

VITA

SÁRHIDAI GYULA

KIEGÉSZÍTÉSEK CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN C. TANULMÁNYÁHOZ

A Hadtörténelmi Közlemények 1985/2. sz.-ban Dr. Csonkaréti Károly által közreadott tanulmányhoz szeretnék pár kiegészítést fűzni, a flotta műveleteivel és helyzetével kapcsolatban, mivel az alkalmazott források nem térnek ki a bonyolult helyzet sok részletére.

Az 1906—1908-as parlamenti viták során (a „delegációk szabotálása”) nem a flotta kérdése körül csaptak össze, ez csak ürügy volt. A közös hadügyminiszter már 1907-ben bejelentette a felemelt katonai költségvetést, amelyen belül a flotta is kapott volna több mint 100 millió koronát. Ezt a balkáni háború kialakulása és a romló helyzet mindenképpen kívánta, mert a flottát (és a partvédelmet is) elhanyagolták, az nem volt egyenértékű a hadsereg egyéb részeivel.

A Monarchia ugyan szárazföldi hatalom volt, a szárazföldi haderők állapotát tekintették elsődlegesnek, viszont a Monarchia súlyát az egész Balkánon és a Közel-Keleten, valamint egyenrangúságát Olaszországgal csak a flotta révén érvényesíthette. A partvédelem, főleg Cattaro — az ingatag Montenegróval a hátában —, Ragusa, Zara, Monfalcone stb. védelme nem volt megoldva. A szigetek védelme, a partvonal gyors megrövidítése, a védő aknazarak kirakása, elegendő anyag hiányában, nem volt előkészítve.

A flotta 1908-as fejlesztési programja csak a 4 VIRIBUS UNITIS, 4 SPAUN és 6 TÁTRA osztályú hajóra volt elegendő. A nagy nehezen 1913-ban megszavazott 101 millió koronás program már elkésett, mivel a tervezett hajóépítésekre 4 év sem lett volna elég. Ebben a tervben 4 erősebb csatahajó, 4 gyorscirkáló, 10 torpedóromboló és egy sor kisebb hajóegység, így 2 dunai monitor is szerepelt. Ez a program 1914 szeptemberében megszakadt: nagy hibának bizonyult, hogy a csatahajók építéséhez kezdtek hozzá, amelyek pedig nem voltak túl fontosak. A tengerészet vezetőinek szemléletében és műszaki felfogásában rejtett a legnagyobb hiba. A flotta ezt a költségvetést 1914—15-ben felemésztette, utána már a hadiköltségvetés tartotta fenn, de az anyaghiány miatt semmiféle nagy hajóegység építésére nem kerülhetett sor. Minden a háború utánra maradt. A szervezés nagy hiányosságait mutatja, hogy Kína részére a monfalconei gyárban 2 nagyobb és 1 kisebb parti cirkáló építés alatt állt, amelyeket át lehetett volna alakítani saját célokra, ha már 1915-ben átviszik Triesztbe és erőltetett ütemben befejezik őket. Nem történt meg, két nagy utasszállító gőzös hajótestével együtt 1918-ban is ott álltak, az olaszok bontották le mindhármat 1920 után.¹ Elveszett a felhalmozott építési anyag is.

¹ L. *Hans Hugo Sokol*: Des Kaisers Seemacht 1848—1914. 1980, vagy *Conrad* ill. *Auffenberg* tábornok emlékiratainak vonatkozó részeit. Nyomasztó hiba volt az is, hogy mindig elavult típusú hadihajók épültek, pedig az ipari lehetőség nem volt ennyire rossz. A flotta irányítóinak szemlélete volt igen elmaradott.

A cattarói erődök és a flotta

A francia flotta 1914-es adriai manővereihez tudni kell, hogy csak azért közelíthették meg büntetlenül Cattaro erődéit és Ragusát is, mert ott régi 1902 M. tarackok és ágyúk voltak beépítve, amelyek csak 8000 m-re hordtak. A hajóágyúk 1914 augusztus—szeptemberében 15—16 km-re tüzeltek, a tengerről belőhették az erődöket.

Haus tengernagy elmulasztotta azt, hogy legalább a flotta 30,5 cm-es ágyúkkal ellátott sorhajóit (ERZHERZOG-osztály) oda vezényelje, mert ezek — a dombok felett, közvetett célzással — elérték volna a 18 km lőtávolságot. A flotta Polában állt, tétlenül, Cattaro pedig ütöképes tüzérség nélkül maradt.

Huber műszaki ezredes az Arza félszigeten 1915-ben kezdte meg 4 db modern 15 cm-es Skoda messzehordó löveg beépítését 10 cm-es páncélkupolák alá. Ezek 17 km lőtávval rendelkeztek, s amint a francia kémszolgálat erről tudomást szerzett, nagy hajók többé nem jöttek partközelségbe.²

A Lovčen-tüzérség elsősorban 12 és 15 cm-es francia lövegekből állt, amelyek francia légénységgel harcoltak: a 8 löveg kezelésére a montenegrói légénység alkalmazatlan volt. Ezek kezdték lőni 1914. október 19-én az erődöket és a hajókat.

Ez a tüzelés nem volt hatásos, de zavaró jellege miatt le kellett küzdeni, ezért vették be a RADETKY sorhajót. A fő nehézséget az jelentette, hogy az 1800 m magasságú hegyre a hajóágyúk, alacsony emelkedési szögük miatt, nem tudtak tüzelni. A meglévő fényképek szerint a RADETKY-t a szénkamrákba engedett vízzel kb. 8—10°-ra megdőntötték, így egyik oldalra fordítható 2×2 30,5 cm-es és 2×2 24 cm-es lövegével meredekebb röppályával megnyitotta a tüzet. A hatást egy 2—300 m magasságba felengedett kötött ballon figyelte, amelyet a hátsó fedélzetről bocsátottak fel.

A tűz annyiban volt eredményes, hogy 21 fő veszteség után a francia légénységet visszavonták, a lövegeket otthagyták a montenegrói hadseregnek. Ez 1915 elején történt, a tüzelés ettől kezdve lecsökkent, mert a montenegróiak, a király parancsára, kerültek az osztrák-magyar erőkkel a vérveszteséges csatát.

1915 novemberében folyt a cs. és kir. 3. hadsereg felvonulása Cattaro felől a Lovčen elfoglalására. Decemberben hat 30,5 cm-es tarack és két 42 cm-es tarack érkezett vasúton Zelenikába. Utóbbiak 9 egységben, a 30,5-esek 3 egységben kerültek a műszaki csapatok által megépített hadiúton a kész tüzelőállásokba.

1915. január 8-án megdőrdültek az ágyúk, és hat óras tüzérségi előkészítés után a csapatok nekirohantak a hegynek. A francia és egyéb ütegek itt semmisültek meg, a montenegrói légénység visszavonult, majd 3 nap múlva letette a fegyvert.³

A tengeralattjárók alkalmazásáról

A Törökország megsegítésére kiküldendő tengeralattjárók kérdése korántsem olyan egyszerű, mint egyes osztrák szerzők, elsősorban Sokol és Aichelburg beállítják. Ebben a kérdésben a német Hochseeflotte parancsnokságának és a tengeralattjárók vezénylő parancsnokának (BdU) döntései voltak a meghatározóak.

Az első kérdés már 1915 februárjában felmerült: sürgős lőszerszállítmányt kell eljuttatni Törökországba, mert a Román Királyság lezárta területét minden kereskedelmi szállítás elől, amely Bulgáriába irányult. A Dunán való lőszerszállítás a szerb part ellenőrzése nélkül nem volt lehetséges. Ez a kísérlet a BELGRÁD csavargózós és légénysége pusztulásába került.⁴

Ekkor fordult a német flottaparancsnokság először Haus tengernagyhoz, hogy egy gyorscirkáló, lőszerrel megrakva, éjjel törjön át Otrantónál, s vigyen legalább 50—60 t lőszeret Szmírnába, ahonnan majd, földi úton, továbbviszik a Dardanellákhoz.

² Magyar Műszaki Parancsnokságok, Csapatok és Alakulatok a Világháborúban 1814—18. (Szerk.: *Jacobi Ágost*) Budapest, 1938. 493., 488. o. Megemlíthető még a hasonló „Magyar Tüzér” c. kiadvány tengerészeti lövegekkel foglalkozó fejezete.

³ A RADETKY fotóját közli pl. *Nikolaus von Martny* is: *Bilddokumente aus Österreich—Ungarns Seekrieg 1914—18*. Graz, 1939, de vannak fotók más gyűjteményben is, továbbá az idézett *Jacobi*-féle könyv megfelelő fejezete.

⁴ *Wulff Olaf*: *Die Österreichisch—ungarische Donauflotte im Weltkrieg*. Wien, 1934

Haus ezt elutasította: a cirkáló elveszne, vagy nem tudna visszatérni, s a SAIDA osztály egy hajóját sem nélkülözheti.⁵

1915. március 1-jén kérte a német fél a leggyorsabb segítségként egy tengeralattjáró, az U—4, vagy az U—5 kiküldését a Dardanellákhoz, mert a brit partraszállás megtörtént, a sorhajók ágyúja a régi török erődöket egymás után iktatták ki. A lőszerhiány miatt nem lehetett szó a brit expedíciós erők tengerbe szorításáról, így tengeralattjáró támadás szabadhíthatna csak fel a partvidéket.

Ezért 2 kisebb UB osztályú német flandriai tengeralattjárót ajánlottak fel az U—4 (vagy az U—3) kiküldéséért, mert ez lehetett a leggyorsabb segítség. Haus tengernagy ezt is elvetette, de nem ragadta meg a lehetőséget arra sem, hogy cserében modern német dízel-motoros tengeralattjárót kérjen, vagy kérje az 5 db modern hajó leszállítását, (U—66—70) így a kérdés 1914 szeptemberében lekerült a napirendről.

Semmi hasonló nem történt, ez Haus tengernagy negatív hozzáállását mutatja a tengeralattjáró fegyvernemhez is, és a német flottával való együttműködéshez is. Utalhatunk itt a Thierry sorhajókapitánnyal való ellentéteire már 1913—14-ből, vagy a flotta kifutása körüli huzavonára 1914 augusztusában. Egy offenzív szellemű parancsnok alatt ez nyilván nem lett volna lehetséges. Az, hogy hozzájárult a német tengeralattjárók összeszereléséhez Polában, minimális lépés volt, ennél kevesebbet nem is tehetett, másrészt az uralkodó katonai irodája táviratilag utasította arra, hogy II. Vilmos német császár I. Ferenc Józsefhez intézett távirata miatt mindent kövessen el a török szövetséges megsegítésére.⁶

A német flotta parancsnoka, von Pohl tengernagy (Chef der Hochseestreitkräfte) és von Falkenhayn gyalogsági tábornok, a hadsereg vezérkari főnöke 1915. március első napjaiban már döntött: előre ismerhették A. Haus hozzáállását. A flandriai tengeralattjáró erők parancsot kaptak, hogy 3 kis partvédő tengeralattjárót az UB—7-et, az UB—8-at és az UB—3-at küldjék Brémába, emeljék ki a vízből és szétszedve, vonaton, azonnal indítsák Polába.⁷

Mivel ez nem haladt elég gyorsan, biztonsági okból tervezték egy legújabb, dízel-motoros, nagy hatótávú tengeralattjáró bevetését is, amelynek Nagy-Britannia megkerülésével a Gibraltáron át kellett volna behatolnia a Földközi-tengerre. (A német U-1—U-18 sz. tengeralattjárók még Körting petróleummotorosak voltak, az U—19-től indult a dízel-motorok beépítése.) A sorozat 3. hajóját, az U—21-et jelölték ki az útra, amely már egy ideje üzemelt, jól bevált egység volt, a tapasztalt Hersching sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. 1915. április 10. körül avathatta be a tervbe a BdU a hajó parancsnokát és 1915. április 25-én futott ki az U—21-es Wilhelmshafenből.

Nem részletezve az utat, a legfontosabb dátumai: 1915. április végén a spanyol partoknál titokban olajat vesz fel, de ez használhatatlan, így 45%-os készlettel indul Cattaro felé, a legtakarékosabb menetben. 1915. május 13-án fut be oda, mindössze 1,8 t olajjal a tartályban. Feltöltés és vizsgálat után május 20-án este 18.30-kor kifut és május 25-én, megérkezése után pár órával, megtorpedózza a TRIUMPH sorhajót, amely egy óra alatt eltűnik a víz alatt. Órjáratozás közben, május 29-én, megtorpedózza a MAJESTIC sorhajót, amely percek alatt elsüllyed. A Dardanellák megmenekültek, a brit flotta összes nagy hajója eltávozik a part elől, a csapatok tüzéségi fedezet nélkül, beásva maradnak.⁸

Az U—21 1915 teléig maradt Konstantinápolyban, majd javításra visszatért Polába, végül visszatért az Északi-tengerre.

Az UB—8-at 1915. március 20-án indították vonaton Polába, március 25-én érkezett meg, 3 részben. Huszonnyolcadikán kezdték az összeszerelését, április 15-től próbajáratokat tartott, parancsnoka von Woigt fregatthadnagy volt. Április 30-án kapta a NOVARA a parancsot, hogy vontassa le Sapienza szigetéig. A hajó álcázás-

5 Der Krieg zur See 1914—18. Berlin, 1928. (Der Krieg in den Türkischen Gewässern, I. Band.) 146—165. o., és a tanulmányban *Aichelburg*tól is idézett „Die Unterseeboote Österreich—Ungarns” I. k. vonatkozó része.

6 Utal rá *Tirpitz* tengernagy és *von Falkenhayn* gyalogsági tábornok emlékirata is.

7 L. az 5. sz. jegyzetet.

8 *Otto Hering*: U—21 rettet die Dardanellen. Wien, 1932.

ként a 8-as cs. és kir. számot kapta (U—8). Május 2-án indultak Polából, 4-én a vihar Lesina szigetnél lesodort egy matrózt a feldélzetről, aki vízbe fulladt. Az utat megszakították, május 5-én, a „XI” tenderről történt üzemanyagpótlás után, délután újra kezdődött a vontatás. Május 6-án délután a cirkáló 8 tengeri mérföldre Ny-ra Kephallónia szigetétől elengedte. Még 475 tengeri mérföld volt hátra: május 17-én elérte Szmirna kikötőjét.⁹

A kis 142 tonnás UB hajók 1400 tengeri mérföld hatótávval rendelkeztek, de műszaki bajok sora lépett fel, s javítási lehetőség alig volt.

Az UB—7-március 28-án érkezett Polába vonaton, összeépítése szintén 20 napba telhetett. Május 11-én futott ki Polából a TRIGLAV romboló vontájában, Werner sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Vontatása zavartalan volt, a romboló május 16-án éjjel Otrantónál, az olasz csizma sarkánál elengedte. Négy nap múlva elérte a török partvidéket, és 20-án Orak kikötőbe futott be. Parti őrzározás után június 21-én futott be Konstantinápolyba. Jele a cs. és kir. kódban „7” (U—7) volt.

A harmadik hajó, az UB—3, április 20-án érkezett Polába vonaton, cs. és kir. jele „9” lett (U—9). Parancsnoka Siegfried Schmidt fregatthadnagy volt, összeépítése kb. május 10-re fejeződhetett be. Május 13-án (?) átadták, a TRIGLAV még 1915. május 23-án este kifutott vele Cattaróból. (Más adat szerint a WARASDINER vontatta és Kap Pali-nálengedte el, ámez, a torpedónaszád kis hatótávolsága miatt, valószínűtlen.)

Erről a hajóról további biztos adat nincs. Csak német anyagban szerepel, hogy a TRIGLAV sikeresen vontatta és Otrantónál eleresztette, de Törökországba soha nem érkezett meg, eltűnt a tengeren, egész legénységével együtt. Az utolsó rádiójelentés május 24-én, 80 tengeri mérfölddel Szmirnáól Ny-ra érkezett a hajóról, amely nem jelzett hibát. Mivel antant-hadihajók ebből a térségből nem jeleztek tengeralattjáró elleni műveletet, valószínű, hogy hirtelen műszaki, vagy navigációs hiba miatt elpusztult.¹⁰

Ez azt mutatja, hogy az UB—7 és UB—3 már két részletben tette meg az utat, előbb Polából Cattaróba, majd onnan az Otranto alatti elengedési pontig. A 33 csomó sebességű TRIGLAV visszafelé alig 10 óra alatt megtette az egész távolságot. Ezzel az első gyorssegély megvalósult Törökország helyzetének könnyítésére, mert Konstantinápolyban, illetve a tengerszorosokban állt a három (az U—21 nagy és az UB—8 és UB—7 kis) tengeralattjáró, amelyek elegendőek voltak a brit és francia nagy hadihajók visszavonásához. A fenyegető löszerhiányon tengeralattjárón történő szállítással segítettek addig is, míg Szerbia leverésével a dunai út megnyitható lett és löszert vonaton is lehetett továbbszállítani Konstantinápolyba.

Röviden kitérünk erre a műveletre, mert ez is Polából indult ki és a tengerészeti arzenál tisztjei és munkatársai szerelték össze ezeket a hajókat is.

Az UC—1 osztályú, 182 tonnás aknarakó tengeralattjárókat, amelyek 6 aknatárban 12 db UC aknát vihettek magukkal, átalakítottak szállítóhajókká. A tárakat lefedve 10—12 t rakományt tudtak szállítani (legfontosabb gépalkatrészek, géppuskák, távmérő műszerek, kémiai alapvegyyszerek [pld. brómacetát a löszergyártáshoz] tüzéségi gyújtók stb.) Négy hajón megnövelték az előhajó méretét és így max. 20 t rakomány volt rajtuk elhelyezhető.¹¹

Az UC— (C—1.) sorozatból egymás után érkezett Polába vasúton az UC—14, 15, 12 és 13. Összeépítésük 1915. VI. 5-én, VI. 28-án, VI. 27-én, ill. VIII. 3-án befejeződött, s rövid próbautak után elindultak. Az UC—15 1915. VII. 7-én futott ki U—19 jellel, július 20-án ért a török partok elé, ott VIII. 9-ig javították, majd 15-én érte el a célját.

A második szállítóhajó az UB—14 volt, U—26 jellel szerepelt. Július 16-án futott ki Cattaróból von Heimburg sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Nem szállító-típus volt, az úton elveszett UB—3 pótlására indult el. A B—1 sorozatú kis hajó VII. 24-én érte el a török partokat.

Az UC—13 szállító tengeralattjáró U—25 jellel futott ki VIII. 17-én Polából

⁹ L. az 5. jegyzetet.

¹⁰ L. az 5. jegyzetet és az I. világháború hadihajóvesztéseiről a veszteségi jegyzéket.

¹¹ Der Krieg zur See 1914—1918, Band 12. Tengerészeti eszközök műszaki adatai, tengeralattjáró fejezet.

Kircher fregatthadnagy parancsnoksága alatt. Terhelése már 30 t hadianyag volt, VIII. 26-án futott be Konstantinápolyba.

Az UC—12 hajó U—24 jellel szerepelt, nincs adat arra, hogy szállításra használták volna. Az UC—14 U—18 jellel szerepelt, egy útra kétségkívül bevetették, közelebbi adat nincs róla, 1916. X. 22-én tért vissza. Polában kiemelték, újra szétszedték és vasúton Flandriába szállították. Több szállító tengeralattjáró bevetésére nincs adat.

Polában építették össze a német UB—1-et és az UB—15-öt, amelyek a cs. és kir. flottában a U—10 és U—11 számot kapták, továbbá a Brémából közvetlenül rendelt cs. és kir. U—15, 16, 17 számú hajókat, amelyeket így az 5 nagy tengeralattjáró helyett küldtek Ausztria—Magyarországnak. 1916-ban a német BII-sorozat (UB—42, 43, 44, 45, 46, 47 sz.) tengeralattjáróit építették össze, s ezzel a polai arzenál ilyen jellegű munkája 19 hajó elkészítésvel befejeződött. Ez több mint a háború alatt befejezett 17 cs. és kir. tengeralattjáró.¹²

CSONKARÉTI KÁROLY

VÁLASZ SÁRHIDAI GYULÁNAK

Az Osztrák—Magyar Monarchia Haditengerészetének az 1914. július 28—1915. május 23. közötti hadműveleteit feldolgozó tanulmányomhoz Sárhidai Gyula több kiegészítést fűzött.

A magyar hadtörténetírás mostohán kezeli a cs. és kir. haditengerészetet, holott katonai múltunk történetébe beletartozik az osztrák—magyar flotta működése is. Az első világháború harcainál alkotott képünk csak az Adrián folyó csaták ismeretével válik teljessé. Ezért üdvözlöm örömmel Sárhidai Gyula hozzászólását. A helyes vélemények kialakításához ugyanis az eltérő álláspontok kifejtése és ismerete is hozzájárul.

Sárhidai Gyula hozzászólását a flottafejlesztéssel kapcsolatos költségvetési nehézségek bemutatásával indítja, s ismerteti a tervbe vett, de soha meg nem valósult hajóépítési programot. Ezután szemére veti a tengerészet vezetőinek e program megvalósulását, illetve, hogy nem foglalták le s nem fejezték be a kínai megrendelésre épülő cirkálókat. Kétségtelen, hogy ezzel növelni lehetett volna a hajóállományt, de — amint a következő mondatban elismeri — nem volt rá fedezet (vissza kellett volna fizetni Kínának a hajók árát, hiszen a Monarchia nem állt vele hadiállapotban), illetve „...az anyagihiány miatt semmiféle nagy hajóegység építésére nem kerülhetett sor.”

Nem világos, mit kell érteni azon, hogy a „...tengerészet vezetőinek szemléletében és műszaki felfogásában volt a legnagyobb hiba.” A tervbe vett négy csatahajó — a tervek szerint — a modern technika minden vívmányával fel lett volna szerelve s nem a flotta vezetőin múlt, hogy nem készült el egyik sem. Talán azt, hogy csatahajót kezdtek építeni gyorscirkálók, rombolók helyett? Rombolók azonban épültek a háború alatt, a TÁTRA-osztály korszerűbb változatai (bár ez a romboló-osztály 1914-ben ugyanolyan modern konstrukció volt, mint német vagy brit stb. megfelelői). Közülük négy egység (LIKA II, TRIGLAV II, DUKLA, UZSOK) részt vett az 1917/18. évi harcokban. Vagy talán arra gondol, hogy későn kezdték kiépíteni a tengeralattjáró flottillát? Kétségtelen, hogy a háború kitörése után a Monarchia megérezte a búvárhajók hiányát. De korábban nemcsak a cs. és kir. tengerésztisztek zöme, elsősorban az idősebbek — tehát a felelős parancsnoki posztokat betöltők — idegenkedtek ettől az új, kezdetleges hajótípustól, hanem a brit, a német stb. flották tisztjei is. A háború előestéjén a két legnagyobb hajóhaddal rendelkező

12 L.: W. Aichelburg: Die Unterseeboote Österreich—Ungarns. II. k., a hajószámokat ismertető fejezet.