

SZEMLE

PAUL G. HALPERN

THE BATTLE OF THE OTRANTO STRAITS – CONTROLLING THE GATEWAY TO THE ADRIATIC IN WWI

(Indiana University Press, Bloomington, 2004. 186 o.)

Paul G. Halpern, aki korábban a Council of the Navy Records Society munkatársa volt, jelenleg a Floridai Állami Egyetem történelem professzora, és a Royal Historical Society tagja. Több mint harminc éve kutatja a Mediterráneum első világháborús tengeri hadviselésének történetét és az azt megelőző évtized stratégiai kérdéseit. Áttekintve Halpern főbb műveit, (The Royal Navy in the Mediterranean 1915-1918; A Naval History of World War I; The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918; The Mediterranean Naval Situation, 1908-1914; Anton Haus: Österreich-Ungarns Großadmiral) kétségtelen, hogy sokkal inkább szakértője a stratégiai kérdéseknek, mint a különböző hajóosztályok és típusok jellemző adatainak. Ez azonban semmit sem von le műveinek értékéből, hiszen soha nem azt a célt tűzte ki maga elé, hogy hajóregisztert készítsen, hanem hogy bemutassa és elemezze azokat az eseményeket, amelyek mind a mai napig feltáratlanok maradtak. Halpern műveinek hitelességét erősíti, hogy megírásukhoz a rendelkezésére álló szakirodalmon túlmenően alapos levéltári kutatásokat is végzett, nem csak a saját anyanyelvén, hanem a francia, olasz és osztrák levéltárak vonatkozó anyagait is tanulmányozta és felhasználta.

A The Battle of the Otranto Straits megírása, ismervé Halpern erős érdeklődését és vonzódását a cs. és kir. haditengerészet története iránt, nem érte váratlanul munkásságának ismerőit. De valószínűleg a szakmai kihívás is motiválhatta, hiszen az otrantói csata történetének hiteles megírása alapos, több ország levéltárára kiterjedő kutatást kívánt, ami minden jól felkészült kutató számára komoly feladatot jelentett volna. Halpern azonban jól és precízen oldotta meg a maga elé tűzött feladatot. Művének megírásához több mint 110 cikket és monográfiát, valamint igen jelentős

mennyiségű amerikai, brit, olasz, és osztrák levéltári anyagot használt fel.

Ugyanúgy, mint korábbi műveiben, most is jellemző rá az az átfogó szemléletmód, amelynek segítségével képes az eseményeket összefüggéseikben bemutatni és elemezni. Ez kiemelkedően értékessé teszi művét, mert a korábban megjelent és a csata bemutatásával foglalkozó monográfiákra jellemző az egyoldalúság, az antant háborús tevékenységének hiányos ismerete.

A mű alapvetően három részre tagolódik. Az első rész röviden felvázolja az adriai hadieseményeket és az antant törekvéseit az Otrantói-szoros lezárására. A második és egyben legterjedelmesebb részben a május 15-i események kerülnek részletes bemutatásra. A harmadik, és egyben utolsó rész a csata utóhatásait és az adriai harcok további menetét vizsgálja fel, egészen a háború végéig. A műhöz 8 oldalon, 16 kép tartozik, melyek a csatában résztvevő egységeket ábrázolják. A meglehetősen szerény képmelléklet értékét növeli, hogy az osztrák-magyar cirkálókról készült, jól ismert képeken kívül Halpern azokról a brit drifterekről és cirkálókról is közöl néhány képet, amelyek a magyar, illetve osztrák művekből rendre ki szoktak maradni. A csata menetét 3 részletes térkép, illetve a Kriegsmuseumban fennmaradt, az osztrák-magyar tengerészeti repülők megfigyelései alapján készített 3 helyzetjelentés teszi szemléletessé. Halpern közli még a műben szereplő helységek korabeli és mai nevét is, továbbá a különböző államokban használatos haditengerészeti rendfokozatokat, eredeti nyelven, táblázatban felletve meg azokat egymásnak.

A szerző a második fejezetben mutatja be a cirkálók támadásának célpontját, a tengerzárát és annak fejlődését. Az ötlet Winston Churchilltól, az admirális első lordjától szár-

mazik, aki az 1915 májusában, Párizsban tartott tengerészeti konferencián javasolta a tengerzár felállítását és nagyvonalúan 50 trawler és 50 mérföldnyi hosszú, indikátorokkal felszerelt hálót ajánlott fel az olaszoknak, ha felfegyverzik, és legénységgel töltik fel azokat. Az olaszok azonban nem lelkesedtek az ötletért, így a hajókat a Dardanelláknál vetették be. Csak 1915 őszén érkezett meg a drifterek első, 60 fős csoportja, melyeket 57 és 47 m-es olasz ágyúkkal láttak el, de még így is rendkívül sebezhetőek maradtak. Gyakran kellett elereszteniük hálóikat a rossz idő miatt, vagy azért, hogy üldözőbe vehessenek egy tengeralattjárót, általában pedig túl távol voltak egymástól ahhoz, hogy az egyébként felszíni menetben haladó naszádokat, akár csak üldözhessek. A tél közeledtével egyre nehezebbé vált a feladatuk. A helyzetet csak súlyosbította, hogy míg a hálóba egyetlen tengeralattjáró sem akadt, addig a tengeralattjárók és rombolók több driftert is elsüllyesztettek. A britek számára nyilvánvalóvá vált, hogy védelem nélkül a zár fabatkát sem ér, nem beszélve arról, hogy a hálók között is óriási hézagok tátongtak. 1916 elején a gőzösök a szerb csapatok evakuálásával voltak elfoglalva, majd 1916 májusában egy részük Korfuból Salonikiba vitte a kimenekítetteket. A tengerzár ebben az időszakban teljesen hatástalan volt.

A zár működtetését nehezítette, hogy eredményességének érdekében három nemzet tengerészeinek kellett volna hatásosan együttműködniük. Az olaszok és a franciák kölcsönös ellenszenvvel és bizalmatlansággal viseltettek egymás iránt, ami csak nagyon lassan oldódott. Az olaszok elképzelhetetlenek tartották, hogy ne ők parancsnokoljanak az Adrián, de az is meglehetősen naiv elképzelés lett volna, hogy a francia főparancsnok – aki az 1914-es angol-francia egyezmény értelmében a Földközi-tenger főparancsnoka volt – valaha is alávesse magát az Adrián egy olasz főparancsnok akaratának. A britek legfőbb problémája pedig az volt, hogy bár ők adták a driftereket, a védelem tekintetében francia és olasz hadihajókra kellett támaszkodniuk.

Szinte biztosan állíthatjuk, hogy az otrantói zár a történelem egyik legkevésbé hatásos blokádja volt. Fennállása alatt mindössze 2 német és 1 osztrák-magyar tengeralattjáró elsüllyedését lehetett a számlájára írni. Ennek ellenére, mint ahogy azt Halpern is hangsú-

lyozza, működése mindkét oldalon tévképzetekhez vezetett. A szövetségesek azt hitték, hogy hatásos, hiszen az osztrákok a legjobb hajóikat kockáztatták a feltörésre, csak meg kell erősíteni. A császári és királyi tengerésztisztek pedig úgy vélték, hogy a zárat mindenképp fel kell törniük, hiszen a tengeralattjárók átjutása szinte már lehetetlen rajta. Ennek ellenére a tengeralattjáró-parancsnokok beszámolóit meglehetősen változatosak. Erről elég annyit mondani, hogy ha egy tengeralattjáró jó időben, jó helyen volt, felszíni menetben könnyen átjuthatott a szoroson; ha nem volt ilyen szerencséje, az út jelentős részét alámerülve kellett megtennie. Erre az angolok is rájöttek, ezért a zár kiszélesítésén dolgoztak, hogy a naszádok ne tudják egyetlen feltöltéssel, a víz alatt végrehajtani az átkelést. Bármilyen erőfeszítéseket tettek is azonban a zár erősítésére, a valódi eredményeket a konvojrendszer bevezetése hozta meg. Arra a kérdésre viszont, hogy az ütközet során mi is történt, Halpern szerint – a források hiányában – sokkal könnyebb választ adni, mint arra, hogy miért is került sor egyáltalán a támadásra.

Számos újdonságot rejt magában a negyedik és ötödik fejezet is, melyek a támadás végrehajtását és az üldözést taglalják. Halpern is hangsúlyozza, hogy a BALATON és a CSEPEL támadása elterelő hadművelet volt, amiben eredetileg a TÁTRA is részt vett volna, azonban kazánproblémák miatt inkább konvojkísérésre osztották be. Fontos adalék a rombolók támadásához, hogy a német és magyar nyelvű szakirodalomban elterjedt adatokkal szemben a három szállítógőzösből nem kettő, hanem csak egy süllyedt el. A BOREA romboló vezette konvojban a CAROCCIO, a VERITÀ, és a BERSAGLIERE gőzös haladt. A romboló és CAROCCIO elsüllyedt. A VERITÀ ugyan súlyos sérüléseket szenvedett, de a lángoló hajót a LUNI vontatónak sikerült Valonába vontatnia. A BERSAGLIERE csak könnyebb sérüléseket szenvedett és képes volt saját erőből befutni a kikötőbe.

Meg kell jegyezni azt is, hogy noha az antant Valonában és Brindisiben jelentős flottaerőket állomásoztatott, a hajók jelentős része nem állt olyan készenléti szinten, hogy időben kifuthasson, és érdemben befolyásolja az üldözés és összecsapás kimenetelét. A ROMA és NAPOLI könnyű csatahajók 23 csomós maximális sebességükkel teljesen alkalmatlan-

nok lettek volna az üldözésre, és csak abban az esetben lehetett volna hasznukat venni, ha – időben kifutva – el tudják vágni a Cattaro felé igyekvő osztrák-magyar hadihajók útját. Mindez jól példázza, hogy a papíron meglévő erő, miért nem egyenlő valóságos erővel.

Az ütközet is számos érdekességet rejt magában, illetve a szerző sok, eddig ismeretlen részletre is fényt derít. Bátran nevezhetjük háromdimenziósnak is ezt az összecsapást, hiszen a felszíni hajókon kívül repülőgépek és tengeralattjárók is részt vettek benne. Noha akkoriban egy repülőgép még nem képviselt komoly támadó erőt egy nagyobb hajóval szemben, azonban kiváló felderítési eszköznek bizonyult, főleg olyan, gyorsan változó ütközetben, mint amilyen az otrantói csata is volt, jelezve egyúttal, hogy a jövő tengeri csatáiban fontos szerepet fog képviselni, mint harci eszköz.

Az ütközet egyik különösen érdekes és eddig nem ismert részlete, az osztrák-magyar hadihajók manőverezése a ködfejlesztő gépek működése közben. Horthy a rajtaütés részleteinek kidolgozása során számolt azzal, hogy nagyobb lőtávolságú hajókkal kerül szembe, ezért úgy döntött, hogy egy ilyen esetben hajóit mesterséges ködbe burkolva közelíti meg az ellenséget. Ezt az elméleti elgondolást 09.30-kor meg is valósították, azonban egy váratlan szélváltás a saját egységekre fújta a ködöt, így azok parancsnokai nem láttak tovább a hajóik orránál. A művelet végrehajtása során a HELGOLAND majdnem belerohant a NOVARÁba, majd a SAIDA kis híján a HELGOLANDba. Ez az eset is jól példázza, hogy milyen nehézségekkel kellett szembenézniük a hajóparancsnokoknak a radar előtti korszakban. Mindenesetre ez az esemény rendre ki szokott maradni az otrantói csata történetét bemutató írásokból

A hetedik, az ütközet eredményeit taglaló fejezetben is számos értékes részlettel ismerkedhetünk meg: az osztrák-magyar kötelék megmeneküléséhez nagy mértékben hozzájárult az olaszok általánosan megszokott erőtlen és bátortalan vezetési stílusa, a heterogén nem-

zetiségű hajóegységek közötti nehézkes kommunikáció, illetve az olaszok és franciák közt fennálló bizalmatlanság. Nem állt rendelkezésre kellő számú romboló sem, a jóval gyorsabb és hatékonyabb brit cirkálókra az északi vizeken volt szükség.

Az adriai háború talán egyik legfontosabb tanúsága, amire a szerző is rámutat, hogy az olyan újfajta fegyvereknek köszönhetően, mint a tengeralattjáró vagy a torpedóvető-gyorsnászádok, a térség egyáltalán nem volt biztonságos a nagy hajók számára.

Végül, de nem utolsó sorban, tekintsük át a műben előforduló néhány hibát és hiányosságot, a teljesség igénye nélkül, előfordulásuk sorrendjében.

9. oldal. A páncélos cirkáló neve helyesen KAISER KARL VI, míg a KAISER FRANZ JOSEPH I valójában kiscirkálónak minősül, nem pedig páncélos cirkálónak.

46. oldal. A TÁTRA-osztályú rombolók fegyverzete hibásan van feltüntetve. Nem 6,6 cm-es hanem 7 cm-es lövegeket hordoztak; az angolszász szakirodalomban viszont, ismeretlen okból, bevett gyakorlat, hogy a 7 cm-es lövegeket 6,6 cm-esként tüntetik fel.

47. oldal. A 84P torpedónaszád neve helyesen 84F. A betű az építés helyét jelölte. Ebben az esetben ez Fiume volt.

48. oldal. A BUDAPEST partvédő páncélos fő fegyverzete nem kettő, hanem négy 24 cm/L40-es löveg volt (kettő elől, kettő hátul, forgatható lövegtoronyban).

Összességében elmondható, hogy logikusan felépített szerkezetű, alapos kutatómunkával megalapozott, pontos és jó stílusú könyvet vehet a kezébe az olvasó. Nagy szükség volt már egy olyan feldolgozásra, amely megnyugtatóan tisztázza az otrantói csata még nyitott kérdéseit, és elfogulatlanul mutatja be mindkét résztvevő fél működését. Bátran ajánlhatom nem csak a téma szakértőinek, hanem mindazoknak, akik tényszerűen szeretnék megismerni az első világháború adriai eseményeit és a császári és királyi haditengerészet egyik leghíresebb ütközetét.

Bánsági Andor