

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.

európai ország (Nagy-Britannia és Németország) alig bocsátott vízre több bűvár-hajót, mint a Monarchia, ha nem az abszolút számokat nézzük, hanem a felszíni hajóállományukhoz viszonyítjuk. (Németország: kb. 40 csatahajó, 13 csatacirkáló és páncélos cirkáló, 50 cirkáló; Nagy-Britannia: 65 csatahajó, 43 csatacirkáló és páncélos cirkáló, 65 cirkáló; Osztrák—Magyar Monarchia: 15 csatahajó, 3 páncélos cirkáló, 11 cirkáló. Tengeralattjárók: Nagy-Britannia: kb. 40; Németország: kb. 25; a Monarchia: 6.) Nem helyes a cs. és kir. flotta vezetőit utólag felelőssé tenni azért, mert nem láttak a jövőbe.

A kiegészítésben külön fejezet szól Cattaróról, illetve az öbölrendszer védelmi berendezéséről.

Valóban, a Bocche di Cattarót védő parti erődök ágyúinak lőtávolságát a francia hajóloveczek felülmúlták. Ezt tudva és ezen segítendő kellett a cattarói támaszpont előtti vizek őrzését tengeralattjárókra ruházni, továbbá ezért állomásoztatták itt az 5. csatahajóosztály kimondottan partvédő páncélosait (MONARCH, WIEN, BU-DAPEST), valamint a torpedónaszádokat. Véleményem szerint 1914-ben és 1915-ben a haditengerészet és egyúttal a hajóhad parancsnoka, Anton Haus tengernagy ennél többet nem tehetett; ebben az ügyben nem vádolható mulasztással, hanem inkább bölcs előrelátást tanúsított akkor, amikor nem vezényelte Cattaróba a 3. csatahajó osztályt (ERZHERZOG-osztály). Ezek még viszonylag harcképes egységek voltak, tanácsosnak tűnt kímélni őket a montenegrói és francia ütegek tüzétől, már csak azért is, mert egyre inkább fenyegetett Olaszország hadbalépése, s ezzel egy nagy tengeri összecsapás veszélye. Hogy ez aztán nem következett be, az kizárólag az olaszokon múlt, hiszen a hadüzenet után a csaknem teljes cs. és kir. hajóhad Olaszország partjai előtt manőverezett.

Továbbá: a Lovćen-magaslatokon mintegy páholyban ülő ellenséges ütegek miatt Cattarót nem lehetett nagy kapacitású bázissá kiépíteni. Hiányoztak onnan — éppen a Lovćen-ütegek miatt — a flottát kiszolgáló létesítmények, mint pl. a javító-műhelyek, a dokkok, nem lehetett biztosítani a szénellátást stb. Egyébként az ERZHERZOG-osztály egységein nem voltak 30,5 cm-es lövegek, hanem csupán 24 cm-es, 45 kaliberhosszúságú ágyúk, mint az ott horgonyzó partvédőkön (5. csatahajó-osztály) is. Viszont 3 db 30,5 cm-es, 35 kaliberhosszúságú ágyúja volt az öbölben álló KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF páncélos toronyhajónak.

Sárhidai Gyula felrója Haus tengernagynak, hogy a flotta tétlenül feküdt Polában, mialatt Cattaro ütőképes tüzérésg nélkül maradt. Ám, amint látjuk, az öbölrendszer mégsem maradt olyan védtelen. A nagy, modern csatahajók pedig azért horgonyoztak Polában, mert — sok egyéb indok mellett, amelyeket itt nem tartunk szükségesnek felsorolni — a cs. és kir. flotta parancsnoksága is alkalmazta a „fleet in being”, azaz a létező flotta stratégiáját. Mint akkor a világ minden tengeri hatalma. A kikötőkben álló nagy hajók pusztá létezésükkel fedezték a kisebb egységek hadműveleteit.

Vitába szállok Sárhidai Gyulának azzal a megállapításával, mely szerint, mihelyt a francia kémszolgálat tudomást szerzett Huber ezredes 15 cm-es messzehordó ágyúiról, „...nagy hajók többé nem jöttek partközelpbe”. Ugyanis a franciák csatahajóikat még 1914-ben, tüstént a JEAN BART megtorpedozása (1914. december 21.) után, kivonták az Adriáról, az ütegeket ellenben csak valamikor 1915-ben kezdték telepíteni Huber ezredes emberei. Nem tudom, miért nem lehet elfogadni, hogy a 12-es számú tengeralattjáró torpedóállalata nemcsak meglepte, de meg is döbentette a franciákat, amint azt vonatkozó írásomban, francia forrásokat idézve, bizonyítottam. Heinrich Bayer von Bayersburg, tengerészeti szakíró, „Unter der k. u. k. Kriegsflagge” című könyvének 89. oldalán a JEAN BART-ról szóló részt a következő mondattal zárja: „Az antant flotta nagy egységei ettől a naptól mellőzték az Adriát”. Ugyanerre a következtetésre jutott Wladimir Aichelburg szakíró, aki ezt így fogalmazta meg „Die Unterseeboote Österreich—Ungarns” című, hatalmas művében: „Ennek következtében (t. i. a JEAN BART megtorpedozása) ez volt az utolsó eset, hogy a francia hajóhadat az Adrián látni lehetett.” (75. o.).

A Lovćenre telepített francia tengerészlővegek zömét az oda vezényelt RADETKY csatahajó 1914. október 27-ig tette harcképtelenné; a megmaradatottakat az ütegek parancsnoka, Grellier fregattkapitány még 1914-ben átadta a montenegróiaknak s távozott. A még működőképes ágyúkat 1916. január 8-án és 9-én lőtték szét az öbölben horgonyzó BUDAPEST és három cirkáló közreműködésével (Sárhidainál az 1915-ös évszám nyílvánvaló elírás).

Visszatérve a RADETKY csatahajóhoz, amely 1914. október 22—27. között foglalt tüzelőállást Teodo előtt, tehát az egyik belső öbölben, idézem sachsenfelsi Dietrich Richárdot, aki akkor sorhajóhadnagy volt. A Hadtörténelmi Levéltárban levő, „A cs. és kir. haditengerészet világháborús története és magyar hősi halottai” címet viselő kéziratában így ír: „Amikor francia tüzérség szállta meg a Lovčent és ott felállította 15 cm-es ütegeit, hogy azokkal nemcsak erődeinket, hanem a teodói haditengerészeti szertárat is tűz alá vegyék, az idejekorán, külön erre a célra a Cattarói-öbölbe levezényelt RADETKY csatahajó 30,5 cm-es toronyágyúival két nap alatt rombalította a francia ütegállásokat.” (10. o.) Dietrich nem említi, hogy a csatahajót a szénkamrába engedték víz segítségével döntötték volna meg, holott testvére az öbölben állomásozó KAISER KARL VI páncélos cirkáló tüzérparancsnoka volt, nyilván tudott volna a dologról, s azt elmondta volna öccsének.

De nem említi ezt „A Magyar Haditengerészeti Egyesület Közleményei” című folyóiratban, az 1938. évi 12. számban Merkt Reinhold haditengerészeti I. osztályú számvivő tisztviselő (sorhajóhadnagynak — századosnak — megfelelő rangosztály) sem, aki „Karácsonyest Ófelsége BUDAPEST hajóján” című cikkében erről így ír: „...a RADETKY... október hó 22-én érkezett Teodo alá, ahol 11 km távolságra az ellenséges állásoktól horgonyt vetett és 30,5 cm-es toronyágyúival megnyitotta a tüzet a Kuk nyergen elhelyezett ütegekre. A RADETKY csatahajó feladatát eredményesen oldotta meg, amennyiben az ellenséges ütegeket október 27-én elhallgattatta.” (A Kuk ütegek tengerszint feletti magassága 1301—1336 méter volt.) De nem említi a szénkamrák vízzel történő elárasztását részletes jelentésében a RADETKY parancsnoka, Vitus Voncina sorhajókapitány, sem Ernst Klein sorhajóhadnagy. Nem olvasható erről E. Sieche—L. Baumgartner—G. Pawlik: „Die »RADETKY «-Klasse” c. 1984-ben megjelent könyvében sem, csupán utalnak arra, hogy a hajót meg kellett dönteni. De hogy miként, arról nem nyilatkoznak. Lehet, hogy valóban vízballasztot alkalmaztak és a szénre ráeresztették a vizet, bár inkább hihető, hogy az egyszerűbb megoldást választották: horgonyművelettel, és a szénkamrák alatti vízhatlan rekeszekbe szivattyúzott vízballasztal dönthettek néhány fokot a hajón, hogy megemelhessék a 24 cm-es lövegek lövésszögét. A 30,5 cm-esek 13°50' csőállásnál 15 km-re lőttek, míg a 24 cm-esek csőveit 12°11'-re lehetett emelni, s akkor érték el a 12 km-es maximális hordtávolságot. Egyébiránt a RADETKY 14 órakor foglalta el tüzelőállását a teodói mólótól 1600 méterre, s már 16 óra 27 perckor leadta első lövését. Tehát nem sok idő állt rendelkezésére ahhoz, hogy a szénkamrákból kihordják a szenet és helyére vizet eresszenek, vagy a vizet ráengedjék a szénre.

A tengeralattjárók alkalmazásáról szóló kiegészítéshez az alapvető megjegyzésem a következő: tanulmányomban kizárólag az osztrák—magyar hadműveleteket akartam feldolgozni, elsősorban az események naplószerű előadásával, amit minél több adat felsorolásával kívántam elérni. Vizsgálódásom látószögét tudatosan nem irányítottam a német tengeralattjárókra. Velük csak akkor foglalkoztam, amikor kapcsolatba kerültek a cs. és kir. flotta hadműveleteivel. Ezért örülök Sárhidai Gyula tengeralattjárókkal kapcsolatos közléseinek, amelyek most kiegészítik és pótolják az általam elhagyottakat. Ezek előrebocsátása után a következőket jegyzem meg:

Az UB—7 és UB—8 hatótávolsága, 4,9 csomó sebesség mellett, felszínen 1200 mérföld volt. Az UB—7 1915. március 25-én, az UB—8 március 28-án ért Polába. Az UB—3-ról azért nem írtam, mert tanulmányom akkor fejeződik be, amikor a WARAS-DINER romboló a tengeralattjáróval elindult az Otrantói-szoros felé (a TRIGLAV-

ot ezen a napon a SZIGETVÁR cirkálóhoz osztották be és a SAIDA cirkálóval és a BALATON rombolóval biztosították az olasz partok elleni akciót).

Haus tengernagynak a tengeralattjáró-ügyben tanúsított magatartását másként ítélem meg, mint Sárhidai. Véleményem szerint Haus tengernagy helyesen járt el akkor, amikor nem engedte egyik gyorscirkálóját sem lőszerrel rakottan Szmirnába, nem futott ki 1914-ben a Messinai-öbölbe a két német hajó segítségére, s kizárólag csak az Otrantói-szorosig volt hajlandó lemenni hajóhadával. Jól tette, hogy nem küldte flottáját a Földközi- vagy a Fekete-tengerre. Bölcsek előrelátását dicséri, hogy sem a 4-es, sem a 3-as számú búvárnaszádot (ezek voltak a cs. és kir. haditengerészet legnagyobb és legjobb tengeralattjárói) nem engedte ki 1915-ben a Dardanellákhoz. Haus tengernagynak ugyanis számolnia kellett Olaszország ingadozó magatartásával és a Monarchia közvetlen érdeke szempontjából *elsősorban ezzel kellett számolnia!* A flotta elsőrendű feladata ugyanis a saját partok védelme, a saját szállítmányok biztosítása volt. Hajói az Adriára épültek, kis hatótávolságuk miatt nem voltak alkalmasak Földközi-tengeri kalandokra. Haus nem volt hajlandó a Monarchia flottáját áldozatul dobni egy másik, bár szövetséges hatalom kívánságára olyan érdekért, amely nem volt a Monarchia érdeke. Nem szolgálta ki a németeket, hanem őrizte a hajóhadat egy várható összecsapásra, ami be is következett.

Itt inkább a német hadvezetést illeti a vád, amiért egyszerűen lefoglalták azt az öt nagy és minden követelményt kielégítő tengeralattjárót, amit a Monarchia megrendelésére építettek és amelyeket már kifizettek és amelyekre égető szükség lett volna a cs. és kir. flottának! A hadijog értelmében csak ellenséges hatalom hajóit lehet lefoglalni, szövetségesét nem. A semlegesét pedig csak leszerelni lehet, elkobozni nem. Az öt tengeralattjárót akkor sem adták volna vissza a németek, ha Haus tengernagy kéri őket. Ezt mutatja, hogy két kicsi tengeralattjáróval akarták „kiszúrni a cs. és kir. hajóhad szemét”, ha az U—3 vagy —4 kifut a Dardanellákhoz. Az öt nagy búvárnaszádnak egyszerűen visszaadták az árát és többet nem voltak hajlandóak tárgyalni róla.

Végezetül hadd fejezzem ki örömemet afölött, hogy Sárhidai Gyula hasznos kiegészítései a nyilvánosság elé kerülhettek, illetőleg vitatkozhattam velük, remélve, hogy az eseményekről így árnyaltabb képet kapunk s némely kérdést sikerült tisztáznunk.