akkor szólaltak meg a 12 cm-es lövegek, amikor a közöttük levő távolság 10 000 méterre csökkent, mert lövegei nem hordták messzebbre.

A parancsnokló francia altengernagy, Boué de Lapeyrère csak a zászlóshajójával, a COURBET-val akarta lőni a ZENTÁ-t, de lobogójelzését vagy rosszul adták le, vagy hibásan olvasták s így történt, hogy mindegyik hajóról lőni kezdték a kicsi, öreg cirkálót. Egy telitalálat hamarosan szétvetette a fő gőzvezetékét, ezért a cirkáló 9 órakor mozdulatlaná vált. További találatok következtében kigyulladt a hajó, szétrombolódott a kórházterem és az elsősegélyhely, de néhány épségben maradt ágyújával még mindig lőtt. A vízvonalat érő újabb belövések után a ZENTA fokozatosan merülni kezdett. Pachner fregattkapitány ekkor parancsot adott a hajó elhagyására. Amikor a vízben úszók, köztük a parancsnok, valamennyire eltávolodtak az égő, füstölgő cirkálótól, Pachner észrevette, hogy a hátsó fedélzeten még van néhány ember, akik nem értesültek a hajó elhagyására felszólító parancsról. Pachner visszaúszott, felkapaszkodott a fedélzetre s csak akkor vetette magát ismét a tengerbe, amikor már valóban egyetlen élő sem tartózkodott a ZENTA fedélzetén. Röviddel ezután a cirkáló orra a magasba emelkedett, majd árbocain a még mindig lengő lobogókkal 9 óra 30 perckor elsüllyedt.<sup>34</sup> A ZENTÁN a behajózottaknak több mint a fele, 173 tengerész vesztette életét.

A ZENTA gyenge lövegei is értek el találatokat. A CONDORCET-en két 24 cm-es löveg, a JUSTICE-en egy 19 cm-es löveg vált használhatatlanná. Ezek azonban lényegében csak kis sérülések voltak s ezért is nevezték a francia ten-

<sup>34</sup> Bayer von Bayersburg, Heinrich: Unter der k. u. k. Kriegsflagge. Wien, 1959. 51—54. o. Baumgartner, Lothar: Der Untergang des Kleinen Kreuzers ZENTA. Marine—Gestern, Heute. 1982. 9 évf., 143-146. o.

gerészek ezt az ütközetet gúnyosan a flotta „negyedik lögyakorlatának”. A francia haditengerészetben ugyanis évenként három lögyakorlatot tartottak.<sup>35</sup>

Az antant hajók, anélkül, hogy az ilyenkor kötelező mentésbe kezdtek volna, megfordultak és eltávoztak. A francia flotta parancsnoka állítólag lobogójelzéssel utasította a brit rombolókat (a francia rombolók egy cirkálóval az ULAN-t üldözték), hogy vegyék fedélzetükre a cs. és kir. tengerészeket, de ezt a jelzést az angolok vagy nem értették meg, vagy le sem olvasták, esetleg nem is volt szándékukban kimenteni a hajótörötteket.

A ZENTA életben maradt személyzete — 139 ember a 312-ből — mintegy öt órai úszással érte el a montenegrói partot Castellastuanál.<sup>36</sup> Barátságatlan fogadtatás után hadifogságba estek, ahonnan 1916. január 15-én, Montenegro kapitulációja után szabadultak ki.

Felmerül a kérdés, hogy saját egységek miért nem siettek a hajótöröttek segítségére, amikor az Öböl alig egy órányira volt a gyorsjárású torpedónaszádok és rombolók számára a csata színhelyétől. Erre csupán egyetlen válasz lehetséges: a cattarói parancsnokság nem kételkedett abban, hogy a nagy hagyományokkal rendelkező brit vagy francia egységek teljesítik kötelességüket és kihalasszák a vízben küszködőket, akik között számtalan sebesült is volt. Nem így történt.

A ZENTA pusztulása után a cs. és kir. haditengerészet feladta a blokádot. Helyette egyrészt aknákkal igyekeztek elzárni Antivari kikötőjét, másrészt — késő ősztől — tengeralattjárókat járőröztetett a térségben. Emiatt — és mert a franciák nem tartották kizártnak a nagy egységekkel végrehajtandó rajtaütést sem —, az Antivariba irányuló szállítmányokat továbbra is csatahajókkal és páncélos cirkálókkal biztosították.

A Montenegro, illetve Szerbia elleni tengerészeti hadműveleteknek külön fejezetét alkotja a Cattaro, illetve az előtte elterülő öbölrendszer felett uralkodó montenegrói hegycsúcsokon beépített ütegek elhallgattatására vezetett, megszakításokkal hónapokig tartó akciók sorozata. Ezeket az ütegeket nemcsak azért kellett megsemmisíteni, mert zavartalanul lőhették az öbölben horgonyzó hajókat, mert minden kifutásukról tájékoztatták az antant hadvezetőt, hanem azért is, mert égető szükség volt arra, hogy az Öbölben megerősített bázist létesítsenek, és ott az eddiginél több és nagyobb egység horgonyozhasson biztonságban. Ezt pedig addig nem lehetett megoldani, ameddig az Öböl az ellenséges ütegek ellenőrzése alatt áll.

Az Öbölt körülölelő hegyek közül az 1009 m magas Pestingrad csúcson 12 db 12 cm-es, a 955 m magas Krstaci csúcson 8 db 15 cm-es ágyú és 4 db 21 cm-es tarack, az 1380 m magas Kuk állásban 12 db 15 cm-es mozsár, 4 db 9 cm-es és 8 db 15 cm-es, valamint 6 db 21 cm-es tarack volt beépítve. Az erődítés-együttest összefoglaló néven Lovćen-ütegeknek nevezi a szakirodalom.

A montenegróiak augusztus 8-án kezdték lőni az Öböl különböző pontjait. A KAISER KARL VI páncélos cirkáló augusztus 8-ról 9-re virradó éjjel vonult tüzelőállásba és lőni kezdte Kuk, Krstac és Pestingrad erődjeit. Először, augusztus 12-én, a Kuk-üteg hallgatott el.<sup>37</sup>

A tűzvezetés addig nem tapasztalt nehézség elé állította a cirkáló tűzértiszteit, mert ilyesmit sohasem gyakoroltak. Tengersiztről kellett ezer méternél magasabb, beásott, álcázott célpontokra lőni, nem erre szerkesztett 24 cm-es

35 A Baranya megyei Bikal községben élő Puchner Károly volt fregatthadnagy visszaemlékezése.

36 Déry Ernő, akkor fregatthadnagy, hátára vette a sebesült parancsnokot és így úszott vele partra. Kirchmay Kálmán volt fregatthadnagy (Budapest) visszaemlékezése. Más verzió szerint Déry egy fűtőt mentett ki.

37 Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) Personalia 10. doboz. Sachsenfelsi Dietrich Richárd: A cs. és kir. haditengerészet világháborús története és magyar hősi halottai. 9. o.

ágyúikkal. A lövegcsöveket alig voltak képesek ennyire megemelni. Alulról nem látták a becsapódásokat s nem helyesbíthették a löelemeket. Ezen az utóbbi, legsúlyosabb nehézségen a mozgósításkor Cattaróba szállított három csónakrepülő felhasználásával segítettek. Ám a repülőknél és pilótáiknak sem volt könnyű elérni a 2000 méteres, megfigyeléshez szükséges magasságot, hiszen a repülés akkor még gyermekcipőben járt és a 2000 méter világviszonylatban is rekordmagasságnak számított. Nehezítette a repülők helyzetét a hőség és a levegő nagy páratartalma. Ennek ellenére a tüzérségi párbaj megkezdésétől naponta felszálltak és az elhárító tűz dacára pontos megfigyeléseikkel gyakorlatilag ők irányították a tüzvezetést.

A tengerészrepülők a megfigyelésen, felderítésen túl támadták is az állásokat. Augusztus 15-én az E 18 jelű gépről Maglic fregatthadnagy két kis bombát hajított a Krstac-állásra. Ez volt az első bombatámadás, amelyet tengerészrepülők hajtottak végre. Az elsőt azután folyamatosan követte a többi. A repülők augusztusban 30 felszállással 60 órát töltöttek a levegőben, berepülve a Ragusától Antivariig terjedő léghatárt.<sup>38</sup>

Augusztus 13-tól az előző napon érkezett 5. csatahajó-osztály is bekapcsolódott a tűzpárbajba. Az 5. osztály három csatahajójához és a páncélos cirkálóhoz augusztus végén a KAISER FRANZ JOSEPH I. és a SZIGETVÁR cirkálók is csatlakoztak. Bár a hegyi ütegek is folyamatosan tüzeltek, csupán a KAISER FRANZ JOSEPH I. kapott augusztus 27-én találatot.

Szeptember 17-én a franciák teljes hajóhada bekísérte Antivariba azt a szállítóegységet, amelyről partra tettek négy 15 cm-es és ugyanennyi 12 cm-es hájagyút, velük két tisztet és 140 főnyi legénységet. A lövegeket a Kukmagaslatra szállították. Beépítésüket október 18-án fejezték be és másnap megkezdtek velük a Vermoc- és Gorazda-erődök, valamint Teodo ágyúzását. A franciák biztosak voltak sikerükben. A cetinjei francia ügyvivő biztosította Nikita montenegrói királyt, hogy legkésőbb október 23-án az Öböl a montenegróiak lába előtt hever rommá lőtt erődjeivel és hadihajóival.

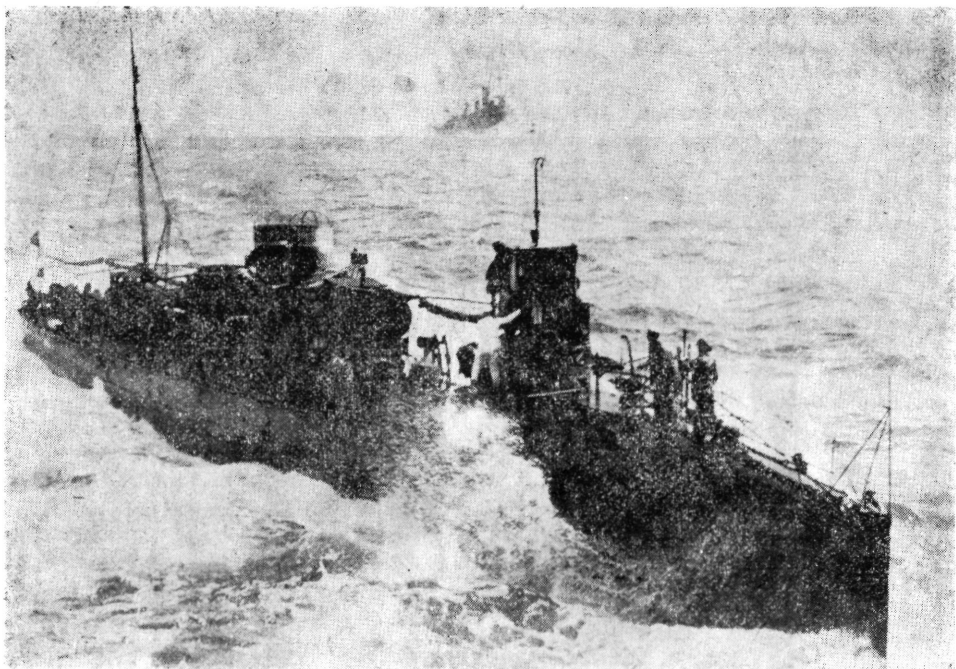
A tüzérségi tűz valóban komoly károkat okozott a parti erődökben. A flottaparancsnokság ezért elhatározta, hogy a régi, 24 cm-es ágyúkkal ellátott hajók helyett modern, 30,5 cm-es lövegekkel bíró csatahajót vet be ellenük. A RADETZKY október 22-én érkezett ismét az Öbölbe (a háború kitörése óta már volt ott az egész 2. csatahajó-osztály) és másnap megkezdte 11 km-es távról a Kuk-állások lövését. Október 27-re elhallgattatott két francia üteget. A francia parancsnok, Grellier fregattkapitány, 21 halottról és sebesültről adott jelentésében javasolta, hogy hagyjanak fel a francia legénység további feláldozásával. Ugyanekkor Le Bon ellentengernagynak, a tengerészeti törzsparancsnoknak kifejtette, hogy semmi remény sincs az Öböl birtokbavételére. A franciák ezután a megmaradt ütegeket átadták a montenegróiaknak és visszatértek hazájukba. Csupán a Podgoricán újonnan felállított nagyteljesítményű rádióállomás maradt a kezelésükben, amelyen keresztül rendszeresen tájékoztatták a francia flottaparancsnokságot a látható cs. és kir. hajók mozdulatairól. Az osztrák—magyar hajók ezért rendszerint besötétedés után, illetve napkelte előtt futottak ki.

Október végétől a Lovčen-ütegeket legyőzöttnek lehetett tekinteni. A RADETZKY december 16-án visszatért Polába.<sup>39</sup>

Bár Montenegró blokádját a ZENTA elsüllyesztése óta nem lehetett fenntartani, a montenegrói partok és kikötők ellen tovább folytak a hadműveletek. Általában a három csónakrepülő előzetesen felderítette a partsávot és a cs. és

<sup>38</sup> Schupita: i. m. 162. o.

<sup>39</sup> HL uo. 10. o., valamint Schmalenbach: i. m. 47. o.



*Az 52T (ex ALLIGATOR) nyílttengeri torpedónaszád*

kir. egységek ezután léptek működésbe. E hadműveletekben a következő egységek vettek részt: az 5. csatahajó-osztály öreg partvédői, a velük érkezett SCHARFSCHÜTZE, a november 7-én befutó és az előbbit felváltó CSIKÓS romboló<sup>40</sup>, valamint a már a háború kezdetekor Cattaróba vezényelt ULAN, USKOKE és STREITER rombolók, a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I., SZIGETVÁR és PANTHER cirkálók (a ZENTA augusztus 16-áig), a 64 F, 66 F, 68 F, 69 F, 70 F, 72 F, 36 és 38 jelű torpedónaszádok, a 21. torpedónaszád-csoport, valamint az Öbölbe szállingózó tenger-alattjárók.

Hogy miért nem irányítottak több, nagyobb és korszerűbb egységet az Öbölbe, annak több oka volt. Az egyik, hogy Cattaro még nem épült ki kellően nagy hajók befogadására, hiányoztak a karbantartó műhelyek. Ugyanis a háború kitöréséig nem ismerték fel ennek a déli támaszpontnak a kulcsfontosságát és elhanyagolták. Kiepipítésére a háború kezdete után pedig a montenegrói ütegek miatt nem is lehetett gondolni. Másodsor, mert a cs. és kir. hajóhad nem mérkőzhetett volna meg sikerrel a háromszor erősebb francia flottával, amely csaknem mindig teljes létszámban jelent meg az Adrián. Velük szemben legfeljebb az 1. csatahajó-raj hat egységét és két páncélos cirkálót tudott volna Haus tengernagy felvonultatni, mint technikailag egyenértékű erőt, ami a franciák számbeli túlsúlya miatt azonban a cs. és kir. felszíni erők pusztulását vonta volna maga után. Nem maradt más megoldás, mint kitérni a döntő ütközet elől. A kényszerű védekezést a gyorsabb, vagy kisebb egységekre és a tenger-alattjárókra kellett átruházni.

A hat, illetve augusztus közepétől hét egységből álló tenger-alattjáró-flottilát Haus tengernagy először csak a központi hadikikötő, Pola védelmére össz-

<sup>40</sup> Nowotny, Bogumil, Iregattkapitány: Dreiundreissig Monate Kriegsfahrten mit SMS SCHARFSCHÜTZE Wien—Leipzig, 1918. 5. és 8. o.

pontosította, bár a flottilla parancsnoka, lovag Thierry Ferenc korvettkapitány többször kérte átirányításukat az Öbölbe, mert úgy vélte, hogy a franciák túlsúlyán evvel az új fegyverrel rést lehetne ütni. De a bűvárnaszádok még hetekig feküdtek Brioniban. Végre a flottaparancsnokság engedélyezte, hogy az U3 és U4, a két legnagyobb egység, helyezze át támaszpontját Cattaróba. Mindkettő szeptember 27-én érkezett oda.<sup>41</sup>

(A cs. és kir. haditengerészetben a tengeralattjárókat csak számmal jelölték. A mindenütt látható, szám előtti „U” betű az Unterseeboot (= tengeralattjáró) rövidítése, amelyet idegen, főleg német és angol nyelvű szövegekben azért tesznek a szám elé, mert az egyértelműen és közkeletűen a tengeralattjáró szó rövidítése. Ezért a magyar nyelvű szakirodalomban is odarakják a cs. és kir. tengeralattjárók számjele elé az „U” betűt. Célszerűségből, hogy a szöveget rövidítsük, mi is az „U” betű és a vonatkozó szám kombinációjával jelöljük a szóban forgó tengeralattjárókat, annak ellenére, hogy a betű-szám kombináció nem tartozik a hivatalos megjelölésükhöz.)

A továbbiakban röviden felvázoljuk a cs. és kir. egységek egyenlőtlen párharcát a francia erőkkal.

Boué de Lapeyrère vezénylő altengernagy a hadüzenetről szóló értesítéssel együtt augusztus 13-án azt a parancsot kapta tengerészeti miniszterétől, hogy zárja el az Adria Földközi-tengeri kijáratát, majd hajtson végre általa helyesnek és szükségesnek ítélt támadásokat a Monarchia partja és kikötői ellen s igyekezzék a cs. és kir. flottát megsemmisíteni. Ezek végrehajtásához szabad kezet kapott a kormányzattól.

A francia flotta augusztus 16-án jelent meg először az Adrián és a ZENTA elsüllyesztésével szétörte a blokádot. A cs. és kir. 5. csatahajó-osztály parancsnoka a montenegrói parti berendezések szétlövésére kifutott egységeket (MONARCH, PANTHER és két romboló: STREITER, SCHARFSCHÜTZE) a francia flottaerők megjelenésének hírére visszarendelte az Öbölbe. A franciáknak megnyílt a lehetőségük a kapcsolatfelvétellel Montenegróval.

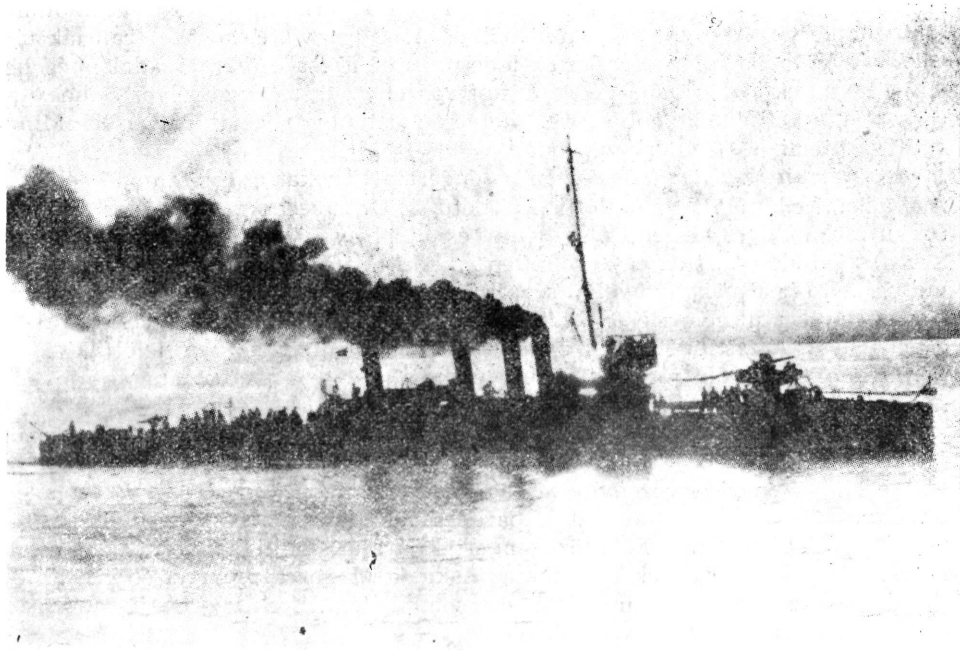
A franciák még ezen a napon lezárták az Otrantói-szorost, úgy, hogy néhány egység járőrözni kezdett Fano szigete és a Santa Maria di Leuca-fok közötti vonalon. Miután a brit hajók, köztük a sürgősen visszarendelt cirkálók látták el a Dardanelákhoz menekült két német hajó blokádját, és a franciák „különleges feladatú és tartalék osztálya” Afrika északi partjainál biztosította az anyaországba irányuló csapat- és utánpótlásszállítmányokat, a francia flotta-parancsnok teljes operatív hajóhadát az Otrantói-szoros lezárására és a Monarchia partvidéke elleni hadműveletekre koncentrálhatta. Úgy tervezte, hogy cirkálóit és rombolóit az Adria alsó és középső szakaszára küldi erőszakos felderítésekre, az Öbölben és más támaszpontonkon meghúzódo, illetve a tengeren őrző egységeken pedig tengeralatti naszádjával fog rajtaütni.

Elsőként, augusztus 28-án, a JOULE és a LE VERRIER tengeralattjárók futottak ki Máltáról és lesbe álltak az Öböl előtt.

Ugyanezen a napon a cs. és kir. egységek is kifutottak (két csatahajó és három romboló) s erős tüzérségi tűzzel támogatták a parton támadó saját gyalogságot (920 lövést adtak le, ami magas lövésszám). Mire a francia bűvárnaszádok az Öböl elé értek, már visszatértek bázisukra.

Amikor szeptember 1-én a Montenegróban felállítandó nagy hatósugarú rádióállomást szállító LIAMONE gőzös befutott Antivariba, a franciák ezt az alkalmat erejük demonstrálására is felhasználták. A kirakodó gőzös őrizetére ma-

<sup>41</sup> Aichelburg: i. m. 254. és 264. o.



*A régi típusú, 400 tonnás VELEBIT romboló*

radt a 2. könnyű osztály és két torpedóromboló-osztály, mialatt négy páncélos cirkáló, tíz csatahajó a JEAN BART parancsnoki lobogója alatt, valamint 19 romboló az Öböl elé vonult és 20 percen át lötték Punta d'Ostro erődjét.<sup>42</sup>

Két nap múlva viszont cs. és kir. egységek futottak ki és lőttek egy montenegrói erődot (SCHARFSCHÜTZE, ULAN, 64F, 66F).

Szeptember 6-án a francia flotta a BOUCHER rombolót kísérte Antivariba, amely Daniló montenegrói trónörököszt vitte hazájába. Ugyanekkor az Öböl előtt őrködő ARAGO és CURIE tengeralatti naszádok összeütköztek s visszatértek bázisukra.

Alig vonult el a francia flotta, ismét támadásra indultak a cs. és kir. egységek Budua elé s lötték Lastua kolostorát, továbbá egy kaszárnyát. (MONARCH, két cirkáló, az ULAN és a 70 F).

Szeptember 17-én, röviddel éjjél után futott ki egy újabb támadó kötelék (a négy romboló, az öt torpedónaszáddal biztosított MONARCH, valamint a SZIGETVÁR) és szétlőtték a Volovica-kiszögellés rádióállomását, valamint más célpontokat és támogatták gyalogos egységek támadását. Két másik torpedónaszád pedig partra tett egy egy tisztből és 32 főnyi legénységből álló népfőlkelő különítményt San Giovanni di Meduánál.

Ezen a napon futott be Antivariba az egész francia hajóhad kíséretében a HENRI FRAISSINER gőzös az említett, Kuk-magaslatra beépítendő ütegekkel és személyzetükkel. Két tengeralattjáró, a 2. könnyű osztály, a DÉMOCRATIE és PATRIE csatahajó ezalatt az Öböl előtt őrködött. A BUDAPEST és a MONARCH tüzelőállásba vonult a Punta d'Ostro erőd alatt, de lövésekre nem került sor. Másnap a WIEN lőtt ellenséges állásokat.<sup>43</sup>

Szeptember 19-én reggel két francia csatahajó, négy páncélos cirkáló és négy romboló lőtte mintegy 40 percen keresztül az Öböl különböző erődjait. Az erő-

<sup>42</sup> HL no. 5. o.

<sup>43</sup> Sokol: i. m. 100. o.

dök tüze távozásra készítette őket. Ugyanekkor az 1. csatahajó-raj, az 1. könnyű osztály három romboló-osztálya kíséretében a Planka-foknál manőverezett. Szétlőtték a Stonicán álló világítótornyot, majd egy különítményt partra téve összerombolták a jelzőállomást s távoztak. Az ERNEST RENAN a MORTIER rombolóval Pelagosa-szigeten zúzta össze a világítótornyot és a jelzőberendezéseket. Ezután a franciák visszahúzódtak Paxos-szigetére, csak a blokádszolgálatra maradt vissza az Otrantói-szorosban a 2. könnyű osztály.<sup>44</sup>

A franciák legközelebb október 4-én jelentek meg a montenegrói és az Öböl előtti vizeken, amikor Le Bon ellentengernagyot kísérték Antivariba, aki a tengerészeti törzs főnöke volt. Az egész francia flotta kísérte, majd a csatahajók az 1. könnyű osztály és a torpedó-flottillák kíséretében lőtték Gravosát, Ragusát, a Meleda-csatornát. Ezt az akciót azért vezették, mert fontolgattak egy partraszállást. Ezen a napon futottak ki első támadásukra az Öbölbe szeptember 27-én érkezett U3 és U4 tengeralattjárók, de sem ezen, sem a következő napon nem került lanszirozó helyzetbe.

Időközben a cs. és kir. 5. csatahajó-osztály parancsnoka, lovag Richard von Barry ellentengernagy kidolgozott egy haditervet a két tengeralattjáró részére, amelynek az volt a lényege, hogy a franciák legközelebbi támadásakor a két tengeralattjáró két felszíni hajó kíséretében fusson ki, s mialatt a két hajó mintegy önmagát feláldozva, felhívja magára a figyelmet, addig a két tengeralattjáró lanszirozó helyzetbe hozza magát és megtorpedozza a hajókat. A terv megvalósítására október 17-én került sor. Az U3-at a 13. számú torpedónaszád, az U4-et az USKOKE romboló kísérte. A WALDECK ROUSSEAU páncélos cirkálót szemelték ki maguknak. A cirkáló valóban tűz alá vette a két martaléknak kiszemelt egységet s el is indult az üldözésükre. A torpedónaszádot követve már egészen közel került a lesben álló U3-hoz, de idejében észrevette periszkópját és irányt változtatva felhagyott a torpedónaszád üldözésével és eltűnt. Az USKOKE-t öt romboló követte, ezért más irányba kellett menekülnie, így az U4 nem került a cirkáló közelébe. A franciák természetesen lőtték a tengeralattjárókat is, amelyek ezen a napon estek át a tűzkeresztségen. Mindebből az is nyilvánvalóvá vált, hogy az új fegyvernek, a tengeralattjárónak a gyümölcsöző felhasználásához más taktikát kell kidolgozni.<sup>45</sup>

Ugyanezen a napon a légi felderítés jelentette, hogy két hidroplán fekszik Antivariban a parton. Október 18-án éjjel a négy romboló behatolt a kikötőbe, hogy a hidroplánokat szétlőjje, de azokat nem találván, raktárakat és vasúti kocsikat lőtték.<sup>46</sup> Október 19-én azután az E17 csónakrepülő bombákat dobott a hidroplánokra.

Midőn, október 17-én, a cs. és kir. flottaparancsnokság értesült a franciák ismételt megjelenéséről, parancsot adott a Sebenicóban állomásozó 1. torpedó-flottillának, hogy az éjszaka folyamán üssön rajta az ellenségen. A vezérhajó (SAIDA gyorscirkáló) géphibája miatt a köteléket a CSEPEL romboló vezette. Az 1. torpedó-flottillát képező 1. és 3. torpedó-osztály — miután a 12. torpedó-osztály ellenőrizte, hogy aknamentes-e az út — Cazza felől Saseno felé haladt és a Punta d'Ostro — Bari vonalig végzett felderítést, de az időközben eltávozott franciákkal már nem találkozott.<sup>47</sup>

Ez lett volna az első nagyszabású ellencsapás, amelyet a klasszikus elvek alapján hajtottak volna végre. A békeévekben kidolgozott elképzelések sze-

<sup>44</sup> HL uo. 5. o.

<sup>45</sup> Aichelburg: i. m. 255. o. Sokol: im. 118—119. o.

<sup>46</sup> Novotny: i. m. 6—7. o.

<sup>47</sup> Sokol: i. m. 121. o.

rint ugyanis a váratlanul, gyorsan és sötétben támadó torpedóegységek, nagy számbeli fölényüket kihasználva, falkában nekirohannak az ellenségnek és sikerrel torpedózzák meg a lassú páncélos cirkálókat és csatahajókat. A háború gyakorlata azonban sok mindenben keresztülhúzta a békeévekben született taktikát.

Az Öböl előtt leskelődő francia tengeralattjáróknak először csak október 19-én nyílt alkalmuk torpedót kilőni, mégpedig a 36. és 38. számú aknakereső torpedónaszádokra, sikertelenül. Ekkor már nyilvánvalóvá vált, hogy az Öbölre és környékére nagyobb az ellenség nyomása, mint Polára. Ezért október 22-én újabb tengeralattjáró érkezett Cattaróba, az U5.<sup>48</sup> Másnap a járőröző U4-et támadta meg egy francia búvárnaszád, de torpedója célt tévesztett. Október 30-án az U5, 31-én az U3 és az U4 futott ki az Öböl előtti vizekre járőrbe, de ellenséget nem láttak s estére visszatértek.<sup>49</sup>

Másnap, arra a jelentésre, hogy a LIAMONE gőzöst három cirkáló és öt romboló bekísérte Antivariba, ismét kifutott az U3 és U4 a 13. számú torpedónaszád kíséretében, de nem kerültek lanszírozó helyzetbe. Ugyanekkor az E18, 33 és 34 számú csónakrepülők is végeztek felderítést és jelentették a francia flotta zömének közeledését. A kísérőrombolókra az erős elhárító tűz ellenére 12 bombát dobtak, ám eredménytelenül. Ezután Antivari pályaudvarát és rakományait bombázták a hozzájuk csatlakozó E17-tel együtt. A jelzett francia flottakerék közeledtére a RADETZKY is kiment az Öböl elé, hogy részt vegyen az ellenség várható támadásának visszaverésében, de a franciák nem Cattaro felé vették az irányt, csupán három cirkálójuk ügyelt arra, hogy a RADETZKY ki ne jöjjön.

Ezekben a napokban már részben elnémultak a Lovčen-ütegek. A francia flottaparancsnokság belátta, hogy a cattarói partsávot és az Öbölt Montenegro felől nem lehet elfoglalni. Ezért, hajóhaduk erejében bízva, a tenger felől szándékoztak offenzívát kezdeményezni az Öböl ellen, mert onnan a cs. és kir. haditengerészet állandóan veszélyeztette és kérdésessé tette a Montenegrónak, azon keresztül Szerbiának juttatandó hadianyag- és élelmiszer-szállítmányokat. Abban pedig senki sem kételkedett, hogy a kis Szerbia támogatás híján előbb-utóbb térdre kényszerül az európai nagyhatalom, a Monarchia előtt. Ahhoz azonban, hogy a patraszállást megkísérelhessék Dalmáciában, a hadműveletheikhez közelebbi kiindulási alapot kellett teremteniük. Ehhez, első lépésként, néhány, a parthoz közeli sziget elfoglalását és támaszponttá való kiépítését tervezték. Alapvető elgondolásuk tehát az volt, hogy blokád alatt tartva az Öbölt, egyidejűleg hídfőt létesítenek Lissa szigetén. E célból november 1-én erőteljes offenzívába kezdtek.

November 2-án hajnalban az 1. könnyű osztály három egysége rombolók kíséretében megjelent Lissa előtt, s egy romboló (LANSQUENET) behatolt a kikötőbe. A tenger felől a flotta zöme fedezte az akciót.

A partra tett különítmény nem talált ellenállásra, mert a szigetet nem védtek, csupán jelző- és figyelőállomást tartottak fenn. A Hum-csúcson álló jelzőállomás azonban nem adta meg magát. „Jöjjenek a franciák értünk!” — válaszolták a tengerészek a megadási felszólításra. A franciák ezután elfogták a lissai polgármestert és 50 000 korona hadisarcot vetettek ki a lakosságra. Hamarjában 21 000 koronát sikerült összeszedni. Közben a francia tengerészek összerombolták mindazt, ami a kezük ügyébe került, majd a polgármestert túszként magukkal víve, eltávoztak. A Hum-hegycsúcs ezalatt értesítette Sebe-

48 *Aichelburg*: i. m. 281. o.  
49 *Uo.* 255., 265., 281. o.

nicót, ahonnan a riadóztatott 1. torpedó-flottilla a HELGOLAND vezérhajóval az élen kifutott Lissa felé. Sikeres nappali torpedótámadásra ugyan alig volt kilátásuk, ám számoltak azzal, hogy az ellenséges hajókat üldözésre bírják és így felszabadítják Lissát. A franciák úzóbe is vették őket, de rövid idő múlva, attól tartva, hogy aknamezőre csalják őket, esetleg lesben álló tengeralattjárók elé jutnak, visszafordultak. Néhány francia egység valóban közel került az akkor már ugyancsak a tengerre riasztott U5-höz, de mialatt a tengeralattjáró lemerült, váratlanul víz ömlött a ballaszttartályába, több, mint kellett volna, és ezért torpedója célt tévesztett.

Habár a francia flotta ezúttal is veszteség nélkül hagyta el a Monarchia parti vizeit, a szerzett tapasztalatok, tehát az, hogy a cs. és kir. hajók már felocsúdvá, nem nézik tétlenül manővereiket, óvatosságra intette őket és ezután nagy egységeiket távol tartották a Közép-Adriától. Még szintén november 2-án, három rombolótól kísért három csatahajó a Struga kiszögellésnél állva Lagosta sziget Rossi kikötőjében is partra tett egy különítményt s azok, széttörve a berendezéseket és a világítótornyot, ugyancsak még aznap eltávoztak.<sup>50</sup>

Miután a francia torpedórombolók üzemanyagkészlete egyetlen napi futásra csappant, a flotta visszatért Máltára, csupán az 1. és a 2. könnyű osztály maradt a Meleda-csatorna előtt, illetve Antivari—Budua között, s ott cirkáltak.

### *A tengeralattjárók harcai*

Az U5 november 3-i támadási kísérlete kudarcba fulladt, mert a francia őrszemek időben — 1700 méterről — észrevették periszkópját és menetüket felgyorsítva, faképnél hagyták a lassú tengeralattjárót.

Mindhárom cs. és kir. tengeralattjáró, amikor az időjárás és műszaki állapotuk engedte, ezután is kifutott. Hol Montenegro előtt strázsáltak, hol a saját partok előtti vizet őrizték. Az U4 pl. november 28-án elfogott egy kockacukorral telerakott albán vitorlást és beirányította az Öbölbe. Gyakori igénybevételükre álljon itt a következő adat: novemberben és decemberben az U3 ötször, az U4 négyszer, az U5 pedig tizenegyszer futott ki és általában másfél napon át tartózkodtak a nyílt tengeren. A háborús igénybevétel egyaránt nagy terhet rótt a naszádok személyzetére és meglehetősen kezdetleges búvárhajóikra. De menniük kellett és mentek.

A SATELLIT vontájában december 7-én érkező U12 leváltotta a javításra erősen rászorult U3-at — amely visszatért Brioniba —, és a helyére állva még aznap kifutott, mert ellenség közeledését jelezték. Ezután hamarosan olyan támadást hajtott végre, amelyről majd külön is be kell számolni.

A kis tengeralattjárók tehát észrevehetően veszélyeztették a Monarchia partjainak előterében műveletező francia hajóhadat, amit Boué de Lapeyrière tengerészeti miniszteréhez intézett jelentésében így fogalmazott meg: „... Ha kifutunk, egyre inkább fel kell készülnünk rá, hogy azon a tengerrészen, ahol az ellenség fontos kikötői, támaszpontjai vannak, egy szép napon drágán kell megfizetnünk cirkálásainkért...” Ezután kéri, hogy lehetőleg csökkenthesse a flotta útjait a Közép-Adrián.<sup>51</sup> A franciák is kénytelenek voltak tudomásul venni, hogy a cs. és kir. búvárhajó-parancsnokok fokozatosan és egyre jobban kiismerik naszádjukat, legénységük képességeit és nem utolsósorban megtanul-

<sup>50</sup> HL uo. 6—7. o.

<sup>51</sup> Sokol: i. m. 131. o.

ják a speciális tengeralattjárós taktikát, amit az is bizonyít, hogy egyre merészebben közelítették meg a francia csatahajókat és cirkálókat. Csupán egy apróbb figyelmetlenség az őrszem részéről és a torpedó célba ér. Az esetleges veszteséget pedig nem tartották arányban állónak a céllal, Szerbia és Montenegro megsegítésének kötelezettségével. Magyarán, úgy vélték, hogy Szerbiáért nem érdemes kockáztatni egyetlen csatahajót vagy cirkálót sem, hiszen a háború kimenetele úgyis Németország legyőzésével dől el, egy későbbi német-francia tengeri összecsapásra kell tartalékolniuk flottájukat.

Természetesen ezt a hadszínteret sem hanyagolhatták el, hiszen 1914-ben a francia flottának az Adria volt a fő hadszíntere. Mégiscsak meg kellett mutatniuk, hogy elbírnak a sokkal gyengébb cs. és kir. haditengerészettel. Ám, miután a francia hajóhad gyakori adriai felvonulásai és előretörései nem csalták elő támaszpontjaikról, védett kikötőikből a cs. és kir. hajóhad nagy egységeit és a franciák így nem tudtak döntő csapást mérni, a flottaparancsnokság a hadműveletek eredményesebb folytatását ezután tengeralattjáróitól remélte. Ahhoz, hogy kis kockázattal tehesse nek partra dalmáciában katonaságot, mindenképpen meg kellett semmisíteniük a cs. és kir. flotta néhány nagy egységét. Ezért a flotta parancsnoka a tengeralattjáró-flottilla parancsnokságát arra utasította, hogy búvárnaszádjait küldje be a kikötőkbe — Cattaróba és Polába —, és saját bázisukon semmisítsék meg a hajókat. E parancsot végrehajtandó igyekezett november 4-én behatolni az Öbölbe a FRESNEL, az AMPÈRE és a MONGE búvárhajó, de észrevették periszkópjaikat és elűzték őket.

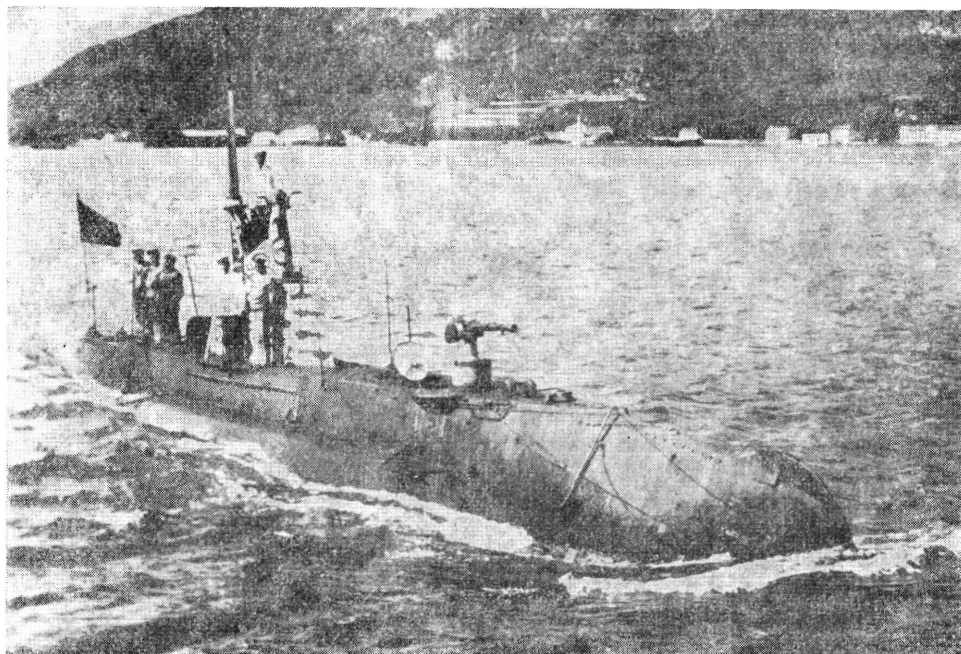
November 29-én a Dubois sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló CUGNOT tengeralattjáró barvúros ügyességgel behatolt a belső öbölbe (Cattaro közelébe), ám a riadóztatott hajók tüze megakadályozta, hogy kilövőhelyzetbe kerüljön. Igaz, a lövések sem találtak, mert periszkópját csak töredékmásodpercekre tolt a vízszint fölé s rendkívüli gyorsasággal és ügyességgel került ki a gránátokat, hol váratlan fordulatokkal, hol riadómerüléssel. Pedig több ízben csak 400—500 méternyire volt egy-egy hajótól.<sup>52</sup>

A mesterien végrehajtott, mégis eredménytelen cattarói támadás után Boué de Lapeyrère utasította a tengeralattjáró-flottilla parancsnokát, hogy legközelebb a polai hadikikötő ellen indítsa támadásra egységeit és ott, valamint a környező vizeken támadják meg az ellenséges hadihajókat. Erre a célra a CURIE tengeralattjárót szemelték ki, amelynek O'Byrne sorhajóhadnagy volt a parancsnoka. A CURIE-t a JULES MICHELET páncélos cirkáló vontatta Platealittól Pelagosáig, ahonnan önerőből ment Pólaig. December 18-án és 19-én megfigyelte a kikötő védőműveit, tájékozódott az aknamezőkről, majd 20-án délen behatolt a főkikötő bejáratáig. Amikor O'Byrne úgy vélte, hogy 20 méteres mélységben haladva, túljutott a záróláncokon — barikádokon —, a normális periszkópmagasságig akart emelkedni, de naszádjá beleakadt a következő barikádba, amelyet előzőleg nem látott. Négy és fél órán keresztül küszködtek a CURIE kiszabadításán, hasztalan. A Millenkovich fregattkapitány tervei szerint készült védőháló vasmarokkal fogta a búvárnaszádot, bekapaszkodva minden, kiálló és elálló alkatrészbe, mint amilyen a parancsnoki torony, periszkóp, hajócsavar, kormánylapát stb. A vergődő tengeralattjáró a végén már úgy megdőlt, hogy az akkumulátorokból kiömlött a sav, a keletkezett klórgőzben a légénység fuldoklott, meg kellett kísérlni a felemelkedést.

Ezalatt a parti őrség észrevette, hogy az egyik barikád mozog, rángatózik. Az aknamezők ellenőrzéséről visszatérő 63T torpedónaszád parancsnokának fel tűnt, hogy az egyik barikád nem fekszik rendesen, majd a víz színe alatt ár-

<sup>52</sup> Schmalenbach: i. m. 58. o.

bocot és kettős periszkópot láttak. Semmi kétség, leadta a jelzést: „Ellenséges tengeralattjáró!” Riadóztatták a hajókat és a Punta Christo erődöt. Ekkor futott be a tengerről a SATELLIT torpedóhajó is. A 63T egyik matróza ismét megpillantotta a periszkópot és öntevékenyen tüzet nyitott rá. Kétségtelen, hogy a tengeralattjáró jelenléte mindenkit idegesített, a veszedelem itt volt alattuk, a mélyben. A SATELLIT is lőni kezdett s leadta a jelzést a tengeralattjáró fekvéséről. Az erőd, valamint az odatartó TURUL romboló is tüzet nyitott, a 20. számú torpedónaszád pedig cirkálni kezdett a barikádok körül. Az erőd néhány lövés után felhagyott a tüzeléssel, mert nem kapott határozott célt. Aztán felúszott a CURIE két „telefonbójája”, amolyan segítséget kérő jelzés, a megadást tudósítva, de a szürkületben nem ismerték fel, elszabadult aknának vélték és tovább tüzeltek. 17 óra körül a bűvárnaszád is kiemelkedett a vízből. A cs. és kir. egységek parancsnokai azt hitték, hogy a tengeralattjáró elszabadult és akár személyzetének feláldozásával is támadásra indul, ezért tovább lőtték. A CURIE-t támadókhöz időközben a SANKT GEORG páncélos cirkáló és a RADETZKY csatahajó gőzbárkái is csatlakoztak, s az erőd újabb lövései is találtak. Ekkor teljesen besötétedett. A tüzelést csak akkor hagyták abba, amikor a CURIE felkapcsolta a zöld helyzetjelző lámpáját és ezzel egyidejűleg megjelentek a fedélzetén a francia tengerészek, akik vízbe ugortak s úsztak a hajók és a part felé vagy a barikádokba kapaszkodtak. A CURIE gyorsan elsüllyedt. Második tisztje, Challey fregatthadnagy és egy altiszt meghalt, többen megsebesültek. O’Byrne sorhajóhadnagyot egyik altisztje vitte erőszakkal a fedélzetre és úszott vele, amíg ki nem mentették őket.<sup>53</sup>



*Az U5 sz. tengeralattjáró, tornyán álcázó festéssel*

<sup>53</sup> *Aichelburg*: i. m. 333. o. Már a következő napon megkezdték a CURIE kiemelését, s február 2-án fejezték be. Február 7-én kapta meg a 14-es számot és június 6-án állították szolgálatba. Az U 14 volt a cs. és kir. hr **ditengerész** legnagyobb tengeralattjárója.

Ugyanezen a napon (december 20.) hajózott át az Otrantói-szoroson két szén- és gabonával rakott francia tehergőzös. A 2. könnyű osztály és rombolóik védelme alatt értek 21-én Antivariba. Amikor a sebenicói jelzőállomás 20-án jelentette, hogy egy JULES MICHELET típusú páncélos cirkáló manőverezik Pelagosától délkeletre — ez vontatta idáig a CURIE-t —, az USKOKE rombolót megbízták, hogy fusson ki az U12-vel, majd 21-én 1 órakor hagyja magára.

A Lerch Egon sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt hajózó U12 többféle parancsot kapott. El kellett vágnia a JULES MICHELET útját, vagy ha ez nem sikerülne, le kellett mennie az Otrantói-szorosba, hogy ott találkozzék a Brindisi magasságában cirkáló, de egy kémjelentés szerint onnan már 20-án este dél felé továbbállt csatahajókkal. Hogy a csatahajók merre tartanak, azt senki sem tudta, de rendszerint Fanó—Otrantó között szoktak járőrözni, különösen, ha szállítmányt irányítanak Antivariba.

A JULES MICHELET ellen december 21-én kifutott a teljes 1. torpedó-flottilla is, amelynek ekkor a HELGOLAND gyorscirkáló volt a vezérhajója. A nyílt vízre érve vált bizonyossá, hogy a 2. torpedó-osztály régebbi, HUSZÁR-típusú rombolói — hat egység — és a 3. torpedó-osztály naszádjai (10 egység) képtelenek tartani azt a sebességet, amelyet a HELGOLAND és az 1. torpedó-osztály hat, TÁTRA-típusú egysége diktált. Ezért kérdésessé vált, hogy lanszírozó helyzetbe manőverezhetik-e majd magukat, ha ráakadnak a páncélos cirkálóra. A kötelék s egyúttal a HELGOLAND parancsnoka, Seitz sorhajókapitány tehát a lassú egységeket visszaküldte Sebenicóba s csupán a TÁTRA-típusú rombolókkal folytatta az akciót. A francia cirkálót azonban már nem találták meg, pedig elszáguldottak az olasz parti vizekig.<sup>54</sup> Ez a kifutás azzal a tanulsággal szolgált, hogy a régi rombolókat nem lehet az új rombolókkal egy kötelékben alkalmazni, mert akkor az újak nem használhatják ki fölényes gyorsaságukat, mint legfőbb kedvező tulajdonságukat.

Az U12 sem találkozott a JULES MICHELET-vel, de még folytatta útját dél felé. S 21-én reggel 6 óra 30 perckor, a Valona előtti Saseno-szigetnél füstoszlopot észlelt. Alámerült. De a vihar miatt nem tudta használni periszkópját. Felemelkedett s ekkor már a kéményeit, árbocait, majd teljes felépítményeit is kivehette egy csatarendben feléje közeledő köteléknek. A távolság gyorsan csökkent. Le kellett merülnie, így közeledtek egymás felé. Hamarosan kilövőhelyzetbe került. S ekkor a 16 nagy egységből álló francia hajóraj — majdnem a teljes Földközi-tengeri flotta csatahajói — 90 fokos fordulatot vett, lassított. Mintha békebeli gyakorlaton lettek volna, a kötelékben való fordulást gyakorolták. Az élen a JEAN BART, mögötte a DANTON, DÉMOCRATIE, RÉPUBLIQUE-osztályú csatahajók. A vihar csillapodott, az U12 mintegy 600 méterre közelítette meg a vezérhajót, amelynek árbocán a flottaparancsnok lengője lobogott, mert de Lapeyrère a COURBET-ről ez időben átszállt a JEAN BART-ra. Gyors egymásutánban kieresztette mindkét torpedóját. Periszkópján még megfigyelhette, hogy az egyik torpedó a vezérhajó orra felé futva húzza a buborékcsikot, majd igyekezett minél mélyebbre. 17 méteres mélységben hallották a robbanást. Az egyik torpedó tehát — a cs. és kir. haditengerészet történetében először — eltalált egy dreadnought típusú csatahajót, a francia flotta vezérhajóját. Amikor később periszkópmélységbe emelkedett, látta, hogy a franciák megzavarodva, összekeveredve mozognak, egy

<sup>54</sup> Sokol: i. m. 160. o. Seitz sorhajókapitány korábban a SAIDA-nak volt a parancsnoka. Amikor a HELGOLAND felváltotta a SAIDA-t, Seitz áttelepült a HELGOLAND-ra, mint az 1. torpedó-flottilla parancsnoka (Sokol: i. m. 121. o., 70. lábjegyzet).

DANTON-típusú csatahajó pedig az U12 felé rohant. Alig bírt az eltaposás elől kitérni.

A JEAN BART túlélte a torpedótalálatot, de hosszú ideig javították s a háború végéig sem állt szolgálatba. (Más források szerint 1915 végére kijavították, de bevetésére így sem került sor).<sup>55</sup>

A torpedótámadásnak fontos következményei lettek. Mindenekelőtt megtörte azt a hiedelmet, hogy a francia flotta sebezhetetlen és legyőzhetetlen, elle ne sikeres akció kilátástalan. S ha ehhez hozzávesszük, hogy az előző nap vesztették el a franciák a nagy, korszerű CURIE-t, elképzelhető az az öröm, amely a Monarchiában mindenkit hatalmába kerített. Egycsapásra megnőtt a cs. és kir. haditengerészet becsülete. „... Az Adriát nézték ellenségeink annak a harci területnek, ahol csakis nekik kedvezhet a szerencse. A tengeren igazán csakis a matematika határoz — dölyfösködtek angolok, franciák. Tudták, hogy a mi hajóhadunk még ifjú és számra nézve éppen nem jelentős. Hoztak tehát ellene egy hatalmas, gögös hajóhadat... Papíron, a számvetésben mi egészen el voltunk veszve az Adrián” —, írták a korabeli lapok, majd ismertették a CURIE és a francia vezérhajó megtorpedózását és büszkén vonták le utána a következtetést: „... tengerészeink vitézségéből valósággal szíven ütöttük a francia flottát...”

A franciák részéről könnyelműség volt biztosítás nélkül hagyni a csatahajókat. Lapeyrère december 24-én kelt, tengerészeti miniszteréhez írt jelentésében azzal menti magát, hogy azt hitték, a cs. és kir. tengeralattjárók odáig semmiképpen sem juthatnak kis hatósugaruk miatt, legfeljebb csak Durazzóig. Az U12 torpedója tehát tökéletes meglepetés volt és talán nem túlzás, ha veszteségüket önhittségüknek tulajdonítjuk. „Megállapítható — írta az altengernagy —, hogy nem csupán a Monarchia partvidéke elleni vállalkozások járnak nagy kockázattal, hanem ezután a Montenegróba irányuló hajókíséreteknél is óriási rizikóval kell számolni...”

Franciaországban a párizsi kamara éppen ülést tartott, amikor odaért az adriai események híre. A képviselők kirohantak a folyosókra, az ülést félbeszakították és mindenki a tengerészeti minisztert, Augagneur-t vallatta, aki azonban akkor még mit sem tudva, elsietett a minisztériumába. Este visszatérve a kamarába interpellációt intéztek hozzá a CURIE és a JEAN BART ügyében...

Ezután a franciák egy időre még a Monarchia partvidéke előtti blokádot is beszüntették. Az Otrantói-szorost elméletben négy páncélos cirkáló zárta el, gyakorlatilag azonban csak egy cirkálhatott a térségben, mert az egységek közül a váltótárs Máltán pihent, a másikat Toulonban javították, a negyediket a Jón-tengerre vezényelték, a csatahajók pedig Korfu körül maradtak.

A JEAN BART megtorpedózása után a franciák a háború további tartamára soha többé nem vezényeltek csatahajót az Adriára.<sup>56</sup> Ebből kifolyólag Montenegróval is megszakadtak a kapcsolataik s a kis királyság ezért súlyos helyzetbe került. Csak 1915. januárjában irányítottak ismét utánpótlást Antivariba.

Az 1914. évi hadműveletek összefoglalására érdekesnek és tanulságosnak tartjuk azt a következtetést, amelyet a Times cikkírója vont le, amikor „A francia flotta az Adrián” című tanulmányában a következőket írja. „A francia flottá-

<sup>55</sup> *Aichelburg*: i. m. 326. o.

<sup>56</sup> HL uo. 7. o., *Bayersburg*: i. m. 88. o.

nak az Adrián való eddigi sikertelen szereplése azzal magyarázható, hogy a francia hajóhad anélkül vállalkozott Montenegro partjainak védelmére, hogy tengerészeti bázisa lett volna. A francia tengerészeti vezetőség azt remélte, hogy flottája képes lesz megszerezni Cattaro kikötőjét operációs bázisul, ámde Cattaro elfoglalása nem következett be.

Ennek a kikötőnek a dicső ellenállása a háború egyik meglepetése! Az volt az általános fölfogás, hogy Cattarót lehetetlen védeni, miután a Lovčen hegy uralkodik rajta. Ennek ellenére bebizonyosodott, hogy a Lovčéről való bombázásnak nem volt meg a kívánt eredménye. Számításba kell venni azt is, hogy bázis hiányában a francia flotta ki volt téve az osztrák—magyar torpedóhajók és búvárhajók támadásainak . . .”

És hogyan vélekedtek maguk a franciák saját hajóhadukról? A *Matin* lényegében francia balsikerről beszél, amikor „Haditengerészetünk az Adrián” címmel a következőket mondja: „Ami az Adrián folyik, az a legrettenetesebb háború. Mindenfelé, ahol csak a víz mélysége engedi, aknákkal van tele a tenger . . . Vannak azután az Adrián vakmerő búvárhajók is. Ezek egy ideig csak Cattaro környékén tartózkodtak, ám egy szép napon messzire elmerészkedtek és egyikük eltalálta páncélosunkat . . . Mi ezen a tengeren sokkal többet kockáztatunk, mint az angolok az északi vizeken. Máltai támaszpontunk nagyon messze van és azon felül nekünk nincsenek kis cirkálóink. Valóságos csoda, hogy eddig veszteség nélkül vagyunk. Mindig a tengeren kell felvennünk szemet, élelmiszert, vizet és egyebet. Állandóan lesben állunk és keressük a búvárhajók periszkópját nappal és a torpedónaszádok körvonalait éjjel. Mennyire kívánók a csatát, az igazi ütközetet, ahol látjuk az ellenséget, s amelyben ugyanazokkal a fegyverekkel küzdenek. Szinte szenvedélyesen végeztük el az előtanulmányokat ehhez a csatához, készek vagyunk az ütközetre egy még hatalmasabb ellenféllel szemben is, és íme, itt vagyunk, erősebbek a kelletnél és nem tudunk mit kezdeni az erőnkkel . . .”

Ez nemcsak erkölcsi, hanem stratégiai siker volt.<sup>57</sup>

#### *Az aknaharc*

A Monarchia haditengerészete az Adria felső szakaszán sem tétlenkedett. Először kiépítették a polai fő-hadikikötő védelmi rendszerét. Ez a barikádok, torlaszok és védőháló lerakásán kívül aknamezők telepítését is jelentette.<sup>58</sup>

A tengeri akna sem tartozott a régi, kipróbált fegyver közé. Ezért fordulhatott elő, hogy az 1914. évi, kora őszi, a szokottnál hevesebben tomboló viharok sok aknát leszakítottak rögzítő láncokról és szétszórták a tengeren, esetenként az olasz partokig. A Polában és Sebenicóban állomásozó torpedó- és aknászegységek ezért szüntelenül járták a tengert. Egyrészt elbitangolt aknákat, másrészt ellenséges tengeralttjárókat kutattak. Az elfogott aknákat kezdetben ki kellett halászni, hogy ismét fölhasználhassák. Később egyszerűen szétlőtték őket.

Egy ilyen őrjáraton a 26. számú torpedónaszád (ex FLAMINGO), parancsnoka Konics József sorhajóhadnagy, augusztus 22-ről 23-ra virradó éjszaka beleütközött a viharban egy aknába és a robbanás következtében elsüllyedt. A tomboló viharban ugyan még vízre tudtak tenni két mentőcsónakot, de azok csakhamar megteltek vízzel és elmerültek, illetve az egyik felfordult és a gerincébe

57 A Világháború képes krónikája. 23. füzet. 1915. március 14. 313—314. o.

58 Az itteni szolgálatot ellátó egységeket a „Hadrendi tagozódás” részletesen felsorolja.

kapaszkodtak. A személyzet néhány tagja a parancsnok tanácsára a part felé úszott és megmenekült. A többiek, a parancsnok, a második tiszt, valamint a személyzet 16 tagja, vízbe fúlt, illetve eltűnt. (Az eltűntek is nyilván meghaltak egyrészt a robbanás következtében, másrészt ugyancsak a tengerbe veszttek, csak nem találták meg holttestüket.)

Az elszabadult aknák után megindult a feszített hajsza, már csak azért is, mert polgári áldozatokat is szedtek. Az olasz partokig elvetődött aknákra két olasz halászbárka is ráfutott és felrobbant. Ekkor 19 olasz tengerész vesztette életét. I. Ferenc József 20 000 frank kártérítést fizetett az olasz tengerészek hozzátartozóinak. Ugyancsak aknára futott a BARON GAUTSCH Lloyd-gőzös augusztus 13-án, fedélzetén a Boszniában és Hercegovinában állomásozó katonák hozzátartozóival. A robbanás következtében mintegy 200 ember vesztette életét, nagyrészt asszonyok és gyermekek. A vészjelre kifutó CSEPEL, BALATON és TRIGLAV 150 embert mentett ki, a VELEBIT 50 holttestet halászott ki a tengerből. Szeptember 17-én a MARIA szkuner futott elszabadult aknára. Héttagú személyzetéből csak egy menekült meg. Ugyanezen a napon a JOSEFINE gőzös is aknának ütközött, személyzetéből heten vesztették életüket.

Az elszabadult aknák utáni kutatás eredményeként 1914. december 31-ig kifogtak és megsemmisítettek 583 aknát. Közülük az északi aknamezőkről elszabadult 476, a déli Adria aknamezőiről 107. Hogy az aknák mekkora utat voltak képesek megtenni, arra jellemző, hogy január 5-én még találtak egyet a Mezzo-csatornában, január 23-án pedig egy másikat Curzola-szigetnél. Mindkettő a polai aknazáról szakadt le.

A szakemberek késedelem nélkül kidolgozták az aknák új telepítési szisztémáját, nemkülönben az aknák új rögzítésének módszerét. Ennek következtében a következő évtől már nem találkozunk elszabadult aknákkal.

Az aknazárak kiegészítésébe, illetve újak telepítésébe már bekapcsolódhatott a december 2-án szolgálatba helyezett új aknacirkáló, a CHAMÁLEON is.

Az aknakereséssel többször összekötöttek egy-egy támadást is. December 19-én a HELGOLAND vezette 1. torpedó-flottilla úgy futott ki Sebenicóból, hogy mialatt a 2. és 3. torpedó-osztály aknákat keresett, addig a HELGOLAND az 1. torpedó-osztály hat új, TÁTRA-típusú rombolójával elkalandozott az Ot-rantói-szorosig ellenséget kutatva. Brindisitől Pianosa magasságáig az olasz partok közelében futottak visszafelé, de ellenségre nem találtak. December 20-án délelőtt érkeztek vissza Sebenicóba.<sup>59</sup>

A következő napon, mint azt korábban már írtuk, ismét kifutottak, hogy megtámadják a JULES MICHELET-t. Ekkor kellett a HELGOLAND parancsnokának visszaküldenie a 2. és 3. torpedó-osztály lassúbb egységeit.

Az esztendő adriai hadműveleteinél még meg kell említeni az U6 tenger-alattjárót, amely december 29-én futott be az Öbölbe; addig a középső Adrián, sebenicói támaszpontjáról többször kifutva felderítő- és járőrszolgálatot látott el, de látványos siker nem fűződik egyik útjához sem.

A tengerészeti repülőkről utoljára a Lovčen-ütegek elleni hadműveletek alkalmával szóltunk. A háború első öt hónapjában a csónakrepülőgépek száma is gyarapodott.

A haditengerészet az év végéig még 16 csónakrepülőt állított szolgálatba, így a bevethető gépek száma 22-re emelkedett.<sup>60</sup> A pilóták szeptemberben 8, októ-

<sup>59</sup> Sokol: i. m. 155—157. o. Az elszabadult aknákra vonatkozóan: Vezérkari és egyéb hivatalos jelentések a világháborúról. (Összeáll.: Lándor Tivadar.) Budapest, 1915. 306—307. o.

<sup>60</sup> Schupita: i. m. 85—86. o.

berben 13, novemberben már 46 és decemberben 40 felszállással 233 órát töltöttek a levegőben. A felderítéseken kívül irányították a Lovčen-ütegek elleni tűzvezetést, megfigyelték a találatokat és bombákat szórta különböző célpontokra. Az elhárító tűz ellenére mindig szerencsésen visszatértek a Cattaro menti Kumborban berendezett állomásukra.<sup>61</sup>

### *Egy cs. és kir. cirkáló harcai a Távól-Keleten*

A cs. és kir. haditengerészet háborús krónikájának külön fejezetét alkotja a KAISERIN ELISABETH védett nagycirkáló története.<sup>62</sup>

Mint a legtöbb nagyobb állam, a Monarchia is állomásoztatott hadihajót a Távól-Keleten. A KAISERIN ELISABETH 1913. augusztus 19-én hagyta el Polát és Port Said — Aden — Colombo — Szingapúr és Hongkong érintésével október 1-én vetett horgonyt Csingtauban. Itt átvette az állomásslolgálatot a KAISER FRANZ JOSEPH I cirkálótól. 1914 júliusában a Sárga-tengeren, Csifuban (Jantai) állomásozott. Július 21-én a cirkáló parancsnoka, Makoviz sorhajókapitány azt az utasítást kapta a Tengerészeti Szekciótól, hogy feltűnés nélkül induljon a Sárga-tenger bejáratánál fekvő Csingtauba, amelyet Németország 1898 óta bérelt Kínától. Itt érte a hajót a hadüzenet. Augusztus 1-én a Szekció elrendelte a hajótörzs létszámának csökkentését. Nyolc tiszt kihajózott és hazaindult. Amikor, augusztus 5-én a Monarchia hadat üzent Oroszországnak, a parancsnok felnyitotta a háború esetére szóló, titkos parancsot tartalmazó borítékot. Az abban talált változatok közül csupán egy látszott alkalmazhatónak: „Működjön a Hármasszövetség érdekében”. Makoviz erre Csingtau német kormányzójának rendelkezése alá vetette magát, azzal a fenntartással, hogy Nagy-Britanniával és Franciaországgal nem kerülhet harcérintkezésbe, mert ezekkel az államokkal a Monarchia nincs hadiállapotban. Augusztus 13-a után természetesen módosította álláspontját.

A KAISERIN ELISABETH a német JAGUAR ágyúnaszáddal felváltva, 48 órás őrszolgálatot látott el augusztus 23-ig.

Japán az augusztus 16-án átnyújtott ultimátumában követelte, hogy a németek szeptember 15-ig ürítsék ki Csingtaut, valamint a bérelt Kiao-csoui területet és vonják ki tengeri haderejüket a Távól-Keletről. A választ augusztus 23-ig kellett Japán tudomására adni. Az ultimátum meglepte a német diplomáciát, amely ezután a Monarchia semlegességét forszírozta. Ebben az esetben a cs. és kir. cirkáló befuthatott volna egy semleges kikötőbe, s ott leszerelve várakozhatott volna. Viszont, ha Csingtauban marad, helyzete kritikussá válhat. I. Ferenc József hozzájárult ahhoz, hogy a cirkáló befusson egy semleges kikötőbe. Ám ugyanekkor a berlini cs. és kir. tengerészeti attasé egy hivatalos látogatáson Vilmos császár szájából azt a meglepő kijelentést hallotta, hogy a KAISERIN ELISABETH német szövetségesével vállalva fog harcolni. A németek e kétféle törekvése tükröződött ezután a német kézben levő táviróvonalakon keresztül a cirkálónak továbbított utasításokban is.

A cs. és kir. cirkáló a japán ultimátum után kényes helyzetbe került. Ha a németek nem ürítik ki Csingtaut — márpedig az ultimátumot válasz nélkül hagyták —, akkor várható a támadás, ám a Monarchia és Japán között nem állt be a hadiállapot. Viszont a szövetségi hűség kötelez. A kormányzó és Makoviz napokig tanácskoztak, hogy mitévők legyenek, mert sehonnan sem kap-

<sup>61</sup> Uo. 163—166. o.

<sup>62</sup> Bayer von Bayersburg, Heinrich: Die k. u. k. Kriegsmarine auf weiter Fahrt. Wien, 1958. 200—203. o.

tak utasítást. Végre augusztus 23-án Bécs utasította Makoviz sorhajókapitányt, hogy szerelje le a hajót és személyzetét — 17 fő hátrahagyásával (hajóórség) — indítsa Tiencsinbe. A személyzet tisztjei vezetésével vonatra szállt. Makoviz maradt.

Közben Berlinben győzött a katonák álláspontja és augusztus 26-án Makoviz utasítást kapott, hogy a cirkáló japán támadás esetén is vegyen részt a védelemben, még akkor is, ha formális hadüzenet nincs. Mivel a KAISERIN ELISABETH személyzete akkor már Tiencsinben volt, a németek megkezdték a cirkáló újbóli felszerelését. Ugyanekkor vissza kellett rendelni Tiencsinből a cs. és kir. személyzetet. Ez azonban váratlan akadályokba ütközött. A tengerészek visszautazását a kínai kormány a Kínával szembeni semlegesség megsejtésének tekintette és utazásukat meg akarta hiúsítani, hiszen Kínával baráti viszonyban álló államok (Nagy-Britannia és Franciaország) ellen vonultak volna hadba. A visszautazást a pekingi cs. és kir. követ is ellenezte háborús bonyodalomtól tartva. A helyi angol és francia lapok a visszautazást casus belli-nek minősítették.

A cirkáló parancsnoka végül is augusztus 29-én adott parancsot a visszatérésre, azzal, hogy az utazást több csoportban kíséreljék meg. Erről japán kémek útján a kínai hatóságok is tudomást szereztek és szigorított ellenőrzést tartottak a pályaudvarokon és az ott indulásra várakozó cs. és kir. tengerészeket visszakísérték az osztrák—magyar konzulátusra. Ez arra készítetett egy ott élő, Sinkó nevű magyart, hogy polgári ruhát szerezzen, amit a tisztek és matrózuk egyenruhájukra húztak és így sikerült is néhányuknak feljutni a Csinanfuig döcögő vonatra, ahonnan a német érdekeltségű vasút vitte őket Kiau-Csouba. Az első civilbe bújtatott csoport, két tiszt és 44 tengerész, zömükben tüzerek, augusztus 30-án, a második szállítmány egy tiszttel és 78 tengerésszel szeptember 2-án ért Csingtauba. A kínaiak azonban gyanút fogtak és ezután a civileket is igazoltatták a pályaudvarokon. Ezért a cirkáló személyzetének további csoportjai éjjel, lopva kigyalogoltak a városból a legközelebbi vasúti állomásig, ahol már nem volt igazoltatás. Miután az utakat is lezárták, két tiszt 92 tengerésszel Tiencsinben rekedt. Kína hadbalépéséig — 1917 augusztus 14. — az osztrák—magyar konzulátuson maradtak, azután hadifogolyként kezelték őket.

A Csinanfuig elvergődött tengerészek csak ügyel-bajjal jutottak tovább, mert a japánok több hidat felrobbantottak és a szokottnál korábban köszöntött be az esős időszak. Nemegetszer vízzel borított földeken lábaltak át, sokan maláriát kaptak. Közben a japánok partraszálltak és megindultak a harcok. Utoljára szeptember 13-án, 160 tengerész érkezett Kiau-Csouba négy tiszt vezetésével és onnan dzsunkákon vitorláztak be Csingtauba. Összesen 7 tiszt és 299 főnyi legénység tért vissza. Az eredetileg ott maradtakkal és a parancsnokkal együtt tehát 324 fő cs. és kir. haditengerész vett részt a gyarmat védelmében.

A japánok szeptember 25-én elfoglalták a kiau-csoui pályaudvart és 28-án bezárult a gyűrű. Ettől a naptól japán és brit hajók állandóan lőtték az erődöt. Október 12-én a nők, gyermekek és a semleges államok polgárai elhagyták Csingtaut. Az ostromló 23 000 főnyi japán hadsereghez az angolok 1500 katonával csatlakoztak. A védősereg 5000 katonából állt. A tengeren 5 japán csatahajó, 8 cirkáló, 3 romboló, 2 ágyúnaszád és néhány segédhajó támadott. Nagy-Britannia egy csatahajóval és egy rombolóval vett részt a harcban. A védelemben a cirkálón kívül a JAGUAR és a 90. számú torpedónaszád vett részt, mert az ott állomásozó EMDEN cirkáló szeptember 4-én kifutott a később oly neve-

zetessé váló útjára. Az öbölben horgonyzott még öt ágyúnaszád és egy akna-rakó, ezek azonban javítás alatt álltak, fegyvereiket a parti erődökbe szállították. A védelemnek volt még egy repülőgépe is.<sup>63</sup>

A KAISERIN ELISABETH fegyverzetének egy részét beépítették a parti állásokba. A két 15 cm-es orr- és farlöveg a parti XV. üteget alkotta. A VI. és VIII. parti üteg négy gyorstüzelőből állt. Ezen kívül felállítottak egy 38 fős különítményt, valamint a németektől kapott hat géppuskához még beosztottak 18 tengerészt. A cirkáló egyébként is csökkentett létszámából 122 fő került a parton bevetésre. A cirkáló látta el az erőd és a kikötő légvédelmét és állandó tűzpárbajt vívott a japán ütegekkel. Gyakori helyváltoztatással kerülte el, hogy az ellenség belőlje magát. A 90. számú torpedónaszád a cirkálóval október 18-án elsüllyesztette a TAKASHITO cirkálót, amelynek 264 főnyi személyzetéből mindössze tízen menekültek meg.

Október 31-én volt a japán császár születésnapja. Erre a napra a japánok föltétlenül el akarták foglalni Csingtaut. Minden eddiginél hevesebb tűz alá vették az erősséget, amelynek több erődjét elfoglalták, de a védők még tartották magukat. Ezen a napon érte a cs. és kir. haditengerészeket az első veszteség, amikor egy nehéz lövedék becsapódott a XV. üteg állásába és megölt öt embert, három másikat és az ütegparancsnokot pedig megsebesítette. A halottak között Ács József, a sebesültek között Domokos Béla volt magyar.

November 1-én a japánok már oly közel jutottak, hogy a cirkáló helyzete tarthatatlanná vált. Makoviz sorhajókapitány másnap elrendelte elsüllyesztését. A cirkálót az öböl legmélyebb pontja fölé vitték. Személyzete gőzbárkán kihajózott, csupán a parancsnok, továbbá Fröhlich Oszkár fregatthadnagy, a gépüzemvezető és 15 tengerész maradt a fedélzetén. Elégették a titkos és bizalmas iratokat, kinyitották a torpedóvető csöveket, a tengerbe dobálták a lövegzárakat, majd meggyújtották a hátsó lőszerkamrába vezetett gyújtózsínórokat, amelyeket ráerősítettek egy-egy torpedófejre. Megnyitották a fenékszelepeket és ezután elhagyták csónakon a hajót. A cirkáló lassan süllyedni kezdett. A felfűtött kazánokhoz érkező víz hatalmas gőzfelhőként tört a magasba, majd felrobbantak a torpedófejek és a lőszer, hogy teljessé tegyék a megsemmisítést. Ófelsége KAISERIN ELISABETH cirkálója jobb oldalára fordult és lengő lobogóval, november 3-án, éjjel után 2 óra 55 perckor az 57 méteres mélységbe süllyedt.<sup>64</sup>

Ennek a napnak az estéjén már csupán egyetlen erőd maradt a védők kezén, ám a harcok ezután is tovább folytak. November 7-re virradó éjjel közel-harcra került sor a cs. és kir. tengerészek és a japánok között. A szuronyrohamban két tengerész elesett, három súlyosan megsebesült. De ekkor már a védők kilőtték utolsó töltényeiket és november 7-én reggel 6 óra 30 perckor a kormányzó, Mayer—Waldeck sorhajókapitány kitűzette a fehér zászlót.

A tíz heti ostromban a cs. és kir. haditengerészet 10 halottat és ugyanennyi sebesültet veszített.

A japán császár, a védők hősiessége iránti megbecsülése jeléül megengedte, hogy a tisztok a fogságban is megtarthassák és viselhessék kardjukat.<sup>65</sup>

\*

63 Vezérkari jelentések... im. 270. o.

64 Sokol: i. m. 753—768. o.

65 A japán fogságba került tengerészeket 1920-ban a KIFUKU MARU japán gőzös Wilhelmshafenba szállította, ahonnan március 6-án érkezett Csótra a mintegy 70 magyar haditengerészből álló csoport. Hadifogoly Újság, 1920 május 13-i száma, 7. o. Joós László II. osztályú matróznak Japánból hazahozott iratai, fényképei, s unokájának, Harsányi Péternek elmondott és lejegyzett visszaemlékezései alapján. Az eredeti iratok és fényképek a Hadtörténeti Múzeum fotóarchívumában találhatóak.

*Hadműveletek 1915. január—1915. május 23. között*

*A cs. és kir. tengeralattjárók erőfeszítései*

Térjünk vissza Európába, ahol 1914 szilveszterén mindenki a közeli győzelem és béke reményében búcsúztatta az ősztenedőt. A mielőbbi győzelemhez azonban fokozni kellett az erőfeszítéseket. Az adriai hadszíntéren ehhez a cs. és kir. búvárhajósok tették meg az első lépéseket. Küzdeni akarásukra serkentően hatott a JEAN BART megtorpedózása és a CURIE elsüllyesztése, mert ezek az eredmények nyilvánvalóvá tették, hogy a félelmetes erejűnek tartott francia hajóhad nem sérthetetlen.

Mindenekelőtt a menetidő, a hatósugár, a hatótáv, tehát a támaszponttól távol töltendő idő megnövelésére törekedtek.

Először az U5 (parancsnok Friedrich Schlosser sorhajóhadnagy) tartózkodott az eddigi leghosszabb ideig, 63 órát egyhuzamban a nyílt vízben. December 27-én futott ki, két napon át őrködött a Pali-foktól nyugatra 25 mérfölddel (Durazzo magasságában), s 30-án délben tért vissza. Az U6 (parancsnok: Nikolaus Halavanja sorhajóhadnagy) december 31—1915. január 4. között már 88 órát töltött távol támaszpontjától. Amikor befutott, a MONARCH csatahajó zenekara a Prinz Eugén indulóval fogadta, akkora teljesítménynek számított ez a 88 óra! Az U4 (parancsnoka Hermann Jüstel sorhajóhadnagy) január 15—17. között az Otrantói-szorosban cirkált, amely kb. 130 mérföldnyire fekszik Cattarótól és Fano-szigetig jutott el.<sup>66</sup> Ellenséges hajóval azonban egyikük sem találkozott. Viszont igazolták, hogy az elavult, partvédelemre tervezett tengeralattjárókkal nagyobb távolságban is lehet támadni, nem feltétlenül szükséges megvárni, hogy az ellenfél a partok elé jöjjön. Továbbá, ezek az utak rendkívül kemény, de első rangú iskolái is voltak a tengeralattjárósoknak. Tökéletesen kiismerték naszádjukat, azok teljesítő- és teherbíró képességeit. Alá kell itt húznunk, hogy a tengeralattjárók teljesítőképességének fokozása elsősorban a tengerészeken, tisztéken és legénységen, tehát emberi tényezőkön múltott.

Ezek az utak azonban sohasem váltak pusztán öncélúvá, mert összekapcsolták őket valamilyen konkrét feladattal. Az U5 pl. április 2-án azzal a parancscsal futott ki, hogy Korfu körül nyugtalanítsa az ellenséget. Eljutott Paxosig, úzóbe vett egy VICTOR HUGO típusú cirkálót, de nem érte utol, s később két romboló elől le kellett merülnie. Az U5 ezúttal 88 és fél órát töltött a nyílt tengeren, annak ellenére, hogy a viharos tenger miatt a parancsnok és két matróz kivételével mindenki megbetegedett. Az U6 április 29-én a Jóni-tengerre merészkedett, több hajót látott, de túlságosan messze voltak. Május 5-én ért vissza, 131 órát tartózkodott künn.

Hogy e kis búvárhajók több napig tartó cirkálásait, mint eredményeket értékeljük, utalnunk kell azokra a nehézségekre, amelyekkel az embereknek szembe kellett nézniük, még akkor is, ha az ellenségnek híre-hamva sem volt és amit a szenttelen hadtörténetírás így fejez ki: „a kezdetleges tengeralattjárókkal együtt járó technikai nehézségek ellenére a cs. és kir. búvárnaszádok érték el bizonyos hadászati eredményeket is.”

Mit jelentett ez a műszaki elmaradottság?

Amikor az U6 a már említett 131 órát töltötte a tengeren, a személyzet azért betegedett meg, mert a vihar miatt öt napon át (120 óra!) nem lehetett felnyitni a főnyílást, tehát nem lehetett szellőztetni. A keletkezett gázok mérgezési tüneteket, gyomorgörcsöt, sárgaságot és szívidegességet váltottak ki. De vállalták, hogy ameddig az üzemanyag bírja, ők is kitartanak. Ezen okulva, egy másik alkalommal, amikor ugyancsak erősen háborgott az Adria, hogy megelőzzék

<sup>66</sup> Sokol: i. m. 146. o.

a megbetegedést, nyitott főnyílással hajóztak. Ám egy hatalmas hullám két tonna vizet zúdított be a nyíláson, amely összetört mindent, amit ért, köztük a műszereket. Vissza kellett fordulniuk.<sup>67</sup> Ugyanezzel a naszáddal fordult elő, hogy akkora viharba kerültek, amely még 20 méteres mélységben is hevesen dobálta a hajót, szellőztetésről szó sem lehetett. S közben szivárogni kezdtek az üzemanyagvezetékek. Ismét felléptek a mérgezési tünetek, nem lehetett tovább várni. Felemelkedtek. A kábult emberek egyenként mentek föl levegőzni. Egy hullám azonban a távírászmestert elragadta, eltűnt, mentésre gondolni sem lehetett.<sup>68</sup> Többször előfordult, hogy csak huzamosabb víz alatti menettel tudták becserkészni magukat az ellenséghez. Az emberek közül néhányan már elveszítették eszméletüket, nem akadt senki, aki a szivattyúkat működtethette volna. Ezeknél az 1908—1909 között épített naszádoknál gyakori volt a szivárgás. Ilyenkor az összegyűlt, meglóduló fenékvíz teljesen bizonytalanná tette a manővert, a torpedóvetést. Előfordult, hogy ilyen vízszivárgás miatt hiúsult meg a támadás.

És ha minden rendben ment, a gépek jól működtek (rendszerint csak egy csavarral hajóztak, így takarékoskodtak az üzemanyaggal), ha folyamatosan szellőztethettek? Kényelemről ilyenkor sem beszélhetünk. Tisztek és legénység egymás mellett feküdtek a padlón, csak a parancsnoknak jutott önálló priccs. A helyiségekben a magas páratartalom miatt örökké csöpögött a víz mindenről. Az ételnek gépolaj íze volt. Az akkumulátorok savgőze felmarta a szemüket. Csak tengervízben mosakodhattak, amiben nem lehet, az ivóvizet — édesvizet — szűkösen adagolták. A kevés hely miatt egyetlen váltás fehérműt sem vihettek magukkal, amikor bevetésre indultak. 1914-ben nem volt a világon egyetlen olyan haditengerészet sem, amelyben a búvárhajósoknak ekkora nehézségekkel kellett volna megküzdeniök. Álljon itt ennek illusztrálására csupán egyetlen történet. Amikor már császári német tengeralatti naszádok is működtek az Adrián — Cattaróban volt a támaszpontjuk —, tisztjeik levizitelték az osztrák—magyar tengeralattjáró állomáson és megtekintették a búvárhajókat. Egyikük a cs. és kir. tengeralattjárók láttán csak ennyi megjegyzést fűzött hozzájuk: „Én bizony vonakodnék ezekkel a lélekvesztőkkel tengerre szállni!”

A Monarchia búvárhajósai nem vonakodtak.

Rájuk gondolt dr. Hardy Kálmán, aki maga is évekig szolgált a cs. és kir. tengeralattjáró-flottilla egységein, amikor leírta: „Nincs az a tökéletes technika, amely a harcosok lelkületét pótolni tudná!”<sup>69</sup>

Az adriai hadműveletek krónikásától távol áll, hogy eposzt szándékozzon írni. De képtelen az emberi helyállás ismeretében, attól függetlenül szemlélni a történéseket. Ezért talán itt állhat az a — ha kissé túlzó, de lényegében igaz — megállapítás, amely 1913-ban, Fiumében hangzott el a brit tengerészeti attasé szájából: „Az osztrák—magyar flotta a legjobb a világon. Kicsiny ugyan és más flották számbeli felsőbbtségben vannak vele szemben, de egyik flotta sem hasonlítható hozzá a holt anyag minősége és a tiszték, s a legénység kiválósága tekintetében.” Akkor azt hitték, hogy ez nem más, mint egy udvarias idegen bókja. Pedig, beigazolódott, hogy nem az volt.<sup>70</sup>

A távolabbi vizekre eljutó tengeralattjáróknál előfordult, hogy elhasználva torpedóikat, vissza kellett térniük támaszpontjukra, mert nem maradt torpe-

67 Uo.: 282. o.

68 *Aichelburg*: i. m. 300. o.

69 *Dr. Hardy Kálmán*: A dunai hajóhadak a világháborúban. HK. 1931. 228. o.

70 A világháború képes krónikája. 44. füzet, 1915. augusztus 8. 129. o.

dójuk, holott üzemanyagukból még futotta volna újabb akcióra. Ezért átépítették 1915 áprilisában az U3-at és az U4-et, úgy, hogy további négy torpedót vehessen fedélzetére.

A tengeralattjárókat a világ valamennyi flottájánál eredetileg csupán vetőcsövekkel szerelték fel. Az osztrák—magyar tengeralattjárók ebben az időszakban épültek, tehát nem voltak fedélzeti fegyverek (ágyúik). Más haditengerészetek 1913-tól már gyorstüzelő ágyúkat is raktak búvárnaszádjaikra. Miután a tengeralattjárókat a cs. és kir. haditengerészet kereskedelmi hajók feltartóztatására, átvizsgálására és lefoglalására is fel akarta használni, e felszíni műveletek megkönnyítésére célszerűnek látszott, hogy pótlólag a cs. és kir. tengeralattjárókat is ellássák lövegekkel. 1915 tavaszán az U1 és az U2 kivételével mindegyik megkapta a 3,7 cm-es gyorstüzelőt, amelyet a toronyra építettek rá.

Új egységek beszerzésére azonban az olasz hadüzenetig nem került sor. Így az év első öt hónapjában ennek a hét búvárhajónak kellett a már ismertetett mostoha körülmények között megharcolnia a maga háborúját, ellátnia a reá háruló roppant feladatokat. És mert a gyorstüzelőket csak a polai Arzenálban tudták beépíteni, e korszerűsítések idején azok a tengeralattjárók, amelyekben e munkálatok folytak, szintén hiányoztak Cattaróból, illetve az Adriáról.<sup>71</sup>

Ennél kedvezőbbben alakult a tengerészeti repülők helyzete, amennyiben gépparkjuk fokozatosan gyarapodott: Olaszország hadbalépéséig még 13 új csónakrepülőt állítottak szolgálatba.<sup>72</sup>

#### *A cs. és kir. haditengerészet támadó hadműveletei*

Szerbia 1914. december 3-án indított ellentámadása a Monarchia csapatait visszavetette arra a vonalra, ahonnan a háború kitörésekor elindultak. Szerbia azonban igen nagy árat fizetett győzelméért. 130 000 katonája vált harcképtelenné (elesett, fogságba került, vagy megsebesült, köztük a tisztikar zöme). Szerbia önerőből már nem védhetett volna ki egy újabb támadást. Ezen kívül elfogyott az élelme, tartalékai kimerültek, nem volt hadianyaga és járványos betegség is terjedt. Soha oly nagy szüksége nem volt a két királyságnak szövetségesei támogatására, mint 1915 elején. Ugyanekkor az antantnak is érdekében állt, hogy a Monarchia kénytelen legyen továbbra is lekötni erőit a Balkánon. Az antant azonban, mindenekelőtt Franciaország, csupán egyetlen úton juttathatott támogatást balkáni szövetségeseinek: az Adrián át.

Ez határozta meg Olaszország hadbalépéséig, illetve Szerbia és Montenegro 1916 januári összeomlásáig (megszállásáig) a cs. és kir. haditengerészet hadműveleteinek fő irányát: meggátolni a kapcsolattartást az antant és balkáni fegyvertársai között.

A Cattarótól délre eső tengerrész megfigyelését csak kedvező időjárás esetén láthatták el a tengerészeti repülők. Mivel az idő januárban viharos volt, valamint, mert a gépek egy része javítás alatt állt, mindössze két felderítő útra került sor, január 7-én és 10-én, mindkettőt Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy végezte. Veszteség is érte a repülőket ebben a hónapban, amikor január 31-én az E18 csónakrepülő műszaki hiba miatt lezuhant és összetört. Pilótája azonban túlélte.<sup>73</sup>

A felszíni hajók közül a MONARCH és a KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF futott ki január 7-én Cattaróból, s tüzérségi támogatást adott a Zupa magaslat ellen támadó saját gyalogságnak.

<sup>71</sup> *Aichelburg*: i. m. 256., 266., 282., 299. és 326. o. Az egységek a következő időpontokban voltak a polai dokkban: U3 márc. 31—ápr. 21-ig, U4 ugyanekkor, U5 febr. 24—márc. 12-ig (a gyorstüzelőt már decemberben megkapta), U6 márc. 11—23-ig, U12 jan. 4—19-ig.

<sup>72</sup> *Schupita*: i. m. 86. o.

<sup>73</sup> *Uo.* 168. o.

A tengeralattjárók közül január 6-tól 9-ig az U5 őrködött Montenegró előtt, mert kémjelentések szerint szállítmánynak kellett érkeznie. A szállítóhajók azonban nem jelentkeztek. Január 15-én az U4 futott ki, s az Otrantói-szorosban járőrözött Fano szigete körül. A vihar és erős hullámverés miatt két nap után kénytelen volt visszatérni. Ellenséget ő sem látott.

A franciák nem szívesen kockáztatták hajóikat és embereiket Szerbiáért. Utoljára december 21-én vetettek horgonyt szállítóhajóik Antivariban, hiszen a JEAN BART megtorpedózása óvatossá tette őket. Azonban a francia tengerészeti miniszter utasította a flotta parancsnokát, hogy vegye fel ismét a kapcsolatot a montenegrói kikötőkkel. E parancs értelmében kötött ki január 19-én a francia TIDJITT gőzös Antivariban, megrakodva élelemmel, szénnel és a rádióállomáshoz szükséges további anyagokkal.<sup>74</sup> A szállítmányt két torpedó-flotilla kísérte. Január 24-én a LEON GAMBETTA páncélos cirkáló hajózott ki ruhaneműt San Giovanni di Meduánál, február 3-án pedig ismét a TIDJITT és a WHITEHEAD gőzös vittek 1500 tonna élelmiszert Antivariba. Az U4 másnap kifutott, de hiába leselkedett, eredménytelenül kellett visszatérnie. Február 14-én a felderítő repülő két gőzöst láttak a Menders-fok előtt, amelyek Antivari felé tartottak, kíséret nélkül. A tüstént riadóztatott 68 F (ex KRAKE, parancsnoka Ervin Wallner sorhajóhadnagy) és a 15 T (ex BOA, parancsnoka Müller János sorhajóhadnagy) számú torpedónaszádok kifutottak. Mivel addigra a két gőzös már beérkezett Antivariba, a 68F behatolt a kikötőbe. A Ratecfoknál felállított üteg azonban oly heves tüzeléssel fogadta, hogy visszafordult. Közben megjelent Antivari előtt a CSIKÓS romboló is (parancsnoka Heinrich Huber fregattkapitány) és lőtte a móló raktárait. Ugyanekkor a Volovica-kiszögellés és Susan erődjei is tüzet nyitottak, s elűzték a két egységet, amelyek a Dulcignót felderítő, s hozzájuk csatlakozott 15. számú torpedónaszáddal visszatértek támaszpontjukra. Másnap, február 15-én, azután 19-én, az U4 őrködött Antivari előtt, de említésre méltó esemény nem történt.

Februárban a tengerészeti repülő is többet mozogtak, mint az előző, viharos hónapban. A három támaszpontonról (Pola, Sebenico és a cattarói Kumbor) 36 felszállásra került sor, amelyek között 12 felderítést hajtottak végre, s közben — amikor a CSIKÓS és a torpedónaszád lőtte Antivarit — Ockermüller Hugó sorhajóhadnagy 13, február 18-án pedig Gottfried von Banfield fregattkapitány hét bombát dobott a kikötőre. Egy gép február 2-án kényszerleszállást végzett a tengerre. A pilótát és a megfigyelőt a 61T (ex PINGVIN) torpedónaszád kiementette, a gépet pedig a PLANET torpedóhajó bevontatta.<sup>75</sup>

Február 23-án a WHITEHEAD gőzös ismét visszatért egy szállítmánnyal Antivariban. Mint előzőleg (február 3-án), most is a DAGUE és a FAULX rombolók kísérték. A DAGUE ezúttal nem volt szerencsés. A február 23-ról 24-re virradó éjszaka, éjfél tájt nekiütközött az egyik aknának, amelyet a cs. és kir. naszádok telepítettek a kikötő bejáratához és felrobbant, majd elsüllyedt. Személyzetének mindössze a felét sikerült megmenteni. A DAGUE volt a franciák első elsüllyedt rombolója.<sup>76</sup>

Arra a hírré, hogy ismét francia hajók vannak Antivariban, kifutott az U12 (február 16-án érkezett vissza Polából Cattaróba) és lesbe állt. Másnap felváltotta az U4, harmadnap megint az U12 őrködött. Ugyanekkor francia tengeralattjárók is jelentek meg ezen a tengerrészen. Közülük 27-én az U12 összelátkozott egy BRUMAIRE-típusúval, de eredménytelenül lőtték ki egymásra

<sup>74</sup> Sokol: i. m. 100. és 144. o.

<sup>75</sup> Schupita: i. m. 168. o.: I. 16, L. 40-től az L. 49-ig.

<sup>76</sup> Sokol: i. m. 144. o.

torpedóikat. Ezután egy BERNOULLI-típust vett üldözőbe, ez azonban, gyorsabb lévén, eltűnt a szeme elől.

Február 28-án az U4 volt blokádszolgálatban, a francia hajóknak azonban sikerült észrevétel nélkül elhagyniuk Antivarit, annak ellenére, hogy a tengeralattjárók igyekeztek folyamatosá tenni a blokádöt. De csak ketten voltak, s az embereknek pihenésre is szükségük volt, a naszádoknak pedig karbantartásra.

Míg januárban három egység tartózkodott Cattaróban (az U4, az U5 és az U6), addig februárban csak az U4 töltötte ott az egész hónapot. Az U6 február 14-én, az U5 február 18-án Polába ment. Igaz, hogy 16-án befutott az U12, tehát gyakorlatilag 2 naszád mindig jelen volt.

Márciusban az U12 töltötte az egész hónapot Cattaróban, mert az U4 március 23-án Polába távozott. Helyére március 24-én érkezett vissza az U5. Ismét csak két bűvárhajó volt Cattaróban.

A helyzet áprilisban sem javult. Az U5 a teljes hónapot Cattaróban töltötte, míg az U12 csak április 17-ig maradt, mert ezen a napon leváltotta az U6.

Az U5 a májust is Cattaróban töltötte. Az U4 május 6-án érkezett vissza, s felváltotta a május 9-én távozó U6-ot.<sup>77</sup> Gyakorlatilag ismét csupán két tengeralattjáró fölött rendelkezett a cattarói 5. csatahajó-osztály parancsnoksága.

Ezek után igazán nem lehet csodálkozni azon, hogy a blokádszolgálaton hézagok voltak.

Bár a hadműveletek súlypontja a háború kezdete óta Montenegro környékére esett, az északi tengerrészen is volt némi, leginkább rutin jellegű mozgás. Leggyakrabban a felváltva hol a sebenicói, hol a polai kikötőben állomásozó 1. torpedó-flottilla futott ki a SAIDA vagy a HELGOLAND gyorscirkáló vezetésével, mert ezek voltak a flotta legújabb, leggyorsabb hajói. A kifizásokon a kötelékmozgást gyakorolták, de mindig akadt egyéb cél is. Mindenekelőtt aknák és tengeralattjárók után kutattak. Így Január 5-én és 29-én, február 4-én, 8-án és 23-án, március 18-án és 22-én. Számtalan elszabadult aknát találtak, megállították és átvizsgálták a semleges gőzösöket, továbbá meglátogatták a jelzőállomásokat és a parti őrségeket a szigeteken, s ellátták őket a szükséges dolgokkal. A Pola és Sebenico közötti utakon részt vett a 2. torpedó-flottilla is, amelynek az ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló volt a vezérhajója (parancsnoka, egyben a flottilla parancsnoka is Millenkovich Bennó fregattkapitány). Hosszabb utakra azonban a 2. torpedó-flottilla, az egységek kis hatósugara miatt, nem vállalkozhatott.

Ebben az időszakban két nagyobb lélegzetű hadműveletben vett részt az 1. torpedó-flottilla. A február 18-i elsón eljutottak az Otrantói-szorosba. A másodikra azért került sor, mert a kémjelentések szerint erős ellenséges csoportosulás volt a Dél-Adrián, azt kellett felderíteniük. Az április 10-én Sebenicóból kiinduló flottilla egészen a Santa Maria di Leuca-fokig száguldott, ahol a lehető legszélesebb kereső-alakzatban átfésülték az Otrantói-szorost, de mindössze egyetlen görög gőzösre akadtak, amely Brindisiből Valonába tartott. Rakományát átvizsgálva, útjára bocsátották, annak ellenére, hogy élelmiszert szállított, amit hadidugárúnak is lehetett volna tekinteni. De ekkoriban még nem lehetett tudni, hogy Olaszország és Görögország kihez fog csatlakozni, nem volt kizárva, hogy a központi hatalmakhoz, s ezért kímélni kellett érzékenységüket.<sup>78</sup>

77 *Aichelburg*: i. m. 299. o.

78 *Sokol*: i. m. 161—162. o.

Visszatérve a Montenegró előtti vizekre, az itt folyó márciusi—áprilisi hadműveletekről kell még beszámolnunk.

Mivel, mint azt a felderítés jelentette, Montenegróba nem csupán gőzösök, hanem vitorláshajók is vittek hadianyagot, amelyeket szélcsendben a RUMIJA királyi felfegyverzett jacht vontatott a nyílt tengerről Antivari vagy Dulcignó kikötőibe, az 5. csatahajó-osztály parancsnoksága elhatározta, hogy kísérletet tesz e kapcsolat megszakítására.

Március 1-ről 2-re virradó éjjel a CSIKÓS (parancsnok Heinrich Huber fregattkapitány), a STREITER (parancsnok Racics Ernő korvettkapitány), az ULAN (parancsnok Egon Panfilli korvettkapitány) rombolók, az 57T (parancsnok Albert Heinz-Erian sorhajóhadnagy) és a 66F (parancsnok Guido Magerl von Kouffheim sorhajóhadnagy) és a 67F (parancsnok Rössel János sorhajóhadnagy) torpedónaszádok kíséretében elhagyták az Öbölt, hogy rajtaütéssel elzárják a RUMIJA-t, aknát telepítsenek Antivari kikötőjében és szétbombázzák a parti raktárakat és a kikötőhelyet. Az éj leple alatt a három naszád behatolt a kikötőbe, mialatt a rombolók a tenger felől biztosítottak. A parti ütegek hamarosan tüzet nyitottak. A rombolók viszonzták a lövéseket, de a viharos tengeren oly erősen hánykolódtak, hogy lövéseik célt tévesztettek. Akkor a hajók felkapcsolták fényszóróikat. Az ütegállásokra irányított fénycsókák elvakították a montenegrói tüzéreket, így azok csak találmásra tüzeltek. A 66F és 67F naszádok közben torpedóval romba döntötték a fából ácsolt kikötőhelyet, lerakták a közelben az aknákat, valamint partra tették a rombolókülönítményt, amely sorban lángba borította a tárházakat. Ez alatt az 57T a RUMIJA mellé állt — amelynek személyzete az első lövéseknél partra futott —, de a vihar miatt nem boldogultak a vontatással, a kötelek mindig elpatantak, pedig Meixner Pál fregatthadnagy nyolc emberével mindent megtett a manőver sikeréért. Időközben a gyalogos parti őrség is felocsúdott és támadásba lendült, gépfegyvertűzzel kellett őket visszaszorítani és fedezni a robbantókülönítmény munkáját. A helyzet kritikussá vált, mert közben az erődök is áttették tüzüket a manőverező hajókra. Ezért az 57T parancsnoka — miután Meixner fregatthadnagyot és embereit ismét fedélzetére vette —, megtorpedózta a jachtot, amely kettétört és március 2-án 3 óra 45 perckor elmerült. A naszádok ezután, behajózva a robbantókülönítményt, sietve távoztak. A tengerészek közül néhányan könnyebben megsebesültek, a hajókban csupán repeszek és szilánkok okoztak kisebb sérüléseket.<sup>79</sup>

Ennek a merész támadásnak a kihatása nagyobb volt, mint egyszerűen egy felfegyverzett jacht elsüllyesztése után várható lett volna. Nem csupán azért, mert a RUMIJA-val Antivari elveszítette egyetlen olyan hajóját, amely képes volt a vontatások elvégzésére, hanem mert a móló szétrombolása, továbbá az aknazár telepítése lehetővé tette, hogy ezt követően nagyobb hajókat is fogadjon, s ezért a további jelentősebb szállítmányokat San Giovanni di Medua, Dulcigno és Bojana kikötőibe kellett irányítani. Annyira megnehezedett az utánpótlás eljuttatása Montenegróba, hogy ez csaknem a királyság kiéheztetéséhez, ellenállóképessége megtöréséhez vezetett. Nikita király hasztalan kérte személyes levélben is szövetségeseitől az aknazár felszedését, az még akkor is ott volt, amikor 1916-ban a cs. és kir. haditengerészet birtokába vette a kikötőt.

Szállítóhajók azonban mégis érkeztek továbbra is Antivariba. Igaz, hogy csak kis hordképességűek. Már március 4-én is befutott két kis gőzös a kikö-

<sup>79</sup> Sokol: i. m. 102—104. o.

töbe, mert az utánpótlásnak mennie kellett (az egyik a WHITEHEAD volt). A felderítőúton járó M39 csónakrepülő (Ockermüller sorhajóhadnagy) a gőzösökön kívül három cirkálót és 12 rombolót is látott mintegy 20 mérföldnyire a partoktól. Miután visszatérve kiegészítette benzinkészletét, bombákat vett föl és visszatért Antivari fölé és bombázta az akkor már a kikötőben álló és rakodó gőzösöket. Az M39 visszatérése után az L5 (Banfield fregatthadnagy) bombázta a hajókat. Éjszaka az L32 (Klázing Gusztáv sorhajóhadnagy) és ismét az L5 folytatta a bombázást, majd a közben a partot 5 mérföldre megközelítő francia cirkálókat és rombolókat is megtámadta. Az említett csónakrepülők másnap is folytatták a bombázást, de ezúttal az E34 (Ockermüller) is csatlakozott a kötelékhez. A két nap alatt a repülők 59 bombát dobtak, amelyek közül egy eltalálta az egyik gőzös orrát, egy másik a fedélzetére hullott, kettő a vámházat, 12 a mólót, négy a raktárakat és két bomba lakóházakat talált. Az elhárító tűzben az L5-öt több puskaövedék érte. Az e két napon át úgyszólván folyamatosan tartó légitámadásnak az egyetemes hadtörténet szempontjából is nagy a jelentősége, amennyiben egy új harcmodor kezdetét jelenti.

A légi rajtaütések után a franciák — hogy kémeljék saját hajóikat — megvették az olasz TIRRENO gőzhajót, hogy ezután az szállítson utánpótlást. A gőzös azonban — már GASPARE-ra átkeresztelve — első útján hajótörést szenvedett.

A tengerészeti repülők márciusban 48 ízben szálltak fel. A kumbori repülőtérről (vagy inkább állomásról, hiszen a vízről indultak) felszálló gépek jelentősebb bombatámadást hajtottak még végre március 23-án és 31-én, amikor az E19, M39 és L5 (utóbbin ezúttal Mindszenty Árpád fregatthadnagy repült) felgyújtották a pályaudvar raktárait Antivariban és Pristanjeban, továbbá más károkat is okoztak (pl. szétromboltak több vasútvonalat).

A légi tevékenység áprilisban is folytatódott. Ugyanannyiszor szálltak föl, mint az előző hónapban. A legtöbb dolguk ezúttal is a kumboriaknak akadt. 4-én bombázták Antivarit, az M39 megtámadott egy naszádot, amely a WHITEHEAD-ot kísérte, 6-án egy rombolót, majd 23-án az L41 (Wiktorin fregatthadnagy) egy szállítóhajót. Ezen kívül többször voltak felderítésen Dringolf és Bojana fölött.<sup>80</sup>

A tengeralattjárókra nehezedő teher március—áprilisban sem csökkent, hiszen mindig csak két egység állomásozott Cattaróban. Márciusban az U12 volt legtöbbször blokádszolgálatban Montenegro előtt (az U4 csak március 16—17-én, aztán 23-án Polába távozott, az U5 pedig csak március 24-én érkezett Cattaróba). Az U12 március 8-án, 18-án, 21-én, 28-án és 30-án futott ki. Két ízben sikerült montenegrói vitorlásokat és trabaccolo-kat (kétárbocos, nagyobb halászbárka, adriai típus) zsákmányolnia és bekísérnie, illetve vontatnia Cattaróba (22-én és 31-én). Áprilisban csupán egyszer, 5-én volt blokádállomásban, ezután Polába vontatták. Az U12 soha többé nem tért vissza Cattaróba. Az április 17-én Cattaróba érkező U6 először 22-én futott ki. Két olasz gőzöst és egy vitorlást tartóztatott föl, de irataik átvizsgálása után útjukra bocsátotta őket. Április 29-én futott ki arra a felderítő útjára, amelyet már említettünk, s amely alatt eljutott Korfuig és 131 órát töltött ily módon távol a kikötőjétől, ahova május 5-én érkezett vissza. 8-án még blokádszolgálaton volt Montenegro előtt, majd 9-én a PLUTO elvontatta Spalatóba, ahonnan Sebenicóba ment, s több mint két hónapon át ezeken a középső vizeken, a szigetek körül teljesített őrszolgálatot. Majd csak júliusban érkezik vissza Cattaróba.

<sup>80</sup> *Schupita*: i. m. 168—169. o. A bevetésekben felváltva részt vettek még: Kunsti Erik és Kaindl Alajos fregatthadnagy.

Az U5 Cattaróba való visszatérése után először április 2-án indult fel-derítésre az említett 88 és fél órás, Korfu körüli útjára, ahonnan 6-án tért vissza. Ezután — illetve az U12 április 5-i egynapos blokádszolgálatát után — április 22-ig, az U6 kifutásáig, tehát 17 napon át nem indultak ki tengeralattjárók őr-  
szolgálatra Cattaróból.<sup>81</sup>

Április 22-én az U5 új parancsnokot kapott, lovag Georg von Trapp sorhajó-  
hadnagy személyében, aki a naszádot átvéve, április 24-én hajnali 4 órakor in-  
dult első, és egyúttal hamarosan igen nevezetessé és nagy horderejűvé váló út-  
jára az Otrantói-szorosba. Miután a kijelölt helyre érkezett, megállapította,  
hogy a szorost éjszaka egyetlen cirkáló tartja ellenőrzése alatt. Az antant had-  
vezetőség ugyanis attól tartott, hogy a Monarchia hajóhada enged a német un-  
szolásnak és megkísérli a behatolást a Földközi-tengerre, s ott hátbatámadja a  
Dardanellákat ostromló brit és francia erőket. Trapp sorhajóhadnagy a szo-  
rosban töltött második éjszakán, április 26-án 0 óra 45 perckor a cirkáló  
előző éjjel megfigyelt, várható útvonalán helyezkedett el, mert feltételezte,  
hogy éjszakánként azonos vonalat jár be az ellenséges hajó. Amikor megjelent,  
üldözőbe vette, ám a cirkáló sebesebben haladt, s ezért 2 órakor felhagyott az  
üldözésével. Egyébként csak ekkor állapította meg, hogy a Santa Maria di  
Leuca-fok felől Astako irányába eltűnő egység egy VICTOR HUGO típusú  
nagy páncélos cirkáló. Amíg a következő éjszakára várakozott, napközben le  
kellett merülnie egy francia torpedóromboló flottilla elől, amely a közelében  
haladt, de mégis akkora távolságra és oly nagy sebességgel, hogy megtámadá-  
sukra nem gondolhatott.

Rövid töprengés után kirajzolódott Trapp sorhajóhadnagy előtt a cirkáló  
megszokott ellenőrző útjának vonala: Otranto és a Santa Maria di Leuca-fok  
között cirkál, majd reggel Dukato felé távozik. Az U5 26-án este, röviddel éj-  
fél előtt elhelyezkedett a Santa Maria di Leuca-foktól északnyugatra. 27-én,  
0 óra 10 perckor megjelent a cirkáló. Mögötte ragyogott a hold és a tenger  
tükörsima volt. A tengeralattjáró feléje indult, s csak akkor merült le, amikor  
már szabad szemmel is jól láthatóvá vált a nagy hajó. A tengeralattjáró pa-  
rancsnoka nagyon helyesen választotta meg pozícióját, mert periszkópját a  
franciák, akik hátulról kapták a fényt, csak nehezen fedezhették föl. S nem is  
látták meg. Amikor a távolság 400—500 méterre csökkent, az U5 kieresztette  
először a jobboldali, majd 10 másodperccel később a baloldali torpedóját. Az  
elsőt a hátsó kéménycsoport felé, a másodikat a cirkáló orra felé irányította.  
Mindkét torpedó célba talált, éjfél után 32 perccel. (Ez volt az Adrián az első  
éjszakai, víz alól végrehajtott torpedótámadás!) Ezután gyorsan előkészítették  
a két tartalék torpedót és az U5 a cirkáló mögé húzódott. Újabb lanszírozásra  
azonban nem volt szükség. A LÉON GAMBETTA — mert ez volt a páncélos  
cirkáló neve — 9 perccel a két torpedótámadás után eltűnt a hullámokban.  
Ezután az U5 megfordult és visszatért Cattaróba, ahova aznap 18 órakor fu-  
tott be. A hajótöröttek megmentésére Trapp sorhajóhadnagy nem gondolhatott,  
mert feltételezte, hogy a közelben torpedó-flottillának kell lennie, a megmentet-  
tekkel pedig víz alatti menetben nem utazhatott.

A LÉON GAMBETTA mentőcsónakjain 108 tengerész ért partot. A hely-  
színre érkező rombolók még 29 embert mentettek meg. A többiek — 574 ten-

81 *Aichelburg*: i. m. 299. és 328. o.

gerész, köztük a cirkáló teljes tisztikara. Sénès ellentengernaggyal, a cirkáló-osztály parancsnokával — elmerültek a hullámsírban.<sup>82</sup>

A LÉON GAMBETTA elsüllyesztése után a franciák cirkálóikat is visszavonták a Peloponnészosz délnyugati partján fekvő Püloszba, a Navarin-fokhoz. Ahogyan a JEAN BART megtorpedözása után francia csatahajó többé nem jelent meg az Adrián, úgy április 27-ét követően francia cirkáló sem hatolt be a háború végéig erre a tengerre. Helyettük rombolók és tengeralattjárók látták el az Otrantói-szoros őrzését és az egyéb harcfeleadatokat az Adrián. A francia flotta egy időre téltlenségbe süllyedt. A hajóforgalom a Monarchia partjai mentén úgyszólván zavartalanná vált és nagyban hozzájárult a későbbi, Szerbia elleni offenzíva hatékony előkészítéséhez és annak sikeréhez. Ugyanekkor a Montenegróba irányuló antant szállítások a minimumra csökkentek.

Ebben rejlik az U5 célba ért torpedóinak óriási jelentősége, amit már a kortársak is felismertek és értékelték. Mindenünnen jöttek a szerencsekívánatok a flottához és elsősorban az U5 parancsnokához, második tisztjéhez (báró Hugo von Seyffertitz sorhajóhadnagy) és teljes személyzetéhez. Még Souchon altengernagy is táviratozott Konstantinápolyból. Gróf Andrássy Sándor 1000 koronát, a budapesti Dukes és Herzog cég ugyancsak 1000 koronát küldött az U5 legénységének. Az egyéb ajándékoknak se szeri, se száma, Trapp sorhajóhadnagy pl. egy aranyórát kapott. A művészek is munkába léptek, sorra készültek az U5 és az U12 torpedólövéseit, a hajókat és a parancsnokokat megörökítő festmények, rajzok, szalagok, medaillonok, brossok a nők részére, órafityegők stb. Lerch és Trapp, valamint a haditengerészet ismertté és népszerűvé vált a Monarchiában...<sup>83</sup>

#### A Dardanellák kérdése

1915 tavaszán az antant tengerészeti vezetése attól tartott, hogy a Monarchia hajóhada megkísérel rajtaütetni a török partokat támadó brit és francia hajókon. Ezért az Otrantói-szorosból visszavont francia páncélos cirkálók továbbra is a görög partok, tehát a szoros közelében maradvá örködték, s így jelentős erőket kellett nélkülözniük a Dardanellák körzetéből.<sup>84</sup>

Aggodalmuk nem volt teljesen alaptalan, mert Németország csakugyan újólag kísérletet tett arra — igen finoman, br. Beck osztrák miniszterelnökön keresztül —, hogy rábírja a haditengerészet parancsnokát a Gallipoli-félszigetet ostromló antant flotta hátbatámadására. Anton Haus tengernagy, hogy lezárja ezt a kérdést, 1915. március 31-én kelt, határozott hangú, terjedelmes emlékiratot szerkesztett, amelyben egyszer s mindenkorra kizárta annak a lehetőségét, hogy a cs. és kir. hajóhad elhagyhatja az Adriát.

Haus tengernagy bebizonyította, hogy a Dardanellákhoz való kifutás minden szempontból bizonytalan kaland, amit nem engedhet meg magának a Monarchia, továbbá értelmetlen, mert a háború kimenetelére még akkor sem lenne hatással, ha sikerülne is a brit és francia hajókkal összetalálkozni — ami egyáltalán nem biztos — és közülük néhányat elsüllyeszteni. Hivatkozott a saját hajók kis akciórádiuszára (tehát rendkívül korlátozott ideig tartózkodhatnának a Földközi-tenger keleti partjainál) és az antant hajóhad sokszoros túlerejére. Kifejtette, hogy nem csupán a cs. és kir. csatahajók ülnek tétlenül ki-

<sup>82</sup> *Aichelburg*: i. m. 282—287. o. Sokol szerint ezen az úton a LEON GAMBETTÁ-ra 821 fő volt behajózva, mert a cirkáló-osztály parancsnokának a törzse és személyzete is vele volt. Ebben az esetben a halottak száma 684 fő. A süllyedés zürzavarában a szolgálatot vezető tiszt és a hajó parancsnoka, Deprière sorhajókapitány főbe lőtte magát. A cirkálóról egyetlen tiszt sem szállt mentőcsónakba, pedig a legénység felszólította az ellentengernagyot, aki azonban csak annyit mondott: „Mentsétek az életeteket, mi maradunk.” Sokol im. 151. o.

<sup>83</sup> *Aichelburg*: i. m. 287. o.

<sup>84</sup> Az egyesült brit—francia flotta 1915. február 18-án kezdte meg a Gallipoli-félsziget ostromát. Nagyobb támadások: febr. 25—26., márc. 2—3., 7., 18., április 21. Összesen mintegy 85 000 katonát tettek partra a félszigeten. *Sokol*: i. m. 163. o.

kötőkben, hanem a német, brit és francia egységek is, hogy a Monarchia nem tudná pótolni elsüllyedő csatahajóit és cirkálóit, míg a németek meg sem érzik az eddig elveszített négy páncélos cirkáló, nyolc egyéb cirkáló és hat romboló hiányát, noha ez több egység, mint ahány ilyen típusú hajója egyáltalán van a cs. és kir. hajóhadnak. Egyébként — fejtegeti tovább a tengernagy — e német áldozatokkal okozott brit veszteségek nem befolyásolták a háború kimenetelét, mert e „veszteségek” csak annyit jelentettek a hatalmas brit flottának, mint a tűszúrás. A háború előtt — folytatja Haus — mindenki tudta, hogy a cs. és kir. hajóhad gyengébb annál, hogysen a nála sokkalta erősebb francia flottával egyedül megütközhesen, ennek még a gondolata sem merült föl. A háborúban most már több mint hét hónapja teljesen egyedül harcol a cs. és kir. flotta a franciák ellen, akiknek mégis tetemes veszteségeket okozott (JEAN BART, CURIE, DAGUE, Lovčen ütegek elhallgattatása). Egyszerűen érthetetlen, hogy miért kívánnak egyesek ennél még többet. Miért kívánják, hogy a francián kívül most már a brit hajóhaddal is szembeszálljon? Kevesen értik meg, hogy sok esetben a semmittevés, illetve a várakozás az egyetlen helyes magatartás. A stratégia nem sakkjátszma, ahol minden lépést ellenlépésnek kell követnie. A stratégiában nem szükségszerű az ellenlépés, ott várakozni is lehet. Hány sakkpartit veszítettek már el azért, mert kénytelenek voltak lépni!

Összegezve, Haus tengernagy úgy vélte, hogy a flotta, lehetőségeit reálisan számba véve, csak arra szorítkozhat, hogy megoltalmazza a Monarchia partvidékét és biztosítsa partjai mentén a zavartalan hajóforgalmat. Végül is kevésen elutasította azt az óhajt, hogy a cs. és kir. hajóhad kifusson a török partokhoz. Még attól is elzárkózott, hogy tengeralattjárót küldjön abba a térségbe, mondván, hogy ilyen távolságú útra mindössze két búvárhajója alkalmas, közülük azonban az egyik nagyjavítás alatt áll, a másikra pedig az Adrián, az Otrantói-szorosban és a Jón-tengeren van szükség (az U3-ról és az U4-ról van szó).

Röviden ez a lényege a memorandumnak, amelyet az admirális elküldött a parancsnoksághoz beosztott tengerészeti összekötőnek és a berlini cs. és kir. tengerészeti attasénak.<sup>85</sup>

A memorandumot azért tartottuk szükségesnek ismertetni, mert rámutat a cs. és kir. hajóhad felhasználásának egyedüli lehetőségére és céljára, arra, hogy ura maradjon az Adriának. Ausztria—Magyarország kormányzatát akkor sem vezette más cél, amikor ezt a hajóhadat kiépítette, s a haditengerészeti vezetés ehhez mérten tervezte hadműveleteit. Hódításra, egyéb tengerek fölötti uralomra sohasem törekedett, s talán ezért aposztrofálták egyesek a cs. és kir. flottát az „Adria foglyának”. Pedig semmivel sem volt jobban az Adria fogságában, mint Olaszország hajóhada, vagy Németországé az Északi-tengerében. Egyébként az osztrák—magyar tengerészeti vezetés azért sem egyezhetett bele abba, hogy hajóhada eltávozzon az Adriáról egy biztos pusztulásához vezető és értelmetlen ütközetbe az egyesült brit—francia hajóhad ellen, mert Olaszország ingadozó és egyre barátságtalanabb magatartása már sejtetni engedte, hogy hamarosan a francia és brit flottaegységeken kívül az egész olasz hajóhaddal is szembe kell szállnia. Ez az előrelátás volt Haus tengernagy elzárkózó magatartásának másik sarkalatos pontja. (Az első: semmiképpen sem szabad szembeszállni a bázistól távol a sokszoros túlerővel idegen érdekekért.)

A németek persze nem nyugodtak bele a kudarcba és tovább alkudoztak, de

<sup>85</sup> Sokol: i. m. 164—169. o.

Haus hajthatatlan maradt, pedig két kis búvárnaszádot is felajánlottak arra az esetre cserébe, ha az U4-et elküldik a török partokhoz. Csupán arra volt kapható, hogy ha a németek vasúton leszállítanak két tengeralattjárót Polába, azokat az Arzenálban összeszerelhetik és utána egy cs. és kir. egység elvontatja azokat az Otrantói-szoroson túlra, ahonnan már saját erejükéből is eljuthatnak a Dardanellákhoz.

A két tengeralattjáró március 25-én megkérdezett Polába. Összeszerelésük után, április közepén tartották próbajárataikat. Haus ezután elrendelte, hogy egy hajó vontassa el a Jón-tengerre az elsőként bevetésre felkészített tengeralattjárót, amely az UB 8-as jelölést kapta. A tengeralattjárókat azért kellett a török parthoz a lehetséges legközelebbi pontig vontatni, mert olyan hosszú menetre üzemanyagpótlás nélkül nem voltak képesek, hogy eljuthattak volna Konstantinápolyba. (Akciórádiuszuk felszíni menetben 1200 mérföld, víz alatt 65 mérföld, viszont közel 1500 mérföldes útra kellett számítani, különösen, ha ellenséggel találkoznak, aminek nagy volt a valószínűsége.)

A vontatást végző egység kiválasztásánál az volt a fő szempont, hogy ez a hajó legalább olyan gyorsjáratú legyen, mint az ellenség nála erősebb egységei, hogy szükség esetén kivonhassa magát azok tűzkörzetéből. Ebből a szempontból csupán az új, TÁTRA típusú rombolók vagy a gyorscirkálók jöhettek számításba. A tengernagy a gyorscirkáló mellett döntött, amelynek tűzereje a nála kisebb rombolóké felülmúlta, a hasonló típusú cirkálókéval nagyjából azonos, míg a nála erősebb páncélos cirkálóktól sebessége révén tud majd elszakadni. Így esett a választás a NOVARA gyorscirkálóra, amelyet 1915. január 10-én állítottak szolgálatba, s amelyet még nem osztottak be sehova.

Április 30-án kapta meg a parancsot a NOVARA parancsnoka, Horthy Miklós sorhajókapitány, hogy az UB 8-at vontassa Sapienza szigetéig és segítse elő, hogy a tengeralattjáró végrehajthassa feladatát, „olyan mértékben, amilyen mértékben ezt a saját biztonsága megengedi, vagyis anélkül, hogy a hajót kitenné az elsüllyedés veszélyének.” Az utasításban az is benne volt, hogy az Otrantói-szoroson éjszaka kell keresztülhatolnia. Mivel a német tengeralattjáró megjelenésének a Dardanellák előtt meglepetést kellett keltenie, hiszen a brit és francia hajók ellenséges búvárnaszádra az Égei-tengeren nem számítottak, az akciót teljes titoktartás övezte. Az útvonalat úgy jelölték ki, hogy elkerüljön minden olyan helyet (Lovčen, olasz parti figyelőállomások stb.), ahonnan megláthatnák és hírt adhatnának róla.

A NOVARA, vontájában az UB 8-cal, május 2-án futott ki Polából. Palazzóban a NOVARA kéményei közé vitorlavásznak feszítettek, fölé sodronyból kéményt eskábáltak, hogy sziluettjét szállítógőzösnek álcázzák. Az Otrantói-szoroson zavartalanul hajóztak keresztül. Május 6-án a NOVARA árbockosarából hajókat jeleztek. A cirkáló kelet-délkeleti irányba fordult, csökkentette sebességét, hogy a Tarent—Patros vonalon közlekedő tehergőzösnek véljék. A francia rombolók azonban sebesen közeledtek.

8 mérföldre Kephallónia-szigettől nyugatra, a NOVARA tehát elbúcsúzott az UB 8-tól — amely lemerült — és visszafordult. Eltűntették az álcázást és az árbocra felrepült a hadilobogó. A franciák rádióon riadóztatták a cirkálót, hogy az Otrantói-szorosban elvágják a cs. és kir. hajó útját. (A tengeralattjárót nem fedezték fel.) A NOVARA parancsnoka úgy döntött, hogy megkísérli az áttörést észak felé, mert a francia páncélos cirkálók valószínűleg nem lesznek rögtön gőzkészek, és ameddig felfűtik a kazánokat, időt nyer. A NOVARA, sebességét kihasználva, lerázta a rombolókat és mielőtt a francia cir-

kálók a szorosba értek volna, az olasz partok közelében maga mögött hagyta a kritikus terület. (Elvesztése súlyos csapás lett volna.)

Így kezdődött el a Földközi-tenger térségében a tengeralattjáró-háború. Az UB 7-et — ezt a jelölést kapta a másik, Polában összeállított német tengeralattjáró — a TRIGLAV vontatta el a Jón-tengerre. Május 11-én reggel indultak és 15-ről 16-ra virradó éjszaka bocsátotta útjára a tengeralattjárót a Jón-tengeren a TRIGLAV parancsnoka, Ulbing Alajos korvettkapitány, majd elenséggel nem találkozáva futott be Polába.<sup>86</sup>

Ezenközben a politikai életben nagy változás következett be, amely rendkívül érzékenyen érintette a cs. és kir. haditengerészetet: Olaszország május 4-én hivatalosan is felmondta szövetségét a Központi Hatalmakkal és formálisan is kilépett a Hármasszövetségből. Olaszország lépése tulajdonképpen nem érte váratlanul a Monarchiát, mégis, az utolsó percig reménykedtek abban, hogy a tárgyalások sikerrel járnak. Nem így történt, pedig a Monarchia messzire ment a követelések teljesítésében, mindenáron el akarta kerülni az összezsepást Olaszországgal. Hajlandó volt a május 10-én átadott jegyzék szerint átengedni Olaszországnak Dél-Tirol olaszok lakta részét és az Isonzótól nyugatra fekvő olaszlakta területeket, Triesztben olasz egyetemet létesített volna. A jegyzék elismerte Olaszország szuverenitását Valona és környéke fölött, s teljes politikai érdektelenséget nyilvánított Albániára nézve. Azonnal leállították Valona és más albán területek bombázását. Mindezért a Monarchia csupán annak kijelentését kívánta, hogy a háború folyamán Olaszország maradjon semleges.

A jegyzékre azonban az olasz külügyminiszter csupán annyit mondott: „Már késő!”<sup>87</sup>

A cs. és kir. haditengerészetnél mindenki a várakozás álláspontjára helyezkedett, csupán felderítésre futottak ki tengeralattjárók.

Május 5—8. között az U5 figyelte a hajóforgalmat a Bojana és a Pali-fok körül, de csupán olasz, tehát semleges gőzösök kerültek az útjába. A Cattaróba május 6-án visszaérkezett U4 május 13-án foglalta el figyelőállását Montenegró előtt. A következő napon az U4 — új parancsnoka Rudolf Singule sorhajóhadnagy — egy görög tehergőzöst tartóztatott föl, de papírjait és rakományát rendben találva, útjára bocsátotta. Május 15-én három albán vitorlással történt ugyanez. A következő napon, hazatérőben, vontába vett egy motorhiba miatt kényszerleszállást végzett csónakrepülőt és avval érkezett vissza támaszpontjára. Legközelebb május 21-én hajnalban futott ki, s a Menders-fok előtt foglalt állást, hogy megfigyelhesse az Antivariba és Dulcignóba irányuló hajóforgalmat. A parancs értelmében négy napig kellett a tengeren tartózkodnia. A bizonytalan helyzet miatt állandó rádiókapcsolatot kellett tartania az 5. csatahajó-osztály parancsnokságával.

Az U4 1915. május 23-án 18 óra 30 perckor vette a rádióüzenetet: „Olaszországgal beállt a hadiállapot.”<sup>88</sup>

Ezzel lezárult az a tíz hónap, amelyet az Adrián a „francia háború” időszakának nevez a szakirodalom.

<sup>86</sup> Sokol: i. m. 172—174. o.; Aichelburg: i. m. 305—306. o. Dietrich Richárd hivatkozott feldolgozása szerint az UB 7-et a BALATON vontatta: HL Personalia 10. doboz, im. 11. o.

<sup>87</sup> A világháború képes krónikája. 62. füzet, 1915. december 12. 293., 302—304. o.

<sup>88</sup> Aichelburg: i. m. 266. o.

Az Adrián szemben álló flottaerők (1914. augusztus 14.)

	Csatahajók		Páncélos cirkálók		Cirkálók *		Rombolók		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
AUSZTRIA— MAGYARORSZÁG	15	177 000	3	19 400	6	17 500	19	10 286	28	6 040	7	1 650
FRANCIAORSZÁG	21	349 400	7	92 100	1	5 700	84	35 600	—	—	62	27 000

\* A PANTHER és a LEOPÁRD nélkül

Lövegek száma

Lövegűrméret/centiméter	30,5	27,4	24	19,4	16,4	15	13,8	12	10
AUSZTRIA—MAGYARORSZÁG	48	—	61	43	—	110	—	24	94
FRANCIAORSZÁG	112	4	72	78	126	—	126	—	28

*Megjegyzés:* A kimutatásban nincsenek benne azok a cs. és kir. egységek, amelyek csak partvédelemre voltak alkalmasak, továbbá a francia tartalékosztály cirkálói.

*Карой Чонкарети*

## ОПЕРАЦИИ АВСТРО—ВЕНГЕРСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

*Резюме*

Во вступительной части статьи излагаются замыслы двух группировок европейских держав, сложившихся перед первой мировой войной, т.н. Тройственного Союза и Антанты, — зафиксированные в конвенциях о флотах на случай войны, согласно чему военный флот Франции будет защищать интересы Великобритании на Средиземном море, а британский флот будет прикрывать Францию вдоль побережья Атлантического океана. В свою очередь, члены Тройственного Союза договаривались о том, что Италия предоставит в распоряжение австро—венгерского и германского флотов свои порты в целях проведения операций на Средиземном море. В таком построении военно-морских сил положенит складывалось бы благоприятно для Тройственного Союза. Однако, когда была развязана война, колеблющаяся Италия осталась нейтральной. Ни Австро—Венгерская монархия, ни Германия не могли рассчитывать на базы в Южной Италии.

После этого в статье рассматриваются военно-морские силы Франции, Великобритании, Германии и Австро—Венгрии, которые входили в расчет на Средиземном и Адриатическом море. Автор делает заключение, что вследствие превосходства французского флота военно-морские силы монархии могли быть достаточными лишь для защиты собственных берегов и портов. После рассмотрения организации и боевого порядка флотов, действовавших в этом районе, излагается ход мобилизации императорских и кайзеровских военно-морских сил, затем автор описывает прорыв линейного крейсера ГОЭБЕН и крейсера БРЕСЛАУ.

Военные операции Австро—Венгерской монархии начались с блокады Черногории, которую сделало иллюзорным потопление французским флотом крейсера ЗЕНТА 16 августа 1914 года. После этого французы проводят одно за другим свои энергичные наступления против берегов и портов монархии. Императорский и кайзеровский флот был зажат в своих портах. В качестве первых шагов по развертыванию операций корабли монархии заставили замолчать французские батареи, установленные на горе Ловчен над Каттаро. Семь подводных лодок шли несколько раз в наступление, в том числе одной из них удалось торпедировать один французский боевой корабль, в результате чего французы вывели свои дредноуты из Адриатического моря.

В статье детально, день за днем описывается неравная борьба кораблей императорского и кайзеровского флота с военно-морскими силами Франции, различные наступления французов, оккупация Лиссы, неудача подводной лодки КЮРИ, затем характеризуются усилия французов в интересах поддержки Черногории и Сербии.

В отдельном разделе работы описывается борьба крейсера КАЙЗЕРИН ЭЛИЗАБЕТ, дислоцировавшегося в Чингтау.

Автор статьи анализирует точку зрения адмирала Гауса относительно соображений немецкого военного руководства о том, чтобы императорский и кайзеровский флот принял участие в военных операциях в районе Дарданелл.

Работа, в которой исследуется период вплоть до вступления в войну Италии, завершается описанием весенних операций, акцент ставится на героические усилия подводных лодок, которые увенчались успехом, потопив броненосец ЛЕОН ГАМБЕТТА. После этого французы вывели из Адриатического моря уже и бореносные крейсера, таким образом кайзеровский флот практически освободился от давления огромного превосходства сил.

*Károly Csonkaréti*

## DIE KRIEGSOPERATIONEN DER ÖSTERREICHISCH—UNGARISCHEN KRIEGSMARINE WÄHREND DES ERSTEN WELTKRIEGES

*Resümee*

In der Einleitung der Studie schildert der Verfasser die in den Flottenabkommen niedergelegten Vorstellungen der europäischen Staaten die vor dem ersten Weltkrieg die zwei Großmächtsgruppen — den sog. Dreibund und die Entente — gebildet haben, für den Fall eines Krieges. Diese Vereinbarungen haben auf eine Seite festgelegt, daß die französische Flotte die Interessen von Großbritannien auf dem Mittelmeer verteidigt und die britische Flotte die Atlantikküste von

Frankreich schützt während auf die andere Seite haben sie festgesetzt, daß Italien Häfen zur Verfügung der österreichisch—ungarischen und deutschen Flottenkräfte für ihre Kriegsoperationen auf dem Mittelmeer stellt. In dieser Aufstellung hätten sich die Kriegsmarinenkkräfte für den Dreibund günstig gestalten. Aber bei der Ausbruch des Krieges ist das bis dahin unentschlossene Italien neutral geblieben. Weder die Monarchie, noch Deutschland konnte mit den süd-italienischen Flottenstützpunkten nicht mehr rechnen.

Im folgenden macht uns der Verfasser mit den im Adria- und Mittelmeerraum in Anschlag kommenden französischen, britischen, deutschen und österreichisch—ungarischen Flottenkräfte bekannt. Der Verfasser stellt fest, daß die Meereskräfte der Monarchie wegen des Übergewichts der französischen Flotte nur für die Verteidigung der eigenen Küsten und Häfen genug war. Nach dem Erörterung der Organisation und Kriegsordnung der im Raum operierenden Flotten, kommt der Verfasser auf die Darlegung der Mobilisierung der k. u. k. Kriegsmarine und dann auf die Schilderung des Durchbruchs des Schlachtkreuzers GOEBEM und des Kreuzers BRESLAU.

Die Kriegsoperationen der Monarchie begannen mit der Blokade von Montenegro, die von der französischen Flotte durch die Versenkung des Kreuzers ZENTA am 16.-ten August illusorisch gemacht wurde. Danach führten die Franzosen ihre kräftige Angriffe immer wieder gegen die Küste und Häfen der Monarchie. Die k. u. k. Flotte wurde in ihre Häfen zurückgedrängt. Als erster Schritt der Loswicklung machten die Schiffe der Monarchie die über Cattaro, auf dem Hügel Lovcen eingebauten montenegrinisch—französischen Batterien verstummt. Auch die sieben U-Boote liefen öfters zum Angriff aus und einem von ihnen ist gelungen ein französischen Schlachtschiff zu torpedieren, wessen infolge die Franzosen ihre Schlachtschiffen aus der Adria zurückgezogen haben.

Die Studie beschreibt bis in die täglichen Einzelheiten eingehend den ungleichen Kampf der k. u. k. Schiffe gegen die französischen Flotte, so wie die verschiedenen französischen Angriffe, die Besetzung von Lissa, die Niederlage des U-Boots CURIE, dann die Anstrengungen der Franzosen für die Unterstützung von Montenegro und Serbien. Ein separater Teil beschäftigt sich mit der Kampf des in Tsingtau stationierenden Kreuzers KAISERIN ELISABETH. Die Studie erörtert die Standpunkt von Admiral Haus gegen die Vorstellung der deutschen Kriegesführung, daß auch die k. u. k. Flotte in den Kriegsoperationen um die Dardanellen teilnehmen soll.

Die Studie, die den Zeitabschnitt bis zu italienischen Kriegserklärung umfasst, Schließt mit der Darlegung der Frühjahrskriegsoperationen. Der Verfasser legt besonderen Nachdruck auf die heldenhaften Anstrengungen der U-Boote, die durch die Versenkung des Panzerkreuzers LEON GAMBETTA ihre Früchte trug. Danach haben die Franzosen auch ihre Panzerkreuzer aus der Adria zurückgezogen und damit wurde die k. u. k. Flotte vom Druck der reisigen Übermacht praktisch frei.