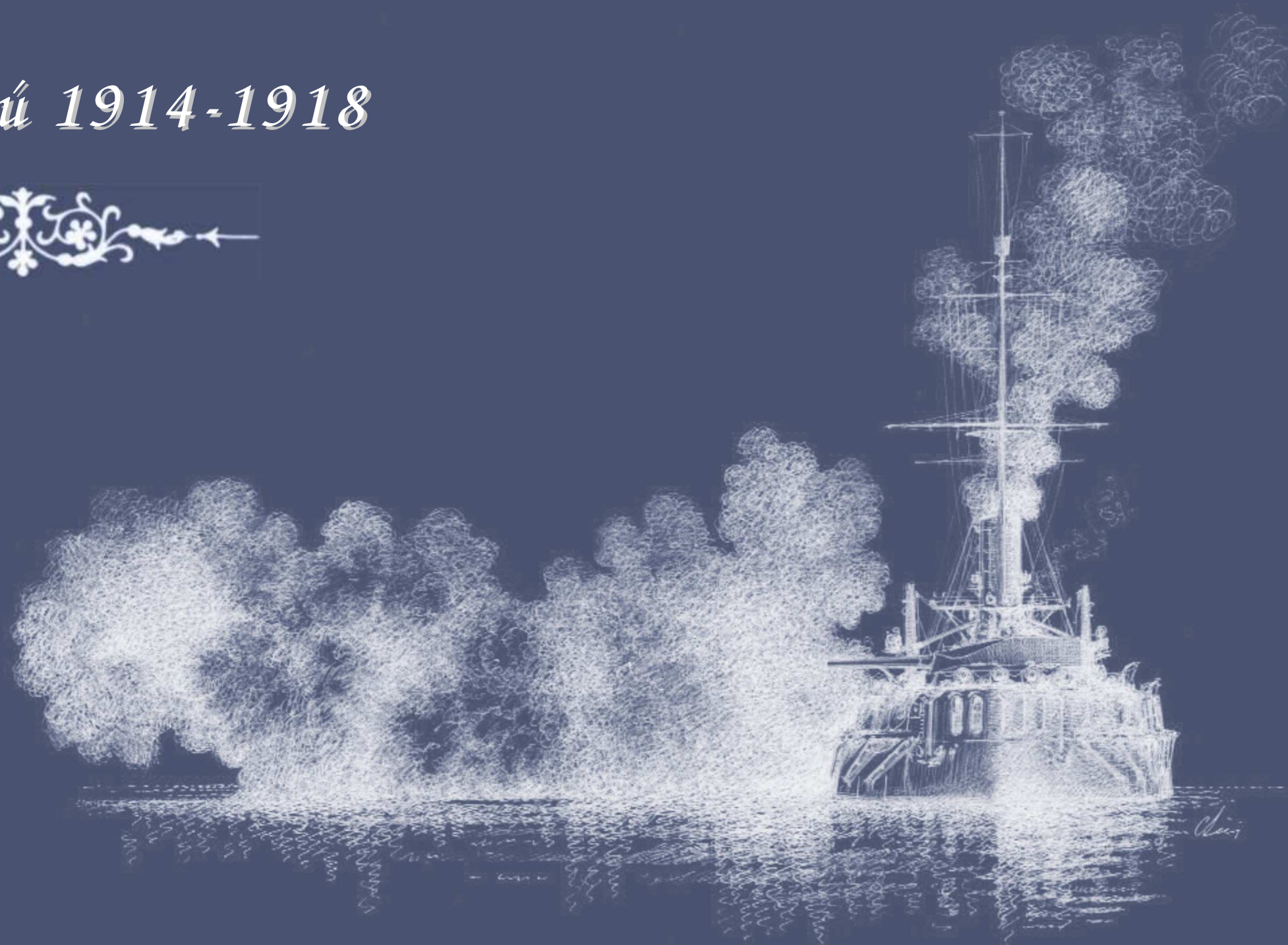
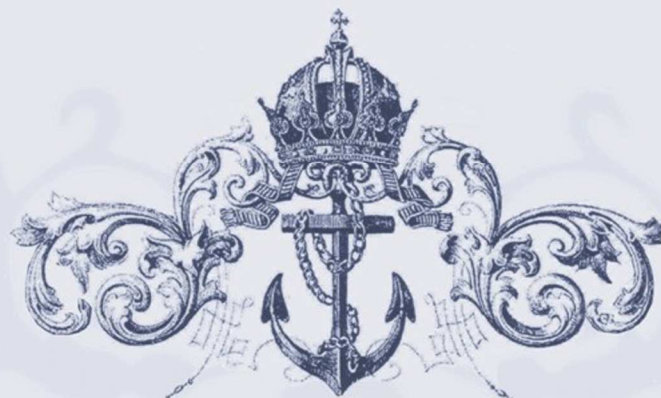


Világháború 1914-1918





1900-ban a központi hatalmak úgy rendelkeztek, hogy egy valamennyiüket érintő háború esetén a német flotta az Északi-tengeren marad, míg az olasz és az osztrák-magyar flottaerők osztrák-magyar parancsnokság alatt összevontan operálnak a Mediterráneumban. 1912-ben az antanthatalmak hasonló megállapodásban rögzítették, hogy a brit hajóhad garantálja Franciaország atlanti partjait, amely cserébe minden hadihajóját a Földközi-tengerre küldi. Háború esetén tehát az osztrák-magyar-olasz egyesített hajóhad és a teljes francia hajóhad mérkőzött volna a Földközi-tenger ellenőrzéséért. Olaszország azonban 1914-ben semleges maradt, egy év múlva pedig hadba lépett a Monarchia ellen az antant oldalán. Így a Monarchia nyomasztó hátrányba került. Természetesen erre is készültek tervek, ezek azonban elsősorban a 2113 km hosszú saját partszakasz védelmére koncentráltak, maximális célként csak az adriai olasz partok elleni rajtaütéseket jelölték meg, illetve a szárazföldi hadműveletek támogatását a közös olasz-osztrák-magyar határ mentén, amely az Isonzó folyótól nyugatra a tengerparttól húzódott a kontinens belseje felé 570 km hosszan. Ezekben a támogató hadműveletekben a hadiflotta gyakorlatilag az a biztos támasz volt, amelyre a front balszárnya támaszkodott, és amely megakadályozta, hogy az olaszok tengeri csapatszállítással megkerüljék és hátba támadják a frontvonalat. Azonban ez a B terv is csak akkor működhetett hatékonyan, ha az osztrák-magyar haditengerészet legalább az Adria feletti uralmat kivívja magának.

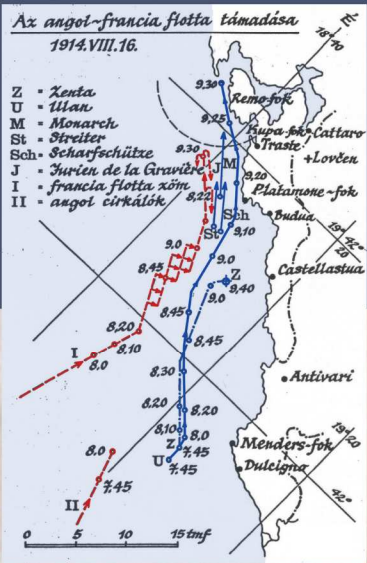
1914-1918 között ezt sikerült is elérni. A háborús években számos sikeres hadműveletet hajtott végre a cs. és kir. hadiflotta. Tengeralttjárói számtalan tonnányi ellenséges hadi- és kereskedelmihajó-teret megsemmisítettek (elsüllyesztették például a francia *Léon Gambetta* és az olasz *Giuseppe Garibaldi*, valamint az *Amalfi* páncélos cirkálót, harcképtelenné tették a francia *Jean Bart* csatahajót, valamint a brit *Dublin* és *Liverpool* cirkálókat stb.). E hadműveletek sikere hatására a francia egységek a háború négy éve alatt később egyáltalán nem merészkedtek be az Adriára, inkább az Otranto és Valona között kiépített zár mögött várakoztak. Az olasz egységek pedig soha nem kezdeményeztek nagyobb összecsapást az osztrák-magyar flottával, amelynek sorsa ezután a csaknem teljes tétlenség volt. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet világháborús teljesítményét értékelve összességében elmondható, hogy – bár az osztrák-magyar

haditengerészet mindössze néhány akcióban vett részt, s Olaszország hadba lépése előtt ideje nagy részét polai bázisán töltötte – az olasz hadüzenetet követően a teljes olasz és francia földközi-tengeri erőket egyedül kötötte le, úgy, hogy 1917-ig lényegében sértetlen maradt. Működésének sikerét az USA elnöke számára 1918-ban készített katonai jelentés így ismerte el: „Az Adria gyakorlatilag osztrák-magyar beltenger”.

A flotta sikere a Cs. és Kir. Hadsereg teljesítményéhez képest is feltűnő. A közös hadsereg – különösen a keleti fronton – a honvédség és a népfölkelő alakulatok is súlyos gyengeségtől szenvedtek. Ezzel szöges ellentétben a flotta nagyon jól szervezetten működött, tele csupa jó tervezésű hajóval, megfelelően motivált tisztekkel, jól kiképzett legénységgel és Anton Haus személyében Franz Conrad von Hoetzendorf-nál sokkal rátermettebb vezetővel. A flottánál szerencsésen mellőzték a birodalom osztrák és magyar fele között egyébként meglévő ellentéteket, amelyek a szárazföldi hadseregben nagyon is jelen voltak és súlyosan bomlasztották a cseh és horvát elem morálját. A flotta kétségtelenül profitált abból, hogy elutasították a "regionális" szervezésű legénységet és törekedtek az állományművelés feletti jellegének megőrzésére, egy tipikus korabeli hadihajó legénységét ennek megfelelően horvátok, magyarok, osztrákok, csehek és olaszok vegyesen alkották. Egészen 1917 végéig sem dezertálás, sem lázadás nem fordult elő a legénység körében, legfeljebb csak egy-egy hajón, elszigetelt esetekben.

A sikerhez hozzájárult az is, hogy az antant szövetségesek adriai jelenléte a vezetésben és irányításban jelentős koordinációs nehézségekbe ütközött. Az Adriát 11 zónára osztották, amelyek közül a brit tengerészeti hatóság négyért, a franciák szintén négyért, az olasz flotta pedig a maradék háromért felelt. Az eltérő vezényleti struktúrák, nemzeti büszkeség és a nyelvi korlátok megakadályozták a szövetséges tengeri haderő összehangolt alkalmazását, olyan helyzetet teremtve, amely kedvezett a német és osztrák-magyar U-hajók támadásainak. (A *Minas* olasz csapatszállító 870 áldozatot követelő 1917 februári katasztrófája jó példa erre, hiszen az Olaszországból Szaloniki felé tartó hajót a brit zónában torpedózták meg azután, hogy az olasz kísérőhajók a brit zóna határán visszafordultak és a kíséret feladatát átadták a briteknek, a brit kísérőhajók azonban nem értékék az olasz üzeneteket.)





Pflichtgetreu bis in den Tod.

Die kühnen Helden der „Zenta“.
(16. August 1914)

Nicht zu lobhaft.

Die re-schen Wellen im blau-en Meer, singt rau-schend und jubelnd die
Was-der-mir der kühnen Hel-den der „Zen-te“! Ein kiel-ner Mann-zar die
„Zen-te“ war, doch stark in der Tren-nung Dop-pel-ner die
küh-nen Hel-den der „Zen-te“.

Es kam die feindliche Flotte in Sicht,
Doch keinen erschloß das Angstschloß,
Den kühnen Helden der „Zenta“.
Sie standen die Augen so frisch und hoch,
Doch es schauert und haucht auf Knien und Schenkel,
Die kühnen Helden der „Zenta“.

Der Feindmann stürzte entsetzt die an:
„Doch treue Helden wir können nicht!“
Das waren die Männer der „Zenta“.
Doch dies gen viele: Das ist der Tod;
Der Feindmann stürzte in die Flut,
Doch immer die Männer der „Zenta“.

Sie sinken blind... hoch aus der Flut
Ihr Banner noch blüht in der Sonnenhitze;
Es jubelten die Männer der „Zenta“;
Sie singen und jubeln im Tode noch:
„Dem Kaiser, dem Reich ein donnernd Hoch!“
Die kühnen Helden der „Zenta“.

VOLKSBRUNDKARTE 2. DIE „ZENTA“
TEXT VON H. G. GRIFFENSTEIN, WIEN
MELDUNG VON W. J. SUNDT, WIEN
ZEICHNUNG VON RUDOLF KUNZE



1914 júliusának második felében az osztrák-magyar haditengerészet parancsnokságának számolnia kellett egy esetleges szerb konfliktus lehetőségével. Megkezdődött a mozgósítás. A II. Csatahajó Divízió egységeit Cattaróba irányították, a legdélebbi támaszpontra. Július 24-én indultak meg a támaszpont felé az „Admiral Spaun” gyorscirkáló, az „Uskoke”, „Ulan” és a „Streiter” rombolók, a 61T, 66F és 68F torpedónaszádok, valamint az E18, E20, és E21 jelű tengerészeti csónakrepülőgépek. A haditengerészeti parancsnokság sürgette a készülő egységek építését. A sürgetés eredményeként augusztus 1-jén a „Saida”, 29-én pedig a „Helgoland” gyorscirkáló is szolgálatba állt. Július 28-án az OsztrákMagyar Monarchia hadat üzent Szerbiának. A mozgósítás eredményeként a tengerészeti állomány 33 736 főre duzzadt. A külföldön állomásozó hajókat, a „Szigetvár” cirkálót és a „Taurus” állomáshajót hazarendelték.

Július 28-án még a hadüzenet éjszakáján a Dunai Flotilla egységei leadták a világháború első lövéseit: a „Temes”, a „Bodrog” és a „Szamos” monitorok 2 óra 20 perckor bombázni kezdték Belgrádot.

Augusztus 5-én Montenegróval is beállt a hadiállapot. Ki kellett üríteni azokat a helyeket, amelyeket a montenegrói útegek hatótávolságában voltak. Augusztus 8-án a tengeri flotta első hadműveleti napján Montenegró ellen, a „Szigetvár” és a „Zenta” cirkálók, az „Uskoke” romboló valamint a 64F torpedónaszád elkezdte löni az Antivariban felállított rádióállomást és a környező vasúti berendezéseket és blokádnál vette Montenegrót. A blokádszolgálatot felváltva a „Zenta” és a „Szigetvár” cirkálók, az „Uskoke”, „Ulan” és „Streiter” rombolók, valamint a 64F, 68F, 72F torpedónaszádok látták el. Augusztus 12-én a Monarchia, Nagy-Britannia és Franciaország között is beállt a hadiállapot. Számolni kellett a nagyobb hatalmak haditengerészetének megjelenésével az Adrián. Augusztus 16-án a „Zenta” és az „Ulan” volt szolgálatban, amikor két oldalról is számos füstoszlopot észleltek. A két osztrák-magyar hajó Cattaro felé vette az irányt, de gyűrűn csak a gyorsabb „Ulan” tudott áttörni. A „Zenta” a 11 egységből álló francia és a 8 egységből álló angol hajóhaddal vette fel a küzdelmet. A francia vezérhajó, a „Courbet” csatahajó felszólította a hajót, hogy adja meg magát, de Pachner Pál fregattkapitány válaszul felvonta a hadilobogót. Ezzel megkezdődött az egyenlőtlen küzdelem. Az ellenséges erők már messziről löni kezdték, de a „Zenta” csak 10 000 méterről tudta megkezdeni a tüzelést. Egy telitalálat megbénította a hajót, ami süllyedni kezdett. 173 tengerész lelte halálát. Aki túlélte, több mint 5 órás úszás után esett montenegrói fogságba.

Augusztus 9. és október 22. között a „Kaiser Karl VI”, a „Kaiser Franz Joseph I.”, a „Szigetvár” és a „Radetzky” bombázta a cattarói-öböl felett magasodó hegyen található Lovcen-ütegeket.

Augustus 27-én német nyomásra a Monarchia megszakította a diplomáciai kapcsolatokat Japánnal. A Távol-Keleten tartózkodó „Kaiserin Elisabeth” osztrák-magyar cirkáló ekkor befutott a kínai Csingtau német gyarmat kikötőjébe. Szeptember 28-án a kikötőt körbezárták a japán és a szövetséges brit seregek és flotta. A „Kaiserin Elisabeth” részt vett a kikötő védelmében. A hajó 122 tengerészét, orr-és farlővegét, valamint 4 db gyorstüzélt a partra vittek. Október 31-én érte őket az első veszteség, amikor 5 matrózt megölt, 4-et pedig megsebesített egy japán gránát. A hajó gyakori helyzetváltoztatással kerülte, hogy bemérjék. November 1-én a hajó lőszerkészletei kimerültek, ezért másnapra elrendelték az elsüllyesztését, nehogy az ellenség kezére kerüljön. November 7-én Csingtau megadta magát. A cs. és kir. haditengerészek 10 halottat és 10 sebesültet vesztek. Az életben maradtak - köztük 56 magyar matróz és 2 magyar tiszt - japán hadifogságba kerültek, ahonnan csak 1920-ban térhettek vissza Európába Vita János és Ónody Mihály kivételével, akik a fogságban betegség következtében meghaltak.

November 29-én a Dubois sorhajóhadnagy által parancsnokló „Cugnot” tengeralattjáró merész-en behatolt a Cattarói-öbölbe. Két hajó azonnal észrevette és löni kezdte, ezért a tengeralattjáró visszavonult. Nem járt ilyen sikerrel O'Byrne sorhajóhadnagy alatt hajózó „Curie” tengeralattjáró, amely beakadt egy védőhálóba. A „Satellit” és a „Turul” észrevette és elsüllyesztette.

- 1) A francia flotta (pirossal) támadása a „Zenta” cirkáló és az „Ulan” romboló (kékkel) ellen
- 2) Az „Ulan” romboló, amely parancsot kapott az áttörésre a francia flotta ágyútüzében
- 3) A „Zenta” bátor hősei - korabeli levelezőlap ábrázolása a csata feltételezett lefolyásáról
- 4) Pachner Pál, a „Zenta” parancsnoka
- 5) A lövések és becsapódások füstjébe burkolózott „Zenta” August Ramberg festményén
- 6) A lengő lobogókkal süllyedő „Zenta”
- 7) A „Zenta bátor hősei” című dal, amelyet az események emlékére komponáltak

A franciák nem mondtak le arról, hogy ismét felvegyék a kapcsolatot a montenegrói kikötőkkel. Gözösöket, vitorlásokat indítottak fegyver- és utánpótlás céljából. A vitorlásokat szélsémdben a "Rumija", a montenegrói király felfegyverzett jachtja vontatta. Március 1-jéről 2-ára virradó éjjel Meixner Pál fregatthadnagy különítménye, a "Csikós", az "Ulan" és a "Streiter" rombolókkal, elindult, hogy elfogja a "Rumija"-t. Akció sikerrel járt, sikerült elzsákmányolni a hajót. A vontatás azonban a viharos tengeren az ellenséges ágyútűzben egyre nehezebbé vált, ezért végül az 57T jelzésű torpedónaszád egy torpedóval elsüllyesztette a jachtot, amely két darabra tört és elmerült.

Április 26-án éjjel 0:10-kor az U-5 tengeralattjáró (Georg von Trapp sorhajóhadnagy) megtorpedózta a "Léon Gambetta" francia páncélos cirkálót, amely alig 9 perc alatt elsüllyedt. 574 tengerész és a fedélzeten tartózkodó Sénes ellentengernagy veszett oda a hajóval. Május 2-án a "Novara"-nak és a "Triglav"-nak két német tengeralattjárót az UB 7-est és az UB 8-ast kellett elvontatnia a Jón-tengerig. A "Triglav" nem találkozott ellenséggel, a "Novara" pedig nagy sebességének köszönhetően áttört a két francia romboló harapófogóján. Eközben a politika terén nagy változások következtek be. Május 4-én Olaszország felmondta a hármas szövetséget a központi hatalmakkal. 1915. május 23-án, pünkösd vasárnap, 15:30-kor Avarna herceg, bécsi olasz nagykövet, átnyújtotta az Olasz Királyság hadüzenetét. Az erőviszonyok megváltoztak. Csatahajókból mindkét ország 15-15-tel rendelkezett. Páncélosokból Ausztria-Magyarországnak 3, Olaszországnak 10 volt. Cirkálóiból 7:11, rombolóiból 9:33, torpedóhajókból 7:6, torpedónaszádokból 47:128, tengeralattjárókból 7:17 volt az arány.

Ehhez még hozzászámolandók a jelentős francia és brit hajók. A hadüzenet nem érte váratlanul Haus tengernagyot és törzsét. Még a hadüzenet éjszakáján a "Saida" vezetésével egy felderítő csoport indul el Pólából, majd egy óra múlva a többi hajó. Közte a "Habsburg" csatahajó fedélzetén Anton Haus tengernaggyal. A "Csikós" és a "Velebit" rombolók behatoltak Ancona kikötőjébe, míg a "Habsburg" a kikötő ütegeit és a vasútállomást, a "Babenberg" a trafóállomást, az "Árpád" három kaszárnyát és a gázműveket lőtte. Az "Erzherzog Ferdinand Max" az északi kaszárnyára, a rádióállomásra és a tengeri jelzőkészülékre, az "Erzherzog Friedrich" a déli laktanyára és a gyártelepekre, míg az "Erzherzog Karl" a parti ütegekre és harmadik kaszárnyára összpontosította tüztét. Ez a támadás megrendítette az olaszokat. A városnak megszakadt az összeköttetése a külvilággal és nem tudott időben jelentést tenni az eseményekről. Ezen az éjszakán még öt másik helyen is olasz célpontokat támadtak a császári és királyi hajók.

Május 28-án kellemetlen affér történt. Az U-12-es tengeralattjáró megtorpedózta a kivilágítatlanul hajózó görög "Virginia" gőzöst. A kormány kártérítést fizetett a semleges országnak. Június 17-én a "Sankt Georg" vezette harccsoport rimini kikötőjét, míg a "Szigetvár" a Fano és a Pessaro katonai célpontokra tüzelt. Július 10-én az olaszok a francia "Bisson" romboló vezetésével elfoglalták Pelagosa szigetét. 17-én az olasz "Garibaldi" és még néhány kisebb hajó megtámadta Ragusát. Az U-4 tengeralattjáró felfedezte őket és feléjük lopakodott. Rudolf Singule sorhajóhadnagy 600 méterről kilőtt két torpedója telibe találta a páncélos cirkálót, ami 3 perc alatt elsüllyedt.

Augusztus 7-én az U-12-es egység Velence kikötőjében aknára futott. Augusztus 13-án az U-3-as tengeralattjárót süllyesztette el a Bisson. November 4-én XV. Benedek pápa tiltakozott Velence bombázása ellen, mivel fontos műemlékek sérültek meg. Haus tengernagy válaszában azt írta: "Ezen indokkal egész Itáliát kímélni kéne".

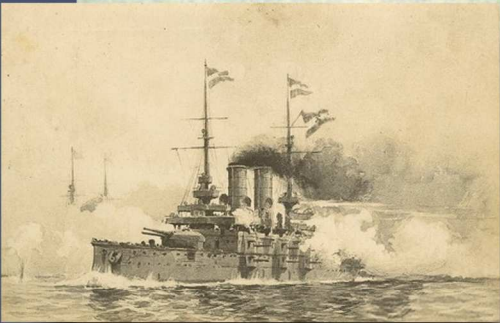
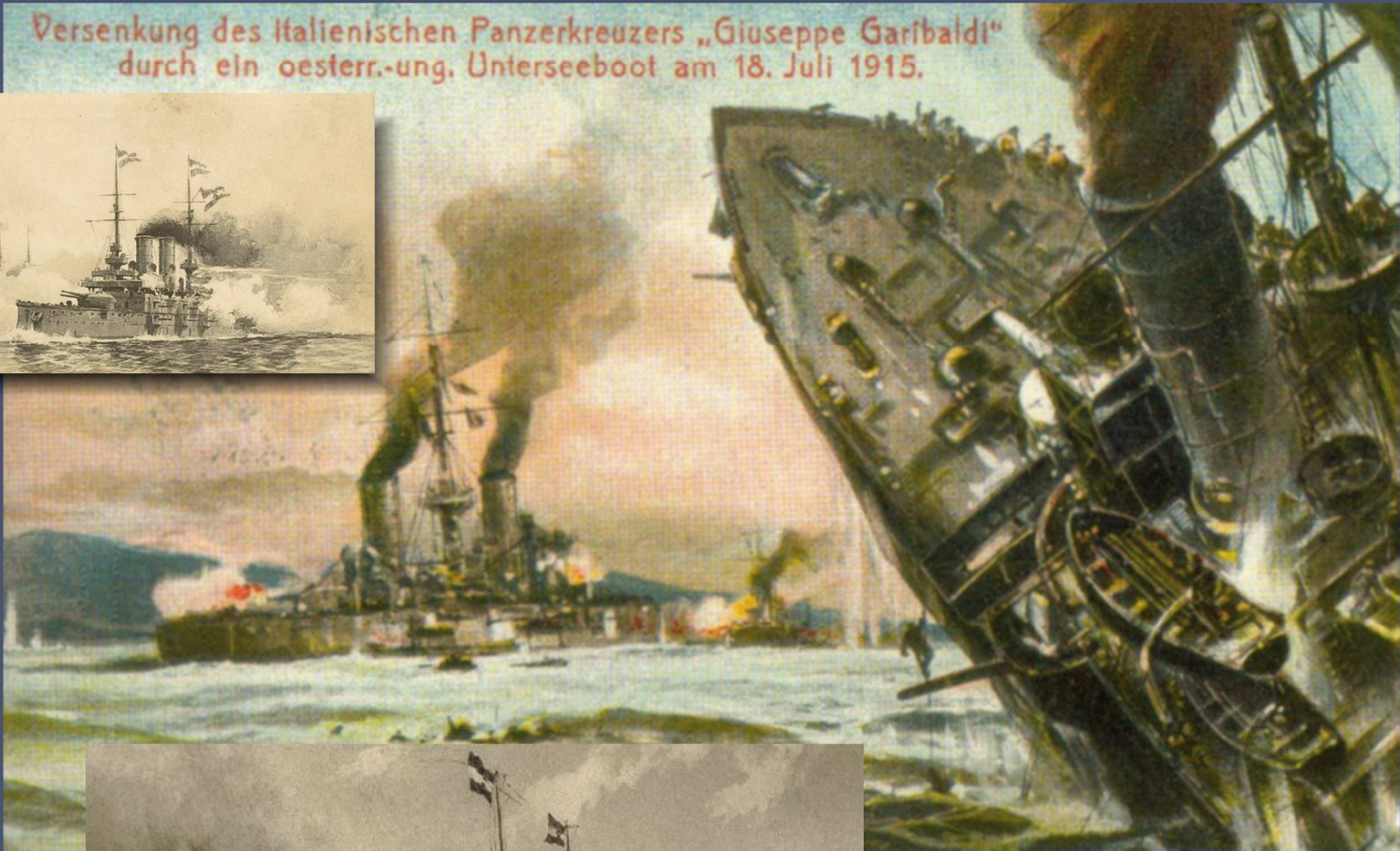
Még ebben az évben felszínre hozták az 1914-ben hálóba futott "Curie" tengeralattjárót, és U-14-es néven szolgálatba állították. Szerbia megadta magát. A két hónapos hadjárat sikeres volt. Ám az antant hadvezetőség ki akarta juttatni a megvert szerb hadsereg maradványait. Erre az egyetlen lehetőség a tenger volt. Az evakuálás megzavarása, megakadályozása a flottára várt. Ezért az osztrák-magyar hajóhad könnyű egységei támadásokat intéztek az albán kikötők ellen. A december 4-ről 5-re virradó éjjeli támadást a "Novara"-csoport hajtotta végre. Összesen 4 tehergőzöst, 10 nagy vitorlást és 5 szállítóhajót süllyesztettek el. Hazafelé még a ágyútűzzel megsemmisítették a francia "Fresnel" tengeralattjárót, ami zátonyra futott.

December 28-án indult meg a háború első nagy földközi-tengeri csatája, amit később I. otrantói, vagy durazzói csata néven ismert meg a történelem. A "Helgoland" gyorscirkáló kíséretével több romboló indult útnak Durazzo felé. A "Lika" romboló behatolt a kikötőbe, ám a sűrű köd miatt a két ellenséges rombolót nem találta meg, azonban egy tehergőzöst és egy vitorlást elsüllyesztett. A parti ütegek löni kezdték a rombolót, ezért az kicsit kitért balra. Ekkor aknára futott, és hatalmas robbanás rázta meg a hajót. De hajó még tovább tudott menni. Még egy robbanás történt, melyet szintén egy akna okozott. A hajó elől kitérni akaró "Triglav" szintén aknára futott. A "Triglav"-ot a "Balaton" vette vontára, de 6 mérföld múlva lekapcsolta, mert ellenséges hajók tűntek fel a közelben. A "Helgoland" riasztotta Cattarót, ahol felfűtötték a "Kaiser Karl VT", a "Budapest", a "Novara" és az "Aspern" kazánjait. 13:30-kor feltűnt az ellenséges hajóraj. A brit "Dartmouth" és az olasz "Quarto" cirkálók és öt francia romboló közeledett a hajók felé. Az első lövések 14:00 óra körül dördültek el. A "Helgoland"-ot több találat érte, de a hajók egérutat nyertek és sikerült áttörniük.

- 1) A "Léon Gambetta" páncélos elsüllyesztése
- 2) A "Habsburg" csatahajó Anconát bombázza
- 3) A "Novara" cirkáló Porto Corsinit lövi
- 4) A "Garibaldi" elsüllyesztése korabeli fotón
- 5) A "Garibaldi" elsüllyesztése korabeli képeslapon



5)



2)



3)



1)

Az Otrantói-szorosban létesült blokádk kiépítésére eredetileg azért került sor 1915-1916 folyamán, mert amikor 1915 februárjában a Földközi-tenger keleti végében megkezdődött a Dardanellák ostroma, az addig elsősorban a brit szigetek körül összpontosuló német tengeralattjáró-tevékenység súlypontja is áthelyeződött a Mediterráneumba. Több nagy német U-boot érkezett Polába a tengeren és néhány kisebb, alkatrészeire szedve, vasúton. Az így megerősített osztrák-magyar tengeralattjáró-flotta ellen - a Törökország elleni felvonulás biztosítására - hozták létre a zárat.

Kedvetben csak néhány telfegyverzett halászhajó látta el a blokádszolgálatot, amelyek 20 m-es mélységben 1.000 m hosszú, érintőszarvas aknákkal megtűzdelt halászhálót húztak magukkal fel a szorosban, remélve, hogy beleakad egy óvatlan tengerallattjáró. Amikor a tengerallattjáró-tevékenység az év végéig sem csökkent, 18 felügyeleti zónára osztották fel a Földközi-tengert, ahol brit, francia és olasz hadihajók járőröztek. 1916 februárjában azonban még mindig kénytelenek voltak tudomásul venni, hogy a tengerallattjárók elsüllyesztette hajók száma nemhogy csökkent volna, de nőtt; a tengerallattjáró-veszély nagyobb, mint volt. Ekkor merült fel először az Otrantói-szoros fizikai lezárásának gondolata. A halászhajók tevékenységének körzetét először 15, majd 50, végül 80 mérföld széles sávban határozták meg, és torpedónaszádokkal, cirkálókkal egészítették ki. A megfigyelés pontosságát Korfuról, Valonából és Otrantóból felszálló repülőgépekkel tökéletesítették. 1917 áprilisában pedig megkezdték az Otranto városától a Korfuhoz közeli Fano-szigetig húzódó, 66 km hosszú, szilárd hálórendszer kiépítését. A rendszer 2.200 m hosszú elemei 50 m mélyre nyúltak a tengerfelszínre alá. A hálók felső pereme 10 m-rel volt a vízszint alatt. Az egész rendszert több mint 400 bója és 100 horgony rögzítette. A blokádot (hadihajókkal történő őrzést) tehát felváltotta a tengerzár (a szoros fizikai lezárása). A rendszert csak nagy türelemmel és kitartással lehetett kijátszani. Az átjutni próbáló tengerallattjárók sohasem tudhatták, mikor éri őket támadás. Mindez a bevetésről érkező, elcsigázott legénység számára annyira megnehezítette a hazatérést, hogy 1917. május 15-én a cs. és kir. hadvezetőség a zár át-törésére adott utasítást.

Az akcióra a három legmodernebb hajót, a „*Novara*”-t, a „*Helgoland*”-ot és a „*Saida*”-t szembeltették ki. Őket a „*Csepel*” és a „*Balaton*” rombolók, valamint a 5 tengerészeti repülő és 2 tengeralattjáró támogatta. A hadművelet megtervezésével és irányításával Horthy Miklóst bízták meg. A cirkáló feladata a szorosban a zárt őrző hajók megsemmisítése, a rombolók pedig az albán partok előtti elterelő hadműveletekkel az ellenség figyelmének elterelése volt. A tengerészeti repülők az ellenséges hajók felderítését és bombázását végezték, a tengeralattjárók pedig az antant hadihajók várható útvonalán álltak lesben. Ezzel a Horthy-tervezete hadművelet volt az első háromdimenziós (légi-tengeri-tengeralatti) ütközet a történelemben. A hajnali 03:26-tól délután 17:30-ig tartó hadműveletek teljes sikerrel zárultak (az antant 83 halottjával, 14 elsüllyedt és 5 megrongálódott hajójával a Monarchia 16 halottja állt szemben), a cs. és kir. hadiflotta nem vesztett hajót, bár a „*Novara*” a kondenzátorát ért találat miatt mozgásképtelenné vált, a „*Saida*” orrát pedig átlőtték. A támadást vezető nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitányt aki az ütközetben 5 gránátzilánktól súlyosan megsebesült a fején, ennek ellenére tovább irányította a köteléket - a legnagyobb osztrák-magyar hadvezérekkel, sőt magával Tegetthoff-fal együtt emlegették. Az osztrák-magyar hadihajók, miután ők okoztak súlyosabb veszteséget az ellenségnek, komolyabb veszteség nélkül hazatértek. Kiderült, hogy - bár a tűzérési és létszámfölény az ellenségé - a sebességi fölény kétségteljesen az osztrák-magyar egységeké, vagyis bebizonyosodott, hogy a hasonló, gyors egységekkel végrehajtott zártörő támadások sikerrel kecsegtetnek mindaddig, amíg sikerül elkerülni, hogy az ellenség a saját hajók és a támaszpontjuk közé férkőzzön. Sőt egyértelművé vált, hogy a keskeny Adrián egyedül ez a fajta - könnyű egységekkel végrehajtott gyors rajtaütésekre és nehéz egységekkel támogatott visszavonulásra épülő - tengeri hadviselés lehet sikeres. Ez a taktika később arra indította Horthyt, hogy 1918 nyarán megtervezzék az addigi legnagyobb osztrák-magyar haditengerészeti vállalkozást, az ún. Korfu-hadműveletet, aminek az volt a célja, hogy az Otrántói-szorosban műveleztető könnyű egységeinkre támadó és őket Cattarótól elválni igyekvő nehéz antant egységeket megsemmisítse.

Aharmadik otrantói ütközet haditengerészetünk világraszóló fegyvertényévé vált (pl. az Egyesült Államok Haditengerészeti Akadémiáján a mai napig tanyag). A tengerzár megszűnésével pedig tengeralattjáróink zavartalanul kifuthattak a Földközi-tengerre. Június 9. és október 19. között 16 különböző hajót küldtek a hullámsírbá. Június 9-én a Robert Teufel von Fernland parancsnoksága alatt haladó U-27-esnek (második tiszt Hardy Kálmán, harmadik tiszt Déry Ernő) a japán *"Sakaki"* rombolót is sikerült megtorpedózni. Ezzel a Monarchia megfizetett Japánnak a *"Kaiserin Elisabeth"* elsüllyesztéséért. Az év hátralévő részében a flotta egységei a szárazföldi harcokba is beavtakoztak. Október 24-én a hadsereg áttörte a Rombon és Auza közötti védelmi vonalat, ezért az olaszok egészen a Piave-folyó vonaláig vonultak vissza. Az osztrák-magyar hadsereg előrenyomulásának támogatására ezért november 16-án a „*Wien*” és a „*Budapest*” partvédő csatahajók tűzharcot vívtak a cortellazoi olasz parti ütegekkel. A két hajó nagy veszélyt jelentett az olasz frontra, ezért a velencei főparancsnokság elrendelte a két hajó elsüllyesztését. Két MAS-naszád december 9-án megközelítette a Trieszt melletti muggiai kikötőt. A „*Wien*” két találatot kapott és öt perc alatt elsüllyedt. A „*Budapest*” sértetlen maradt.

- 1) Az Otrantói-szorosban kiépült antant tengeri zár
- 2) Horthy Miklós sörhajókapitány, az 1917 májusi támadás tervezője és vezetője
- 3) A rombolók támadása az olasz konvoj ellen, hajnali 03:26-kor
- 4) A cirkálók támadása a szorosban járőröző halászgőzösök ellen, hajnali 04:20-kor
- 5) A határozó cirkálók és az útjukat álló antant főerők ütközete 09:30-tól 12:07-ig
- 6) A *"Novara"* mesterséges földet fejtés manőverei alácazására 09:38-kor



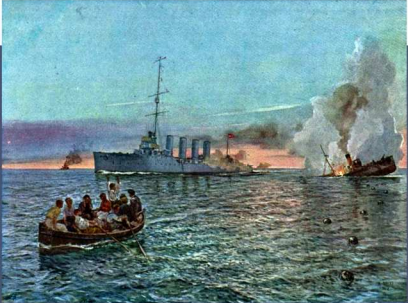
Horthy Miklós sorhajókapitány



- ### Az első felvonás – a cirkusok harca:

1917.02.03.-05.10.: a cirkuláris összehívása Cantároból
1917.05.13.: a tündérsi parancs aláírása
1917.05.14.: kifutás (19:45-kor)
1917.05.15.: születés (03:15-kor)
1917.05.15.: egyesülés (07:30-kor)
Nagy kockázat: a tündő egységek Brindisivel a hátuk-
ban és megosztva operálnak. Előny: a megosztottság az
antitől is elmondható.

- 1) 03:58 – Az elsősegély első oktatási és a HELGOLAND ártal
- 2) 04:20 – A SAICA társaság
- 3) 04:25 – A HELGOLAND megfordult és társaság
- 4) 04:35 – A MIRABELLO egy újabb rádióállomásról értesít a társaság
- 5) 05:00 – Az első FBA feladati Válaszok
- 6) 05:23 – A NOVARA fordulást vezénylő, a csónak a találkozás pont fel
- 7) 05:25 – A MIRABELLO feladati és a NOVARA-t és megindult fel
- 8) 06:30 – A Válaszok feladati FBA ártal, meg bombázta a NOVARA-t
- 9) 07:10 – A MIRABELLO társaság egy közönség NOVARA-ra
- 10) 07:17 – A NOVARA ártal és a MIRABELLO csónak, amely kider



- A második felvonás – a rombolók harca:

Az ellenség megzavarására rombolók és cirkálóik két párhuzamos hadműveletet terveztek. A rombolók feladata a konvojzavarás, a riasztás, az ellenség összezavarása és a visszahívás – erőhátrány esetén – a túlerő elvonása a cirkálóktól. A Kumborból felszálló gépek felderítést és megfigyelést végeznek a hajók számára, segítik a tűrvezetést.

- [illegible]

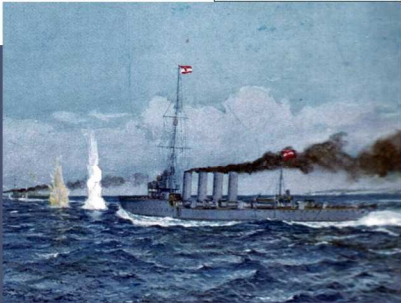


- Az utolsó felvonás – a cirkálók harcra:**

09:28-09:30 óra között megkezdődik a menekülő és az áldozó felszíni hadihajók közötti csata fő ütközete.

- 1) 08:35 – A MARISALA-csapat kitér (MARISALA, RACCHIA, INSIDIOSO, INPAVIDO, INDOARTO).
- 2) 08:10 – A DARTHBRICHT DNY-ra fordul, ledobja az AGULA-t és elugrik az úszó Duszaközi, ezzel elmozdítva a „T”-keresztet.
- 3) 08:30 – A DARTHBRICHT tűzet nyit az oda érkező NOVARA-ra, a BRISTOL tűzet nyit az oda érkező HELGOLAND-ra.
- 4) 08:30 – A MIRABELLO és csoportja, a RIVIERE, a BISSEON és a CANETERRE tűzet nyit.

- 20-05 – Lánykeresztények a K 77, K 772 és az általuk FBA között, az FBA felé keresztelődő hajd úgym. nem a BÉSZ.
- 21-05 – A K 206 repülőgép a DARTMOUTH-i bombázás, tehát az 1945. május 25-én történt.
- 22-05 – 1044 találatt a HELIGLAND-on, 1939-1940 nyarán.
- 23-16 – A K 206 repülőgép a BRISTOL-i bombázás.
- 24-16 – A MIPAELOLO káoszja az izraeli nagykövetség felé mutat, lásd. csak 11:30-as repülést.
- 25-16 – A K 206 repülőgép: SÁNDK GÖRGE, BUDAPEST, WA-RELAND, TITEL, TEGS, TB990, TB910.
- 26-16 – Találat a K 206 repülőgépén a kondenzátor, 11:00 hajd felé.
- 27-16 – A K 206 és a K 206 repülőgép hazai, új felismerés, az ACERIE felé.
- 28-16 – A MARELIA támasza.
- 29-16 – Az IFFEWY támasza.
- 30-16 – Az ellenőrzés, 12:27 a SAIDA a város K 206-át vezette.
- 31-16 – A DARTMOUTH-i repülőgép (027, 146) a BOULEVER

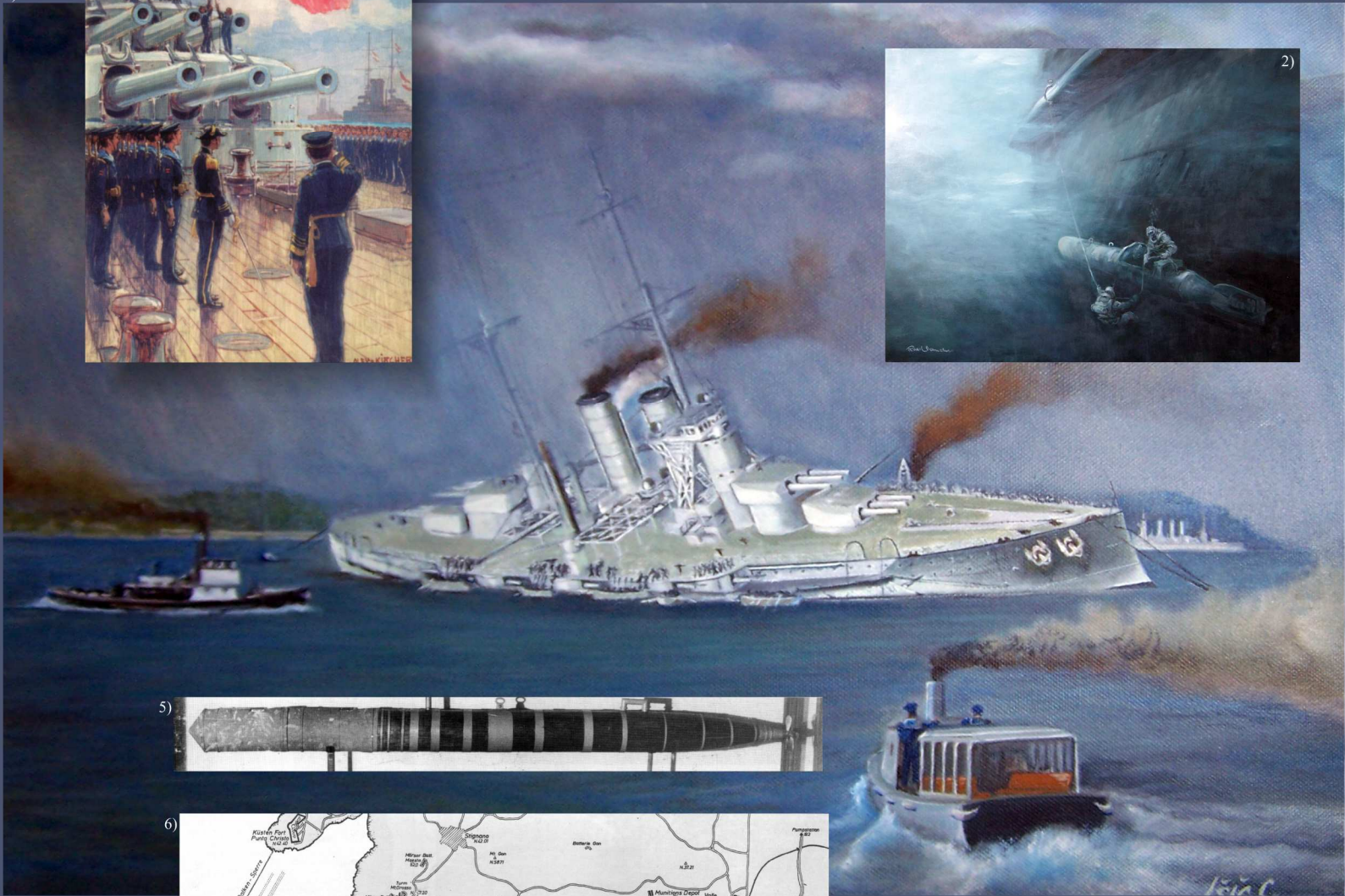


1)



2) Rosetti és Paolucci aláaknázzák a "Viribus Unitis"-t
3) A "Viribus Unitis" elsüllyedése festményen
4) A "Viribus Unitis" elsüllyedése korabeli fotón
5) A robbantáshoz használt mágneses akna - "mignatta" - modellje Milánóban
6) Rosetti és Paolucci útja a polai öböl bejáratától a "Viribus Unitis"-ig
7) Giovanni Raffaele Rosetti
8) Raffaele Paolucci

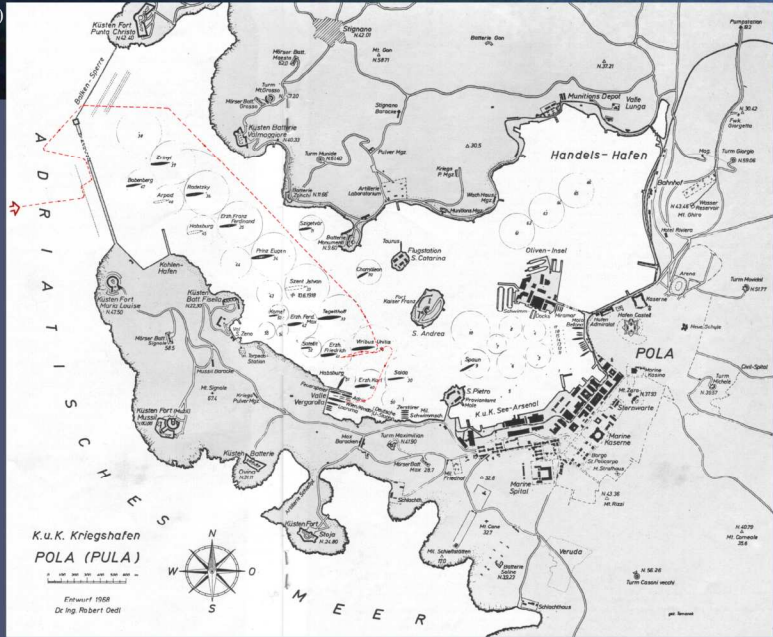
3)



5)



6)



7)



8)



1918 eleje az osztrák-magyar tengeralattjárók sikereit hozta. Január 1-jén az U-40-es Málta közelében a brit „*Sandon Hall*” gőzöst, január 22-én az U-27-es három kereskedelmi hajót küldött hullámsírba. A veszteségek nyomán az antant-vezetés február 8-9-i római konferenciáján az otrantói zár újjáépítéséről döntött.

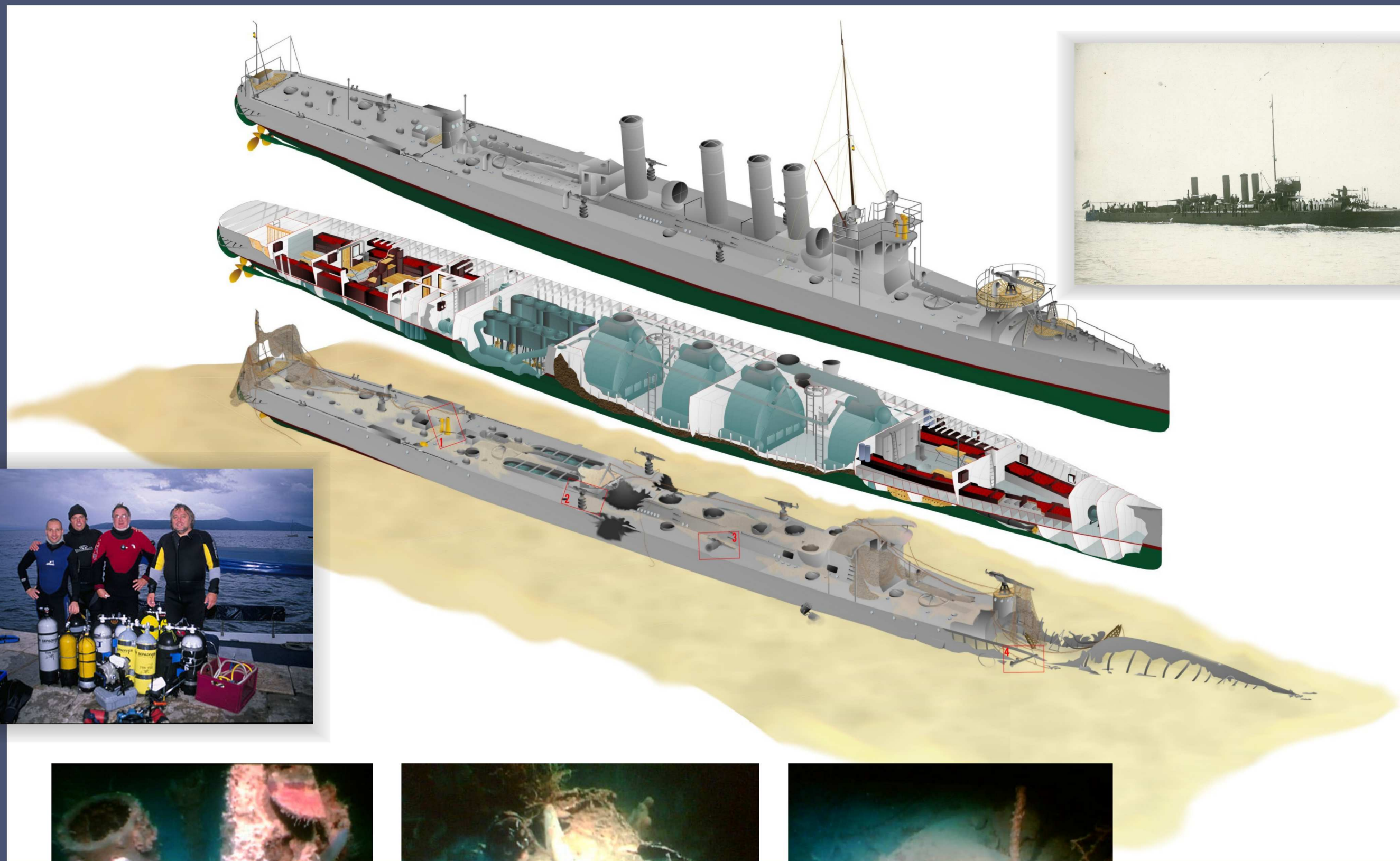
Közben munkássztrájk volt a polai Arzenálban január 22-én. Eszméit az arzenálmunkásokkal dolgozó matrózok a hajókra is magukkal vitték. Amikor az Arzenál cattarói üzemében hasonló megmozdulás volt, február 1-én a cattarói hajók legénysége is a sztrájk mellé állt. A háború végén már jellemzően rossz ellátási körülmények miatt a matrózok néhány hajón átvették az uralmat és különböző szociális követeléseket terjesztettek a parancsnokság elé (jobb élelem és ruházat, a háború befejezése, stb.). Tárgyalások kezdődtek, ám a III. Csatahajó Divíziót Polából sűrűszen Cattaróba rendelték Karl Seiden-sacher ellentengernagy vezetésével. Közben a „*Sankt Georg*” páncélos fedélzetén Központi Matróztanács alakult, amely-nek elnöke, Franz Rasch hajómester és Anton Sesan tengerész zászlós felszólította az összes hajót, hogy álljon a lázadás mellé, különben löni fognak. Rádióon próbáltak kapcsolatba lépni a Monarchia cseh és délszláv szeparatista mozgalmaival, ez azonban nem sikerült, mert a rádiós idejében üzemképtelenné tette a rádiót. Ekkor Olaszországba akartak hajózni. A matrózok szociális követelésekből táplálkozó mozgalmát tehát felkelésből nyílt lázadásba fordították. A matrózok azonban csak éhesek voltak, nem árulók: Február 2-án több hajó a külső öbölbe távozott, másokon pedig visszaadták a tisztek sza-badságát. A lázadás magától elült: Rasch és Sesan látva a matrózok hűségét, egy éjszaka ellopott hidroplánnal Olaszország-ba menekült. Mire február 3-án a csatahajók Cattaróba értek, már csak a „*Sankt Georg*”-on lengett a vörös lobogó, ám a túl-erő láttán az utolsó felkelők is megadták magukat. Aznap teljesen helyreállt a rend. A közvélekedéssel ellentétben Horthy Miklós a lázadás leverése miatt sem ekkor, sem később nem járt Cattaróban. Az Otrantónál szerzett sebesülése miatt Bécs-ben műtöttek, majd Polában átvette a „*Prinz Eugen*” parancsnokságát. Az uralkodó az ítélkezést egyébként is kivette a flot-ta kezéből és a szárazföldi hadsereg tisztjeiből összeült hadbíróságra bízta (hogy a matrózoknak ne legyen okuk haragudni a saját tisztjeikre). Az ún. „megtorlás” sem volt kegyetlen: a 40 kiszabott halálos ítéletből csak 3-at hajtottak végre. A többi-eket a börtönhajóvá alakított „*Babenberg*”-re vitték.

Az uralkodó leváltotta az idős Maximilian Njegovan tengernagyot és utódjául a fiatal és energikus Horthy Miklóst nevezte ki. Márciustól nyár elejéig, amíg újra kiépült az otrantói zár az osztrák-magyar tengeralattjárók 6 ellenséges hajót süllyesz-tettek el. Ám a flottát is érte veszteség. Április 16-án a „*Streiter*” rombolóval összeütközött a „*Petka*” gőzös és elsüllyesz-tette azt. Nyárra az otrantói zár helyreállt: 40 brit romboló, 76 felfegyverzett halászgőzös, 26 brit tengeralattjáróvadász és egy amerikai tengeralattjáróvadász-flotilla őrizte a szorost. Horthy elhatározta, hogy ismét megsemmisíti a zárat. Meglepe-tésre alapozott tervébe ezúttal a csatahajók között a legújabb „*Szent István*” is bekerültek. A terv szerint az osztrák-magyar támadó ék cirkálói rövid akciót követően a honfoglaló magyarok harcmodorához hasonlóan menekülést színelve maguk után csalták volna a Brindisiből kifutó üldöző egységeket egyenesen a távolabb lesben álló osztrák-magyar csatahajók elé, amelyek az ütközetet után kitörték volna a Jón-tengerre, hogy megütközzenek a hátramaradt antant egységekkel. A flotta jú-nius 8-án futott ki. Horthy a „*Viribus Unitis*”-ről vezette a támadást. Június 9-én két MAS futott ki Anconából. Másnap már hazaindultak az őjárútból, amikor füstoszlopot észleltek. A két MAS 300 méterre közelítette meg a „*Szent Istvánt*”, majd a torpedóikat kilöve elmenekültek. A sérült hajón mindent megtettek a mentés érdekében. Megfeszített munka árán még há-rom óra hosszat a víz színén tartották. Ezalatt a „*Tegetthoff*” megkísérelte partra vontatni, de sikertelenül. Végül a „*Szent István*” reggel 6 óra 10 perckor felborult és néhány perc múlva elsüllyedt. Június 10-ét az olasz haditengerészet ünnepnap-pá, majd 1939-ben Benito Mussolini hivatalos nemzeti ünnepé nyilvánította.

E csapás ellenére a flotta aktív maradt. Október 2-án, amikor antant hajók megtámadták Durazzo kikötőjét, az U-31-es bú-várnaszád sikeresen megtorpedózta és elsüllyesztette a brit „*Weymouth*” cirkálót. A flotta sikerei azonban nem tudták meg-változtatni a tényt, hogy a központi hatalmak elveszítették a háborút. A Monarchia minden fronton visszavonult (jellemző-en nem vereség, hanem a sok dezertálás miatt). 1918. október végén az uralkodó utolsó kísérletet tett a birodalom megmen-tésére: felhívta a Monarchia népeit, hogy hozzák létre Nemzeti Tanácsaikat, s azok közösen állapítsák meg az Ausztria-Ma-gyarország helyén létrehozandó új, nemzeti etnikai alapú szövetségi állam alkotmányát. Együttal gesztusokkal igyekezett a birodalomban maradásra bírni az egyes nemzetiségeket: október 31-én (a parancstovábbítás lassúsága miatt Cattaróban csak másnap reggel 08:00 órakor) a teljes flottát átadta a délszlávoknak, az uralkodó nemes, de elhibázott proklamációja által legitímált Nemzeti Tanácsok azonban sorra mondták ki a Monarchiától való elszakadást. Az átadási ceremóniára Polá-ban, a „*Viribus Unitis*” flotta-vezérhajó fedélzetén került sor, ahol a flotta főparancsnoka, Horthy Miklós altengernagy írta alá az átadási jegyzőkönyvet. Bár a délszláv nemzeti Tanács küldöttei mohón sürgették, Horthy ragaszkodott hozzá, hogy a lobogó bevonására aznap is csak az előírt időben, napnyugtakor kerülhet sor, ami akkor 16:45-kor következett be. Ezt kö-vetően a haditengerészet hajóin a délszláv tengerésztisztek vették át az irányítást (akik a német és a magyar tengerészeknek azonnal megtiltották, hogy a hajókra lépjenek, ezzel a legénységük kb. felét elvesztett hajók harcképtelenné váltak). IV. Ká-roly utolsó gesztusként Horthy Miklóst előléptette altengernaggyá.

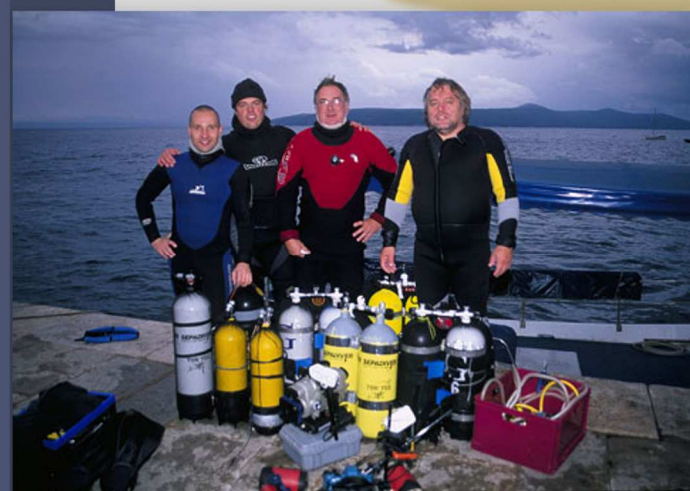
Másnap hajnalban olasz búvárok tapadóaknákkal elsüllyesztették a horvát legénysége javaslatára időközben „*Frankopan*”-ra átkeresztelt „*Viribus Unitis*”-t. Giovanni Raffaele Rosetti a hadbalépés óta arra vágyott, hogy az egyik ellenséges flotta-bázison végrehajtott látványos akcióval írja be a nevét a történelembe. Tudta: ha valóban sikerül elsüllyeszteni egy hajót a saját támaszpontján, az nemcsak az ellenséges hajók számát csökkenti, hanem az ellenfél harci morálján is végzetes sebet üthet. (a sors fintora, hogy már csak a „földön fekvő oroszlánba” tudott belerúgni). 1918. október 31-én éjjel Rosetti és tár-sa, Raffaele Paolucci, a MAS 94, 95 jelű naszádokon 1 000 méterre megközelítette a polai hadikikötőt. A magukkal vitt mágneses tapadóaknákat a kikötő közelében kirakva, úszva közelítették meg a „*Viribus Unitis*”-t. Ahhoz, hogy bejussanak a kikötőbe, három torpedóelhárító acélhálón kellett átverekedni magukat. Drótvágóval dolgozva csak éjjel után vágták át a harmadik hálót is, majd november 1-én hajnali egy órakor végeztek az aknák rögzítésével. Mindkettőt a hajó oldalán, mély-en a vízvonal alatt helyezték el. Amikor végeztek már hajnalodott. Az őrég közben észrevette az átvágott hálót a kikötő bejáratánál és keresni kezdte a békaembereket. Mindenfelé fényszórók pásztáztak és végül egy motorosónak észrevette és elfogta a menekülő olaszokat, akiket a vezérhajó fedélzetére vitték, ahol az elkerülhetetlen vég tudatában, büszkén közöl-ték Janko Vukovic de Podkapelsy sorhajókapitánnyal, hogy aknákat helyeztek el a hajó oldalán. Azonnal megkezdtek a ki-ürítést, de az aknák csak nem akartak felrobbanni. A legénység már éppen visszakapaszkodott a fedélzetre, amikor az idő-zítő-szerkezet hibája miatt csaknem háromórás késéssel 04:45-kor bekövetkezett az első detonáció.

Aznap vége volt. Tengerészek ezreit cresztették szélnek egyetlen délután, a tengerre alapozott karrierek roppantak meg né-hány óra leforgása alatt, a tenger mellett született németeknek és magyaroknak tiltották meg örökre, hogy a szülőföldjükre lépjenek: egy új és számukra ismeretlen Ausztriában és Magyarországon kellett mindent újrakezdeni. Túl fájdalmas alkal-mazkodás volt: a tengerről hazatértek soha többé nem, legfeljebb nagyritkán és akkor is csak keveset beszéltek arról, amit a „rot-weiß-rot” alatt a tengeren átéltek.



1)

2)



3)



4)

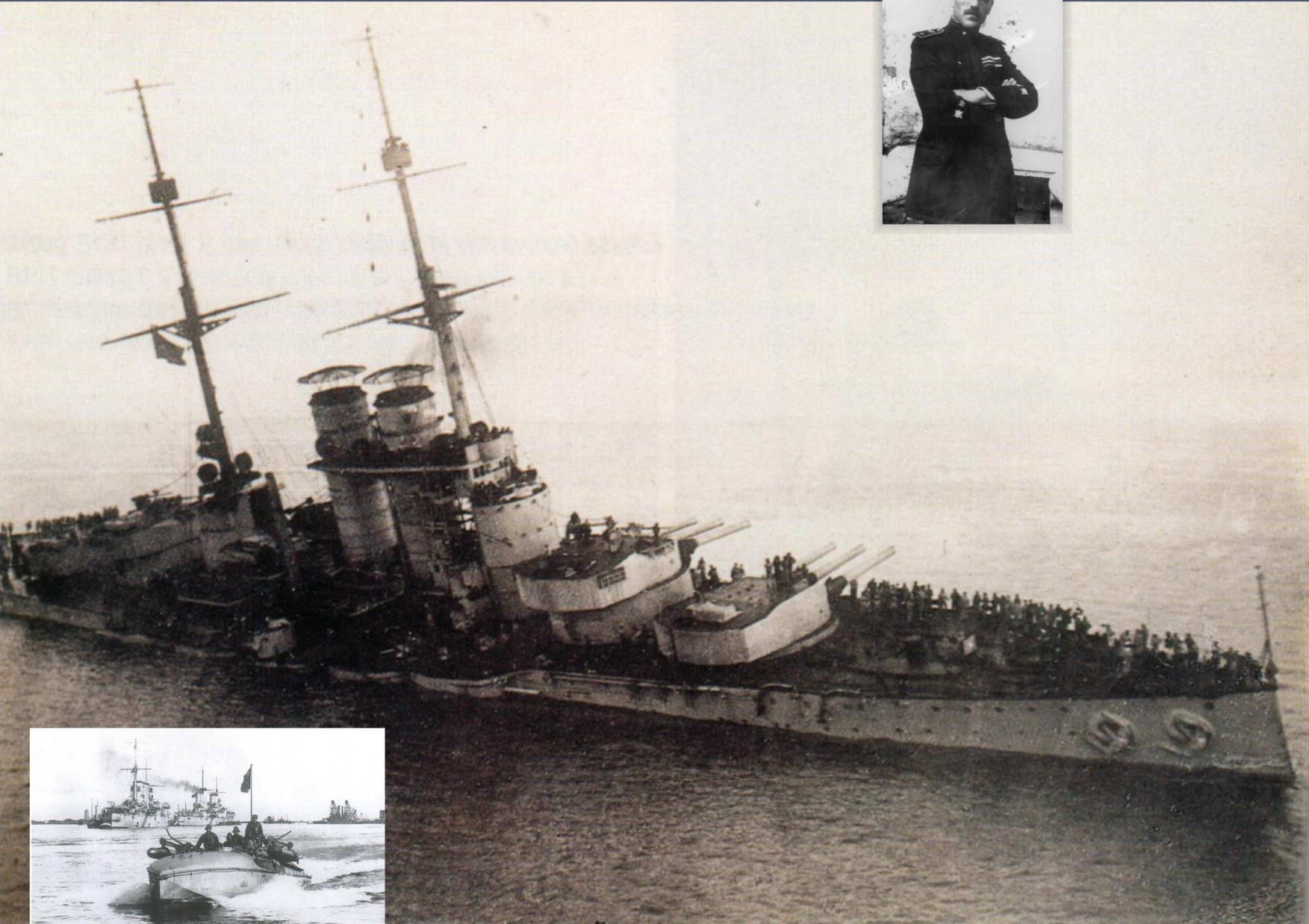


5)



6)

- 1) Az 1918. április 16-án ütközéses balesetben elsüllyedt "Streiter" torpedóromboló
- 2) A hajó belső tereit mutató robbantott kép és a roncsok, amelyekre 1997-ben bukkant rá Czákó László, s 2002 októberében, 2003. májusában tárt fel részletesen
- 3) A merülőcsapat: Tarpatáki Pál, Molnár Attila Dávid, Czákó László és Dombóvári Tibor
- 4) A gépvezénylő táviró és a kormányoszlop maradványai
- 5) Egy pár bakancstalp
- 6) A hajó horgonya



A csatahajó a legnagyobb kaliberű tüzérséggel (30,5-46 cm) és a legvastagabb páncélzattal (20-40 cm) ellátott 30 000-60 000 tonna vízkiszorítású hadihajó. A különböző alakzatú kötelékekben felvonuló csatahajók feladata a tengeri csaták eldöntése, az ellenséges flottaerő megsemmisítése és az ellenséges partvidék katonai létesítményeinek lerombolása volt. Szén-, majd olajtüzelésű kazánjaik és nagy teljesítményű gőzturbinás hajtóműveik révén elérhető nagy sebességük (12-22 csomó, azaz 22-41 km/h) nagy távolságokra bevethetővé tette őket, így azokat a repülőgép-hordozók és a rakéták megjelenéséig a flotta fő csapásmérő erőinek tekintették. A többi hadihajótípus eredetileg alárendelt szerepet játszott: a csatahajót segítették feladata végrehajtásában.

A csatahajók a XVIII. századi, fából készült vitorlás sorhajókból fejlődtek ki. A XIX. század végére már számtalan méretben és formában készültek, egyvalami azonban közös volt mindegyikben: a hadiflották legnagyobb és legerősebb egységei, igazi „úszó várak” voltak. Különböző kísérleti típusok után 1905-ben Nagy-Britanniában született meg a modern csatahajó, a Sir John Fisher admirális által tervezett *Dreadnought* (ejtsd: drednót, jelentése: „Ne félj semmitől” régies angol kifejezés az admirális jelmondatából: „Fear God, dread nought!”, vagyis „Féld Istent, és ne félj semmitől!”). A hajót már nem a régi, korszerűtlen dugattyús gőzgépek, hanem gőzturbina hajtotta előre, fedélzetén pedig 5 db páncélozott forgó lövegtoronyban párosával állították fel a 30,5 cm-es páncéltörő ágyúkat. A forgó ágyútornyok mint megannyi önállóan harcoló kis erőd a hajó haladási irányától függetlenül (tehát akár menekülés közben is) folyamatosan tűz alatt tarthatta az ellenfelet. A tornyokat és a hajó oldalát többszörösen edzett, hengerelt acéllemezekből álló helyenként akár 40 cmvastagságú páncél borította. A hajótest belsejét pedig egymástól vízmentesen elzárható rekeszekre osztották. A *Dreadnought* ezekkel az újdonságokkal új típust teremtett és meghatározó szerepet játszott a

hadihajók fejlődésében. Felépítését követően rövidesen valamennyi tengeri nagyhatalom dreadnought-ok gyártásába kezdett.

Az Osztrák-Magyar Monarchia 1908-ban kezdett hozzá első, tisztán dreadnought-okból álló hajóhad-osztályának felépítéséhez. Az új osztályba négy egység a *Viribus Unitis* (1911. 06. 24.), a *Tegetthoff* (1912. 03. 11.), a *Prinz Eugen* (1912. 11. 30.) és az utolsóként vízrebocsátott *Szent István* (1914. 01. 18.) tartozott, amelyek ugyanazon tervek alapján épültek fel, tehát egymás testvérhajóinak számítottak. A típust Ferenc József császár és király jelmondata után *Viribus Unitis*-nak nevezték (régí latin kifejezés, jelentése: „Egyesült erővel” utalás a soknemzetiségű Monarchia népeket egyesítő funkciójára). A hajók tervezésével a kor leghíresebb osztrák-magyar hajóépítő mérnökeit, a cseh származású Siegfried Poppert és Theodor Novotnyt, valamint a magyar Scharbert Gyulát és Schlesinger Jánost bízták meg, akik világviszonylatban is új és mintaadó konstrukciót alkottak.

A dreadnought-ok tervezésében az 1910-es évektől kezdve az egyik legfontosabb szempont az ágyútornyok célszerű elhelyezése volt. A forgó tornyokat úgy kellett felállítani, hogy a fő löirányokba előre, oldalra és hátra a lehető legkedvezőbb kilövéssel rendelkezzenek. Az osztrák-magyar tervezők ezt úgy érték el, hogy a lövegtornyokat a hajófedélzet középvonalára állították egymás után egy sorba, de két szintre, vagyis a magasabban elhelyezett lövegtornyok ágyúi akadálytalanul ellőhettek az alacsonyabban elhelyezett tornyok felett. Ráadásul a tornyokból elegendő volt kevesebbet alkalmazni, mint más nemzetek dreadnought-jai esetében, hiszen az osztrák-magyar mérnökök a történelemben első ízben a *Viribus Unitis*-osztály hajóinak mindegyik lövegtornyába 3-3 ágyút építettek.

Leleményességüknek köszönhetően így a nehéz páncélzatú, súlyos a hajó súlyát növelő és ezzel a sebességét korlátozó lövegtornyokból 4 db is elég volt ahhoz, hogy a hajók ugyanolyan tüzerővel rendelkezzenek, mint a többi flotta hasonló hajói. Valójában az osztrák-magyar hajók még erősebbek is voltak, mint a legtöbb rivális dreadnought, hiszen az 1910-es években még az 5 lövegtornyos 10 ágyús konstrukció volt a legerterjedtebb. Így a Popper-Novotny-Scharbert-Schlesinger tervezőgárda egy „világszabadalom”, az úgynevezett hármas (vagy tripla esővű) ágyútorony első megalkotójává vált.

A *Viribus Unitis* osztályú hajók felépítése közvetlen hatást gyakorolt a hazai ipar fejlesztésére is, hiszen a német gyártmányú horgony, horgonylánc és a hajócsavarok kivételével minden alkatrész és gép, valamint a felszereléshez szükséges hadianyag osztrák-magyar üzemekben készült. A hajótest elkészítése 21 000 000 koronába került, a fegyverzet és a páncélzat tehát a teljesen felszerelt hajó további 60 000 000 koronát igényelt. És ez csak egyetlen csatahajó ára! A Monarchia számára alapvető érdek volt, hogy ezt a pénzt belföldön költseék el. A hajótesteket a triestzi hajógyárban készítették (Stabilimento Technico Triestino - STT), az ágyúkat az Emil von Škoda alapította pilseni fegyvergyárban gyártották (Waffenfabrik der Škodawerke AG), a páncélzatot a csehországi Witkowitz Acélmű szállította, a gépeket kazánokat és turbinákat pedig a polai haditengerészeti hajógyár, az Arzenál (K.u.K. Konstruktionsarsenal Pola) készítette. A gyártási folyamatba magyar gyárak is bekapcsolódtak: az ágyúkhöz szükséges löszert Diósgyőrben, az elektromos vezetékeket és felvonókat pedig a Ganznál Budapesten gyártották. Köteleket a Szegedi Kenderfonó biztosított.

A hatalmas bevétel a magyar politikusokat és üzletembereket is arra ösztönözte, hogy a négy *Viribus Unitis*-osztályú hajó építéséből Magyarország is hasznot húzzon. Rövidesen azt követelték, hogy a négy hajó közül legalább az egyik Magyarországon, magyar gyárban és kizárólag magyar anyagokból épüljön. A megrendelés elnyerése érdekében a Ganz Gépgyár egyesült a Danubius Hajógyárral és megvásárolták az akkor Magyarországhoz tartozó tengerparti Fiumében működő kis Howaldt Hajógyárat, amelyet jelentős állami támogatással Magyarország legnagyobb hajógyárává fejlesztettek. Az gyáróriás hosszas politikai és pénzügyi alkudozások után 1911. január 31-én megkapta a hón áhitott megrendelést. Bizonyossá vált, hogy magyar csatahajó épül, amit az uralkodó 1913. áprilisában azzal is megerősített, hogy a hajó számára a „*Szent István*” név használatát engedélyezte.

A hajót 1915-ben állították szolgálatba. A „*Szent István*” élete java részét gyakorlatozással töltötte. Első igazi bevetésére 1918. júniusában került volna sor, amikor az osztrák-magyar haditengerészet frissen kinevezett új főparancsnoka, Horthy Miklós ellentengernagy elhatározta, hogy a korábbi vezetéssel ellentétben a flotta legnagyobb és legütőképesebb egységeit is beveti ezúttal nem a védekezés, hanem a támadás érdekében. Horthy az osztrák-magyar tengeralattjárók Földközi-tengerre való akadálytalan kijutását és visszatérését akadályozó, az Otrantói-szoroson kiépített műszaki zár megsemmisítése érdekében már több sikeres hadműveletet végrehajtott a háború folyamán. 1918-ban azonban arra készült, hogy a minduntalan újjáépített zárat őrző hadihajókon kívül, az azok védelmét ellátó nagy csatahajóflotta egységeit is megsemmisítse, s ezzel az antant délkeleti hadszíntére koncentrált flottaerőinek zömét szétzúzza. Erre tekintettel került bele a meglepetésre alapozott hadműveletbe a „*Szent István*”.

A „*Szent István*” azonban maga vált meglepetés áldozatává: az előző éjjel Anconából kifutott két olasz MAS típusú motorcsónak (MAS 15, MAS 21) közül a MAS 15 (1. kép) parancsnoka Luigi Rizzo korvettkapitány (2. kép) a felvonulási terület mellett fekvő kicsiny Premuda-sziget előtt, 1918. június 10-én a hajnali órákban megtorpedózta. A hátsó kazánház és néhány széntároló megsérült, de a hajó csökkentett sebességgel egy ideig még folytatta az útját, s a közeli sziget felé vette az irányt. 10 perc elteltével azonban a sérült hajó a belsejébe került több száz tonna víz súlyának engedelmeskedve 10°-ra megdőlt jobb felé (3. kép), s az út folytatása lehetetlenné vált. A „*Szent István*” mégis csaknem három óra hosszát a felszínen maradt. Ezalatt az idő alatt a legváltozatosabb módokon próbálták megmenteni: lékponyvákat igyekeztek a lékekre húzni, majd amikor a ponyvák beszakadtak, a hajó egyenként 52 tonnás ágyúcsöveit is balra forgatták, a dőlés ellensúlyozása érdekében pedig vizet vettek fel a bal oldali kiegyenlítő tartályokba, míg a jobb oldalon betörő vizet folyamatosan szivattyúzták. A sebesült hajó partra vetetését is megkísérelték, ez a próbálkozás azonban sikertelen maradt.

A „*Szent István*” testét a tervezői 11, egymástól vízmentesen elzárható rekeszre osztották, s úgy tervezték, hogy ha ezek közül bármelyik háromba behatolt a tenger, a csatahajó még úszóképes maradt. A sérülés mértékétől függetlenül azonban a hajó mindenképpen elsüllyedt, ha a két kazánházat magába foglaló két középső rekesz egyszerre sérült meg és a sérülést nem lehetett kijavítani. A kazánházak elárasztása ugyanis a legnagyobb befogadóképességű rekeszek lévén mindenképpen azzal járt, hogy a hajótestbe végzetes mennyiségű víz kerül. Amikor a torpedótalálattól megsérült hátsó kazánház végleg víz alá került, a legénység az első és a hátsó kazánház közötti vízhatlan rekeszfal megerősítésére fordította minden erőfeszítését. Röviddel hajnali 6 óra után azonban a rekeszfal nem tudott tovább ellenállni a hatalmas egyoldalú nyomásnak és átszakadt. Ezzel a „*Szent István*” sorsa megpecsételődött. A hajó felborult, majd 6 óra 12 perckor örökre eltűnt a hullámsírbán.

Mivel az Osztrák-Magyar Haditengerészetnél elvárták, hogy a tengerészek tudjanak úszni (a Monarchia 12 haditengerészeti toborzási körzetéből 4 Magyarország területére, természetes vizek, vízfolyások Duna-, Tisza- és Dráva-mente, Balaton vidékére esett, ahol az ifúság nagyobb arányban tudott úszni), a hajó 1087 főnyi legénységéből mindössze 85 matróz és 4 tiszt vesztette életét.

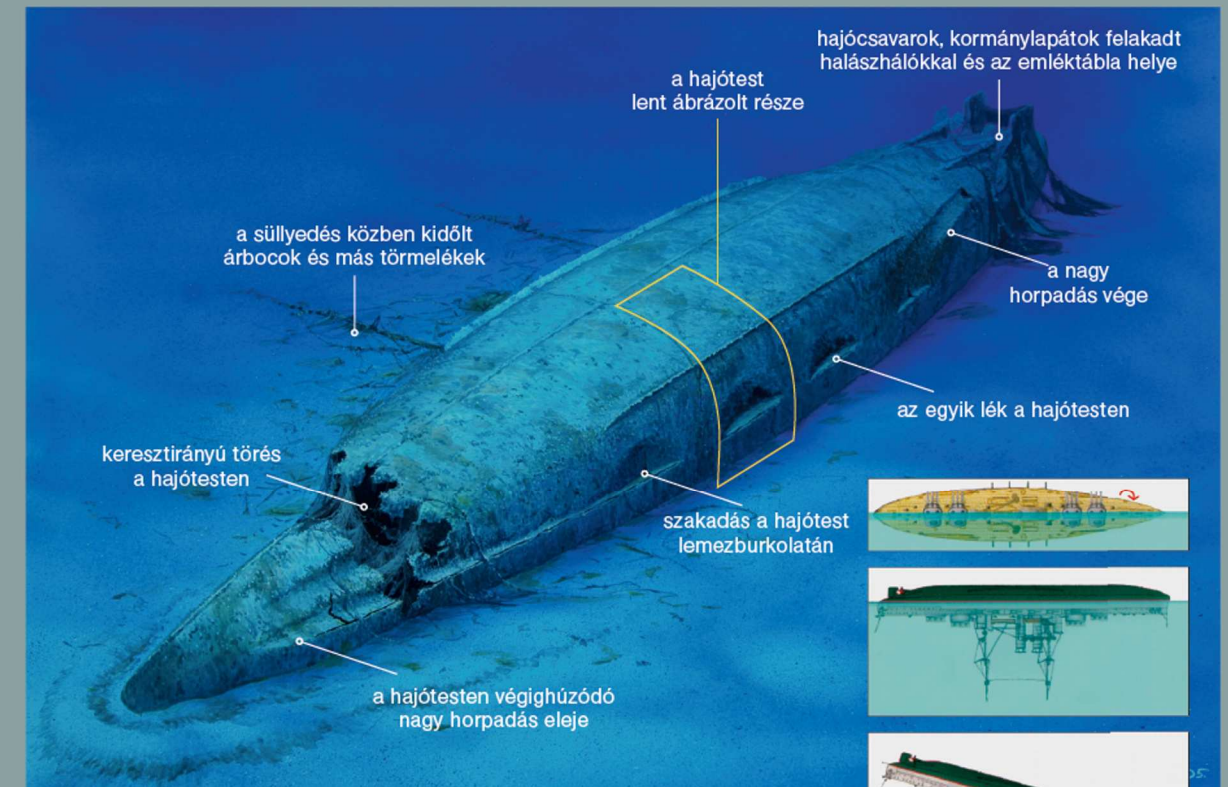
A Szent István egyike annak a kevés hadihajónak (a USS Arizona és az HMS Barham mellett), amelynek az elsüllyesztését filmre vették. A filmből befolyó pénzt a Vöröskeresztnek ajánlották fel.

Két robbanás, négy lék

A *Szent István* elsüllyesztése kizárólag mindkét kazánházának egyidejű elárasztásával volt csak lehetséges. Eddig úgy gondolták, hogy a hajó azért merült a mélybe, mert a hátsó kazánházban, a két kazánházat elválasztó nyomásálló rekeszfal közelében felrobbanó torpedó megrongálta a keresztválaszfalat, ezért az előlő kazánház is megtelt vízzel.

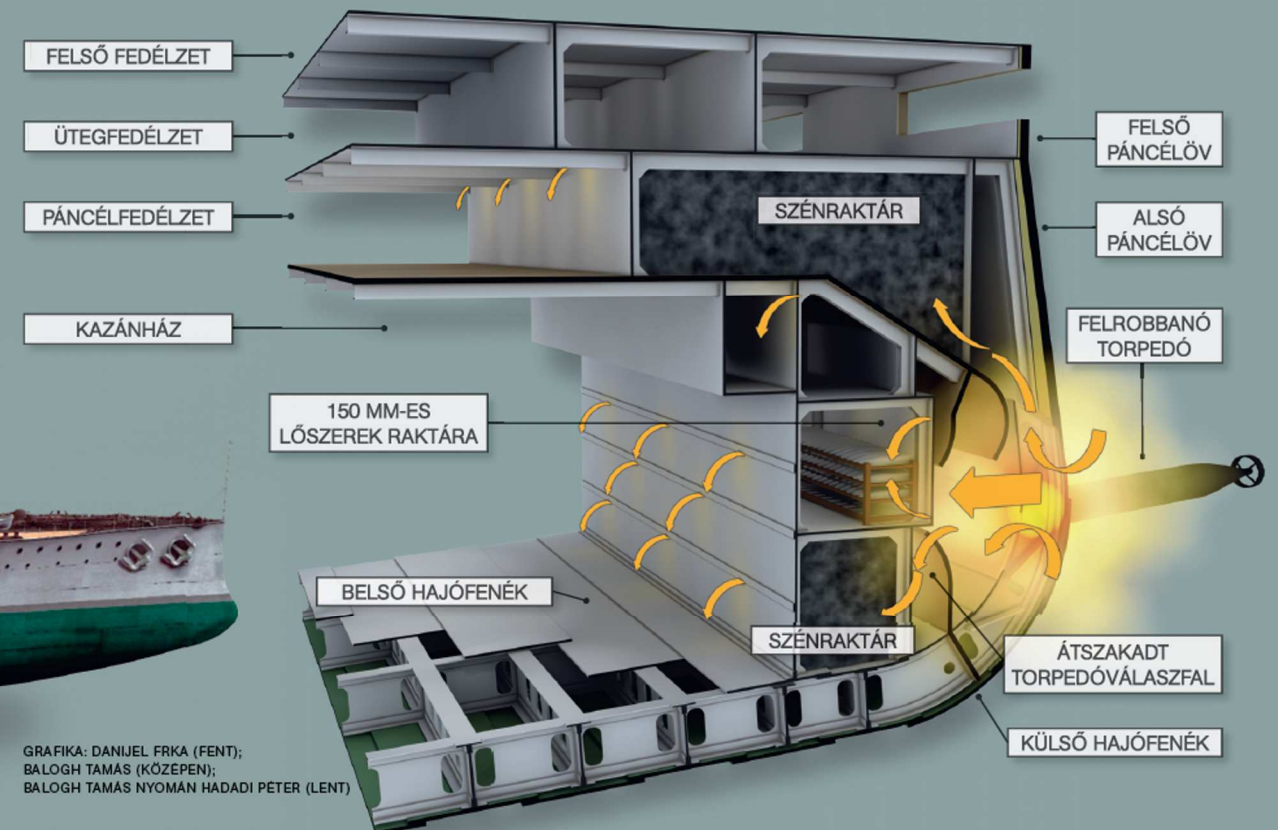
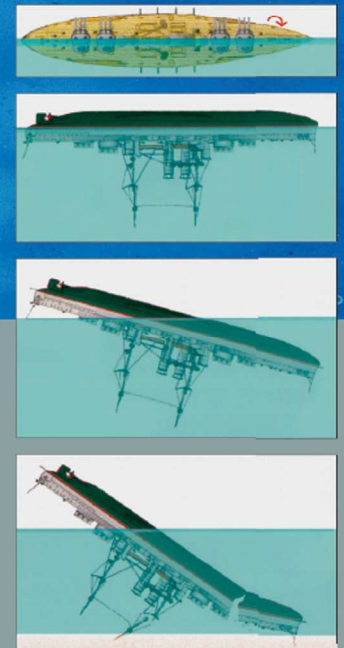
Ha így volt, akkor a hajó elsüllyesztéséhez elegendő víz egyetlen léken keresztül is bejuthatott. Ám ha a robbanás következtében nem szakadt ki a válaszfal, akkor az első kazánházba csakis egy másik léken keresztül juthatott be a víz: vagyis valószínű, hogy a többi sérülés szintén a támadáskor keletkezett. 1997 óta minden érintett csak a lékek

ről beszélt – senki nem vizsgálta, hogy miként jutott el a víz a kazánházakig. Pedig a hajótest sérülései sokat elárulnak az utolsó percekről. A külső burkolat átszakadt, megsérültek a hosszartók, víz került a kettős oldalba, valamint az oldalfal és a torpedóválaszfal közé. A külső héjtól alig 2,5 méterre beépített torpedóválaszfal is átszakadt, víz jutott az alsó szénraktárba és talán a löszerraktárba. Lefelé behajlott a páncélfedélzet vízvonala alá ereszkedő széle, így a felső, csaknem teli szénraktárt is elárasztotta a víz. Ez tartós dőlést eredményezett. Az egyoldalú nyomás miatt egyre erősebb lett a szivárgás több helyiségben. A lékek száma tehát közömbös: a páncélfedélzet sérülése és a felső szénraktárak elárasztása miatt a dőlés tényét nem, legfeljebb annak gyorsaságát befolyásolhatta. Annál fontosabb viszont a két kazántér közötti keresztválaszfal kiszakadása: ez okozta a *Szent István* felborulását. A robbanások kritikus szélességben nyitottak utat a víz előtt a hajó-

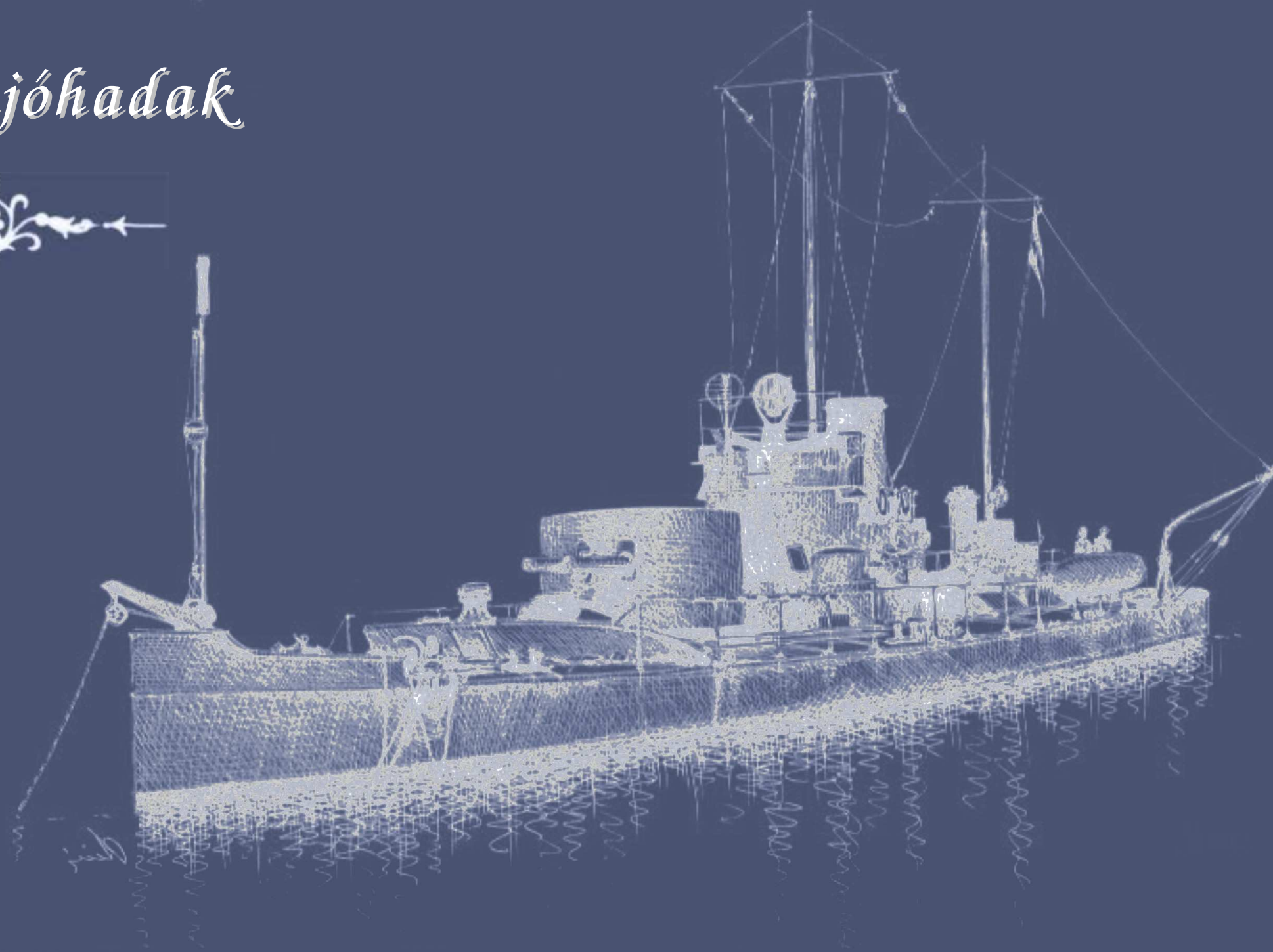


test vízvonala feletti helyiségeibe, a két kazántér közötti válaszfal átszakadása pedig felgyorsította és visszafordíthatatlanná tette a süllyedés folyamatát. A felszínen átfordult, majd lesüllyedő hajótest orra a fenéknek ütközve letört. A test az orr mögé zuhant, közben balra és előre mozgott.

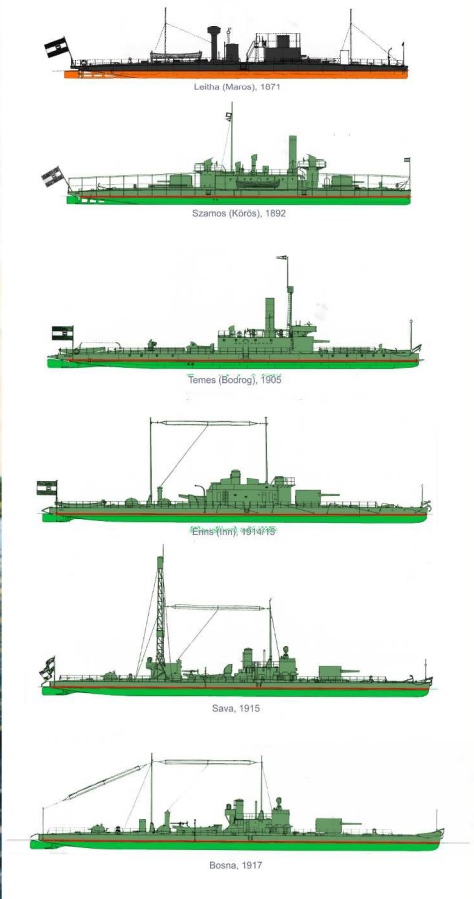
Erre utalnak a jobbra kidőlt árbócok, s hogy a letört, 15 tonnás csónakdaru mintegy 30 méterrel hátrébb esett. Az előrecsúszó hajótest maga előtt tolt a letört orr-részt, végül a kolosszus ráfutott az elakadt első ágyútoronyra és kiemelkedett (a törésnél 1,8 méter a szintkülönbség).



A folyami hajóhadak



- 1) Az Osztrák-Magyar Monarchia monitor-típusainak jellegrajza
- 2) Belgrád ágyúzás 1914. október 7-9.
- 3) A rajahóví román hadiház szétrombolása, 1916. október 1-3.
- 4) A sistovi osztrák-magyar átkelés, 1916. november 23.
- 5) A "*Bodrog*" Odesszában, 1918 nyarán
- 6) A fekete-tengeri különítmény működési területe



Amikor 1866-ban megszüntették a Császári, Királyi Flottillahadtestet, a folyam őrzés nélkül maradt. Az 1867-es kiegyezéssel (és az azt megelőző porosz-osztrák háborúban elszenvedett vereséggel) azonban a Habsburg Birodalom feladata hagyományosan nyugati, nagyméretű orientációját és a kelet, vagyis a Balkán felé fordult. Az Al-Dunán azonban egyik háború a másikat érte; orosz, török és román hadihajók cirkáltak, amelyekkel a Monarchiának nem volt mit szembeszegyeznie. Rádásul a felfegyverezett lapátkerekes gőzösök koncepcióját időközben túlhaladta a technika, ezért amikor a Császári, Királyi Haditengerészet 1870-ben újra felállította budapesti különítményét, az új egység számára vadonatúj folyami páncélos hadihajókra volt szükség, nem is annyira a folyóra merőlegesen támadó szárazföldi erők feltartóztatására, sokkal inkább a folyó hosszában történő csapásmérésre. A mintaadó típus a polgárháborús Amerikában született meg és „*Monitor*”-nak hívták. 1861-ig a hadihajók ágyúit az oldalfalak mentén, hosszú üteg-sorokban helyezték el, a lövekeket pedig nem lehetett forgatni. Így a hajóknak oldalukkal a célpont felé fordulva kellett tüzelni, ami különösen bonyolulttá tette a hajók együttes manőverezését. Az 1858-ban épült első tengeri páncélos hadihajók még ugyanígy épültek. 1861-ben azonban Ericsson svéd mérnök az USA számára olyan páncélos hadihajót tervezett, amelynek az ágyúit a felső üfedélzetén egy forgatható páncélozott ágyútoronyban helyezték el. A „*Monitor*” névre keresztelt hajó alig emelkedett ki a vízből (hogy minél kisebb célt jelentsen), gépei és kazánjai a vízvonal alatt, védve helyezkedtek el. Kis merülése miatt azonban a tengeren és a folyókon is használni vehették. A hajó oldalát és fedélzetét páncéllal borították, akárcsak a 2 db 27,9 cm-es ágyút befogadó forgatható ágyútorony. A hajó 1862. március 9-én csapott össze a Konföderáció „*Virginia*” nevű páncélosával. Egyik sem tudta elszállítani a másikat, s nagy meglepetést okozott, hogy a kicsi „*Monitor*”-t a nála jóval nagyobb (10 ágyús) hajó nem tudta legyőzni. A kicsiny hajót szárnyára vette a világhír, s világszerte építeni kezdtek a hozzá hasonló rendszerű alacsony felépítésű, kis merülésű, forgatható ágyútoronnyal felszerelt - páncélos hadihajókat, a monitorokat.

Az USA-n kívül elsőként a Monarchia épített ilyen hajót, s egyszerre mindjárt kettőt is, a „*Leitha*”-t és a „*Maros*”-t, amelyeket 1871-ben bocsátottak vízre Újpesten kifejezetten folyami használatra (a magyar Hadtörténeti Intézet és Múzeum tulajdonát képező „*Leitha*” a mai napig létezik és az egyetlen a világon, amely a monitor-típus keletkezésekor évtizedéből fennmaradt). Tervezőjük az a Josef Romako volt, aki Ferdinánd Miksa felkérésére a Monarchia első tengeri páncélos (kazamata-) hajóit is tervezte. Feladata hihetetlenül bonyolult volt, hiszen míg az eredeti „*Monitor*” terveitől nem korlátozta semmi, addig neki figyelembe kellett venni, hogy a Duna és a Tisza sekély gázlói miatt csak rendkívül kis merüléssű hajók építhetők (ami viszont a nélkülözhetetlen páncél súlyja miatt szinte kivitelezhetetlen), illetve, hogy alacsony vízállás mellett a szűkké vált mederben a hajók esetleg nem tudnak megfordulni, valamint, hogy a Duna magas jobb partját a mélyen lévő vízről nem lehet majd hajóágyúkkal hatásosan lőni. Romako kisebb ellenállású (csak 6 fontos ágyúknak ellenálló), vagyis könnyebb páncél és az ún. „csikbogar-fedélzet” alkalmazásával elért ülyöcsökkentéssel oldotta meg a problémát (az orr- és a tat felé ereszkedő fedélzet miatt az oldal kevesebb páncélzatot igényelt). A hajófenék teljesen lapos volt, kivéve a farnál, ahol a hajócsavarok helyének biztosítására felfelé futott. A csavarok így nem nyúltak a hajófenék alá és akkor is tudtak forogni, amikor alacsony vízállásnál a hajó már szinte a folyó medrén csúszott. A „*Leitha*” és a „*Maros*” volt az osztrák-magyar haditengerészet első forgatható lövegtoronyral felszerelt hadihajója, a tornyokban 2 db 15 cm-es löveggel. Alacsony merüléssű lehetővé tette, hogy a Duna minden szakaszán vonato nélkül haladjanak. Sebességük óránként 8,3 csomó (15,3 Km) volt. Az 1873-tól Dunaflottillának nevezett a folyami haderő részére 1871-1917 között összesen 10 monitor épült, amelyeket a Birodalom folyóiról neveztek el (1871 „*Maros*”- „*Leitha*”, 1892 „*Szamos*”- „*Körös*”, 1905 „*Temes*”- „*Bodrog*”, 1914/15 „*Enns*”- „*Jnn*”, 1915 „*Sava*”- „*Temes II*”, 1917 „*Bosna*”). A közös tulajdonú hajókon vegyes nemzetiségű legénység dolgozott, az egyre növekvő számarányú magyar (50%) mellett elsősorban horvát és délszláv, s csak kismértékben osztrák. Amennyire a tengeri flottánál dominált az osztrák részvétel, annyira jelentős volt a Duna-flottánál a magyar.

Az első hajók is jól beváltak Bosznia-Hercegovina okkupációjánál 1878-ban, amikor a Száván Szabács ostrománál ágyúik elűzték a törököket, az első világháború azonban egyértelműen bebizonyította e hajók alkalmasságát. A háború legelső lövéseit is a Duna-flotilla egységei adták le. A hadüzenet éjszakáján (1914. július 28.), a „*Temes*”, a „*Bodrog*” és a „*Szamos*” kifutott zimonyi bázisáról, és másnap hajnali 02:20-kor bombázni kezdték Belgrádot. A flottillát két monitorosztályra és egy őrnaszádosztályra osztották. Az első monitorosztályt 2 csoportba szervezte a 4 újabb, a második monitorosztályt a 2 régebbi monitor alkotta. Az őrnaszádosztály 4 csoportra tagolódott. A monitor a mellé beosztott 2 őrnaszáddal alkotott egy osztagot, s 2 osztag 1 harci csoportot. A háború elején három ilyen harci csoport volt, a Duna-, a Száva-, és a Panesovai-csoport. A hadüzenet napjától kezdve mindhárom csoportot naponta harcra vetettek. 1914. augusztus-szeptember folyamán kivették a részüket Belgrád lövéséből és a szerb átkelési kísérletek megakadályozásából. Egy ilyen akció alkalmával azonban a „*Temes*” aknára futott és elsüllyedt október 22-én. Ezután a hajókat aknafogó hálókkal szerelték fel. November 1-én a monitorok támogatta osztrák-magyar csapatok elfoglalták Szabácsot, 10-én pedig a Mísar-magaslatokat. Mivel Szerbia nem készült fel a folyami hadviselésre, szövetségesei támogatották: az angolok és a franciák tengerészeket és ágyúkat, az oroszok pedig aknákat és felfegyverzett gőzösöket küldtek. 1915. április 23-án egy angol torpedónaszád éjszakai támadást hajtott végre a monitorok ellen Zimonyinál. A „*Körös*” azonban időben észlelte és löni kezdte, mire előbb kilőtték a torpedót, amely így célt tévesztve a partra futott. Április 29-én légítámadással próbálkoztak, az „*Enns*” azonban megrognálta az egyik támadó gépet, mire a társai elmenekültek. Október 7-én megindult az osztrák-magyar hadsergő átkelése a Dunán, amelyet a monitorok fedeztek magukra vonva az ellenséges túzárség figyelmét. Míg a „*Leitha*” és a „*Körös*” egész en partközébe úszva az ellenséges gyalogságot lötte, addig a többi monitor ezeket fedezte, delután pedig váltották egymást. Október 9-én az osztrák-magyar csapatok elfoglalták Belgrádot. Ezzel az osztrák-magyar monitorok előtt megnyílt az út a Vaskapuig. Az orosz hadihajók a Fekete-tengerig vonultak vissza. 1916-ban Románia feladva semlegességét, hadat üzent a központi hatalmaknak. Augusztus 27-én 21:00 órakor egy román torpedónaszád támadást indított a Ruszcuk előtt horgonyzó monitorokra (amelyek ebből tudták meg, hogy Romániával is hadban állnak, mert a hadüzenetet ekkor még nem adták át). A kilőtt torpedó szerencsére nem a célba vett „*Sava*” monitort, hanem egy uszályt talált el. A flottilla már másnap megtámadta Gyurgyevó kikötőjét, ahol megsemmisítették az ottani hajókat és hadianyagot. Szeptember 8-tól a Dunaflottilla a Románia ellen vonuló Mackensen német tábornaggy hadműveletét támogatta. Szeptember 19-én a Belene-Corabia közötti folyószakaszon elsüllyesztettek 3 orosz gőzöst és több uszályt, szétrombolták a pályaudvart és a raktárakat. Október 1-én pedig meghiúsították a rjahovói átkelést, amellyel a románok megpróbálták hátba támadni Mackensen német hadseregét. November 23-án a flottilla a saját egységek szövetségével átkelését támogatta Románia rövidesen kapitulált. Ezt követően a flottilla feladata a Duna aknamentesítése volt (113 aknát távolítottak el). 1917. szeptember 22-én az „*Inn*” mégis aknára futott és elsüllyedt, 1918 májusában egy kötélék (a „*Bosna*”, „*Bodrog*”, „*Körös*”, „*Szamos*” és 2 őrnaszád) kifutott a Dunáról a Fekete-tengerre, hogy Odesszába hajózzon a Dnyeszter-, Bug- és Dnyeper-folyók mentén harcoló osztrák-magyar csapatok támogatására. Három napos tengerhajózás után veszteség nélkül érték Odesszát, ahonnan szeptember 12-én tértek vissza a Dunára. Szeptember 30-án Bulgária fegyverszünetet kötött, ezzel összeomlott a balkáni front, megkezdődött a visszavonulás. Harcok között visszavonulva a flottilla biztosította az al-dunai osztrák-magyar hajók védelmét és a visszavonuló szárazföldi csapatok átkelését. Október 25-én sikeresen végrehajtották a Kövess-hadseregcsoport átkelésének fedezetét, 31-én éjjel azonban a „*Bodrog*” a ködben zátonyra futott. Másnap a szerb túzárség löni kezdte, a zátonyon fennakadt hajó azonban viszonzta a tüzet, amíg használhatatlanná nem váltak az ágyúi. Manőverképtelensége miatt több találat érte, végül a legénysége elhagyta. Az uralkodó a tengeri flotta mintájára utolsó parancsai egyikké a flottillát is átadta Magyarországnak. A bajtársiasság gyönyörű példája, hogy a szerb állásokon keresztülfő hajók horvát legénysége, bár már küszöbön állt a szerbek és horvátok közös államban egyesülése, a magyarokkal és a csehekkel közösen harcolt a szerbek ellen. Vukováron azonban a horvát legénység kiszállt. A maradék személyi állománnyal immár magyar lobogó alatt november 6-án érkezett Budapestre.

A Budapesti Tengerész Különítmény, a Dunaflottilla hajóállománya nemcsak monitorokból állt. A felderítés és járőrszolgálat ellátás-ához kisebb egységekre űnaszádokra volt szükség. Az első ilyen kicsi űrhajót az Adriáról vezényelték át a Dunára 1893-ban. Neve nem volt, csupán számmal jelölték. A Cs. és Kir. Haditengerészet I. számú torpedőnaszádjá volt. Angliában, a chriswick-i Thorny-croft és Tsa. Cégűnél rendelték meg 1874-ben, a Luppis János Balázs fregattkapitány feltalálta, majd a Robert Whitehead-del közö-sen tökéletesített űnjáró torpedó hordozására. 1907-ig szolgálta a flottillát, amikor eladták a budapesti Szohner Károly cégének, amely „*Bandl*” néven a '20-as évekig használta.

1893-ban Németországból is rendeltek egy kifejezetten a Dunára tervezett űnaszádót, amelyet alkatrészekre szedve vasúton szállí-tottak Linzbe, ahol összeszerelték. Ez volt az „*A*” jelű űnaszád, amely már a kézfegyverek lövedékei ellen védő 4,5 mm-es páncél-lal is rendelkezett. Fegyverzete 2 db rűdtorpedó és 1 db 8mm-es géppuska volt. Sebessége meghaladta a 10 tm/fh-t. 1895. május 1-én az átépített „*Leitha*” monitorral együtt állt szolgálatba.

A következő űnaszád (a „*B*” jelű) megrendelésére 1904-ben nyílt lehetőség. Ez már Budapesten épült, s ez lett a Flottilla egyúttal az egész haditengerészet első benzinmotorral hajtott hajója. A 2 db nyolchengeres Daimler típusú benzinmotor 14 tmf/h (26 km/h) se-bességgel hajtotta előre a 36,5 tonnás naszádót. A próbajáratok annyira megnyugtató eredménnyel zárultak, hogy a haditengerészet műszaki vezérkara elhatározta, hogy fokozatosan áttér az új hajtómű alkalmazására. A naszádok fegyverzete 1 db 37 mm-es Hotch-kiss-gyorstűzelőből és 2 db 8 mm-es Skoda géppuskából állt, amelyeket jellegzetes, hengeres géppuska-tornyokban helyezték el, a-melyeket 5 mm-es páncél védett. Az oldalfalak, a parancsnoki torony és a felépítmény ugyanílyen, a fedélzet 4 mm-es páncél kapott.

Az űnaszádállomány gyarapodására 1908-ban került sor, amikor az ausztriai Lustenauban épült „*C*” és „*D*”, valamint az angol Yar-row cégtől rendelt „*E*” és „*F*” naszádok szolgálatba álltak. A „*C*” és a „*D*” külsőre a „*B*”testvére volt (eredetileg csak 1 géppuska-tor-onnyal készültek, de később a „*C*”-re a „*B*”-hez hasonlóan egy másikat is szereltek). Az „*E*” és „*F*” naszádok nagy (22,4 tmf/h) sebes-ségükkel tűntek ki. Fegyverzetiük 1 db 8 mm-es géppuska volt, védelmük pedig ugyanolyan 5 mm-es páncéllemezekből állt a gép-háznál és a kormányállásnál. Ezek már három hajócsavarral készültek, amelyket 2 db 120 LE-s nyolchengeres és 1 db 60 LE-s négy engeres benzinmotor mozgatott. Hatósugaruk teljes feltöltéssel (1453 l benzin) 516 tmf volt. Az „*E*” és „*F*” űnaszád mintájára 1909-ben két további naszádót rendeltek („*G*” és „*H*”).

1912-ben a Haditengerészet egyszeri rendkívüli hitelt kapott két dunai monitor („*Inn*”, „*Enns*”) és két űnaszád építésére. A hajókra nagy szükség volt, mert 1912-ben és 1913-ban az űnaszád-állomány csökkent: az I. számú torpedőnaszád után eladták az „*A*” és az „*E*” jelű naszádokat is. Ezután láttak hozzá a legújabb, az addigi legnagyobb űnaszádánál is kétszer nagyobb űnaszád-pár terveinek elkészítéséhez. Ezek voltak az „*I*” és a „*K*” űnaszádok. Az építkezés 1914. augusztusában kezdődött űbudán, s az „*I*” jelű naszádót 1915. július 7-én, a „*K*” jelűt pedig augusztus 26-án már vízre is bocsátották. Ezen hajók is 5 mm-es speciális golyóálló páncél-t kap-tak, fegyverzetiüket pedig 1 db 7 cm-es ágyú (toronyban) és 1 db 8 mm-es géppuska biztosította. 600 LE-s gépeikkel 23,4 km/h se-bességet értek el. Időközben a tengerészeti parancsnokságban az az álláspont alakult ki, hogy a továbbiakban az űnaszádok is nevet kapjanak, ezért 1916 márciusában az „*I*”-t „*Fogas*”-ra, a „*K*”-t pedig „*Csuka*”-ra keresztelték (a két hajót később „*Fogas*”-osztály-ként emlegették).

1914 decemberében további 4 naszád az „*L*”, „*M*”, „*N*”, „*O*” építését kezdték meg űbudán. A hajókat később „*Wells*”, „*Barsch*”, „*Compó*” és „*Viza*” névre keresztelték (és később „*Wells*”-osztály néven emlegették). Ezek már jelentős fegyverzettel 4 db 7 cm-es ágyúval (kettesével két toronyban) és 4 db 8 mm-es Schwarzlose géppuskával rendelkeztek. Páncélzatuk is erősebb volt: a parancs-noki toronyon 10 mm-es, a lövegtornyokon 7,5 mm-es, egyebűt 5 mm-es volt.

Az utolsó űnaszádok a „*P*” és „*Q*” jelűek már 1917 júliusában épültek a Dunaflottilla számára a „*Wells*”-osztály tervei alapján. Az új hajók tornyai azonban magasabbak voltak és lövegtornyaikba is csak 1-1 db 7,5 cm-es tábori ágyút szereltek.

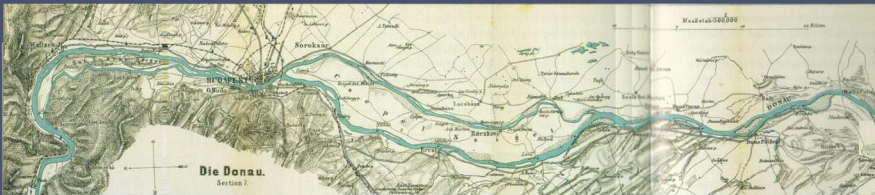
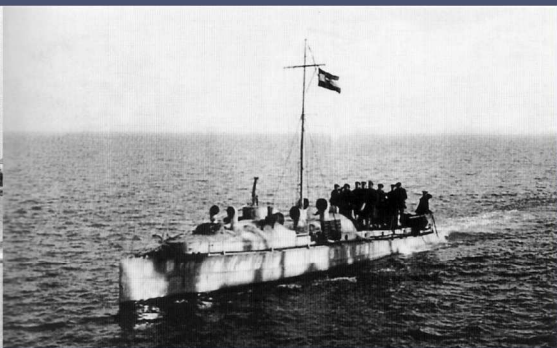
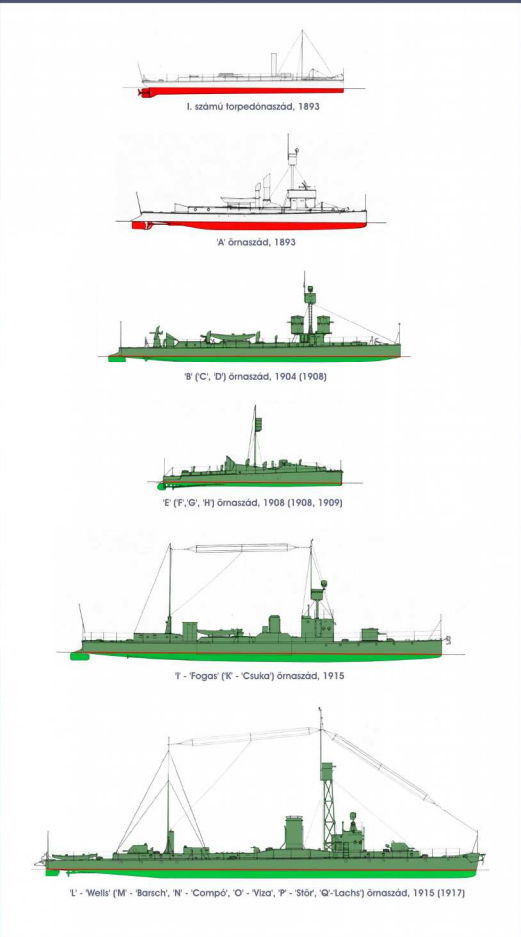
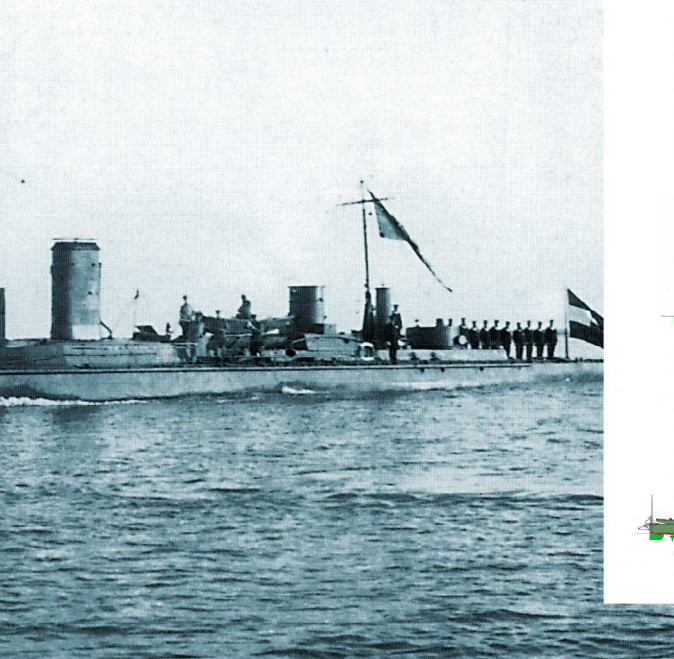
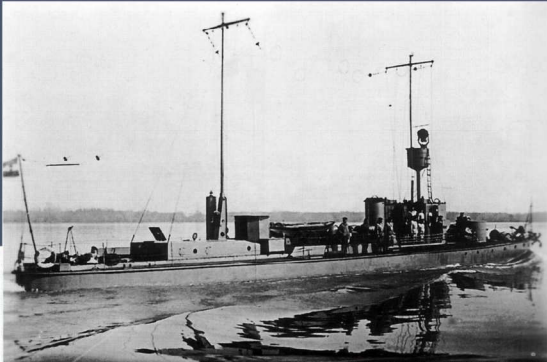
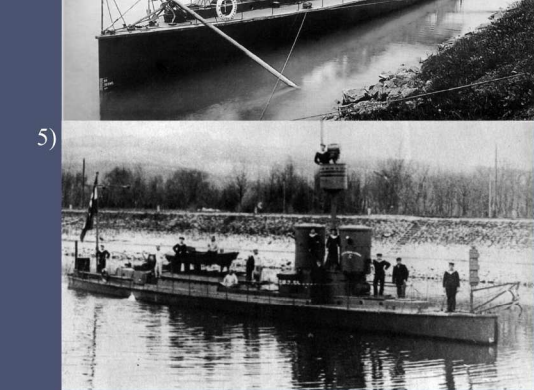
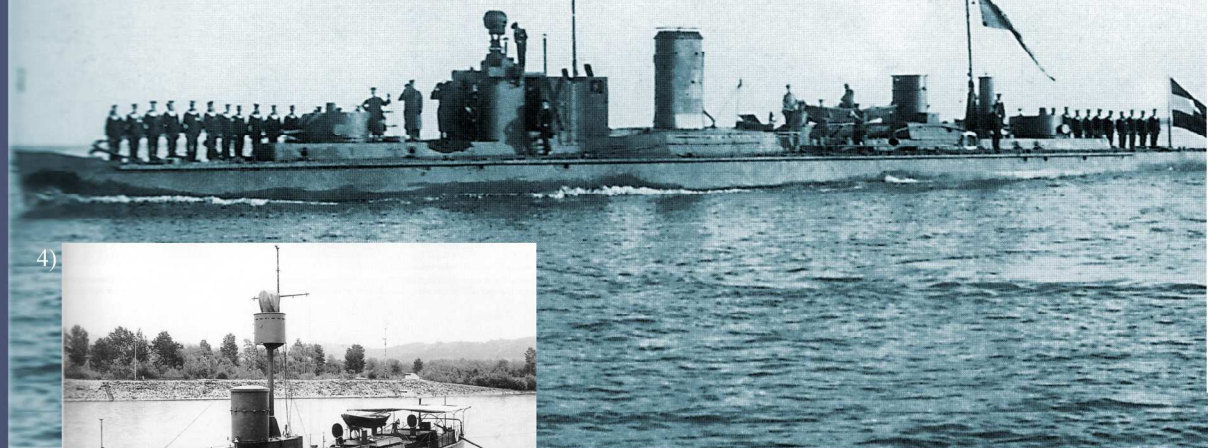
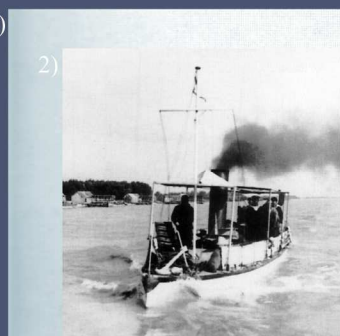
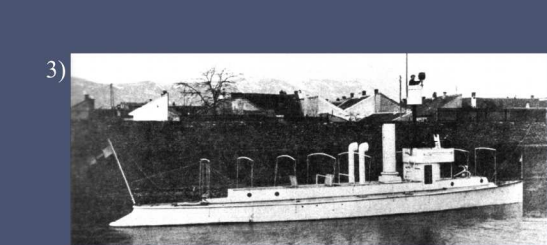
1914-ben a háború kitörésekor Belgrád ostrománál a Bublay Ferdinánd parancsnoksága alatt haladó „*D*” űnaszád veszélyes helyzet-be került, amikor az elakadt gyújtás miatt 25 percig gépek nélkül csorgott a folyón kiszolgáltatva az ellenség tüzeének. Szerencséje volt: csak 3 srapel-szilánk és puskaľövések érték, viszont megállapította, hogy a szerb part magaslatain végig tüzérséget helyeztek el, amely az űnaszádokat ilyen kis távolságból megsemmisítheti, ezért a naszádok járőrszolgálatát átmenetileg leállították. Szeptem-ber folyamán a szerbeknek átmenetileg sikerűlt átkelni a Dunán és betörni a Szerémségbe. Ekkor a Zimonyból visszavonuló osztrák-magyar alakulatok nehogy a szerbek kezébe kerüljön elsűllyeszítették a „*D*” és „*G*” űnaszádokat. Szeptember 28-án a „*B*” űnaszád a „*Temes*” monitorral együtt áttört a Szávára, hogy az ottani osztrák-magyar szárazföldi akciókat támogassa, illetve akadályozza a szerbek átkelését. Október 22-én Skelánál partra szállt az űnaszád két matróza, hogy átvágja a szerb telefonvonalakat, a vezetékeket azonban nem találták meg. November 6-án a „*B*” űnaszád a Mírsar-magaslatokat ostromló osztrák-magyar gyalogság támogatása közben szerb katonákat ejtett fogságba, ezzel az egyetlen olyan hadihajó volt, amely szárazföldön ejtett foglyokat.

1915. május 15-én az „*Inn*” monitor és a „*C*” űnaszád megjelent a Kalemegdán a belgrádi fellegvár alatt, ám heves tüzérségi tűz fogadta őket. A naszád benzintankját találat érte, mire a hajó felrobbant. A fáklyaként égő kormányozhatatlan naszád kiváló célpont volt. A golyózáporban báró Doblhoff Erik fregatthadnagy sietett a segítségükre egy motorcsónakkal, megpróbálva a közeli sziget mő-gé vonatni őket. A naszád azonban csakhamar újabb találatot kapott, a fenéklemezei is megsérűltek, sűllyedni kezdett. Ekkor más le-hetőség híján a partra futtatták, s a legénysége elhagyta. 4 halottat és 4 sebesűtet vesztek. Október 6-án 17:20-kor a Belgrádot ľö-vő monitorok visszavonultak éjszakára. Az „*F*” és „*H*” űnaszádok szolgálata azonban csak ekkor kezdődűt: a „*Linz*” páncéľozott motorcsónakkal együtt az osztrák-magyar gyalogság által használt átkelőpontonokat kellett összeszedniűk és az utászok állásaihoz vonatniuk.

1916 közepére a régiő űnaszádok leszerelésével és az újabbak szolgálatba állításával már csak az „*F*” és „*H*” jelű naszádok marad-tak a régi hajók közül. Ekkor ezek is nevet kaptak: „*Stöhr*” és „*Lachs*” névre keresztelték őket. Október elején a hajók a monitorok-kal együtt részt vettek a rjahovői román hadihíd lerombolásában. Az október 1-én felderítésre kikűldűt „*Compó*” azonban homok-padra futott, ezért másnap a „*Viza*” és a „*Barsch*” is kifutott a megsegítésére. A két űnaszád 200 méterre közelítette meg a hidat és a Lungu-szigetet, s heves géppuskatűzzel árasztották el a szigeten berendezkedűt és a hídon átkelő román gyalogságot. A bolgár partra átkelt román tüzérség közepes űrméretű ágyűi ekkor heves tűzelésbe kezdtek, amelyet a naszádok addig viszonzottak, amíg el nem fogyott a lőszerűk. A „*Barsch*”-ot azonban találat érte, s két magyar, Dávid József fűtő és Lenner József tengerész meghalt, hárman súlyosan sebesűltek.

1917. február végén, március elején a „*Stör*” és a „*Lachs*” naszádokat a Dunáról a tengerre, Triesztbe vezényelték. Az utat vasúton tették meg április 13-án és 19-én. Szeptemberben II. Vilmos német császár szemľét tartott a romániai német csapatok felett. Al-Dunai úťjához a „*Zsófia Főhercegnő*” termes gőzűst bocsátották a rendelkezésére, amelyet a „*Barsch*” és a „*Viza*” űnaszád kísért.

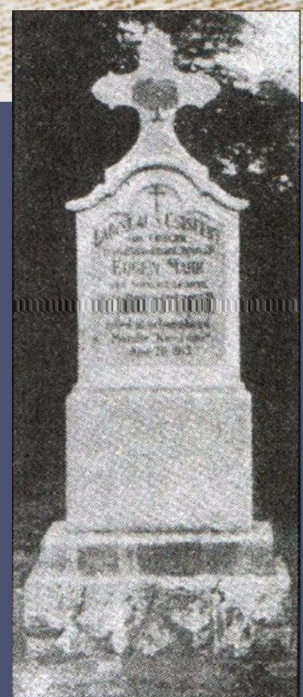
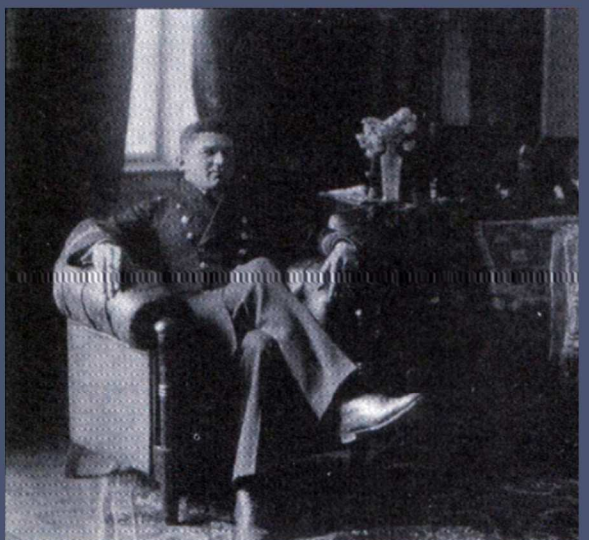
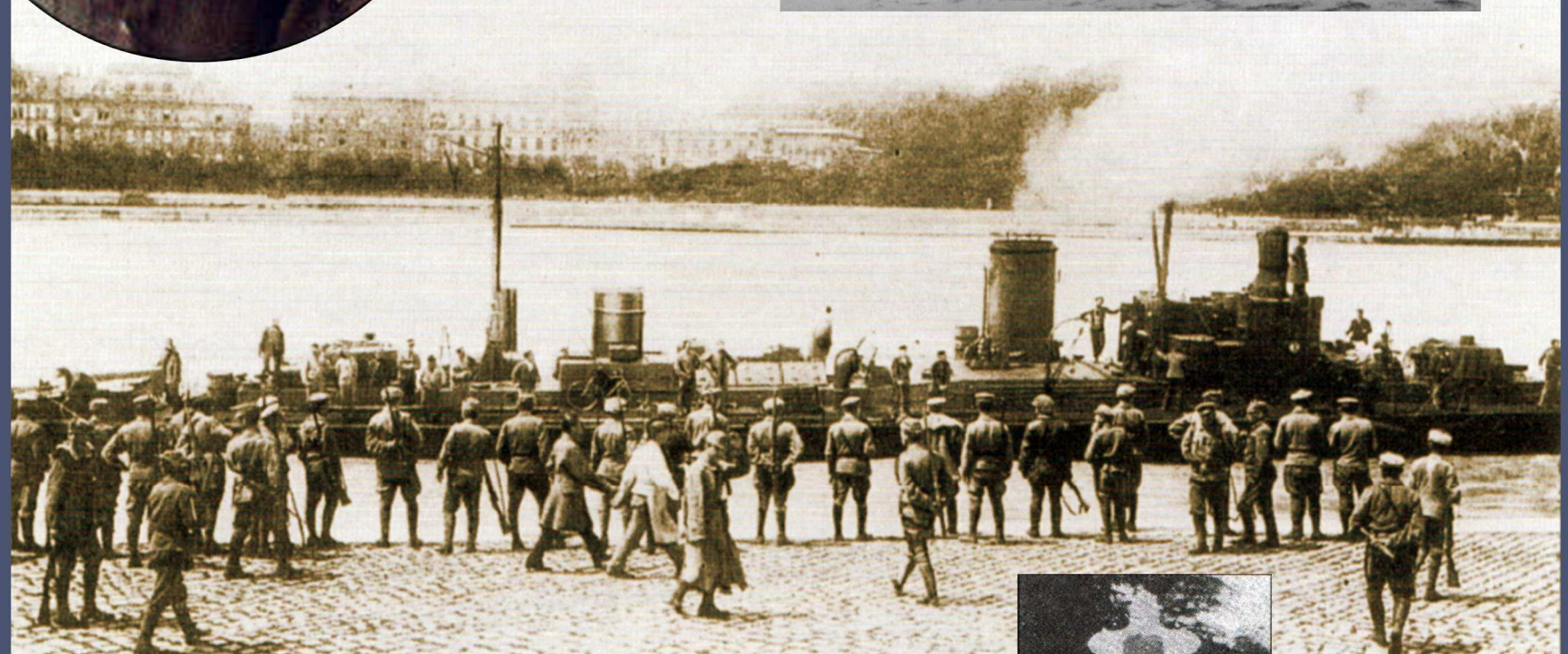
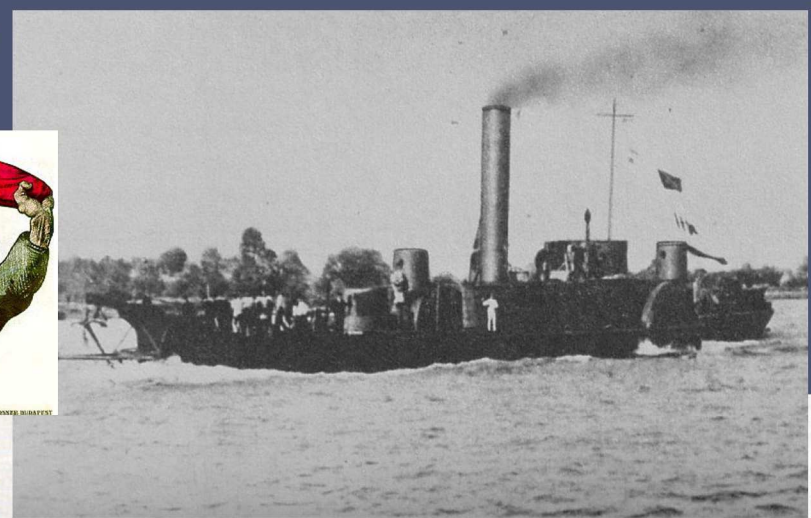
1918. október 21-én a „*P*” űnaszádót a Triesztbe szállított régi társa után „*Stör*”-nek, a „*Q*”-t pedig „*Lachs*”-nak nevezték. Az év ha-dieseményei a Duna-delta aknamentesítésével kezdűdtek. Ebben jórészt a Dunaflottilla űnaszádjai a „*Barsch*”, a „*Wells*”, a „*Compó*” és a „*Viza*” vettek részt Schmidt Győző sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Az aknakutató különítmény személyzetét jórészt né-met aknák pusztították: az I-es számú segédgőzős április 8-án olyan német aknára futott, amit a németek aknazár-térképei nem is jel-öltek. Április 9-én a „*Barsch*” és a „*Wells*” az Odesszába vezényelt „*Bosna*”, „*Bodrog*”, „*Körös*” és „*Szamos*” monitorral kifutott a Fekete-tengerre. Helyűkre a „*Fogas*” és a „*Csuka*” érkezett. Április 19-én a „*Barsch*”-csoport a „*Szamos*” monitorral Odesszából a Dnyeper, április 26-án pedig a Dnyeszter torkolatába indult szintén aknakeresésre. Május 20-án a „*Barsch*” Nikopolig haladt felfelé a Dnyeperen. Az egyik folyószakaszon olyan erős volt a sodrás, hogy a 660 méteres szakaszt a hajó 6 perc alatt tette meg, míg az u-gyancsak erős sodrású, de háromszor hosszabb (2.133 m) Vaskapu-csornában ehhez 7 perc is elegendű volt. Az addig sosem látott vízi jármű nagy feltűnűst keltett a folyóparti lakosság körében. Szeptember 30-án Bulgária letette a fegyvert, ezzel a balkáni front összeomlott. Az aknakutató-osztagot ekkor feloszlatták, az űnaszádokat pedig visszarendelték a Dunára a hadsereg műveleteinek támogatására.



- 1) A Dunaflottilla űnaszád-típusai
- 2) az I. számű torpedőnaszád
- 3) az 'A' űnaszád
- 4) a 'B' űnaszád
- 5) a 'C' űnaszád

- 6) a 'G' űnaszád a Dunán
- 7) a 'H' űnaszád a tengeren
- 8) az 'I' űnaszád - később 'Fogas'-osztály
- 9) az 'L' űnaszád - később 'Wells'-osztály
- 10) a Duna Szob és Dálja közötti szakasza





A Dunaflottilla az osztrák-magyar haditengerészet szerves részeként végig harcolta az I. világháborút és az egyik legsikeresebb fegyvernemnek bizonyult. A végjáték azonban szomorú volt: 1918. október 30-án Újvidéken fogták szikratávíron IV. Károly király parancsát, amely elrendelte a flotta felosztását a Monarchia államai között. „A dunai hajóhadat át kell adni a magyar kormánynak; ennek megfelelően lehetővé kell tenni a nem magyar legénység elbocsátását.” Ekkor a parancsnokságot Wulff Olaf Richárd fregattkapitány vette át. Azonnal megkezdődtek az összetűzések a horvát fegyveres szárazföldi csapatokkal, amelyek 1918. november 1-jétől már önállósították magukat és az ország minél nagyobb részének elfoglalására törekedtek. Ratkovic sorhajókapitány, aki maga is horvát volt, nem tudott hatni honfitársaira, ezért a délvidéki legénységgel együtt Újvidéken kiszállt.

1918. november 6-án, az ellenséges vizeken zátonyra futott és harcban elveszett egységek kivételével, az összes hadihajó megérkezett Budapestre. A komoly erőt azonban sem a déli Duna-szakaszon rekedt uszályok és vontatók mentésére, sem a szerb-horvát csapatok visszaverésére nem használták fel. A Károlyi-kormány ugyanis a Monarchia felbomlása közben végbemenő eseményeket (pl. egyes országrészeknek a Monarchia területén létrejött Nemzeti Tanácsok fegyveres erőivel történő megszállását) kizárólag a nyugati diplomáciában bízva, az antant hatalmakkal való tárgyalásos rendezés útján próbálta kezelni. A katonai erődemonstrációt ebből a szempontból károsnak, (a rendelkezésre álló erőforrások szükségességére tekintettel pedig lehetetlennek is) ítélte. Az antant azonban a Nemzeti Tanácsok oldalán állt... Az eredmény a hajók lefoglalása, kiszolgáltatása, és Újvidéken, Zimonyban történő internálása lett. Az 1918. november 03-án kötött fegyverszüneti szerződés a magyar kormányt 6 monitor átadására kötelezte, de ellenfeleink végül 5 monitort és 2 őrnaszádot követeltek, amelyeket ők választottak ki. Roppant veszteség érte ezzel a magyar hadihajózást. A megmaradt 4 monitorból 2 a legöregebb volt, már alig szolgálatképes, 1 pedig javítás alatt állt. Az egyetlen még hadra fogható hajót, a „Szamos”-t, is 1892-ben bocsátották vízre. Az 5 őrnaszádból is az egyik alig egy hónapja volt a vízen és az új hajók gyermekbetegségekkel küzdött, a többi 4 azonban teljes értékű, harcban kipróbált egység volt. Ez a hajóraj azonban még az átadott egységekkel sem vehette fel a harcot, a román dunai flottilárról nem is beszélve.

1919. március 20-án Vix francia alezredes átnyújtotta hírhetdét vált második jegyzékét, amelyben újabb területek kiürítését és átadását követelte. Ennek hatására a kormányfő, Károlyi lemondott. Az ország nagy részének elvesztése az események radikalizálódásához vezetett, március 21-én megalakult a Tanácsköztársaság. Válaszul májusában a csehek és a románok támadást indítottak Magyarország ellen és a védekező háborúból ezúttal végre a folyami hadihajók is kivették a részüket. Elsőként a „Pozsony” (a korábbi „Lachs”) őrnaszád esett át a tűzkeresztségen, május 10-én, majd attól kezdve folyamatosan harcérinkezésben volt az ellenséggel. A hadihajózás új szervezetét a hadműveletek alatt dolgozták ki. A hadihajós főparancsnokság hadművelleti szempontból a Vöröshadsereg Parancsnokságának volt alárendelve. A harci egységek a hadihajós parancsnokság alá tartoztak. Bár a tanácshatalom külpolitikai szempontból megette azt, amit Károlyi nem mert (a háború utáni eseményeket élethalálharcnak fogta fel és minden rendelkezésére álló katonai erőt mozgósított az ország védelmére), belpolitikai szempontból koránt sem aratott osztatlan sikert. Május végén a Duna menti paraszti ellenforradalom leverése különösen véres mozzanatokkal járt, június 24-én pedig az egykori Monarchia egyik legtekintélyesebb tisztképző intézményében, a Lajos (Ludwig, latinul Ludovicus) főherceg alapította „Ludovika”-n is lázadást tört ki a Tanácsköztársaság ellen. A katonatiszti lázadás nyomán a Tanácsok Országos Gyűlésének (az ideiglenes Országgyűlés) munkáját berekesztették, a megmaradt hadihajók egy része pedig csatlakozott az ún. „ludovikás ellenforradalom”-hoz.

A megmozdulás központja az Óbudai Tengerészlaktanya, a Ludovika Akadémia és a Róbert Károly körüti Vilmos Főherceg (akkor Engels) Tüzérlaktanya volt. A terv szerint a lázadás kitörését jelző ágyúlövésekre a pesti munkásság csatlakozik a lázadókhoz, a laktanyákban felfegyverzik őket, majd megszállják a stratégia pontokat (a telefonközpontot, a kommunista párt székházát, az ún. Szovjet-házat és a hidakat), katonai diktatúrát vezetnek be, majd a rend helyreállítása után szociáldemokrata kormányt alakítanak, amely megszervezi az ország védelmét és az általános választásokat. A hadihajók feladata a hidak lezárása, az Országgyűlés és a Szovjet-ház sakkban tartása volt. Június 24-én 16:00 órakor a „Maros” monitor, valamint a „Pozsony” és a „Csuka” őrnaszád bevonta a vörös lobogót és felvonta a nemzeti trikolórt. Óbudáról Budapestre hajóztak és az Erzsébet híd fölött a „Pozsony” több lövést adott le a Szovjet-házra. Miután a partról heves géppuskatűzet kapott, visszavonult a déli összekötő vasúti hidig. Másnap délelőtt a „Lajta” monitor és a „Komárom” (a volt „Stör”) őrnaszád hajózott le Budapestig, ugyancsak a nemzetiszínű lobogó alatt, hogy csatlakozzanak fellázadt társaikhoz. A két hajó nem adott le lövéseket, őket azonban erős géppuska- és ágyútűz fogadta. A lázadók terve arra alapozott, hogy a budapestiek azonnal melléjük állnak, az állítólag szociáldemokrata érzelmű városparancsnok pedig támogatja az akciót. Az előbbi tévedésnek, a második félreértésnek bizonyult, ami megpecsételte az akció sikerét. A puccskísérlet rövid tűzharc után összeomlott. A lázadásban részt vett hajók ekkor ultimátumot kaptak a városparancsnoktól, ám még annak lejárta előtt június 25-én éjjel déli irányban elhagyták a várost. Az volt a tervük, hogy a Baján álló britektől kérnek üzemanyagot és lőszert, s azzal térnek vissza Budapestre, megpróbálva ismét fellázítani a fővárost. Paks magasságában a „Munka” nevű felfegyverzett gőzös azonban kivált a kötelékből, újra felhúzza a vörös lobogót és tüzet nyitott az öt követő „Komárom” és „Csuka” őrnaszádra. A tűzharcban a „Munka” elsüllyedt, de találat érte a „Komárom” parancsnoki tornyát is két tiszti halálát okozva. Ezután a kötelék sikeresen átjutott egy aknazáron és tüzéségi tüzzel sem sikerült feltartóztatni őket (a török kor óta nem volt rá példa, hogy a dunai hadihajók ágyúval löjék egymást). Bajára érve az ott állomásozó szövetséges hajók (pár brit ML naszád, a „Ladybird” ágyúnaszád és a szerbeknek juttatott osztrák-magyar monitorok, a „Vardar”-„Bosna”, „Drava”-„Enns”, „Drina”-„Temes”, „Morava”-„Körös” és a „Nereva”-„Barsch” őrnaszád) tüzet nyitottak rájuk, majd internálták a hajókat, a legénységet és a tisztikart (a Nemzeti Szállóban és egy gimnáziumban), megíúsítva azon tervüket, hogy csatlakozzanak az akkor már szerveződő szegedi kormányhoz.

A „paksi csata” áldozatait, csicseri Csicsery László sorhajóhadnagyot és oraviczabányai Mahr Jenő sorhajóhadnagyot június 28-án szombaton a bajai temetőben helyezték örök nyugalomra a szerb városparancsnokság, az angol tiszti küldöttség és hajóink legénységének tíz küldötte jelenlétében. Augusztusban a Baján szolgáló angol haditengerész tisztek saját költségükön angol nyelvű síremléket állítottak a két magyar haditengerész tisztnek. A holttesteket később exhumálták és a „Szeged” őrnaszád 1921 novemberében az angol emlékművel együtt Pestre szállította őket. Az emlékmű további sorsa ismeretlen. A proletárdiktatúra belső ellenzékének nem maradt ereje és ideje sem több komoly kísérletre, hiszen a tanácshatalom bukása gyorsan bekövetkezett. A Tanácsköztársaság időszaka után a Duna-flottilla egységeit szétoztották az utódállamok között. A fővárost is megszálló román csapatok november 14-i távozása után a maradék hajókkal együtt a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság csapatai által megszállt Újvidékre vitték őket. Később a '20-as években, amikor a flotta helyét átvette a Magyar Királyi Folyamőrség, az őrnaszádok többsége ismét magyar tulajdonba került.

2)

3)

4)

1)

- 1) A Cs. és Kir. Dunaflottilla egységei szerb-horvát-szlovén lobogó alatt Orsován 1919-ben (balra "Wells"-osztályú őrnaszád, középre a "Bosna", jobbra a "Bodrog" monitor)
- 2) Folyamőr a Vörös Hadihajó Raj egyenruhájában, 1919.
- 3) A "Munka" (ex "Una") felfegyverzett gőzös
- 4) A "Compó" őrnaszád vöröskatonákkal (Pakson őrizte az aknazárat, nem csatlakozott az ellenforradalmi kísérlethez - a kép az események után készült Budapesten)
- 5) Csicsery László sorhajóhadnagy ...
- 6) ... és az angol haditengerészek által Baján felállított, Mahr Jenővel közös síremléke
- 7) A Vörös Hadihajós Raj állományjelzője

5)

7)

6)