

# **SMS Helgoland cirkáló 1912**

## ***SMS Helgoland (Brindisi) gyorscirkáló***

Brindisi néven olasz cirkáló, majd lakóhajó utóbb.  
(Helgoland vagy módosított Admiral Spaun osztály, de sokan nevezik Novara osztálynak is.)  
(Testvérhajói: SMS Saida és SMS Novara és ide számítják sokan az Admiral Spaun-t is.)  
(A korszakban, Németországban ismert volt az SMS Helgoland sorhajó/páncélos cirkáló.)

**Vízkeszítési kapacitása:** üresen: 3 540 t <sup>6228</sup>  
feltöltve: 3 946.85 t (4 417 t)

**Méretei:** 129.65 m hosszú, vízvonalon a hossza 125.78 m  
12.77 m széles  
4.95 – 5.29 m a merülése  
1 cm merülés 11,5 tonna

**Hajtóművei:** 16 db Yarrow széntüzelésű kazán  
2 db AEG Curtis (máshol Parsons szerepel) turbina  
2 db kifelé forgó hajócsavar (3 300 mm, percnkénti fordulatszáma teljes sebességnél  
327 fordulat, átmérője 3,30 m)  
1 db kormánylapát

**Üzemanyaga:** 771 t szén, 710 normál tonna szén – 815 t p.c. szén – 635 tonna brikett

**Teljesítménye:** 29 000 shp (LE), 19 463 KW  
olasz zászló alatt 26 500 - 30 178 LE (ihp)

**Sebessége:** 29 cs

**Hatótávolsága:** 1 600 tmf (2 963 km)/ 24 cs (44.4 km/h)  
860 tmf (1 592 km)/27 cs (50 km/h)

**Legénysége:** 320 + 20 fő (15 tiszt és 353 tengerész, máshol 450 fő olasz lobogó alatt)

**Páncélzata:** övpáncél 60 mm  
felépítmény 50-55 mm  
fedélzet 20 mm  
lővegpajzs elől 40 mm (56 mm), oldalt 8 – 8 mm, hátul nyitott <sup>6229</sup>  
(Páncélzatát a sebesség növelése végett tervezték viszonylag gyengére.)  
az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm. <sup>6230</sup>

### **Fegyverzete:**

9 db (9x1) 10 cm L/50 K 11 Skoda ágyú

(Az osztrák-magyar 10 cm L/50 ágyúk legnagyobb lőtávolsága (ebből kilenc volt a HELGOLAND-on és kettőkettő a rombolókon) 10 300 méter volt, de időnként még a 8900 méterről leadott lövések is rövidnek bizonyultak. Ezért azt a módszert próbálták ki, hogy az árboccsúcsokra céloztak, majd a löveget még tovább emelték, a lövegtávcsövön csak az oldalszöveget, illetve az előre- tartást állították be. Ezt a módszert, amíg a fényviszonyok olyanok voltak, megtartották, annak ellenére, hogy a távolság

<sup>6228</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1912 (5. évfolyam) Krónika

<sup>6229</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1912\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1912))

<sup>6230</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború

gyakran 8900 méterre csökkent, és ilyenkor az ellenséges gránátok már a közelben csapódtak be, de mivel a szórásuk elég nagy volt, abban bíztak, hogy csak véletlenül találhatják el őket a durazzói csata során.)

1 db 7 cm (7.6 cm) L/50 K 10 légvédelmi löveg <sup>6231</sup>

(máshol 1 db. 6.6 cm légvédelmi löveg szerepel 1916/1917-től)

2 db 37 mm-es golyószóró

1 db 0.8 cm géppuska (golyószóró)

olasz lobogó alatt 2 db géppuska

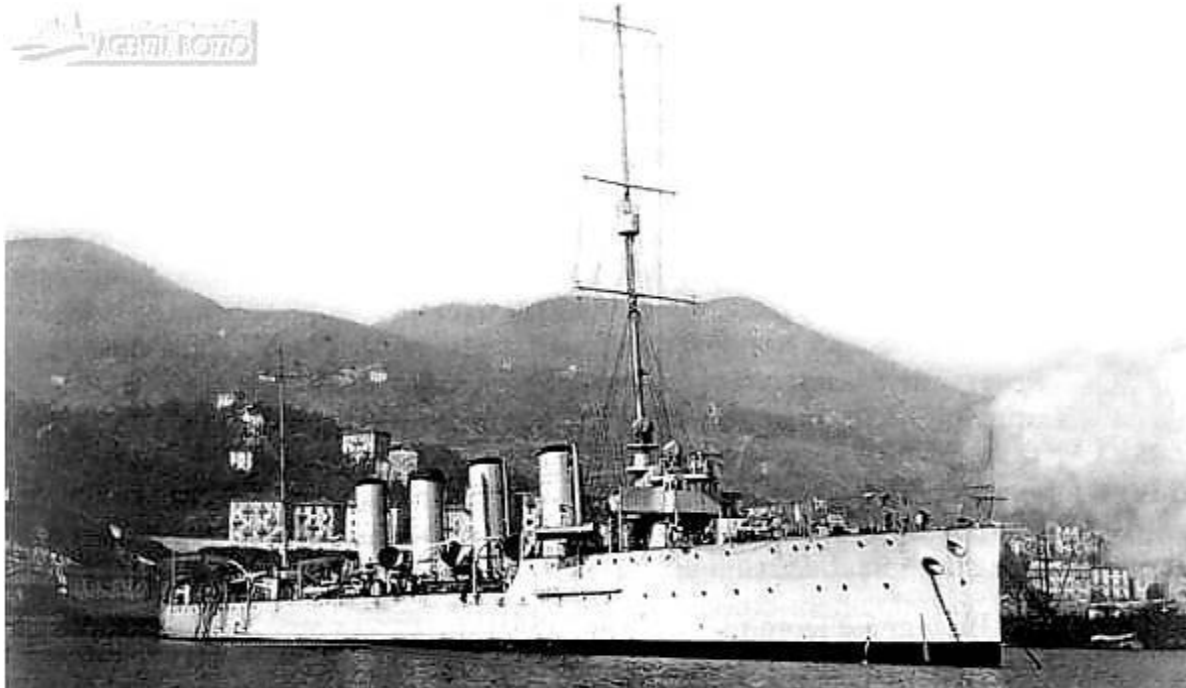
1 db 4.7 cm L/44 légvédelmi ágyú

2 db 45 cm torpedóvető 1912-1915/1916-ban a hajó tatrészén

6 db (3x2 db) 53.3 cm torpedóvető cső (1916 vagy 1917-től)

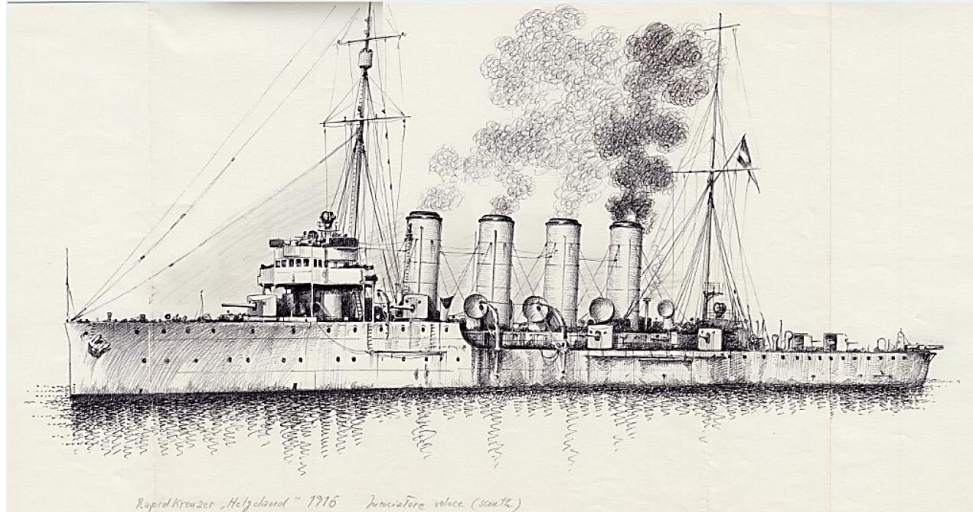
(Egy a tatban, és egy – egy jobb és bal oldalt a fedélzeten elhelyezve. Van, ahol 45 cm-es torpedókat írnak, máshol már 1915-ben is 53.3 cm szerepel.) <sup>6232</sup>

1864.05.09-i Helgoland-i csata után kapta a nevét. A csatában az osztrák-porosz és a dán flotta egységei ütköztek meg. A csatában Wilhelm von Tegetthoff tengernagy szétzúzta a dán tengeri blokádot. A dánok május 12-én fegyverszünetet kértek.

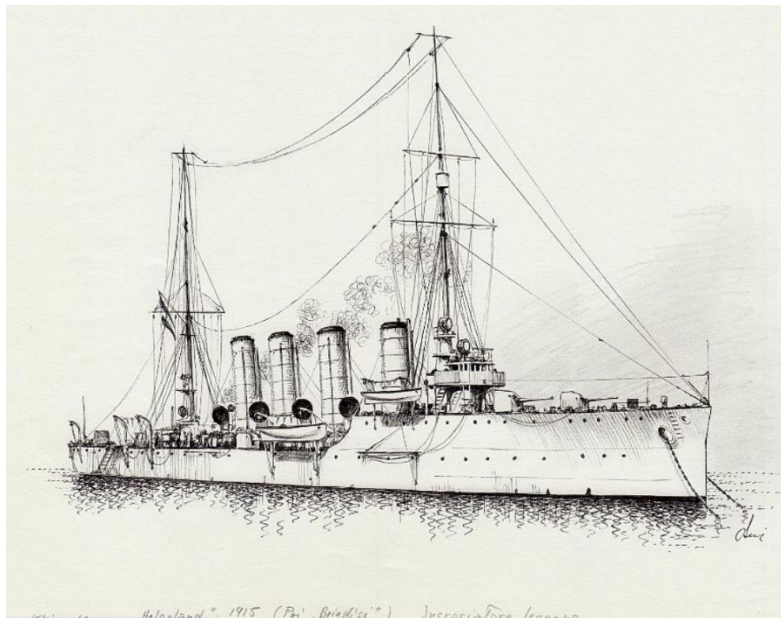


<sup>6231</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>6232</sup> (Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916)



*Osztrák-Magyar lobogó alatt*



*A Helgoland 1915-ben*

1911 márciusában a Monarchia haditengerészete a flottamodernizációról döntött. Az Admiral Spaun cirkáló osztály tovább fejlesztéséről döntöttek.

**A hajó épült:** Fiumében a magyar Ganz-Danubius Hajógyárban (Ganz és Társa Danubius Gép, Waggon és Hajógyár Rt. Budapest – Fiume.

**Építési költsége:** 10 000 000 korona (Tervezett költsége 8 800 000 korona.)<sup>6233</sup>

**Építési kódja:** H cirkáló

**Építés kezdete:** 1911.10.28-én kezdődött a hajógerinc lefektetésével.

**Vízre bocsátás:** 1912.11.23, reggel 9 óra (Eredetileg 1912.11.03-án, majd 13-án akarták vízre bocsátani.)

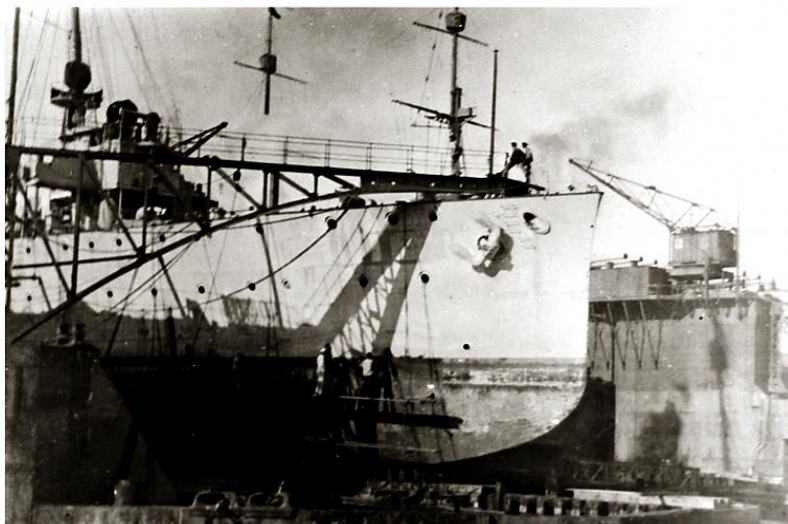
**Szolgálatba állt:** 1914.08.29.<sup>6234</sup>

<sup>6233</sup> Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám

<sup>6234</sup> Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-08 / 264. szám)

Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-08 / 265. szám)

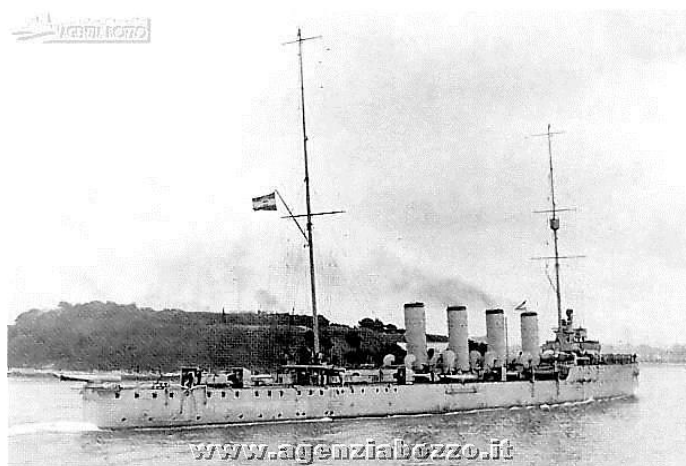
Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-11-17 / 262. szám)



*Az SMS Helgoland 1912-ben*

A hajó építése során az Admiral Spaun-hoz képest a gépházban tömegcsökkentést hajtottak végre. Elhagyták az indító vagy menetturbinát. Így viszont erősíteni lehetett burkolatot és a páncélzatot, továbbá két löveggel is lehetett bővíteni a hajó fegyverparkját. Felvetődött, hogy a 10 cm-es lövegek helyett, 15 cm-es lövegeket kap a hajóosztály. Végül a kisebb löveg lett beépítve, ami a háború során gyakran jelentett hátrányt a hajóosztály egységeinek.

Az osztályból elsőnek a Helgolandot bocsátották vízre, de a Saida már 1914.08.01-én hadrendbe állt.



*1914-ben a hajó*

A hajó építési költsége 8 800 000 korona az eredeti tervek szerint. –Végül a teljes felszerelése 10 000 000 korona. - A 800 tonnás Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Triglav torpedórombolók összes (5 hajóé) költsége 15.540.000 korona. Ezeket is magyar gyárakban építették meg.<sup>6235</sup>

Az első hadihajó, ami Fiumében (Rijeka) épült. A hajó hadilobogóját a Német Flottaszövetség adományozta neki.

**1911.**

**1912.**

Két gyorscirkáló építése Fiumében. Értesüléseink szerint jelenleg két gyorscirkáló épül a Danubius Társaság fiumei hajógyárában. Ezek a vezető hajó, az "Admiral Spaun" testvérhajóiként szolgálnának, és a Monfalconében jelenleg építés alatt álló társhajóval együtt egy négytagú gyorscirkáló hadosztályt

<sup>6235</sup> Honi Ipar, 14. évfolyam, 1913-02-15 / 4. szám

<https://www.kuk-kriegsmarine.it/navi/incrociatori/helgoland/scheda-nave.html>

alkotnak. Az első, a "H", amelynek építése 1911 nyarán kezdődött (talán az SMS Helgoland), már annyira előrehaladott állapotban van, hogy vízre bocsátására idén szeptemberben kerülhet sor. A második építése („G” cirkáló SMS Saida) a legapróbb részletekig haladt; jelenleg a kovácsolt orrot ellenőrzik és a szerkezeteket lezárják. A cirkálót 1913 tavaszán bocsátják vízre. Ezek a páncélozatlan cirkálók 3500 tonna vízkiszorítással, 20 000 lóerős turbinás motorokkal rendelkeznek, és várhatóan 27 tengeri mérföld/órás sebességet érnek el. Erősen páncélozott, gyorsan mozgó hajók, amelyeket csak 60 milliméteres páncélzat véd, és kizárólag utánpótlási és jelentési célokra szolgálnak. Ezek a hajók a Császári és Királyi Flotta Listáján a harmadosztályú cirkálók közé tartoznak.<sup>6236</sup> Az SMS Novarát („J” cirkáló) csak 1912-ben kezdték meg építeni.

„Magyar torpedóvadászajók. Fiuméből jelentik: A haditengerészeti vezetőség a napokban határozta meg a Ganz-Danubius R.-T. fiumei és portorei gyárában épülő hat torpedóvadászajó nevét. Az ide érkezett rendelet szerint az egyenként 8000 tonnás hat torpedóüldöző neve: Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen és Triglav lesz. Ugyanezt a rendeletet adta a trieszti Stabilimento Tecnico-ban épülő 20.000 tonnás csatahajónak a Prinz Eugen és a trieszti Cantiero Navalban gyártás alatt lévő három 3500 tonnás gyorscirkálónak a Saida, Helgoland és Novara nevet.”<sup>6237</sup>

Hadihajó vízrebocsátás Fiumében. November vége felé fogják vízrebocsátani a Danubius-hajógyár fiumei telepén a haditengerészet 3500 tonnás „Helgoland” nevű új cirkálóját. Az új cirkáló ugyanakkora, mint a Monfalcone-ban szombaton vízrebocsátott „Saida”. A „Helgoland” vízrebocsátása nagy ünnepek mellett fog végbemenni, mert ez az első cirkáló, melyet a Danubius-gyár épít. A keresztanyaságot Wickenburg Istvánné grófnő vállalta el.<sup>6238</sup>

„— A „Helgoland” vízrebocsátása. Fiuméből táviratozzék. A fiumei haditengerészeti iskola parancsnoksága ma tette közzé az itteni Danubius-gyárban épülő „Helgoland” nevű gyorscirkáló november 23-iki vízrebocsátási ünnepélyének programját, amelyet a hadügyminisztérium tengerészeti ügyosztálya is jóváhagyott. Pólából ez alkalomra idevezényelték a gróf Firmin sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló tartalékhajórajt, amely az „Erzherzog Ferdinand Max” csatahajóból, három torpedóüldözőből és több torpedónaszádból áll. A hajó keresztanyas tisztét gróf Wickenburg Istvánné, a kormányzó neje tölti be. - Tegnap volt különben a portofei hajógyárban a „Balaton” nevű torpedóüldöző vízrebocsátása. Az ünnepélyen megjelent gróf Wickenburg István fiumei kormányzó is.”<sup>6239</sup>

„— (A „Helgoland” vízrebocsátása Fiumében.) A közös haditengerészet Helgoland nevű gyorscirkálóját, amely a fiumei Ganz-Danubiusz hajógyárban épült, ma délelőtt keresztelték meg és bocsátották vízre nagy ünnepséggel Fiumében. Az ünnepen résztvettek a fiumei polgári hatóságok, egyesületek és társaságok fejei, a Fiumében állomásozó haditengerészeti és szárazföldi haderő tisztikara, továbbá a haditengerészetnek Pólából külön hajón érkezett küldöttsége. A hajógyár kikötője előtt már tegnap fölállott a Pólából érkezett torpedóüldöző-flottila, amelyhez csatlakoztak a ma éjjel érkezett Erzherzog Ferdinand Max csatahajó, mint vezérhajó és a vele jött torpedónaszádok. Ma délelőtt pontban kilenckor Jackl dr. haditengerészeti esperes teljes egyházi díszben segédletével a hajóra ment, hogy annak minden helyiségét beszentelje. Ezalatt Barry Rikárd lovag ellentengernagy, a fiumei haditengerészeti akadémia parancsnoka felkérte a keresztelés végrehajtására Wickenburg Istvánné grófnőt, született Pückler-Limpurg Zsófia csillagkeresztes hölgyet. A hajó beszerelésének elvégzése után Jackl. dr. haditengerészeti esperes jelentette a keresztanyának, hogy az egyházi szertartást elvégezte, mire Wickenburg Istvánné grófné a következő magyarnyelvű beszéd kíséretében végezte el a keresztelést és vízrebocsátást: — Kiváló örömmel teszek eleget a kérésnek, hogy a hajó keresztelését elvégezzem. Ama kiváló haditettek, melyekkel az osztrák és magyar monarchia fényes eredményeket aratott, mindnyájunk szívében úgy éljenek tovább, hogy azok bármikor dicsőségesen ismétlődjenek.

<sup>6236</sup> Die Zeit, März 1912-03-28

Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám

<sup>6237</sup> Az Ujság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-13 / 243. szám

Az Ujság, 1912. október/2, 10. évfolyam, 1912-10-18 / 247. szám

<sup>6238</sup> Somogyi Hírlap, 9. évfolyam, 1912-10-30 / 247. szám

<sup>6239</sup> Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-17 / 272. szám

Majd a sátorban elhelyezett asztalkához lépett és az azon elhelyezett két villamos gomb közül a Keresztelés fölírását e szavak kíséretében nyomta meg: / — Legmagasabb parancsra Helgoland névre keresztellek! Ebben a pillanatban a villamos szerkezet széttörte a hajó orrán elhelyezett pezsgőpalackot, mire a benne lévő pezsgő szétfolyt az új cirkáló elején. Azután pedig a Vízrebocsátás föliratú gombot nyomta meg a grófné e szavak kíséretében: — Szállj le a hullámok közé. Isten áldása kíséretében mindenkor és mindenütt! A hajó erre a Hunyadi László-induló és a Tegethoff-induló hangjai mellett és a flotta huszonegy ágyúlövése közben lassan a vízbe ereszkedett. Wickenburgné grófnénak ezután bemutatták a hajó építése körül résztvevő személyiségeket. Déli egy órakor villásreggeli volt a haditengerészeti akadémiában, amelyre az akadémia parancsnoka, Wickenburg István gróf fiumei kormányzó és neje kívül a vízrebocsátásnál megjelent előkelőségeket is meghívta. Este Wickenburg gróf a kormányzói palotában estét ad, a melyre meghívta a flotta és a helyőrség tisztikarát, továbbá a fiumei társaság szikét-javát.”<sup>6240</sup>

„A haditengerészet is kiadós megrendelő, így például a Novara, Helgoland gyorscirkálók, a Szent István Dreadnought, legmodernebb csatahajóink elektromos berendezései a magyar ipar termékei.”<sup>6241</sup>

„Fiuméből jelentik: A Helgoland páncélos czirkáló 23-iki vízrebocsátása alkalmából a Ganz-Danubius hajógyár igazgatója, Hutterer tudósítójuknak elmondotta, hogy a vízrebocsátást eredetileg 19-ére, néhai Erzsébet királyné születésnapjára tervezték, de technikai okokból 23-ikára kellett azt halasztani. Az ünnepség a dagály beálltával, 9 óra után kezdődik. Az eddigi intézkedések szerint a delegációk” záróüléseiben elfoglalt Montecuccoligróf tengerészeti parancsnok helyett Bary Richard, a haditengerészeti akadémia parancsnoka németül, a gyár részéről Pallavicini örgróf vagy Tólnay magyarul kéri fel Wickenburg Istvánná grófnőt a keresztanyai teendő elvégzésére. A gyártelepen álló Helgoland 130 méter hosszú és 12,8 méter széles. A vízvonalon fölül fehérre, a vízvonalon alul vörösre van festve. Mellette épül az I. jelzésű czirkáló, mely előbbinek testvérhajója. A Helgoland csúzdáinak folytatásául összeállítottak 75 méter hosszú, fából készült vízalatti csúzdát, melyet vastagon befaggyúzva, a vízszin alá süllyesztettek. Az állványok eltávolításával a Helgoland készen áll, hogy tengerészszokás szerint és technikai okokból is, hátsó részével a tengerbe üssön. A csúzda baloldalán díszsátort készítenek a keresztanyának és az előkelőségeknek és 45 méter hosszú tribünt is építenek a meghívott vendégek számára, míg a Dreadnought csúzda vágánnyelvén és siklopályáján a haditengerészeti akadémia, növendékei és a közönség helyezkednek fel.”<sup>6242</sup>

Az új "Helgoland" cirkáló 155 méter hosszú és 12,8 méter széles. A vízvonaltól lefelé mért mélysége 4,6 méter. A cirkáló 3540 tonna tonnatartalommal bír, a páncélöv vastagsága 60 milliméter, a felépítmény páncélja 55 milliméter, a vízszintes páncéllemez pedig 20 milliméter vastag. Két, összesen 20 000 lóerős turbinás motor (Parsons rendszer) működteti, amelyeket 16 Yarrow kazán táplál és négy hajócsavart hajt meg, ami 26 tengeri mérföld/órás sebességet biztosít ennek a gyors cirkálónak. A tűzérési fegyverzet meglehetősen szerény, összhangban a maximális sebesség elsődleges követelményével, mivel elsősorban expedíciós hadviselésre, nem pedig harcra szánják a cirkálót. A hajó tűzérése hét 10 centiméteres L/45 gyorstüzelő ágyúból és két 37 milliméteres Skoda géppuskából áll. Támadófegyverzet tekintetében a „Helgoland” cirkáló számos víz alatti indítóállomással is rendelkezik 45 centiméteres torpedókhoz. A hajót két árboccal, két kéménnyel, nyolc mentőhajóval, hat gőzbárával és egy erős elektromos fényszóróval látták el és teszik teljessé ezt a modern új hajót. A legénység létszáma 350 fő lesz. A „Helgoland” gyorscirkáló a második a gyorscirkálók közül, amelyeket az 1911-es küldöttségek kértek és hagytak jóvá Őfelsége „Frundsberg”, „Aurora” és „Zrinyi” hajóinak pótlására. A harmadik cirkálót, a „Novara”-t jövőre bocsátják.<sup>6243</sup>

Hadiflottánk bővítése. Montecuccoli gróf haditengerészeti parancsnok elmagyarázza, hogy a haditengerészet költségvetését az úgynevezett Schönaich-program alapján állították össze, ezért az előző évi költségvetéshez képest csak 25 millió növekedést mutat. Az 1913-as költségvetésben 68,4 millió,

<sup>6240</sup> Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-24 / 278. szám

Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-06-18 / 168. szám

<sup>6241</sup> Katona Béla: Magyarország közgazdasága. Pénzügyi és közgazdasági évkönyv 1915. évről (Budapest, 1916) IX. Fejezet. Ipar

<sup>6242</sup> Az Újság, 10. évfolyam, 1912-11-13 / 269. szám

<sup>6243</sup> Grazer Tagblatt, November 1912-11-23

Pester Lloyd, November Jahrgang 59, 1912-11-23 / nr. 277

majd 27 millió, végül 13 millió, azaz 108,4 millió koronás rendkívüli hitelt különítettünk el új hajók építésére. Továbbá a VII. címben 10,3 millió koronát különítettünk el új hajók építésére, így összesen: 118,7 millió koronát fogunk új hajók építésére felhasználni. Mivel a haditengerészeti parancsnokság számára csak 1,5 millió koronát bocsátottak rendelkezésre rendes költségvetés-növekedésként, és az I., IV. és VII. címet is növelni kellett, az összegeket csak a VI. címből lehetett elvonni, mivel 1913-ban a Radetzky-osztály számára nem különítettek el további részleteket. Hogy ez a folyamat a költségvetés gyengülését jelentette, nyilvánvaló.

Üzemanyagra sokkal nagyobb összeget kértek, mint korábban. A haditengerészeti adminisztráció a korábbinál valamivel több készletet kíván felhalmozni. A készleteknek már most is rendelkezésre kell állniuk. A korábbinál nagyobb készletek felhalmozása szükséges. Még békeidőben is legalább félig be kell szerezni a háborúban szükséges készleteket. A haditengerészeti parancsnokság a következő év folyamán jelentősen növelni kívánja a készleteket.

Nem elhanyagolható növekedést mutat a fegyverzeti címszó. A tartalék előirányzatok feltétlenül szükségesek, valamint a kiképzési lőszerre szánt nagyobb összeg is fontos. Ezekben a kiadásokban nem lehet megtakarítást elérni.

A VII. címszót 9 660 000-rel csökkentették az előző évekhez képest. Azonban ezt a címszót tervezték növelni, és a növekedést nagyrészt egy csatahajó építésére fordítani a Monarch csatahajók pótlására. Az ugyanebben a címszóban említett haditengerészeti szénszállító gőzhajók egy új típust képviselnek. A szénszállító gőzhajók egy mobil flotta kísérőhajói. Ez mentesít minket a magáncépektől, és mozgósítás esetén mindig kizárólag erre a célra felszerelt hajókkal rendelkezünk.

A haditengerészeti parancsnok felidézi a bizottságban az előző küldöttségnek adott tájékoztatását a hajóépítés állapotáról, és ismerteti, hogy időközben a hajógyárban hogy halad a munka. Bejelenti, hogy a „Saida” cirkálót október 26-án bocsátották vízre a monfalconei hajógyárban, a „Patria” torpedónaszádot pedig november 3-án a Danubius hajógyárban. Hasonló hajókat, nevezetesen a „Balaton”-t és a „Csepel”-t november 16-án, illetve december 6-án bocsátják vízre. A „Helgoland” cirkálót november 23-án bocsátják vízre a Danubius hajógyárban, a „Prinz Eugen” csatahajót, a harmadik építés alatt álló csatahajónkat, november 30-án Triesztben bocsátják vízre. A negyedik csatahajót, amely jelenleg a Fiume-i Danubius hajógyárban épül, a tervek szerint a jövő év júliusában bocsátják vízre. A „Viribus Unitis” csatahajóval kapcsolatban a haditengerészeti miniszter bejelenti, hogy a hajó négy hete áll szolgálatban, és a lövéspróbák teljesen kielégítőek voltak, és hogy az összes lövedékből egyszerre, teljes harci töltettel oldallövést adtak le, és nem történt baleset.

A haditengerészeti parancsnok sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy nehézségek merültek fel a tengeralattjáró-építési szerződés odaítélése során. Az év elején különböző hajógyáraktól kértek ajánlatot a tengeralattjárók építésére. A beérkezett ajánlatok között volt egy a fiumei Witheadtól is, amely már két tengeralattjárót szállított. A Danubius visszalépett, csak a Pithead maradt meg. Amikor a 312 millió kölcsönből gyorsabb ütemet hagytak jóvá a hajók építésére, a Haditengerészeti Igazgatóság ajánlatokat kapott, de ezek árban jelentősen eltértek a korábbi ajánlatoktól. A többszöri megbeszélések nem vezettek elfogadható árcsökkentéshez, ezért a Witheaddel folytatott tárgyalások megszakadtak. Ausztriától sem érkezett elfogadható ajánlat.

A haditengerészeti parancsnok kérelmet nyújtott be a bizottsághoz, hogy esetleg külföldi szerződéssel bízzák meg a tengeralattjárók építését. A VII. címet nem kellett volna csökkenteni, hanem úgy növelni, hogy lehetővé tegye az elavult Monarch osztály lecserélését. A haditengerészeti parancsnok mindkét kormánytól felhatalmazást kapott a Monarch osztály kivonásának a megfontolására 1915-ben.

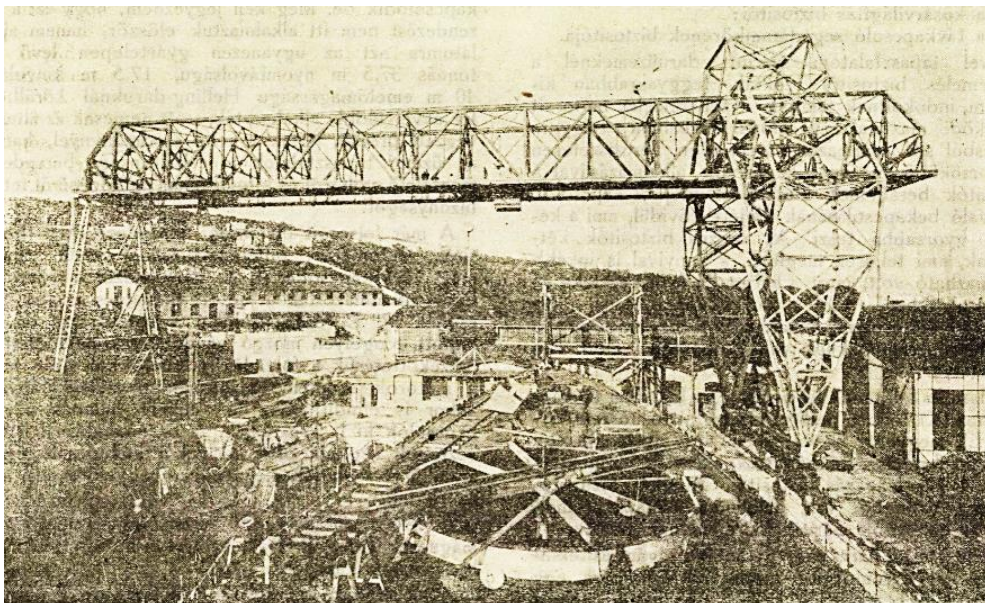
A szomszédos országainkban kibontakozó drámában – vonja le a következtetést a haditengerészeti parancsnok – nyilvánvalóvá válik, mennyire fontos és befolyásos a Wehrmacht a tengeren és a szárazföldön. Ezért fegyverezzük fel magunkat, mielőtt túl késő lenne. A Monarch osztály utódjának építési határidejét nem lehet elég hamar kitűzni. Del. Choc kijelenti, hogy a tervezet ellen fog szavazni. Del. Smernyi kijelenti, hogy a szociáldemokraták véleménye szerint a Monarchia nem rendelkezhet elég nagy flottával a támadáshoz, és hogy a védekezéshez nincs szükség haditengerészeti tervre. Ezért a haditengerészeti tervezet ellen fognak szavazni. A házelnök ellenzi a tervezetet, és kéri a haditengerészeti parancsnokot, hogy tisztázza, hogyan lehet az emelkedő árak következményeit felhasználni a haditengerészeti személyzet élelmezésében.<sup>6244</sup> Mint látjuk a fenti cikkből is, a

<sup>6244</sup> Grazer Volksblatt, November 1912/1912-11-08

flottafejlesztéssel kapcsolatban igen nagy volt a passzivitás, noha 1912-ben jelentősen fejlesztették a flottát.

### 1913.

A most következő képhez tartozó magyarázó szöveg: „A darut kevéssel üzembehelyezése utáni állapotában mutatja be. A háttérben még látszik a daru mechanikai részének szerelésénél felhasznált állvány maradványa. A daru alatt jobboldalon lévő hajótest a boldog emlékezetű Szent Istváné, míg mellette a Helgoland és Novara gyorscirkálók készülőfélben láthatók. A daruról lelógó tárgy az egyik gyorscirkáló 10 000 lóerős gőzturbinájához tartozó állórész alsó fele a forgórészsel együtt, melyet ideiglenesen bádogburkolat takar. Sajnos a daru áramleszedői a felvétel hibája folytán nem látszanak, a világító lámpák pedig a felvétel idején még nem voltak felszerelve. A darun levő emberi alakok, valamint a környezet jó összehasonlítást adnak e daru hatalmas arányairól. A daru hazai gyártmány, amennyiben mechanikai részét a Ganz és Társa—Danubius gép-, hajó- és vaggongyár r.-t., elektromos részét pedig a Ganzféle villamossági r.-t. budapesti cégek készítették, akik ezzel is szaporították azon alkotásaik számát, melyek kontinentális viszonylatban, sőt még azon túl is megállják helyüket. emberi alakok, valamint a környezet jó összehasonlítást adnak e daru hatalmas arányairól.”



Díszlobogó az SMS. Helgolandnak. Az Osztrák Haditengerészeti Szövetség hamburgi szervezete zászlót adományozott új gyorscirkálónknak, a "Helgolandnak". Montecuccoli admirális gróf haditengerészeti parancsnok a haditengerészet nevében szívből jövő köszönetét fejezte ki a zászló felavatásáért.<sup>6246</sup>

1913.04.12-én Fiuméből Polába vontatta a Herkules vontató.<sup>6247</sup>

### 1914.

„Megcsappant a munka a hajógyárban. Fiuméből táviratozzák. A Ganz-Danubius hajógyár bergudii telepén a múlt héten 200, ma 300 munkást bocsátottak el. Az igazgatóság a tömeges elbocsátásokat azzal okolja meg, hogy a Szent István dreadnought elkészítése után megcsappant a munka és csupán a Novara és Helgoland páncélos cirkáló felszerelése és 16 torpedóhajó építése van folyamatban. Az elbocsátott munkások túlnyomó része az ausztriai hajógyárakban keres munkát.”<sup>6248</sup> A Szent István csatahajó

<sup>6245</sup> Elektrotechnika, 13. évfolyam, 1920-08-15 / 15-16. szám

<sup>6246</sup> Die Zeit, Januar 1913-01-30

<sup>6247</sup> Die Zeit, April 1913-04-13

<sup>6248</sup> Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-01-27 / 21. szám

építésénél 750-en szenvedtek balesetet. A munkások 50%-át akarják elbocsátani, ezért tiltakozásul 35 csoportvezető felmondott. A hajógyárban igen feszült a helyzet.<sup>6249</sup>

„— Fiuméből jelentik: A bergudi kincstári hajóépítő-telep dokkmedencéjében serényen halad a Szent István dreadnought szerelési munkája. A haditengerészet vezetősége a speciális kazánok és a gépészeti berendezés megismerése céljából két géptisztet vezényelt a hajóra. Ugyanott szerelik a Helgoland és a Novara gyorscirkálókat is, amelyeknek munkája már anynyira haladt, hogy Fiuméba vezényelték a cirkálókon szolgálatot teljesítő 3—3 géptisztet is, továbbá ideiglenes szolgálattétel céljából egy-egy sorhajóhadnagyot.”<sup>6250</sup>

1914.08.29-án állt szolgálatba.

#### **Hadműveletek:**

A Geoben és Breslau német hadihajók megsegítésére indított flottakötéléknek nem volt tagja, Ekkor Sebenico kikötőjében maradt.

1914.11.02-án a Lissa szigetén partra szállt francia csapatokat támadta. Ekkor az I. torpedó-flottila (Tátra osztály rombolói) kísérték. Ekkor a francia cirkálók és rombolók a monarchia flottája után indultak, de félték attól, hogy azok aknamezőre csalják őket, így végül a francia hajók visszavonultak. A franciák az 1. könnyűdivíziót vetették be ekkor, ami a **Waldeck-Rousseau** páncélos cirkálóból és a Jules Michelet páncélos cirkálóból vagy az Ernest Rénaud-ból állt. Talán ez utóbbi lehetett bevetésen, mivel nem sokkal később ezt támadta meg az U-5 tengeralattjáró.

Az U-5 tengeralattjáró november 4-én eredménytelenül támadta a francia egységeket, talán az **Ernest Rénaud** és a Waldeck-Rousseau páncélos cirkálókat.

1914.12.21/22-én sikertelenül próbálta meg feltartóztatni a **Jules Michelet** (13 105 t, 4 db. 19.4 cm és 12 db. 16.4 cm ágyú, 22.5 csomó) francia cirkálót.

#### **1915.**

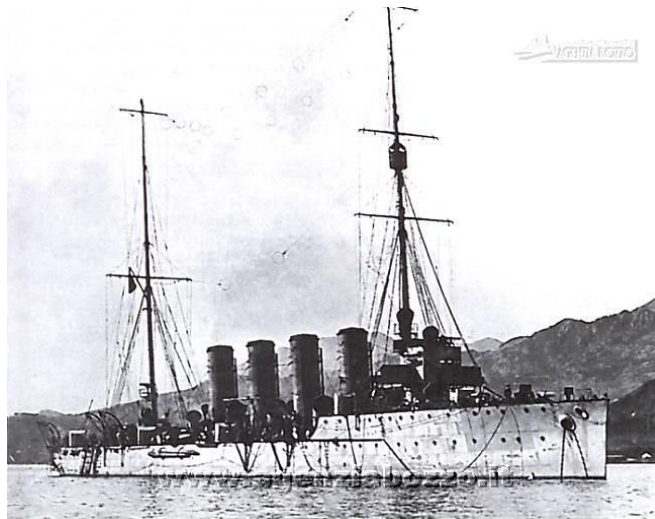
1915.02.18/19-én az otrantói tengerzár ellen indult a Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Lika, és a Triglav rombolók, továbbá a 75 T, 76 T, 56 T torpedónaszádok kíséretében. Itt látótávolságba került a görög **Eli** (2 115 t, 3 db 15.2 cm ágyú, 26 csomó) cirkálóvak.

1915.04.10/11-én a Helgoland a Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Lika, és a Triglav kíséretében az otrantói szorosban járt, de nem akadt ellenségre.

1915.05.23-án üzent Olaszország hadat az Osztrák-Magyar Monarchiának.

<sup>6249</sup> Vas- és Fémmunkások Lapja, 18. évfolyam, 1914-05-28 / 22. szám

<sup>6250</sup> Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám



1915-ben

### **1915.05.19-23-án részt vett az ankonai hadműveletben.**

A felderítő repülő 1915.04.19-én emelkedtek a levegőbe. Két tengeralattjáró a triesti öbölbe ment, egy Lissa közelébe hajózott, egy pedig a montenegrói partokhoz ment. A felderítés részét képezte, hogy a Saida és a Szigetvár cirkáló, és a Balaton és a Triglav romboló az Isola-Grossa – Porto Tajer és Pedaso közötti szakaszt figyelte meg.

A Helgoland köteléke 1915.05.19-én futott ki (parancsnoka **Heinrich Seitz** sorhajókapitány). A Pelagosa sziget és a Monte Gargano (Gargano-fok) közötti részt a Helgoland, Csepel, Tátra, Lika és Orjen romboló tartotta megfigyelés alatt.

A Pelagosa sziget és a Lagosta közötti részt az Admiral Spaun gyorscirkáló, Wildfang, Streiter és az Uskoke romboló figyelte meg. A Helgoland és az Admiral Spaun kötelék feladata, hogy megfigyelő láncot alkosson és fedezze a Monarchia csatahajóit.

A Baritól nem messze fekvő Vieste, Manfredonia, Barletta megtámadása a „Helgoland” kiscirkálóval – gyorscirkáló-, a „Csepel”, „Tátra”, „Lika” és „Orjen” újabb gyártású rombolókkal történt meg. Ők alkották az Osztrák-Magyar Monarchia támadóflottájának legdélebbi csoportját. Ez a kötelék május 23-án délután 5 órakor hagyta el Lagogrande kikötőjét. A Tátra Szebrenicoból indulva csatlakozott a kötelékhez.

Manfredonát a Tátra és a Csepel romboló lőtte. Itt szétlőtték az olajtartályokat, a pályaudvart, a remizt és a vasúti pályát. Továbbá szétlőttek vasúti kocsikat és megrongálták a viaduktot és a pályaudvar mögötti gyártelepet.

A Lika romboló Vesete-t támadta és szétlőtte a jelző és rádióállomás épületét.

A Helgoland, Barletta partjait 24-én reggel 3 órakor közelítette meg 700 m-re. Jobb híján egy ottani vasúti szerelvényt lőtt szét. A célokat 04-4.38 között lőtte.

Kisvártatva, északi irányból két olasz hadihajó, az **Aquilone** és a **Turbina** romboló tűnt fel.

A Helgoland azonnal tüzet nyitott rájuk. A Helgoland az Aquilone nyomába eredt. Mindkét egység a legnagyobb fordulatszámmal futott egymás mögött, a távolság azonban egyre nőtt közöttük. Az olasz romboló gyorsabb volt. Negyedóra alatt az eredeti 6000 méteres távolság az üldöző és üldözött között 8000 méterre növekedett, ezért a Helgoland felhagyott az üldözéssel, beszüntette a tüzet, és visszafordult észak felé.

Ezenközben az egerutat nyert Turbine teljes gőzzel futott Vieste felé, hogy annak kikötőjében oltalmat találjon. A Manfredonia alól Vieste felé haladó Csepel és Tátra is csaknem ugyanazon a útvonalon haladt, mint a menekülő olasz romboló, s így 5 óra 10 perckor megpillantották egymást, amint egymással párhuzamosan, közel azonos irányban haladnak. Csakhogy míg a Turbine parancsnoka, Bianchi korvettkapitány tudta, hogy osztrák–magyar rombolókkal fut

párhuzamosan, addig a Csepel parancsnoka azt hitte, hogy a Lika vagy az Orjen az, hiszen mögötte már feltűnt a párás hajnalban a Helgoland árnyképe is. (A Helgoland ekkor már lőtt.) Ezért úgy döntött, hogy már itt csatlakozik hozzájuk és feléjük vette az irányt. A Turbine parancsnoka természetesen azt hitte, hogy felismerték és üldözik. Néhány perc múlva már a Csepel is tudta, hogy ellenséges romboló mellett halad, mert a Helgoland rádióan értesítette őket, továbbá a Likát, valamint a Barlettától délre örködő Orjen rombolót, és felszólította, hogy hagyja ott Bari előtti őrhelyét és kövesse.

A Csepel 4500 méterre, a Tátra 5300 méterre közelítette meg a Turbinét, amikor 5 óra 45 perckor tüzet nyitottak. Az olasz romboló azonnal viszonzta a tüzet. Igen szorult helyzetbe került, mert a part felől a Csepel, mögötte a Tátra, a tenger felől a Helgoland, szemből pedig a Pelagosa felől közeledő Lika fogta közre. A keresztútba került olasz romboló parancsnoka azonban nem adta föl, megkísérelte az áttörést, hihetetlen és meglepő, óránkénti 30 mérföldes sebességet hozva ki a tízéves rombolóból. Ám néhány telitalálat – amelyek közül egy a gépházat, egy másik a kormányházat érte – lelassította a romboló futását, amely közben ki is gyulladt, majd sebességét egyre veszítve csupán vánszorgott. Már a lövegek is felmondták a szolgálatot. A több sebből vérző parancsnok ekkor utasítást adott a Kingston-szelepek megnyitására, hogy hajója ne kerüljön az ellenség kezébe, s biztosan elsüllyedjen. Bianchi korvettkapitány ezután a hátsó fedélzetre rendelte a személyzetet, amely háromszoros viváttal búcsúzott hajójától: Viva l'Italia! Viva il Ré! Viva il Turbine! A cs. és kir. egységek beszüntették a tüzelést, és megkezdték a mentést. Az I. világháború során az egyetlen eset, hogy egy hadihajó megadta magát egy ütközet során.

Az ütközetben – amely közel egy órán át tartott – csak a Csepel szenvedett sérüléseket; egy gránát eltépte az antenna feszítődrótját és az lezuhanva egy embert súlyosan, hármat könnyebben megsebesített. Az olaszok közül tízen elestek, 35 főt – köztük a parancsnokot és a többi tisztet – a rombolók vették fedélzetükre. Közben olasz cirkálók tűntek föl a láthatáron, ezért félbehagyták a mentést és otthagyták a süllyedő Turbinét, amelybe búcsúzóul a Lika beleeresztett egy torpedót. A vízben hagyott kilenc olaszt később a cirkálók halászták ki. Mire a **Turbine romboló (390 t, 30 csomó, 1 db 7.6 cm, és 5 db 5.7 cm löveg és 2 db torpedó)** elmerült – 6 óra 51 perckor –, a Helgoland-csoport már néhány mérfölddel északabbra járt.

A fenti csatáról röviden így írt a sajtó: „HELGOLAND nevű hajó 3 torpedózúzóval VISTOT és MANFREDONIÁT bombázta és BARLETTA-nál 2 olasz torpedózúzóval találkozott, melyeket nyomban tűz alá vett és üldözött. Egyik elmenekült, a másikat a Turbinet, Csepel és Tátra nevű torpedózúzóink Pelagosa felé szorítottak egy gránátlövéssel, mely egy gépét és egy kazánját érte, megbénították úgy, hogy hajó égve és süllyedve megtorpant megadta magát. Csepel és Tátra megmentették hajó harmincöt emberét köztük parancsnokot, részlettisztet, gépfőnököt és foglyul ejtették őket.”<sup>6251</sup> „A mentést megzavarta két Vittorio Emanuele típusú ellenséges csatahajó és egy segédcirkáló, amelyek északkelet felől 9000 méternyire közeledtek. Az erre következő tűzharcban csak a Csepelt érte jelentéktelen találat, amely egy embert súlyosan és két embert könnyen megsebesített. A tüzet a Helgoland és torpedózúzóink úgy látszik jó sikerrel viszonyították. A legkisebb távolság 8000 méter volt. Hajóink rövidesen kikerültek a lövőtávolságból.”<sup>6252</sup> „Első győzelmünk az olasz vizeken Rosanelli Antal festőművész az alábbi érdekes levelet kapta, amelyből kiérezhető a viharedzett osztrák-magyar tengerészkatonák fölénye. Vieste olasz katonai kikötő bombázása L. . . . előtt horgonyoztunk. A pompás, napfényes idő valósággal felüdített bennünket a nehéz, szigorú örkődéssel eltöltött fárasztó éjszaka után. A fáradtság eltűnt s friss erővel vártuk a további parancsokat. Végre délután egynegyed ötkor a mi „Helgoland” nevű parancsnokló cirkálónk jelt adott. Éreztük, hogy rendkívüli események előtt vagyunk. Röviddel később ezt is megtudtuk: Háború Olaszországgal! Egy dörgő „Hurrá!” hallatszott a „Helgoland” fedélzetéről, amit mi hasonló

<sup>6251</sup> Dunántúl, 5. évfolyam, 1915-05-25 / 119. szám

<sup>6252</sup> Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-05-26 / 145. szám

viharos lelkesedéssel háromszoros „Hurrá!”-val viszonyoztunk. A harci kedv tombolt a tengerészszívekben és alig öt perc alatt teljesen felkészülten állottunk. A távol Keleten vérvörösen szállt lefelé a nap. Naplementekor indulunk. Hajnali fél három óra volt, mikor legelőször megpillantottuk Niesle első lámpáit. Ez volt a mi célunk. Mégis korán jöttünk, mert az idő ködös, nem elég világos. Reggel négy óra 15 percig nyugodtan maradtunk. „Föl a kis zászlódísszel!” Büszkén emelkedik föl a ,vörös-fehér-vörös zászló, öntudatlanul emeljük tekintetünket e szimbólumra, melyhez ismételten esküdtünk hűséget a halálig. A viestei katonai rádium- és szemaforállomás előtt állunk. „Első ágyú: tűz!” Kitűnően célzott telitalálat volt, melyet halk hurráival üdvözöltünk. A löveg mélyen befürödik a rádium-állomás épületébe és felrobban, óriási por- és füstfelhő tör fölfelé. Hatalmas reggeli üdvözlésünk döreje alatt a kis város lakói felriadnak, s míg rombolóművünk lövésről lövésre véget ér, nagy felfordulást, lármát hallunk a városkából és embereket látunk nagy zűrzavarban ide-oda futkosni. Sokan voltak köztük hálókosztümjeikben. Harcoló olasz katonák segélykiáltásai Célunkat megoldottuk. Gyors iramban megyünk egy közeli kikötőnk felé, egy félórával később Pelagosa tűnik fel a láthatáron. E pillanatban egy rádiósürgönyünk érkezett a „Helgoland”-ról: „Ismét vissza délre!” Reggel háromnegyed hat óra. Füstfelhőt látunk. Öt perccel később egy olasz torpedózúzó pillantunk meg, tőlünk negyvenöt foknyira, mely a „Csepel” és a „Patra” hajók előtt futva menekül. Egy pillanatig sem gondolkozunk tovább: oldalba támadjuk. Ellenségünk is felismeri, hogy mely oldalról fenyegeti veszedelem, leírhatatlan hajsza következik, mindegyik a saját erejére és esélyére van utalva. Percekig tart a vad utazás, a parancsnoki kiáltások elforgácsolódnak a levegőben, halljuk az ellenséges lövegek csattanását, melyek a vízbe esnek. A gépházban óriási hőség fejlődött ki: 62 fok Celsiusra szökött a meleg. A fűtő- és gépszemélyzet emberfölöttit végez és matrózaink ezalatt oly kitűnően belőtték magukat, hogy telitalálatot küldtünk az ellenséges gépházba. Az ellenség azonban nem csökkenő gyorsasággal igyekszik menekülni; egyszerre látjuk, hogy két ellenséges csatahajó (Viktor Emánuel-típus) és egy cirkáló rendkívüli gyorsasággal közeledik. Egy nagykaliberű ágyunk tüze felvillan és vele együtt egy erős fekete füstfelhő és az ellenség sorsát megpecsételtük. Most következett aztán, ami meglepett bennünket. Ellenségünk, a „Turbine” torpedó zúzó megadása jelül kitzúzte a fehér zászlót. Ez oly esemény, melyhez hasonló a mostani háború alatt tudomásom szerint nem történt. A következő pillanatban mellette vagyunk és nem esik jól a vízben ficákoló emberekről rossz véleményt alkotunk. De a legnagyobb meglepetést az olasz tengerészkatonák segítségkiáltása keltette bennünk: — Aiuto, austriaci! Segítetek, osztrákok — hallatszik mindenfelől. Egészen bizonyos, hogy nálunk vagy a német bajtársaknál hasonló eset nem fordult és nem is fordulhat elő. — Mentőcsónakokat leengedni! — hallatszik a parancs. — Egyesült erővel sikerült két tisztet és harminchárom embert — köztük a parancsnokot, — megmentenünk»<sup>6253</sup> A csatáról az SMS Lika romboló kormányosa külön is beszámolt.<sup>6254</sup>

Az észak felől közeledő olasz cirkálókötélék május 24-én, virradat előtt futott ki Brindisiből, hogy rajta üssön Pelagosán. Miközben folyt a sziget katonai berendezéseinek a rombolása, vették a Turbine segélykérését. Abbahagyták a sziget teljes átvizsgálását s onnan igyekeztek a szorongatott romboló felé. Ám elkéstek. Ezután megpróbálták elvágni a Helgoland-csoport hazafelé vezető útját. A cs. és kir. csoportnak azonban északnyugat felé hajózva sikerült kisiklania a nála erősebb **Libia cirkáló** (1913-ban állt hadrendbe, 4538 t, 22.9 csomó, 2 db. 15.2 cm és 8 db 12 cm löveg) és a **Citta di Siracusa (máshol Citta di Catania szerepel) segédcirkáló** (eredetileg utasszállító, 2 db. 10 cm löveggel) bekerítéséből, mert az olaszoknál gyorsabb volt. Viszont amazoknak 15,2 cm-es és 12 cm-es főtüzérségével a cs. és kir. egységek csak 10 cm-es lövegeket tudtak szembeállítani. Az olaszok 7 óra 12 perckor, 8000-8200

<sup>6253</sup> Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-12 / 162. szám

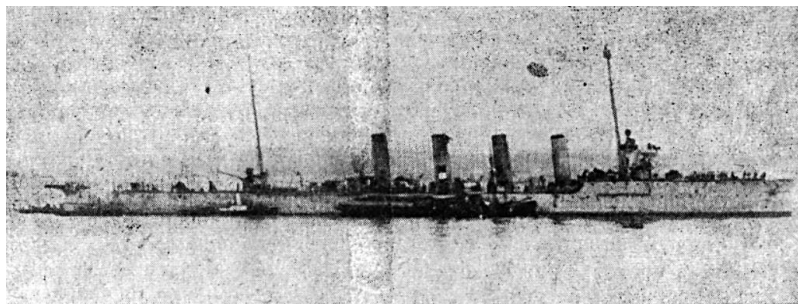
<sup>6254</sup> Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-06-15 / 165. szám

méterről nyitottak tüzet. A gyorscirkáló és rombolói – a tüzet tüstént viszonzva – néhány perc múlva kivonták magukat az ellenség tűzköréből. Az utolsó lövést 7 óra 19 perckor adta le a Libia. A Helgolandot egy találat érte.

A közeledő olasz hajók között volt a **Benedetto Brin páncélos cirkáló** (14 973 t, 20 csomó, 4 db 30.5 cm ágyú, 4 db. 20.3 cm, 12 db. 15.2 cm ágyú) a **Vittorio Emanuele csatahajó** (14 137 t, 21.3 csomó, 2 db 30.5 cm, 12 db 20.3 cm ágyú) is.

A hadművelet elején a Helgoland köteléke egy 104 tagú különítményt is partra tettek, amely feladata után visszatért a hajókra. A monarchia hajóit Pelagosáról indulva, egy olasz tengeralattjáró támadta meg sikertelenül. A harcokban elesett 4 fő és megsérült 8 fő.

A Helgoland gyorscirkáló a rombolókkal egyetemben szerencsésen befutott Sebenicóba. <sup>6255</sup>



Az 1912-ben vízrebocsátott HELGOLAND gyorscirkáló

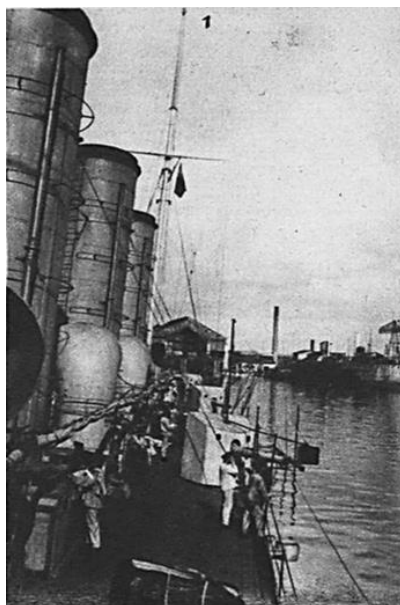


A flotta olasz célpontjai

1915.06.18-án a Helgoland és a Saida gyorscirkáló, a Velebit, a Dinára és a Réka romboló társaságában, a 74T, 78T és a 80T torpedónaszádok kíséretében az Adrián járőrözött. San Benedetto magasságában észlelték az olasz **Grazia tehergőzöst** (1 373 t). A Helgoland megállította a teherhajót, majd utasította a 74T torpedónaszádot, annak elsüllyesztésére. Ez után a kötelék visszatért hazai bázisára.

<sup>6255</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p. és Csonkaréti Károly, Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete című könyv.

<sup>6256</sup> Neugigkeits-Welt-Blatt, Mai 1915-05-27



6257

*A hajó részlete 1915-ben*

„(A Helgoland cirkáló üdvözlése.) Fiuméből jelentik: Helgoland cirkálónknak az olasz partvidék elleni bravúros támadása alkalmából Wickenburg István grófnő, a cirkáló keresztanyja üdvözlő levelet intézett a hajó parancsnokához és legénységéhez. A Helgoland parancsnoka ma válaszolt a grófné üdvözlésére és azt a reményét fejezte ki, hogy a tisztikar és a legénység a jövőben is hasonló buzgalommal fogja teljesíteni hazafiúi kötelességét.”<sup>6258</sup>

1915.07.22/23-án Ortonát ágyúzta. Ekkor szétlőtték a pályaudvart és az annak közelében lévő gyártelepet, valamint a Moro hídját. Ezután Lasciano és Fossacesia-i célokat lőtték.

Erre a feladatra a Helgoland gyorscirkáló, a 74T, 77T és a 78T torpedónaszádok lettek bevetve.

(Ekkor a Csepel, a Táttra és a Balaton rombolók Campomarino és Termoli vasútállomását lőtte, míg a Lika és a Triglav a Tremiti-szigetre vezető táviró vezetékét tette tönkre, továbbá megrongálták a sziget jelzőberendezését.) Mindezek után a hajók visszatértek Sebenicó-ba. Sebenico (Sibenik) volt a Saida horgonyzóhelye is.

1915.07.27-én Sebenicóból kifutott a Helgoland és a Saida gyorscirkáló, valamint a Táttra, Lika, Triglav, Csepel, Balaton, Orjen (Táttra osztály) romboló. Kísérte őket a 80T és 81T torpedónaszád. A hadművelethez a német U-14-es tengeralattjáró is csatlakozott.

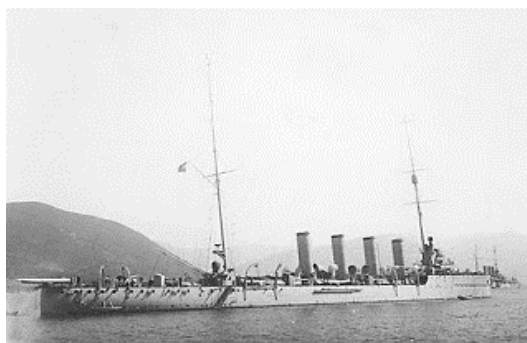
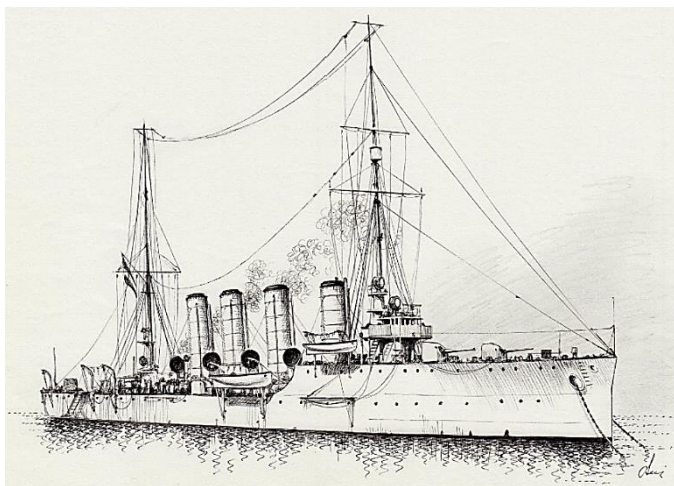
A Helgoland elterelő mozdulatként szétlőtte Vieste rádióállomását és jelzőberendezését.

1915.07.28-án reggel, a Helgoland és a Saida 10 tmf-re délkeletre Pelagosától foglaltak állást. Pelagosát 1915.07.11-én az olaszok ugyan is elfoglalták.

A rombolók 05 órákor nyitottak tüzet Pelagos szigetére. Mivel az olaszok nem lőttek vissza, négy tengerésztiszt és 104 tengerész (108 fő) szállt partra. Eközben a rombolókat megtámadta a Pelagosán állomásozó olasz tengeralattjárók, de a rombolók sikerrel kerültek ki a torpedókat. A partraszálló különítményt a védő 90 olasz katona heves tűzzel visszaverte. Az utolsó roham előtt, ugyan is a lehetséges veszteségekre való tekintettel, a Csepel romboló parancsnoka, Podkapelski Vukovics fregattkapitány, visszarendelte a deszantosokat. A deszantakcióban elesett egy olasz katona, míg megsérült egy olasz katona. A Lika és a Triglav rombolók legénységéből viszont elesett 4 tengerész -közülük 3 fő volt magyar-, míg 8 fő megsérült. Visszatérőben a Busi-csatornában egy tengeralattjáró támadta meg a Helgoland-ot, de a cirkáló ki tudta kerülni a torpedókat.

<sup>6257</sup> Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1915-11-18

<sup>6258</sup> Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-06-18 / 168. szám



*A Helgoland 1915-ben (rajz és fénykép)*

1915.08.17-én a Saidával együtt Pelagosa-t ágyúzta.

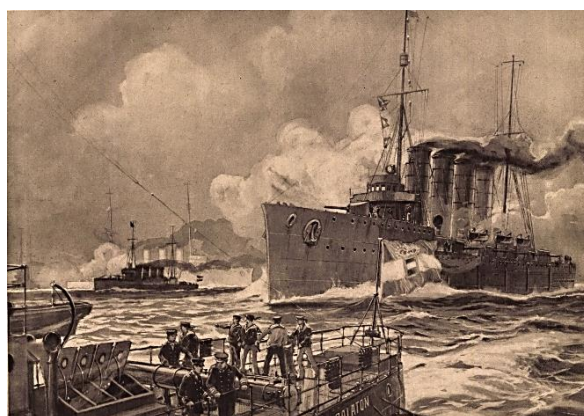
Ekkor a Saida, Helgoland, Lika, Orjen, valamint a 80T és 81T torpedónaszádok volt bevetésen. Az ágyúzás 06 órakkor vette kezdetét. A hajók szétlőtték a sziget édesvíztartályát, így az olaszok a szigetet 1915.08.18/19-én elhagyták, nagy mennyiségű hadianyag visszahagyása árán. Az ágyúzás a helyőrségnek is komoly veszteségeket okozott.

A támadás alatt, a Velebit és a Dinára rombolók és több torpedónaszád, tengeralattjárók után kutatott a térségben.

1915.09.06-án az L58-as repülőgép Pelagosa szigetén olasz katonai mozgást érzékelt. Ezért 1915.09.08-án kifutott Sebenicóból a Helgoland és a Saida gyorscirkáló és az I. torpedóromboló osztály (Tátra csoport).

A két cirkáló tűz alá vette Pelagosa szigetét. Ekkor az L58-as repülő már nem észlelt ellenséges tevékenységet. Ez után a Csepel, Balaton, Tátra, Dinára és stb. rombolók csapatokat tettek partra a szigeten, de azt elhagyatottnak találták. A sziget ez után a háború végéig a senki földje lett, mert senki sem állomásoztatott ott csapatokat.

A Sebenicóba visszahajózó köteléket a Lissa közelében, Busi csatornában a francia Papin tengeralattjáró megtámadta, és eltalálta az 51T torpedónaszádot szeptember 9-én 15.04-kor. A robbanás leszakította a naszád orrát, és elesett 17 tengerész (ebből 5 magyar volt) és megsebesült két tiszt. A sérült naszádot az 56T torpedónaszád bevontatta Rogoznicába. A kötelék ezután befutott Sebenicóba.



*Flottánk az Adrián: Az új gyorscirkálók: Saida, Helgoland és Schwarzenberg, a kisebb Balatonnal<sup>6259</sup>*

1915.11.22/23-án a Saidával és az I. torpedóosztállyal együtt az Otrantói-szorosban volt felderítésen.

Ugyan is, a parancsnokság különböző csatornákon keresztül megtudta, hogy a bekerítésből kitört szerb hadsereg megvert maradványai az albán tengerpart felé igyekeznek, mert szövetségeseiktől ígéretet kaptak arra, hogy elszállítják őket a Balkánról. A szállítási előkészületek kifürkészésére a flotta

<sup>6259</sup> Háborús album. A világháború történelme képekben, A VILÁGHÁBORÚ KRÓNIKÁJA / A nyugati harcsterekről

parancsnoksága utasította az 1. torpedóflotillát, hogy hajtson végre erőszakos felderítést az Otrantói-szorosig. A november 22-én Sebenicóból kifutó 1., 3. és 5. torpedóosztályt a Helgoland és a Saida vezette. Kevéssel az indulás után a Csepel-nek kazánház meghibásodás miatt vissza kellett fordulnia, a többiek elszárguldtak Otrantóig. Hadihajóval nem találkoztak, **csupán egy olasz vitorlással — neve Kalmara (Gallinara) —**, amelyet a Lika megállított és a Triglav — miután felvette a személyzetét — elsüllyesztett. Ugyancsak összeakadtak az **olasz Palatino tehergőzzel**, amely 180 tonna lisztet szállított Brindisiből Albániába. Mivel a felszólításra nem állt meg, és mert három löveg is volt a fedélzetén, a Tátra tűz alá vette. Amikor már égve süllyedni kezdett, az Orjen felvette a személyzet életben maradt tagjait. A hajók az Albán partok előtt cirkáltak.

A hadművelet zászlóshajója az SMS Helgoland volt, Seitz sorhajókapitány vezérlete alatt.

A térségben négy olasz romboló volt, de elkerülték a Monarchia hajókötelékét.

1915.11.29-én áthelyezték Cattaroba a Novara-val együtt.

1915.12.05/06-án a Saida cirkálóval és az 1. torpedóosztállyal (a hat Tátra típusú romboló) együtt az Otrantói-szorosban volt felderítésen. Visszafelé megtámadták a rombolók Durazzo kikötőjét is. A **hadműveletben 5 kisebb motoros hajót (4 albán és 1 olasz hajót) süllyesztettek el**, közülük kettőt Durazzóban. A rombolókat a cirkálók fedezték. A durazzói támadás után San Giovanni di Medua előtt aknákat telepítettek.

1915.12.20-án a Helgoland cirkáló, a Tátra, a Balaton és a Csepel rombolókat Cattaróba helyezték át, hogy közelebb legyenek az Albán partokhoz.

1915.12.28-án kémjelentés érkezett arról, hogy az olasz Euro és az Ostro rombolók 300 főnyi csapattal Durazzóba érkezett. Ellenük 28-án éjfélkor kifutott a Helgoland cirkáló, a Csepel, Lika, Triglav, Tátra és a Balaton romboló.

1915.12.29-én hajnalban Durazzo felé hajózott a Helgoland. Ekkor felfedezte a francia **Monge (553 t, 27 fő)** tengeralattjárót, amelyet legázolással felmerülésre kényszerített. A megrongálódott és süllyedő tengeralattjárónak a Balaton romboló lövegei adták meg a kegyelemdőfést 02.35-kor.. A magyar hajók 26 franciát kimentettek. (Más adat szerint 2 tisztet és 15 tengerészt mentettek ki. <sup>6260</sup>) A tengeralattjáró kapitánya önként merült a hullámsírba. Ez után Durazzo kikötőjében ágyútűzzel elsüllyesztett egy vitorlást és egy gőzöst, valamint több szárazföldi löveget szétlőtt. <sup>6261</sup>

#### **Durazzó-i (Rodoni-Gargano-fok) tengeri csata 1915.12.28/29-én (máshol 30/31-e szerepel a csata napjaként):**

Ezután 07.30-tól a durazzói kikötőt védő lövegeket ágyúzta. A parti ütegek visszalöttek a monarchia hajóira. A kikötőbe behatoló rombolók **elsüllyesztették a görög Mikael gőzöst és egy (máshol két) vitorlást**. A jelzett két olasz rombolónak azonban nem lelték nyomát. A kikötőből kihajózó Lika és Triglav romboló olasz aknára futott, mivel manőverezniük kellett, egy őket 8.00-kor tűz alá vevő 7.5 cm-es löveg miatt. A Lika elsüllyedt 8.03-kor. A legénységből 50 fő esett el, közülük 13 fő volt magyar. A Triglav-on 10 fő esett el, akik közül 5 fő volt magyar. Ez után a Tátra vontatni kezdte 9.30-kor a sérült Triglav-ot. A vontatáshoz a Csepel is csatlakozni akart, de annak hajócsavarjaira rátekeredett a vontatókötél, mikor a fölött áthajózott, így a hajó lelassult. A Lika tengerészeinek mentése és a Triglav vontatása, sok időbe került, így a hajók csak 9.30-kor tudtak hazafelé indulni, mindössze csak 6 csomós sebességgel. A Helgoland 10.35-kor értesítette a Cattaróban lévő 5. csatahajó osztályt a történetéről. Itt kifutásra készen állt a Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló és a Budapest partvédő páncélos. Továbbá induláshoz készülődött a Novara gyorscirkáló és az Aspern cirkáló. A Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló 11.15-kor indult a Helgoland vezette csoport megsegítésére. A Helgoland csoport a visszafelé útja során antant egységekbe ütközött. Az olaszok ugyan is már reggel 7.30-kor jelentették Durazzo ágyúzását Brindisibe. (Egyesek szerint, az olaszok már 7.00-kor észlelték a monarchia hajókötelékét.) Innét az **angol Dartmouth könnyűcirkáló** (5200 t, 8 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) és az **olasz Quarto kiscirkáló** (3207 t, 6 db 12 cm ágyú, 28 csomó) futottak ki. A magyar kötélék ellen ugyan innét kifutott

<sup>6260</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: A Magyar Adria Egyesület működése

<sup>6261</sup> Alkotmány, 20. évfolyam, 1915-12-31 / 363. szám

8 órákor a **Casque, Renaudin, Commandant Bory**, a **Bissin** és a **Commandant Lucas** francia romboló. Szintén a monarchia köteléke ellen 9 órákor az **angol Weymouth** könnyűcirkáló (5200 t, 8 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) és az **olasz Nino Bixio** kiscirkáló (3575 t, 6 db 12 cm ágyú, 29 csomó), továbbá az **Abba, Nievo, Mosto** és a **Pilo** olasz romboló. **(A csatába 2 olasz, 2 angol cirkáló, 6 francia és 4 olasz romboló vett részt, míg a monarchia részéről 1 cirkáló és 4 romboló)**

A Helgoland, Tátra, Triglav, Csepel alkotta kötelék 10.30-kor a Pali-fok magasságában járt.

A Dartmouth és a Quarto cirkálók és az 5 francia romboló el kívánta állni a magyar hajók útját, mivel azokat 20 tmf-el megelőzték Punta d'Ostró irányában, és azokat Nino Bixio csoport felé akarta terelni. Az angolok azért álltak itt fel, mert abból indultak ki, hogy a monarchia hajói teljes sebességgel haladnak. De azok csak 6 csomóval araszoltak. Az angolok a Helgoland csoportot 12 órákor észlelték déli irányban. A Dartmouth csoport azonnal délnek fordult, de ekkor már a felderítő rombolói Antivari magasságában jártak, ahol az L61 és L67 osztrák-magyar repülőcsónakok (hidroplánok) bombákkal támadták meg az ellenséges rombolókat. A Nievo romboló bombatalálatot kapott, ezért a rombolók is dél felé fordultak. Seitz sorhajókapitány, a Helgoland parancsnoka, 11.45-kor a castelnuovói hírközponttól értesült arról, hogy az ellenséges hajók előtte járnak. Seitz kiadta a parancsot, hogy az ellenség feltűnésekor a Triglav-ot süllyesszék el. A vontatókötelet 13.15-kor vágta el. Az elsüllyesztés meg is történt 13.38-kor, amikor a francia rombolók támadni kezdték, így a kötelék mindkét Durazzónál megsérült rombolóját (Lika és Triglav) elveszítette. A Tátra és a Balaton rombolók csatlakoztak a Helgolandhoz, hogy magukra vonják az ellenség tüzet, így segítve az akkor még csak vánszorgó Csepel rombolónak. Észak felől a monarchia hajói hirtelen füstcsíkot észleltek, dél – délnyugati irányba fordultak. A Helgolandot 13.55 kor érte az első találat a Dartmouth csoport felől. Egy ember elesett, míg heten megsérültek.

Ezután a Dartmouth jobbra, a Quarto kissé balra húzódott, hogy két tűz közé fogják a Helgolandot-ot, majd a Quarto a Helgoland nyomdokvonalába állt. Ekkor Seitz sorhajókapitány a hátsó torpedóvetőcsőből torpedót lőtt ki az olasz cirkálóra, mire az elkanyarodott, s evvel mind a Csepel, mind a Helgoland mentesült egy időre a Quarto tüzérségi tüze alól. 14 óra 27 perckor a Dartmouth parancsot adott a Quarto-nak, hogy támadja meg a Csepel-t, amelynek erre az időre sikerült sebességét 26 mérföldre növelni, mert közben a hajócsavarral sikerült elszakítania a rácsavarodott vontatókötelet. Kétórás tűzpárbaj kezdődött a Dartmouth-al 13.43-kor, miközben a hajók 8—10 ezer méterre futottak egymással párhuzamosan. A Helgoland 13.55-kor nyitott tüzet a **Dartmouth-ra**. **A hosszú és kemény tűzpárbajt** 8—9 ezer méterről, zajlott, amiben a rombolók nem vettek részt.

A Helgoland sebességét 28 mérföldről 30 fölé növelte. 15 óra 02 perckor érte a Helgoland-ot a második lövés. Ez a találat megölt egy matrózt, négyet megsebesített és szétrombolta a kormány gőzgépét, ezért ettől a perctől kézi kormányzásra kellett átállniuk. 15 óra 32 perckor a Nino Bixio és a Weymouth is a csata színhelyére ért s bekapcsolódott a harcba, a valamivel később odaérő Abba csoport pedig a Csepel-t vette tűz alá. Ez utóbbi 16 óra 30 perckor egyesült a Helgoland-csoporttal. 16 óra körül már felcsillant a remény, hogy a brit és olasz hajóknál gyorsabb cs. és kir. egységek le tudják rázni magukról a túlerőben levő ellenséget s Seitz rádiogrammot küldött a közeledő Kaiser Karl VI-nak, hogy forduljon vissza, ők pedig déli irányba fordulnak. A páncélos cirkáló tehát visszafordult. 16 óra 25 perckor érte a Helgoland-ot a harmadik találat, amely különböző felépítményekben okozott kárt. Hamarosan újabb találat érte a vezérhajót, de ekkor már sötétedett s a parancsnok rövid déli irányú menet után lassan nyugatnak fordult, majd amikor besötétedett 17.30 körül — bár az ellenséges egységek már 7000 méterre közelítették meg a cs. és kir. köteléket —, bízva saját hajóinak nagyobb gyorsaságában, 18 óra 15 perckor hirtelen északi irányba fordult, hogy megkísérelje az áttörést. A csoport ekkor 12 mérföldnyire volt az olasz parttól (Gargano-fok). A váratlan irányváltoztatás meglepte a brit hajót s csak néhány perces késedelemmel tudta követni a Helgoland-csoportot, amely percekig jobb pozícióban volt, mint a brit és olasz cirkáló, annak ellenére, hogy ekkor köztük a távolság 3500 méterre csökkent ; ugyanekkor a Nino Bixio-t a Weymouth helyzete akadályozta a tüzelésben. (A „T” formáció vízszintes szárába kerültek a cs. és kir. egységek, az ellenség nem tudta hirtelen módosítani tűzvezetését és helyét.) **Egy becsapódás súlyos sérülést okozott a Nino Bixio-n**. A Helgoland csoport a csatározások közben egészen Bariig hajózott. A Helgoland-csoportnak sikerült az áttörés az éj leple alatt 1915.12.29-án, az üldözők fokozatosan lemaradtak majd beszüntették a tüzelést, bár a Helgoland még egy ötödik találatot is kapott, míg a Tátra hajtóműve 18.45-kor meghibásodott, és így csak 20 csomóval tudott haladni. A monarchia hajói végül befutottak Sebenicóba.

Egyöntetű az a vélemény, hogy Seitz sorhajókapitány ügyes taktikázásán múltott a cs. és kir. kötelék megmenekülése, illetve az áttörés, mert a hatalmas túlerővel szemben is kihúzta besötétedésig. A nappali áttörés a cs. és kir. egységek pusztulásához vezetett volna. Egy olasz szerző külön kiemeli a gépszemélyzet érdemeit is, amennyiben nekik köszönhető, hogy a hajók sebességét ilyen hosszú időn át 29 mérföld fölött tudták tartani.

„A Helgoland nevű cirkálónk nagy sebességgel a nyílt tenger felé tartva, magára vonta az üldözőket, akik elől azután a sötétség beálltával egy ügyes mozdulat által sikerült elmenekülnie.”<sup>6262</sup>  
A két modern romboló elvesztése érzékenyen érintette a cs. és kir. haditengerészetet, mert a négy gyorscirkáló és a hat TÁTRA-osztályú romboló képviselte a flottában a „huszárságot”, olyan erőt, olyan harcmodorral, amely egyenlő eséllyel vette fel a harcot az ellenséggel.<sup>6263</sup>

Érdekesség, hogy a hazai lapok a durazzói csata során küzdő ellenséges hajókat, rosszul azonosították. „Az ellenséges flotta többek között a Bristol (4900 tonnás) és a Falmouth (51300 tonnás) típusú angol cirkálókból és Bouclier (770 tonnás) típusú francia torpedórombolókból, tehát oly túlnyomó erejű hajókból állott, hogy Helgoland cirkálónk (3500 tonnás)”a megmaradt bárom torpedórombolóval nem fordulhatott szembe velük és nem menthette volna meg a súlyosan megsérült Triglavot.”<sup>6264</sup>



Az 1915. december 29-ei tengeri ütközet. (Benczúr László)

A Helgoland kezdetben a Dartmouth cirkálóval harcolt, majd később odaérkezett a Weymouth és a Nino Bixio cirkáló is a négy olasz romboló kíséretében. Az ellenség óriási erőfölénybe került, és a Helgolandot több találat érte. A HELGOLAND-ot 1 óra 55 perckor érte az első találat, az I. számú csónak darujánál. A daru leszakadó feje a kötélzetével együtt a 3. számú kazáncsoport szélfogójába esett. A felrobbanó gránát két csónakot teljesen megsemmisített, a repeszek több szellőzőt átlyuggattak

<sup>6262</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 8. évfolyam 1918 Éves tartalomjegyzék / Okolicsányi László dr.: Haditengerészetünk magatartása a világháborúban

<sup>6263</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p. Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-08-24 / 192. szám

Délmagyarország, 5. évfolyam, 1916-03-31 / 76. szám

<sup>6264</sup> Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-12-31 / 363. szám)

és számos kisebb kárt okoztak, többek között a legénységi konyhában. Egy fűtőtanonc, Farkas János elesett, heten megsebesültek. 2 óra 41-kor érte a második találat a HELGOLAND-ot. A brit 15 cm-es gránát a hátsó felépítményen lévő fényszóróplatformot átütve szétrombolta a flottillaparancsnoksági irodát. Az ott lévő papírok lángra kaptak. A repeszek átütötték a főfedélzetet és számos szellőzőcsövet és a kormánygépet is eltalálták, megsértve annak gőzvezetékét, így kézi kormányzásra kellett átállni a segédkormányval. Egy repesz áthatolt minden fedélzeten és átütötte a hajófeneket is. Egy ember elesett, négyen megsebesültek. A HELGOLAND 4 óra 5 perckor újra fordulni kezdett, nyugat felé, először 216 fokos, majd tíz perc múlva 239 fokos irányba. Eközben folyamatos tűzharcban állt a WEYMOUTH-szal, amely 4 óra 25 perckor egy 15 cm-es gránáttal eltalálta. A HELGOLAND-ot ért harmadik találat az előlről számítva harmadik kémény tetejét érte. A robbanás leszakította a kémény tetejét, a 6. és 7. számú kazánokban károkat okozott és kioltotta a tüzeit. Annak ellenére, hogy tizenhat kazánból kettő kiesett, a HELGOLAND sebessége mindössze fél csomóval csökkent, és még mindig gyorsabb volt, mint üldözői. .... A HELGOLAND-ot négy, majd a QUARTO kiválása után három cirkáló lötte egyszerre. 4 óra 30 perckor érte az osztrák-magyar cirkálót a negyedik találat, egy gránát az előárboc felső részét találta el, különösebb károkat nem okozva, mivel a repeszek nagy része a vízbe csapódott. 4 óra 39 perckor majdnem nyugati irányba (264 fok) fordultak, majd Seitz rádión jelezte a három rombolónak, hogy a sötétedés beállta után megkísérlik észak felé az áttörést. 4 óra 45 perckor érte a HELGOLAND-ot az ötödik találat. A 97. és a 100. borda között, közvetlenül a vízvonalon találta el a gránát a páncélövet, az egy kicsit benyomta, majd lepattanva a víz alatt robbant fel, mintegy 50 mm-re benyomva a hajó héjazatát. .... 5 óra 30 percre a távolság 7000 méterre csökkent, innentől a sötétség miatt már nem tudták távolságmérővel azt tovább mérni. Ebben a fázisban **sikerült egy találatot elérni a NINO BIXIO-n**, a 10 cm-es gránát a vízvonal felett a hajótestbe csapódott be. A csata során tönkrement a kormányt működtető gőzgép és ettől kezdve kézi erővel kormányoztak, továbbá károkat keletkeztek a felépítményekben. <sup>6265</sup>



*A Helgoland összelőtt fedélzete a durazzói csata után*<sup>6266</sup>

A hajó pár nappal később Sebenico-ból áthajózott Polába.

**1916.**

1916.02.03-án az SMS St. Georg páncélos cirkálóval együtt St. Vito-t és Ortunát ágyúzta. Itt volt még a 83 F, 87 F és 88 F torpedónaszád.

<sup>6265</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2015)2015 / 3. szám: TANULMÁNYOK: Krámlí Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én  
Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-01-02 / 2. szám

<sup>6266</sup> <https://www.elsovilagaboru.net/2015>

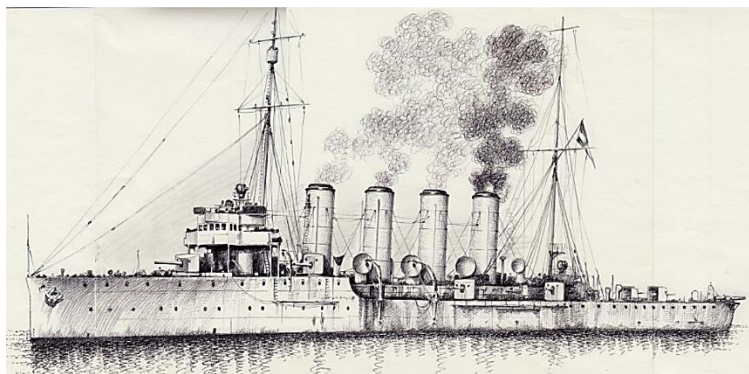
1916.02.06-án a Helgoland csoport Albánia partjai előtt hajózott 6 torpedónaszád (74, 78, 80, 83, 87 és 88-as) kíséretében. A cél Durazzo megtámadása. Útközben szövetséges flottával találkoztak, és rövid tűzharc után visszafordult Cattaroba. Ekkor **Benno von Millenkovich sorhajókapitány** a parancsnoka. Ekkor az angol **Weymouth cirkálóval** (5 200 t, 9 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) vívott tűzpárbajt. Ekkor két osztrák-magyar torpedónaszád összeütközött.

1916.02.24-én a Helgoland csoport Albánia partjai előtt hajózott. Ekkor a viharos tengerjárás és a rossz látási viszonyok február 24-én visszakényszerítették bázisára. Az albániai akciókat erőszakos felderítésnek tekintették, nem pedig a szállítások megakadályozására irányuló hadműveletnek. 1916.02.25 a Monarchia csapatai bevonultak Durazzo-ba.

1916.02.26-án 6 romboló kíséretében átfésülte a Pali és a Rodoni fok közötti vizeket, de nem lelt ellenséges hajókra.

1916.05.31-1916.06.01-én az otrantói zárat támadta. Ekkor elsüllyesztette a **Beneficient**-et. Ezt az Orjen romboló süllyeszti el, de több cikk is az elsüllyedéshez a Helgoland szerepét is írja.

A Helgoland köteléke 1916.07.03-án futott ki, az Otranto-i tengeri zár feltörésére. 1916.07.04/05-én a Helgoland cirkáló, a Tátra, Orjen és Balaton romboló, a 83 F, 85 F és 87 F torpedónaszád elérte a szorost, de a rossz látási viszonyok miatt nem találták meg a célpontokat. Láttak ugyan három ellenséges rombolót, de azok elmenekültek. Így a csoport másnap visszatért kiindulási bázisára.



*A hajó 1916-ban (rajz)*

1916.08.28/29-én az olasz keleti partok elleni tömegtámadásban vett részt.

Augusztus 28-án este kifutott a Cattarói-öbölből a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI páncélos cirkáló, a Wildfang, a Warasdiner és a Turul romboló, valamint három kísérőnaszád: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a Novara és a Helgoland gyorscirkálók a Csepel és a Balaton rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, és a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget. A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem mutatkozott. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést. Az akció sikertelenségéhez nagyban hozzájárult a rossz időjárás is.

1916.12.22-én a Helgoland és 4 romboló az otrantói zárat támadta. Itt rövid tűzharcba bonyolódott egy francia rombolókötelékkel.

## **1917.**

1917.05.14/15-én a Saida és a Novara társaságában az otrantói tengeri zár feltörésére futott ki. Ekkor alakult ki az **Otrantói tengeri csata. Elsüllyesztett 6 tengeralattjárók elleni hálót vontató hajót.** A csata során tűzpárbajt vívott az angol **HMS Bristol** és **HMS Dartmouth** cirkálókkal, valamint az olasz

**Marsala** kiscirkálóval (3575 t, 6 db 12 cm ágyú, 29 csomó), továbbá **olasz rombolókkal**. A csatában 5 találatot kapott. Elhunyt egy tengerész, míg 16 fő megsebesült.

#### **Részletesen az Otrantói tengeri csatáról:**

##### Cirkálók:

A Novara, a Helgoland és a Saida 1917. május 14-én, 19 óra 45 perckor indul az öbölből. 21 órától a Novara vezetésével 21 mérföldes sebességgel haladnak a különválás pontjáig (a Pelascia-foktól 10 mérföldre keletre). Ha az ott álló világítótorony nem látható, a különválás parancs nélkül 3 óra 15 perckor történjék.

Innen a Novara a Fano-szigettől 14 mérföldre nyugatra fekvő pontra, a Saida a Fano-szigettől 28 mérföldre nyugatra levő pontig, míg a Helgoland a Fano-szigettől 42 mérföldre nyugatra meghatározott pontra nyomul elő. A cirkálók külön-külön támadnak, és a legnyugatibb egység felé működnek. A hadműveletük úgy történjenek, hogy az egyesülés legkésőbb május 15-én reggel 7 óra 15 perckor a Linguette-foktól 15 mérföldre keletre eső gyülekezőhelyen megtörténjen. Bevonulás teljes erővel. Menetalakzat: Saida, Novara és Helgoland, vagyis a leglassúbb egység az élen. Ha alkalom kínálkozik, használjanak mesterséges ködöt.

##### Torpedórombolók:

A Csepel és a Balaton úgy induljanak az öbölből, hogy május 14-én 21 órakor Dulcigno előtt legyenek. Onnan a Saseno világítótornyától 15 mérföldre nyugatra fekvő pontra, majd az Éliás-hegycsúcs irányában a part alá nyomuljanak. Innen délnyugati irányban ellenséges szállítmányokat kutatnak, azokat megtámadják, és ha lehet, megsemmisítik. A Novara hadműveleti vonalát nem szabad keresztezniük vagy érinteniük. Bevonulásukkor a cirkálók gyülekezőhelyét május 15-én 6 óra 15 perckor érik el. A cirkálókkal való együttes bevonulás esetében a rombolók 20 mérföldre ezek előtt félbalra haladnak. Ha az ellenség üldözőbe veszi őket, igyekezzenek azt Cattaro irányába terelni. Ha az ellenség előttük mutatkoznék és nem erősebb, mint a saját egyesült haderő, akkor saját zömük irányába vonuljanak vissza. Mindenesetre arra törekedjenek, hogy bevonulásukkor csupán egyesült erővel bocsátkozzanak harcba.

##### Tengeralattjárók:

Az U 4 Valona előtt, az U 27 a Brindisi–Cattaro vonalon őrködik. Rádióikat lehetőleg használják ki. A német U 89 még a reggeli szürkület előtt aknákat rak Brindisi előtt, aztán ugyanott marad figyelőállásban. Bevonulás saját belátásuk szerint. A hadművelet alatt kint tartózkodó valamennyi búvárhajó délután 5 órától másnap reggel 5 óra 10 percig rádióján figyelje a szikratávíró-jelentéseket, hogy esetleg akciót kezdhessenek, illetve megfelelő utasítást kaphassanak.

##### Vízirepülők:

A Cattarói-öbölből, illetve Durazzóból kellő időben induljanak. Az ellenség mozdulatait rádióon jelentsék a Novara vezérhajónak.

A rombolók és a cirkálók a megadott időben kifutottak, a tengeralattjárók elfoglalták kijelölt helyüket, és a német U 89 lerakta Brindisi elé az aknákat.

A három cirkáló a parancsban meghatározott pontra 3 óra 10 perckor megérkezett, s innen legyezőszerűen szétválva futottak kijelölt hadműveleti helyükre.

A Saida, amelynek a legrövidebb volt az útja, s így leghamarabb találkozott hálót vontató halászgőzösökkel, fél órán át mozdulatlanul volt kénytelen várni a virradatra. 4 óra 20 perckor dördült el a Saida első lövése. A célba vett halászgőzös viszonzta a tüzet, de hamarosan elsüllyedt. 5 óra 20 percig még két gőzöst lőtt a Saida, közülük az egyik léket kapott, felrobbant a kazánja, a másikinál ugyancsak kazánrobbanás történt. Ez utóbbi kettő közül, bár súlyosan megsérültek, csak az egyik süllyedt el. A hajók legénységéből 19 embert kimentettek és foglyul ejtettek.

A **Helgoland**, útban kijelölt helyére, több halászgőzössel találkozott, amelyek sajátjuknak vélték és lámpaintegetéssel mutatkoztak be, de a cirkáló kikerülte őket, nehogy idő előtt riasszanak. 4 óra 17 perckor ért kijelölt helyére, ahol azonban a tenger üres volt. A parancsnok, **Erich Heyssler sorhajókapitány** ekkor úgy határozott, hogy elszárgul a Santa Maria di Leuca-fokig. Miután onnan sem látott ellenséget, 4 óra 23 perckor visszafordult. Hamarosan több halászgőzös-csoportot látott. A legközelebb esőre 4 óra 33 perckor nyitott tüzet. Egy lövedék az egyik **gőzös kazánházában robbant**, és a hajó elsüllyedt. Ugyanitt a Helgolandnak még **további három gőzöst sikerült** rövid idő alatt elsüllyesztenie. Két másik hajó tüzet nyitott a Helgolandra, de a cirkáló nem kapott találatot. Közben a Helgolandnak – miként a Saidának is – az elengedett és összevissza úszkáló hálótömeget is kerülgetnie kellett, ami körülményessé tette manőverezésüket. 5 óra 5 és 19 perc között **újabb négy halászgőzöst borítottak lángba** a Helgoland tűzérei, ezek szintén elsüllyedtek. Ezután lebocsátották a mentőcsónakokat, és 18 brit tengerészt vettek fedélzetükre. 5 óra 47 perckor fogták a vezérhajó távmondatát: "Ha nincs különösebb megsemmisíteni való, teljes gőzzel induljon az egyesülési pont felé!"

A Novara Fanóig hatolt előre, ahol azonban ellenségre nem akadt. Akkor – 4 óra 45 perckor – északnak fordult. 4 óra 55 perckor pillantotta meg az első, 12 gőzösből álló csoportot, és 5 óra 7 perckor kezdte el löni. Az 5 óra 37 percig tartó tüzelés 5 gőzöst elsüllyesztett, 5 másikat pedig súlyosan megrongált. A gőzösök viszonzták a lövéseket, és két könnyebb találatot értek el a cirkálón. A Novara 35 brit tengerészt halászott ki a vízből és ejtett fogságba.

Összegezve: A Saida elsüllyesztett 1 gőzöst, kettőt súlyosan megrongálva hagyott hátra, közülük az egyiket többé nem javították ki. A Helgoland elsüllyesztett 8 gőzöst. A Novara 5 gőzöst süllyesztett el, és a megrongált további ötből kettő olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy ki kellett vonni az őrhajóállomásból. Elsüllyedt tehát a csata színhelyén 14 hajó, 3 további pedig úgy megrongálódott, hogy nem lehetett rendbe hozni többé.

Az egész Otrantói-szorost hajóroncsok és szanaszét úszó hálótömegek borították. A hajók személyzetéből 50 ember elesett, 72 személyt foglyul ejtettek. A sebesültek számáról nincs adat, csak annyi, hogy sokan voltak.

Az Otrantói-szorosban kiépített tengerzárba olyan súlyos csapást mért ez a támadás, hogy a tengeralattjárók hónapokon keresztül nagyobb nehézség nélkül juthattak ki a Földközi-tengerre.

A három gyorscirkáló tehát teljes erővel sietett a meghatározott gyülekezőpontra, mert nyilvánvaló volt, hogy kifutnak az antant-egységek, és megkísérlik elvágni az útjukat. 6 óra 20 perckor a Novarát egy olasz repülőgép támadta, három bombát dobott, de mindegyik a vízbe esett.

A három gyorscirkáló végül is 7 órakor egyesült.

Ezalatt a két romboló, amelyek május 14-én 18 óra 20 perckor hagyták el a honi kikötőt. Május 15-én, 3 órakor elérték az Éliás-hegy alatti vizeket, 6 perccel később megpillantottak egy három tehergőzösből álló konvojt, amelyet az olasz Borea romboló kísért. A Csepel – parancsnoka és egyben a csoportparancsnok is Johannes Prinz von und zu Liechtenstein fregattkapitány – 1000

méterről tüzet nyitott a rombolóra, amelyen a második sortűz eltalálta a főgőzvezetékét, ennek következtében a hajó mozgásképtelenné vált, majd csakhamar elsüllyedt. A Balaton – parancsnoka Franz Morin korvettkapitány – először a Carroccio, majd a Verita gőzösöket süllyesztette el. A harmadiknak – Bersagliere volt a neve – sikerült a vízen maradnia, és bár több találatot kapott, saját erőből bejutott Valonába. A Borea még sokáig égett, és csak 5 óra 20 perckor süllyedt el. Miután a part egészen közel volt, és az elsüllyesztett hajókról le tudták engedni a mentőcsónakokat és mert a part felől ellenséges hajók közeledtek, a Csepel-csoport nem foglalkozott a mentéssel, hanem teljes sebességgel elindult a cirkálók egyesülési pontjához. 7 óra 30 perckor mindkét romboló a cirkálóktól 20 mérföldre, azoktól balra menetelt Punta d'Ostro felé, de már korábban, 7 óra 15 perckor északnyugaton észleltek árbocokat, kéményeket, majd felépítményeket, és hamarosan jelentették a Novarának az ellenséges kötelék feltűnését. Ez a kötelék a Dartmouth és a Bristol brit cirkálókból, az olasz Aquila, Antonio Mosto, Rosolino Pilo, Simone Schiaffino és Acerbi rombolókból állt Alfredo Acton ellentengernagy parancsnoki lobogója alatt. 7 óra 39 perckor a két romboló Dulcigno irányába fordult, hogy mielőbb kikerüljön az ellenség bekerítéséből. Sebességüket 29 csomóra növelték. Az ellenség rombolói azonban még gyorsabbak voltak, és mindenáron harapófogóba akarták fogni a Csepel-csoportot. A száguldásban a két cirkáló lemaradt. Az Aquila 8 óra 15 perckor tüzet nyitott, amelyet a Csepel és a Balaton 12000 méterről viszonzott. Közben a távolság egyre csökkent a harcoló felek között. Az ellenség nem ért el találatot, a Csepel viszont 8 óra 32 perckor eltalálta a vezérrombolót, a többenél nagyobb Aquilát, az első kéménye alatt (7 halott). Az Aquila beszüntette a tüzet és mozgásképtelenné vált. A tűzpárbaj a másik négy rombolóval tovább folyt 9 óra 15 percig. A találatokat figyelte, és a helyesbítéseket megadta a K 153 vízirepülőgép. Akkor az olasz rombolók visszafordultak, mert a durazzói parti tüzérség lőtávolaéhoz közeledtek. A két romboló teljesen sértetlenül vetett horgonyt 13 óra 45 perckor Gjenovicban.

A rombolók tevékenysége alatt a három gyorscirkáló a legnagyobb sebességgel igyekezett Punta d'Ostro felé. Elöl a leglassúbb egység, a Saida menetelt lovag Ferdinand von Purschka sorhajókapitány parancsnoksága alatt, mögötte a Helgoland és hátul a Novara, egyenletes, 25 mérföldes sebességgel. Ezen a sebességen és irányon akkor sem változtattak, amikor megkapták a Csepel rádiójelentését a felbukkant ellenségről, majd 7 óra 20 perckor az L 88 vízirepülőgép tájékoztatását. Ez az ellenséges csoport a Dartmouth és Bristol angol és az olasz Aquila cirkáló (romboló), továbbá az olasz Antonio Mosto, Rosolino Pilo, Simone Schiaffino és az Acerbi romboló.

Kisvártatva két ellenséges repülőgép támadását kellett hárítaniuk, és közben a Novara negyedóránként "hely- és menetelő irányjelentéseket" adott Cattaronak.

A Novara, Saida és Helgoland 7 órakor vette fel a harcérintkezést a **Carlo Mirabello olasz** cirkálóval és a francia **Commandant Rivière, Bisson** és **Cimiterre** rombolókkal. A 8000 m-ről megvívott tűzpárbaj, mindkét részről eredménytelen volt. A cirkálók tovább mentek Punta d'Ostro felé. Ellenséges repülőgépek támadták meg őket eredmény nélkül 8 és 9 óra között. Ekkor a Helgoland kormánylapátján néhány szegecs meglazult.

Az első füstoszlopokat rövid ideig 8 óra 15 perckor észlelték, legközelebb 8 óra 45, majd 9 óra 5 perckor láttak újabb füstoszlopokat északon. Ez a kötelék a Dartmouth, Bristol cirkáló és az Antonio Mosto és az Acerbi romboló volt. Az ellenség a tüzet 10 000 m-ről nyitotta meg. Idáig a monarchia hajóinak lövegei nem hordtak el.

Közben, pontosan 9 órakor, a Novara a következő rádiótávíratot adta le a Cirkáló-flottilla Parancsnokságának: "8 óra 50 perckor saját egységeink a 607-es négyzetben, menetirány 20

fok, menetelő sebesség 25 mérföld. A menetirányban a látóhatár alatt ellenséges cirkálók, kifutás eredménnyel kecsegtet.”

A kifutás a Cattarói-öbölben várakozó tartalékra vonatkozott. A cirkálóflottilla parancsnokával ugyanis megegyeztek abban, hogy a nyílt vízen észlelt helyzet alapján a csoport parancsnoka, Horthy sorhajókapitány fogja jelezni az alkalmas időpontot a kifutásra.

Tehát a gyorscirkálók felvették a harcalakzatot, vagyis a Novara állt a kötelék élére, és megindult a tőlük és előttük félig jobbra haladó ellenséges cirkálók – a Dartmouth és a Bristol –, valamint az azokat kísérő rombolók felé. Bár az Aquila is ott volt, ez a nagy, közel cirkáló méretű romboló, az ütközetbe hatékonyan nem szólt bele, mert már vontatókötélen volt.

Tehát 10 000 m-ről, 9 óra 28 perckor megdőrdültek a brit cirkálók 15,2 cm-es hajóágyúí. A cs. és kir. gyorscirkálók gyengébb, 10 cm-es lövegei még nem érték el az ellenséget, ezért Horthy sorhajókapitány közelebb vitte hozzájuk hajóit, mégpedig mesterséges ködöt fejlesztve, amely elfedte a gyorscirkálókat az ellenség szeme elől, lehetetlenné tette számára a célzást, és ugyanez okozta a ködből előbukkanó egységek. Ez volt az első olyan ütközet az Adrián, amelyen mesterséges köddel próbálkoztak. Horthy ugyanezkor előkészített egy torpedótámadást is, amelyre azonban a kedvezőtlen széljárás miatt nem került sor. A szél ugyanis elfújta a ködöt nyugat felé, az ellenség pedig a cs. és kir. cirkálóktól keletre menetelt.

9 óra 30 perckor a cs. és kir. gyorscirkálók is megszólaltatták ágyúikat. A csata megkezdődött, a két ellenfél egymástól először 8000, majd egyre kisebb távolságban – 4000–4500 méterre – párhuzamosan futott északnyugati irányban, órákon keresztül. Kisebb-nagyobb találatok érték a hajókat mindkét oldalról, ám ezek komolyabb sérüléseket nem okoztak. Ennek ellenére a brit cirkálók növelni akarták a távolságot, kis fordulatokat tettek, amit a cs. és kir. gyorscirkálók tüstént követtek, hogy ne növekedjék a távolság.

A britek viszont így veszítettek térelőnyükből, és a cs. és kir. egységekkel egy magasságra szorultak, vagyis egyre nehezebbé vált számukra északon elvágni a hazatérés útját.

Közben – Acton ellentengernagy 8 óra 25 perckor adott parancsára – kifutott Brindisiből a Marsala olasz cirkáló, a Carlo Alberto Racchia nagy romboló, valamint az Indomito, Impavido és Insidioso romboló.

Mialatt a gyorscirkálók a mesterséges köd leple alatt közel férköztek a brit cirkálókötélékhez, a végig mögöttük menetelő Mirabello-csoport (Carlo Mirabello olasz cirkálóval (romboló, de 8 db. 10 cm lövege van) és a francia Commandant Riviére, Bisson és Cimiterre rombolókkal) előre rohant, és torpedótámadást hajtott végre a három gyorscirkáló ellen. Torpedóik célt tévesztettek, fedélzeti fegyvereik tüze azonban a Novara egyik ágyújának egész legénységét a vízbe vetette.

**A súlyosabb találatok a cs. és kir. egységeken: 9 óra 50 perckor a Helgolandon egy halott;** 9 óra és 10 óra között kisebb találat a Novarán, amelyek egyike megölte a parancsnok helyettesét, Szuborits Róbert korvettkapitányt. **10 óra 4 perckor kapta a Helgoland a második súlyosabb találatot. Mint az első, ez is tüzet okozott, amelyet azonban eloltottak.** 10 óra 10 perckor a Novara parancsnoki hídjára csapódott egy lövedék, amely megsebesítette a parancsnokot fején és lábain. Horthy azonban a fedélzeten maradt és hordágyon vezette tovább az ütközetet mindaddig, amíg csak a keletkező mérges gázoktól eszméletét nem veszítette. Ezután Stanislaus Witkowsky sorhajóhadnagy, a hajó tűzértisztje és rangidős vezette tovább a csoportot. Amikor rövid idő után Horthy sorhajókapitány visszanyerte eszméletét, ismét átvette a vezetést, míg a Novara parancsnokságát meghagyta a tűzértisztnek. A Saida 10 óra 50 perckor kapott az orrára egy súlyosabb találatot, egy ember meghalt, többen megsebesültek. Miután az ellenség a tüzet elsősorban a Novara vezérhajóra összpontosította, a Helgoland felzárkózott mellé mintegy 400 méterre, ezalatt a lassúbb Saida 3000 méterrel lemaradt. **A Helgoland is áthelyezte tüzét a Dartmouthra,** hogy némileg tehermentesítse a Novarát. Ez a csata 4500 m-ről folyt és a Dartmouth-ot több találat is érte.

Időközben a cs. és kir. tengerészrepülők is támadták a brit cirkálókat: a K 177 és a K 179, később a K 205 és K 206. A K 205 még egy ellenséges tengeralattjárót is lemerülésre kényszerített, amikor az már

támadásra indult a gyorscirkálók ellen. A K 153 és K 154 a közelbe érkező Marsala-csoportot bombázta és lőtte géppuskával. Ez az olasz kötelék 10 óra 30-kor avatkozott be a harci cselekményekbe. A kötelék tagjai a Marsala kicsirkáló és a Carlo Alberto Racchio, Impavido, Indonitio és az Indisidioso romboló. Ez a kötelék a tüzet 9900-7500 m közöttől tüzelt.

A cs. és kir. gyorscirkálók egyre kedvezőbb pozícióba manővereztek, s az északnyugati irányból kezdtek észak felé fordulni.

10 óra 30 perckor érte a Novarát a legsúlyosabb találat. Egy gránát becsapódott a hátsó turbinaterembe és összeroncsolta a kondenzátort, ahol a turbinákban elhasznált gőz válik ismét vízzé, hogy a kazánt táplálja. A Novara hamarosan lobogóval jelezte, hogy már csupán 10 percen át tudja folytatni útját. 10 óra 55 perckor valóban leállt. Addigra mellé ért a Saida és vontatókötéltre vette a vezérhajót, a Helgoland pedig jobbra az egyre távolodó ellenség után vetette magát, hogy annak tüzet magára vonja, ugyanekkor lövegeivel elérhesse, és a vontába vétel nehéz manőverét megkönnyítse, ami végül is igen sokáig tartott az ellenség tüzeiben és megújuló rohamaiban.

A brit cirkálók 11 óra 5 perckor beszüntették a tüzet, és először déli irányba fordultak, majd visszakanyarodtak a veszteglő gyorscirkálók felé, és azok lőtávolságán kívül várakoztak.

Az ellenség észrevette, hogy a Novara mozgásképtelenné vált, ezért először a brit cirkálókat kísérő **Acerbi romboló** intézett gyors torpedótámadást ellene. A rombolót a két gyorscirkáló elkeseredett gyorstűzzel üzte el.

11 óra 20 perckor a csoport parancsnokságát Purschka sorhajókapitány vette át (Saida) és tartotta meg 12 óra 25 percig, amikor is a gyorscirkálók egyesültek az időközben megérkező Sankt Georg-csoporttal.

Mialatt a vontába vétel folyt, a **Marsala-csoport és a cs. és kir. gyorscirkálók mögött egyesült a Dartmouth-csoporttal, majd 9900–8800 méter távolságból ismét tüzet nyitott. (Lásd fentebb!) Ismét a Helgoland rohant szembe velük. Az ellenséges csoportból közben – 11 óra 24 perckor – kivált a Carlo Alberto Racchia romboló és torpedótámadásra indult. A Helgoland, valamint a két másik, meglehetősen akadályozott gyorscirkáló a tőlük kitelt leghevesebb tűzzel hamar visszafordulásra kényszerítették.**

A Marsala- és Dartmouth-csoport ezután hadrendbe állt, hogy együttes támadással megsemmisítse a Novara-csoportot (11 óra 35 perc). Ezek voltak a legváltásosabb percei a Novara-csoportnak. Térjünk most vissza 9 órára, amikor a Novara leadta a távmondatot a Cirkáló-flottilla Parancsnokságához.

Hansa altengernagy az üzenet vétele után azonnal kiadta az indulási parancsot, hiszen a tartalékra kijelölt egységek gőz-, csata- és kifutásra készen várakoztak. Az öbölből kifutó hajók a következők voltak: a Sankt Georg páncélos cirkáló, vezérhajó, a Tátra és a Warasdiner romboló, valamint a 84 F, 88 F, a 99 M és a 100 M torpedónaszád. Mögöttük, lemaradva, a Budapest parti páncélos, amely csak 15 mérföldes sebességre volt képes, kísérőivel, a 86, a 91 és 95 F-fel. A Sankt Georg-csoport ugyanis a maximális 20 mérfölddel menetelt.

A Sankt Georg-csoportot a repülők folyamatosan tájékoztatták a kialakult harc-helyzetről: "...Végül pedig jött a lesújtó repülőjelentés, hogy a Novara egy újabb telitalálat következtében mozgásképtelen – írja visszaemlékezésében Konek Emil altengernagy. – Ez valamivel 11 óra előtt volt. Akkor látcsővel már tisztán láttuk a még a láthatár alatt lévő egységek füstosztlopait és a lövések füstgomolyait, mesterséges ködöt is láttunk és jól hallottuk az ágyúk tompa moráját. Kb. 60 mérföldnyi (110 kilométernyi) távolságra voltunk még a tengeri ütközet színhelyétől. Nem tehetünk egyebet, mint teljes erővel tovább menetelni... már nemcsak az árbocokat, hanem a hajótesteket is láttuk... láttuk, hogy az egyik cirkáló a Novara közelében fekszik szintén mozdulatlanul, míg a másik (a Helgoland) az ellenséges vonal felé halad támadólag és szakadatlanul tüzel... Lehetünk vagy még 26 mérföldre tőlük, minimálisan még egy óra kellett nekünk, hogy az ellenséget a mi 24 centiméteres ágyúink maximális távolságra, 14 kilométerre megközelítsék..."

Közben a három cirkálón is meglátták a közeledő segítséget. A vontatókötéllal folyó manőverben szünet áll be, minden ép löveg az ellenséget lőtte.

Az ellenség is észrevette már a közeledő nagy cirkálót: 12 óra 7 perckor beszüntette a tüzet, menetalakzatot vett föl, és déli irányba fordulva elhagyta a csatateret.

12 óra 25 perckor a Novara-csoport egyesült a Sankt Georg-csoporttal (Sankt George, Tátra, Warasdiner romboló, Tb.84, Tb.88, Tb.99 és Tb.100 torpedónaszád), együtt megindultak a Cattarói-öböl felé. Az ellenség többé nem indult rohamra a csupán 6 mérföldes sebességgel haladó hajókaraván ellen.

A Brindisibe visszatérő antantegységek útja nem volt olyan zavartalan, mint a cs. és kir. egységeké. A lesben álló német U 89 megtámadta a Dartmouth és 13 óra 35 perckor megtorpedózta. A brit cirkáló olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy parancsnoka kiadta a hajó elhagyására szóló parancsot. A Dartmouth azonban vízen maradt, így a legénység egy része visszaszállt, és segített a cirkáló bevontatásánál. A Dartmouth biztosítására kifutó Boutefeu francia romboló közben ráfutott arra az aknamezőre, amelyet az U 89 telepített, és elsüllyedt. A Dartmouth és a Boutefeu személyzetének 42 tagja életét veszítette, 45 fő pedig megsebesült.

Végeredményben a Novara-akcióval összefüggésben – a Csepel-csoport működését is számítva – az antant oldalán meghalt 83 ember. A cs. és kir. egységeken elesett 15 ember (egy a Helgolandon ahol volt még 24 sebesült is, egy a Saidán, a többi a Novarán). A Csepel-csoport akciójának mérlege: elsüllyedt a Borea romboló és két tehergőzös, személyzetükből meghalt 16, megsebesült 21 tengerész.

A Novara-csoport 1917. május 14.–15-i támadása hosszú időre megkönnyítette a tengeralattjárók számára a ki- és bejutást az Otrantói-szoroson. Az antant azonban lassacskán újjáépítette a zárat, és 1917 őszére ismét időszerűvé vált egy zárromboló rajtaütés.

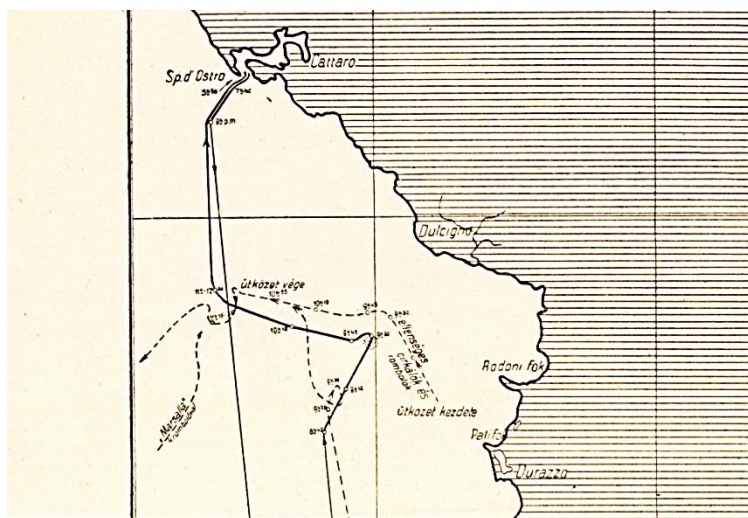
A csatában résztvevő lövegek:

Antant: 13 db 15.2 cm 9 db 12 cm 38 db 10 cm 52 db 7 cm összesen 112 löveg	Monarchia: 27 db 10 cm 3 db 7 cm összesen 30 löveg	Felmentő flotta: 2 db 24 cm 5 db 19 cm 4 db 15 cm 2 db 10 cm 12 db 7 (6.6) cm összesen 25 löveg
---	---	---

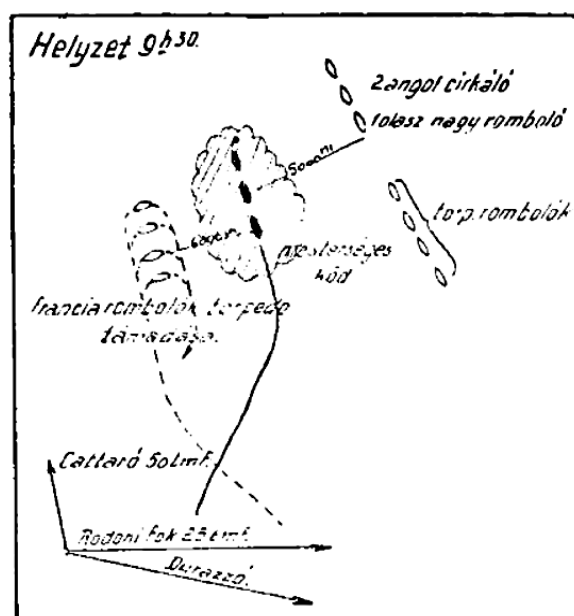
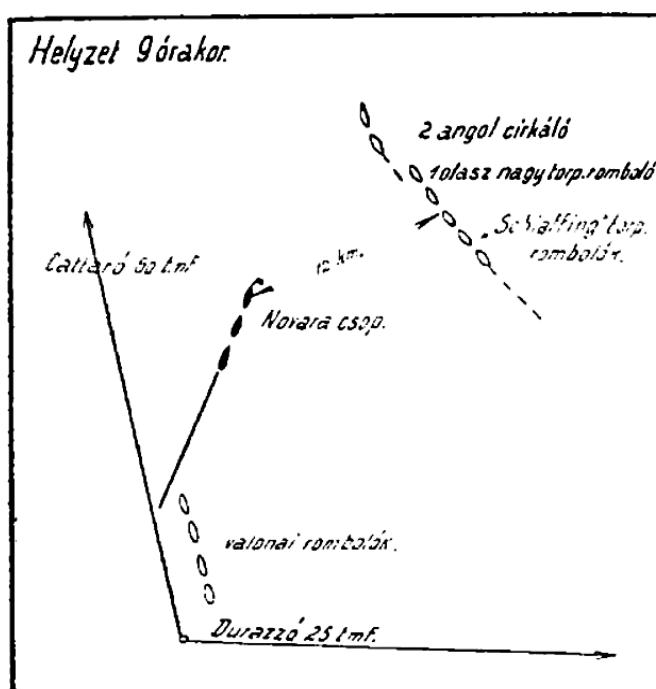
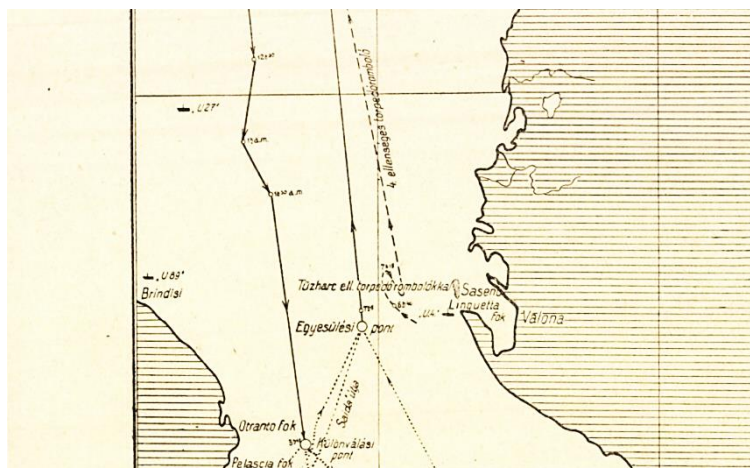
*Antant 112 löveg – 55 Monarchia löveg*

Súlyosan megsérült a Dartmouth (a háború alatt nem javítják ki), elsüllyedt a Borea romboló, a Carruccio és a Verità gőzös és a francia Boutefeu romboló.

Állítólag könnyebben megsérült a Bristol cirkáló és a Marsala romboló is. <sup>6267</sup>



<sup>6267</sup> Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete és DDR. Juba Ferenc: A diadalmas otrantói útközet 80. évfordulójára) Gonda Béla szerk.: A Tenger 17. évfolyam 19276-9. szám: Scholtz Andor m. kir. főhajónagy: Az otrantói útközet 1917 május 15. (képekkel és helyzetrajzokkal)



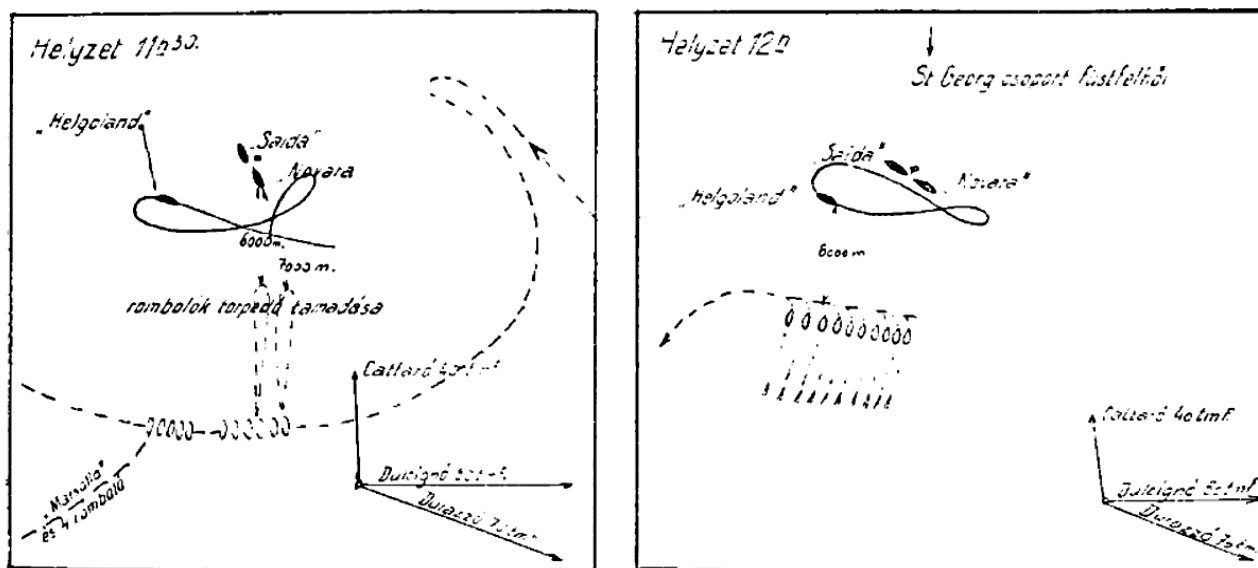
Otrantói csata

### A Helgoland a csatában:

„Helgoland” még a szürkület előtt szintén találkozott egy naszad által kísért őrhajó csoporttal. Ezek nyilván saját cirkálójuknak vélték, minthogy lámpaintegetéssel mutatkoztak be nekünk, amire természetesen választ nem kaptak. Irányát megtartva, reggel 4 óra 17 perckor elérte kijelölt legdélibb helyét Cap Sta Maria di Leucat. Reményeink, hogy itt ellenséges hajószállítmányokkal találkozunk, sajnos, nem váltak valóra és tüzetes kémszemle után ellenkező irányba, északkeletre fordultunk. Félóra múlva bukkantak fel a szemhatáron az első gőzösök. A parancsnok teljes gőzzel feléjük tart és elrendeli a kis zászlódísz felvonását. Miközben négy piros-fehér-piros lobogó repül fel az árbocokra, eldördül az első sortűz. Éles recsegő hangon csapódnak be a 10 centiméteres gránátjaink, léket és üvöltő kazánrobbanást okozva. A gőzös farával lassan alámerül, míg az orra egészen az égnek áll és hirtelen eltűnik a mélységben. Rövid félóra alatt ötször ismétlődik meg ez a színjáték. Három gőzös pedig teljesen ronccsá löve marad a vízszínen úgy, hogy inkább legénységük mentésével töltjük az időt. Vízre bocsátott csónakunk 18 megmentett angol tengerészt hoz a hajónkra. ....

Két repülő sebesíramú támadását kell elhárítani. Hogy munkájukat megnehezítsük, minden parancsnok kígyóvonalban vezet hajóját. Más kárt, mint a „Helgoland” mögött 10 méterre lezuhanó bomba, mely a hátsó hajótest néhány szegecsét lazította meg, nem is okoztak.....

A Helgoland találatot kapott a parancsnoki torony és a 2. ágyú között. Sebesültek rognak össze a fedélzeten és az ottan fekvő előre készített lövedékekre ömlött pikrinsav magas lángokra lobban. Dietrich és Fritsch sorhajóhadnagyok valamint a lábán megsebesült lovag Winterhalder tengerészszázlós rohannak oda elsőnek és a minden pillanatban felrobbanással fenyegető forró gránátokat a tengerbe rugdalják, hajónkat súlyos kártól és sok matróz életét mentve meg elszánt cselekedetükkel. .... Miközben „Helgoland” tüzet most „Novara” tehermentesítésére „Dartmouth” az ellenség vezérhajójára és 362 kilogrammos oldalössztüzével – ugyan ez a cikk máshol csak 200 kg-os oldalsortűzről ír – a legerősebb ellenfélre irányítja, mindinkább sikerül cirkálóinknak kis utat nyerni és az irányt folyton északabbra fordítani. .... 11 órakor zászlók kúsznak fel „Novara” árbocán, értesítve a testvérhajókat, hogy már csak 10 percig folytathatja útját. Gyors és elszánt cselekvés leplezhette az ellenség előtt és menthette csak meg válságos helyzetünket. „Saida” erős iramban siet „Novara” oldala mellé és megteszi a vontába vételre szükséges intézkedéseket. Az ütközet alatt felfrissülő bóra és a hullámverés nagyban megnehezíti munkáját. Ugyanekkor „Helgoland” jobbra kitör és az elvonuló ellenség felé fordul, hogy annak tüzet magára terelje és a mindenesetre várható támadást felfogja. Nagy segítségünkre vannak újabb repülőink, melyek bombákkal és gépfegyverekkel vetik magukat az ellenségre. És ekkor a nehéz csatadöntő pillanatban nem hittünk szemünknek, amidőn az ellenség, melynek tüze mindinkább gyengült, hajóit ellenirányba fordítva, a tüzelést teljesen beszüntette. Majd tüzkörünkön kívül megkerült minket és tőlünk délre félkör alakú várakozó állásba helyezkedett. Mintha tehetetlenségünket lassanként felismerné, 11 óra 24 perckor egy nagy torpedórombolójuk, hevesen tüzelve, teljes gőzzel torpedótámadásra tör elő. HEISSLER sorhajókapitány, a „Helgoland” parancsnoka felismeri a helyzetet, hajójával közbeveti magát, és pergőtüzével 7000 méter távolságban megfordulásra kényszeríti. <sup>6268</sup>



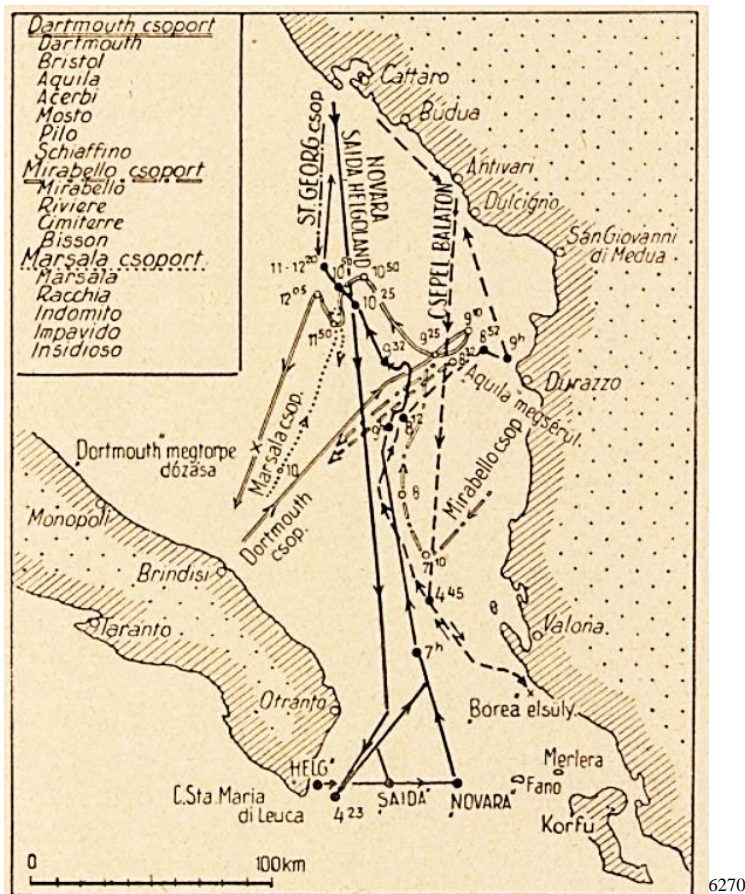
Egy másik romboló szintén neki iramodik, hogy torpedóit kilőhesse, de a „Helgoland” és a két mozdulatlan testvérhajó sortüzei megakasztják támadását. Megkönnyebbült szívvel azt gondoltuk már, hogy az ellenség támadó kedve végleg elmúlt, de a déli szemhatáron mutatkozó újabb füstfelhőkből nemsokára kivehető, hogy „Marsalla” olasz cirkáló 4 torpedórombolóval érkezett az ellenség megerősítésére. És a csatlakozásuk után 11 óra 35 perckor az egész hajóraj — mintegy 10 egység frontba fejlődve — a legnagyobb sebességgel, végleges megsemmisítő támadásra ront felénk. Az elkövetkező pillanatok voltak bizonyára a legválságosabbak és sokan azt gondolták, hogy talán a legutolsók is lesznek. „Helgoland” egy utolsó szikratáviratával, hogy „Saida” „Novara”-t vontatóba fogja, ellenség újból támad, serkenti gyorsabb segítségre a már kétségtelenül közel levő „Sankt Georg”-ot. Aztán — „Helgoland”-dal az előtérben — cirkálóink egy utolsó erőfeszítéssel szórják a sortüzeket a

<sup>6268</sup> Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-06-14 / 134. szám

feltúrt fehér tajtéokban felénk rohanó négyszerte erősebb ellenségre..... 12 óra 7 perckor vége a harcnak és összeomló vízoszlopok jelzik utolsó gránátjaikat.

A 3 órás küzdelemben minden magyar cirkáló hajó 1000—1200 lövést tett. A Helgoland 1052 lövést adott le. A Helgolandon elesett egy tengerész, továbbá egy tengerész megsérült.<sup>6269</sup>

Az elért eredmény ezzel szemben 22 őrhajó, 2 nagy szállítógőzös, 2 torpedóromboló és 1 hidroplán elpusztítása volt. Az ellenséges vezérhajó pedig a német 89-es tengeralattjáró 2 torpedótalálatától súlyosan sérülve jutott Brindisibe.



1917.10.18-án este kifutott az öbölből a Helgoland az I. torpedóosztállyal (Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika II., Triglav II.).<sup>6271</sup> Valonáig együtt meneteltek. 1917.10.19-én Valona kikötőjét ágyúzta.<sup>6272</sup> Valonánál a Helgoland és a Lika II. Brindisi felé fordult, a többiek S. Cataldo irányába. Saseno és Brindisi előtt az U 32 és az U 40 búvárnaszádok fedezték őket, illetve felkészültek az esetleg menekülő halászgőzösök vagy más egységek megtámadására. Ellenséges hajókra azonban nem akadtak, csak két repülőgépre, amelyekkel két saját gép, a K 206 és a K 207 vette föl a küzdelmet, és a hajók légvédelmi ágyúi is megszólaltak. Különösen a Helgoland tüze volt heves. Később bekapcsolódott a légiharcba a K 205 is. Az ellenséges gépek bombái mind a Helgoland mögé estek, mert a gyorscirkáló cikcakk manőverezéssel és sebességének állandó változtatásával lehetetlenné tette a célzást. – Az olasz repülők viszont egy találatot jelentettek. – Az egyik ellenséges repülőgépet a cs. és kir. repülők lelőtték. Egy órával később egy tengeralattjáró támadta meg a Helgolandot és a mögötte menetelő Lika II-

<sup>6269</sup> Szeged és Vidéke, 16. évfolyam, 1917-06-05 / 128. szám

Az Újság, 15. évfolyam, 1917-06-06 / 143. szám

<sup>6270</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 17. évfolyam 1927-9. szám: Scholtz Andor m. kir. főhajónagy: Az otrantói ütközet 1917 május 15. (képekkel és helytérképekkel) és Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ: Haditengerészetünk tüzérsége.

<sup>6271</sup> Alföldi Ellenzék, 17. évfolyam, 1917-10-23 / 292. szám

<sup>6272</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)

t, eredménytelenül. A K 207 bombákat dobott a tengeralattjáróra, amely a tiszta vízben jól látszott felülről, bár 12 méter mélyen – periszkópmélységben – feküdt a víz felszíne alatt. A bombák azonban nem találtak.

A mi repülő- csoportunk a messze délnyugatra, hajóink látókörletén kívül, megjelenő túlnyomó erejű olasz tengeri haderőket eredményesen bombázta. Egy olasz romboló a közvetlenül mellette lecsapó bombától láthatóan megsérült. Tengeri haderőink és repülőgépeink teljes számban és sértetlenül tértek vissza.<sup>6273</sup>

## 1918.

1918.02.01-én részese volt a cattarói matrózlázadásnak. A Novara és a Helgoland, valamint 7 romboló is felvonta a Sankt Georg, a Kaiser Karl VI. páncélos cirkálók, a Rudolph és a Gáa műhelyhajó mellett a vörös lobogót.<sup>6274</sup> Eredetileg a tengerészek szociális okokból lázadtak fel. Sok hajó legénysége viszont a nyílt lázadást már nem támogatta, így a tengerészek visszaadták a tiszteknek a parancsnokságot, és bevonták a vörös lobogót. A Novara és a Helgoland, valamint 7 romboló egyszerűen elhajózott Cattaróból, jelezvén, hogy ellenzik a lázadást. A Helgoland Catene előtt vetett horgonyt.

A gyorscirkálókat rövid egymásutánban követték az alábbi rombolók: Tátra, Huszár és néhány torpedónaszád, a Warasdíner, a Dinara, a Balaton, az Orjen és végül 19 óra 30-kor a Csepel. Heysler sorhajókapitány mint az I. torpedóflottilla és a Helgoland parancsnoka 17 óra 45 perckor a még be nem ért Csepel kivételével újból a teljes torpedóflottilla felett rendelkezett és felajánlotta szolgálatait a zendülés leverésére.

1918.06.09-én a Cattarói-öbölben a Novara cirkálóval és négy rombolóval (Tátra, Csepel, Triglav II, Lika II) egy harcököléket alkotott. Ez volt az „A” támadó csoport, amely az otrantói tengeri zár ellen vonult volna. Ezen egységeknek 1918.06.11-én napfelkeltekor a Fano–Santa Maria di Leuca közötti vonalon kellett elfoglalnia állását.

Mivel időközben a Szent István csatahajó elsüllyedt, a hadműveletet lefűjták.

1918.10.09/10-én a Novarával és 4 rombolóval a háború utolsó harci bevetése során, biztosították a Durazzo-konvoj útvonalát.

1918.10.09/10-én Durazzóban 40 000 katonát és nagy mennyiségű hadianyagot vontak össze. Innét a kiűrtést a Monarchia tengeri úton végezte Cattaróba. A szállításra 10-11 hajót vontak össze.

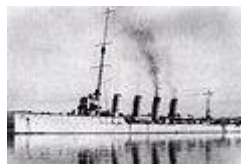
A manővert 2-3 tengeralattjáró is fedezte. A kiűrtést olasz és angol egységek október 2-a óta folyamatosan zavarták. A csapatok nagy része viszont szárazföldi úton vonult vissza. A kiűrtés október 20-ig folyt. A kiűrtő tengeri konvoj volt a Durazzo konvoj. Ezt fedezte a Helgoland és Novara és négy romboló (Graz, Stambul, Hercegovina szállítóőzős, Dinara és Scharfschütze romboló, 87 F torpedónaszád, U-29 és U-31 tengeralattjáró) Tengeri úton több mint 15 000 katonát szállítottak el. A túljegű antant flotta, a kiűrtést nem tudta megakadályozni.



*SMS Helgoland*



*SMS Novara*



*SMS Saida*



*SMS Admiral Spaun*

## 1919.

„Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajókat. Páris, szeptember 4. Itteni körökben tartja magát az a hír, hogy Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajók nagy részét. Megkapják a „Ferenc József“-et, az osztrák tengerészet egyik legjobb hajóját. Azonkívül a „Helgoland“, „Novara“, „Szt. György“ és „Frigyes király“ nevű cirkálókat. Megkapnak még 26 torpedórombolót és két tengeralattjárót.”<sup>6275</sup>

<sup>6273</sup> Kecskeméti Napló, 6. évfolyam, 1917-10-24 / 127. szám)

Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-10-23 / 262. szám)

<sup>6274</sup> Népszava, 46. évfolyam, 1918-12-07 / 290. szám

<sup>6275</sup> Uj-Somogy, 1. évfolyam, 1919-09-05 / 11. szám

### Olasz lobogó alatt:

A háború végén a Cattarói-öbölben, Gjenovicánál horgonyzott, francia felügyelet alatt, egészen 1919 végéig, majd áthajózott –átvontatták- a tunéziai Bizertába. (Van, ahol azt írják, hogy átmenetileg Franciaországban is volt a hajó.)

1920 januárjában, mint hadizsákmányt, az olaszok kapták meg.

1920.09.19-én **átnevezték** a tunéziai Bizertában **Brindisire**.

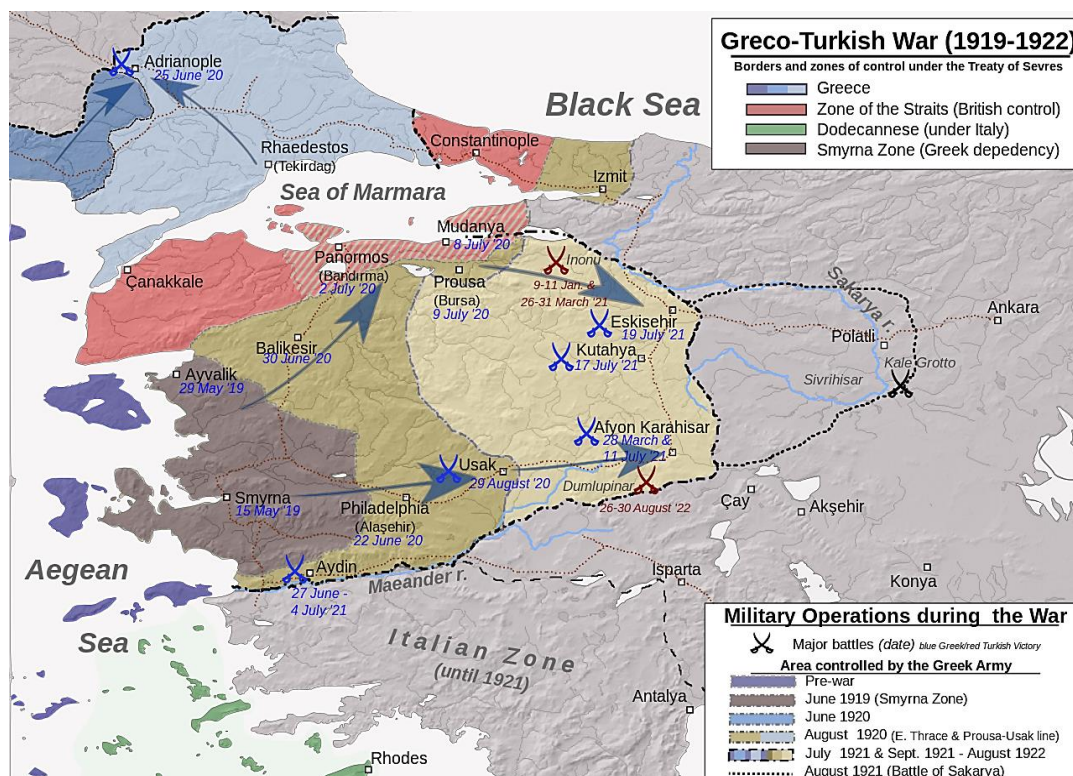
1920.10.22-én hagyta el a tunéziai Bizertát és 1920.10.26-án befutott La Spezia-ba.

A hajót 1921.04.06-1921.06.16 között felújították La Spezia-ban, majd hadrendbe állt az olasz flottában, mint Massimiliano Lovatelli admirális zászlóshajója. Ekkor az olasz felderítő flotta hajója.

A hajó 1921.07.03-án megérkezett Líbiába, majd 1921.07.16-án befutott Isztambulba. Az út során felkeresett számos olasz, görög és török kikötőt. Az olasz keleti flotta zászlóshajójaként a San Giorgio páncélos cirkálót (10 167 t) váltotta 1921.10.06-án.

Az olaszok megszállták Dodekanese (Dodecanese) szigetét, ami ez után hivatalosan 1947-ig Olaszországhoz tartozott. A szigetet 1947-ben kapta vissza Görögország.

1920-tól Smyrna (Szmirna) (Izmir) közelében olasz expedíciós hadsereg működött. Izmir az Égei-tenger partján lévő kikötő Kis-Ázsiában. 1919-1922/23-ben volt a görög – török háború. Anatólia több pontján 1919-ben olaszok szállnak partra, és Szmirna előtt olasz hadiflotta állomásozik. Az olaszok a törököket támogatták az oroszokkal együtt. A görögöket az angolok és franciák segítették. Az antant 1917-ben Izmir környékét az olaszoknak ígérte oda, de a területre Görögország is igényt tartott. Az olaszok pl. megszállták Rodosz (Rhodes) szigetét. (Kezdetben az angol, francia, USA, olasz és görög flotta együttműködött egymással 1919-ben.)



1922 augusztusában görög flottalázadás volt.

Ezek indokolták az olasz flotta térségbe küldését, illetve otttartását.

A hajó Olaszországba 1924.01.07-én ért vissza a Földközi-tenger keleti medencéjéből.

1924.02.06 – 1924.03.16-án Fiumében volt, mert ekkor kapta meg Fiume (Rijeka) városát Olaszország. Az átadási ceremónia alkalmából a hajó fedélzetén tartózkodott III. Victor Emmanuel olasz király. A hajó megőrizte a monarchiában kapott sötét színét, míg az olasz hajók színe fekete.

„Lassan észrevétlenül utána siklik még négy vagy öt torpedó vadász, majd egy karcsú hadijacht, amelynek egyetlenegy hosszú ágyúja van a hátsó fedélzetén. Mindegyik hajó tarka zászlódiszben, a Brindisi főárbócán a jelzőzászlócskák színes füzérje fölött lobog egy hatalmas sötétkék zászló. A kék mező négy sarkán négy királyi korona arany kör közepén koronás fejű fekete sas, a gyomrában vörös pajzson fehér kereszt. A savojai-ház címere. A simán tovább sikló hadihajók valóságos gyűrűben veszik körül a királyi utast szállító cirkálót.”<sup>6276</sup>

„Az olaszok ünneplésen bekebelezték Fiumét és az ünnepre a király is megérkezett a Brindisi-cirkálón. A bekebe- Itaési okmányt Gaetano Giardino tábornok, Fiume katonai kormányzója olvasta föl.”<sup>6277</sup>

1924.03.21-1924.08.31-ig Brindisiben volt.

1924.06.19-31-ig Taranto-ban volt.

(1926.04.01-1927.07.26-ig a parancsnoka **Giulio Valli** sorhajókapitány.)

Taranto-ból 1924-ben áthajózott Líbiába. (Tripolitánia – Tripoli a líbiai fő olasz bázis.)

(1926 áprilisában Benito Mussolini Líbiában járt, a Conte di Cavour csatahajón utazva.)

Az olasz-líbiai háború (Líbia annektálása) 1923-1932 között zajlott.

Líbiából 1926-ban tért vissza Olaszországba, ahol 1926.04.01-én a „Scout”, avagy felderítő egységhez került, majd 1926.07.26-án tartalékba helyezték.

1927.06.01-én újra aktíválták, mint az első rombolóflotta zászlóshajója. Ekkor Enrico Cuturi admirális zászlóshajója 1927.11.20-ig.

1928.06.01-től Antonio Foschini admirális zászlóshajója, a különleges divízió élén.

1928.06.06-án az Aquila cirkálóval és az F 14, és F 15-ös olasz tengeralattjárókkal volt hadgyakorlaton Pula (Póla) előtt. Ekkor a Giuseppe Missori romboló véletlenül legázolta az F 14 tengeralattjárót, San Giovanni magasságában. A tengeralattjáró legénysége elhunyt.<sup>6278</sup>

1929.04.12-től az albán partok előtt hajózott. Durazzo-ban volt 1929.04.12-16-án. Ide Grandi külügyi államtitkárt vitte, hogy tárgyaljon Tiranában, Ahmed Zogu albán elnökkel.<sup>6279</sup>

1929. május (talán 1929.05.17-1929.06.25) – júniusban a Földközi-tengeren hajózott. Felkereste a görög partvidéket, például Dodecanese szigetét, amit az olaszok megszállva tartottak.

Az aktív flottából 1929.11.26-án vonták ki.

Ez után lakóhajóként szolgált Ancona-ban, majd Pula-ban, Genova-ban, La Spezia-ban, majd végül Velencében. (Az olasz forrás szerint Triesztben is volt 1934.03.11-től, vagy 1934.12.19-től.) E szerint a hajó fegyverzetét leszerelték, de hajtóművei még működőképeseek voltak.

A szolgálatból végül 1937.03.11-én vonták ki végleg.

A hajót Triesztben 1939-ben bontották le a San Rocco hajógyárban.

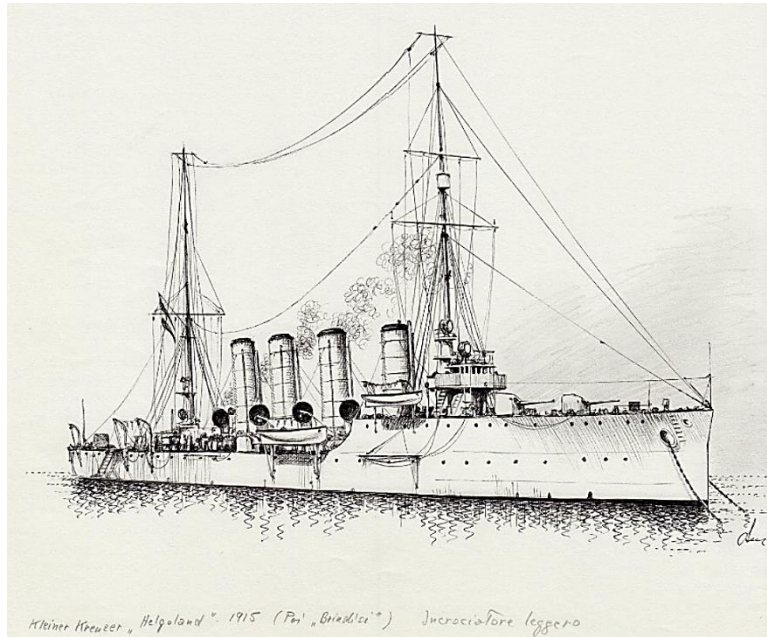
(Az SMS Admiral Spaun-t 1920-ban, a Saida-t 1937-ben, a Novarát 1941-ben bontották le.)

<sup>6276</sup> Pesti Hírlap, 46. évfolyam, 1924-03-18 / 65. szám

<sup>6277</sup> Uj Nemzedék, 6. évfolyam, 1924-03-19 / 66. szám

<sup>6278</sup> <http://win.storiain.net/arret/num190/artic3.asp>

<sup>6279</sup> Pesti Hírlap, 51. évfolyam, 1929-04-13 / 83. szám



Olasz lobogó alatt

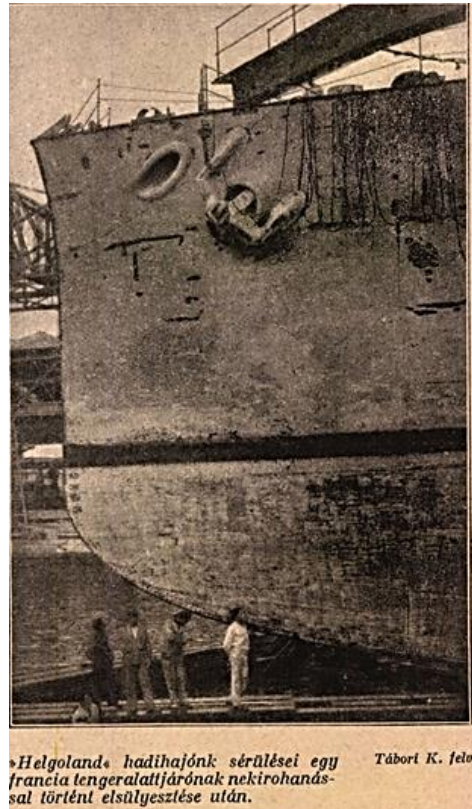
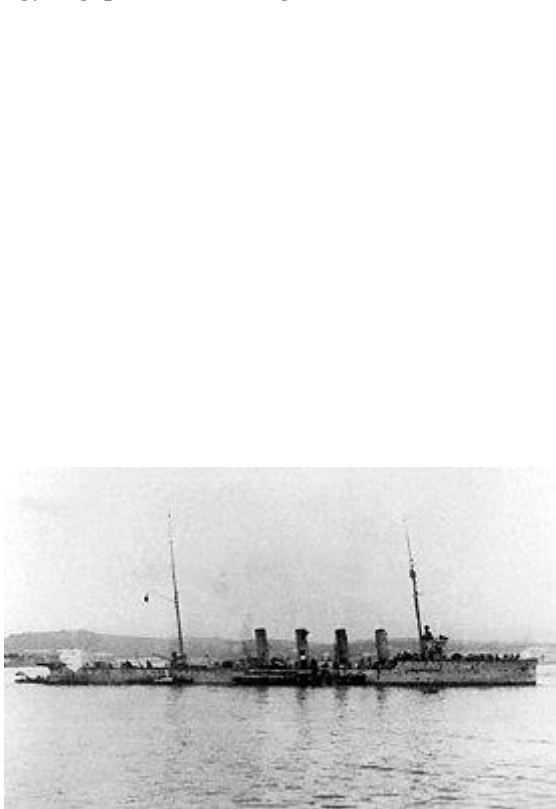


1921-ben és 1925-ben



A Budapesti Hadtörténeti Múzeum 1969-es új szerzemény másik érdekes zászlóemléke, az 1912-ben épített 3500 tonnás Helgoland-cirkáló fő árbóc-lobogójának darabja. A lobogót 1918 novemberében

Cattaróban szabdalták fel. A múzeumba bekerült darabot annakidején Burgmayer Ferenc, a cirkáló egyik gépésze vette magához.<sup>6280</sup>



»Helgoland» hadihajónk sérülései egy francia tengeralattjárónak nekirohanásával történt elsüllyesztése után. Tábornok K. felo.

6281

#### **Elsüllyesztett –elsüllyesztéséhez köze volt –hajók:**

Turbina olasz romboló (390 t)  
 Grazia olasz tehergőzös (1 373 t)  
 Monge (553 t) francia tengeralattjáró  
 Palatino (13 500 t) olasz tehergőzös (elfogta, majd egy naszáddal elsüllyesztette) (3-4000 t)  
 Kalmara (Gallinara) olasz vitorlás  
 Beneficent teherhajó (lehet, hogy csak elfogta) (Van, ahol azt írják, hogy a Helgoland 8 tehergőzös + (otrantói csata) fogta el a vitorlást.)

#### **Biztosította az elsüllyesztésüket:**

3 albán teherhajó (4 albán)  
 2 olasz teherhajó (1 olasz)  
 2 olasz vitorlás  
 Mikael (Michael, Midies) görög tehergőzös

#### **Megrongált hajótér:**

Nino Bixio olasz cirkáló (4 141 t) Durazzói csata  
 Dortmund angol cirkáló (5 200 t)  
 Még lehet, hogy az Otrantói csatában más hajókat is eltalált, például a Bristol angol cirkálót (4 800 – 5 200 t) a Marsala francia cirkálót (3 575 t), illetve két rombolót.<sup>6282</sup>

<sup>6280</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 17. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1970) 4. szám: Közlemények: Kerekes Zoltán: Az Országos Hadtörténelmi Múzeum új szerzeményei. – 1970. 4. sz. 677–701. p.

<sup>6281</sup> A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 356

<sup>6282</sup> Irodalom a szövegben megjelölt folyóiratcikkek kivül:

- Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete
- DDR. Juba Ferenc: A diadalmas otrantói ütközet 80. évfordulójára
- [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1912\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1912)) (olasz honlap)
- <http://www.gwpda.org/naval/j0300000.htm>
- <https://www.cherini.eu/KuK/album/slides/01-copertina.html>
- [https://www.worldnavalships.com/italian\\_cruisers.htm](https://www.worldnavalships.com/italian_cruisers.htm)

(A. Cherini (1988) : Navi del LeR. Marina Austro Venita Austriaca Austro - Ungarica 1814-1918)  
[https://adt.arcanum.com/hu/view/ANagyHaboru\\_3\\_OlaszHaboru/?query=TEXT%3D%28%2E%80%9ENovara%2E%80%9D+%29+DATE%3D%281912-01-31--1921-12-31%29&pg=427&layout=s](https://adt.arcanum.com/hu/view/ANagyHaboru_3_OlaszHaboru/?query=TEXT%3D%28%2E%80%9ENovara%2E%80%9D+%29+DATE%3D%281912-01-31--1921-12-31%29&pg=427&layout=s)

### **Parancsnokai:**

Wilhelm Buchmayer fregattkapitány 1914.08.29 – 1914. október



*Heinrich Seitz von Treffen (1870-1940) sorhajókapitány 1914.10.21 -1916. január  
(A Durazzói csata után váltották le.)  
Utóbb a Wien partvédő páncélos, majd a Szent István csatahajó parancsnoka. (ellentengernagy)*



*Benno Heinrich Stephan von Millenkovich (1869-1946) sorhajókapitány 1916.01.21- 1917. április  
(utóbb ellentengernagy)*



*Erich Heyssler (1869-1949) sorhajókapitány 1917.04.05 -1918. március*

Werner Freiherr von Marschall fregattkapitány 1918.03.14 – 1918.11.04.

### **Parancsnokai olasz lobogó alatt:**

Giulio Valli sorhajókapitány 1926.04.01-1927.07.26 (utóbb admirális)

### **Zászlóshajó:**

Massimiliano Lovatelli olasz admirális zászlóshajója 1921

Enrico Cuturi olasz admirális zászlóshajója 1927

Antonio Foschini admirális zászlóshajója 1928.06.06-1929.10.15.



*Az SMS Helgoland tisztikara 1916-ban*<sup>6283</sup>

---

<sup>6283</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.10>