

# KÖZLEMÉNYEK

CSONKARÉTI KÁROLY

## AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN 1917—1918

Több mint két év után folytatjuk a cs. és kir. haditengerészet hadműveleteit bemutató munka közlését. Terjedelmi okokból, egyéb rövidítések mellett, a megelőző fejezetekből is ki kellett emelni a haditengerészeti repülés kérdéskörét; annak elemzése, mivel külön feldolgozást érdemel, ebből a részből is hiányzik. A hosszú szünet miatt az olvasók — különösen az új olvasók — segítségére és a munka korábbi fejezeteinek felelevenítésére felsoroljuk azokat a lapszámokat, amelyekben az e közleményben tárgyalt időszak előzményei találhatóak: az 1984/2., 1986/2. és az átdolgozások, összevonások és rövidítések miatt már hosszabb kihagyás utáni 1989/1. szám. — *A szerk.*

### *A FOUCAULT francia tengeralattjáró elsüllyesztése*

1916. szeptember 15-én reggel Durazzóból Kumborba tartva az L 132 jelű tengerészeti vízirepülőgép megfigyelője, Max Sewera fregatthadnagy egy vízfelszín alatt haladó, Cattaro felé igyekvő tengeralattjárót pillantott meg. A Cattarói-öböl (a továbbiakban: Öböl) bejáratát őrző Punta d'Ostro erődjétől mintegy 10 mérföldre délnyugatra voltak. Kumborban landolva a gép pilótája, Konyovics Demeter sorhajóhadnagy jelentette a tengeralattjáró felfedezését a cirkálóflottila-parancsnokságon. Itt közölték vele, hogy az csak elenséges búvárhajó lehet s utasították, hogy kísérelje meg bombával megsemmisíteni. Konyovics — a kumbori tengerészeti repülőállomás parancsnoka — riasztotta az L 135 jelű repülőgépet, amelynek Walter Zelezny fregatthadnagy volt a pilótája és báró Otto Klimburg fregatthadnagy a megfigyelője, s velük együtt azonnal startolt. A gépeken 2—2 darab 50 kilós vízalatti és 4—4 darab kisebb bomba volt. A nagy bombákat úgy állították be, hogy 10 méteres mélységben robbanjanak.

Fél órai repülés után Klimburg látta meg először a víz alatt haladó búvárnaszádot. Zelezny 200 méterre ereszkedett, hosszában átrepült a búvárhajó felett. Ugyanakkor Klimburg kioldotta mindkét vízalatti bombáját. Mindegyik a tengeralattjáró mellett, balra, az orr és far magasságában robbant. A robbanás után a búvárhajó eltűnt, nyilván mélyebbre merült, de olajfoltok maradtak a felszínen. A repülők úgy gondolták, hogy legfeljebb könnyebb sérülést szenvedhetett, ezért úgy döntöttek, hogy tesznek egy felderítő utat, majd hazatérnek. Azonban, amikor már kissé eltávolodtak a helyszíntől, hatalmas örvényt kavarva felemelkedett a tengeralattjáró. Visszafordultak s az L 135 mélyrepüléssel föléje szállt, hogy megállapíthassa, valóban megsérült-e és milyen mértékben. Ekkor felcsapódott a tengeralattjáró fedélzeti nyílása, tengerészek ugráltak ki rajta, a fedélzeti géppuskához rohantak és heves soro-

zatokat küldtek a repülőgép felé. Az L 135 a kisebb bombái közül ledobott egyet, amelynek robbanása lesodort néhány embert. A bűvárnaszád egyik tisztje azonban a géppuskánál maradt és tovább tüzelt. Csakhogy — amint később kiderült — ez a kisebbik bomba megadta a tengeralattjárónak a kegyelemdőfést. Többé nem lehetett a felszínen tartani. Lassan süllyedni kezdett. A legénység egymás után bújt elő és a vízbe vetették magukat. Mindez egyértelművé tette a repülők előtt a hihetlent, azt, hogy sikerült elsüllyeszteniük egy víz alatt menetelő bűvárhajót.

Konyovics ezután letette gépét a vízben úszók közelében. Példáját Zelezny is követte s a két repülőgép megkezdte az elsüllyesztett tengeralattjáró, a FOUCAULT személyzetének a mentését. Sikerült mind a 26 francia tengerész biztonságba helyezniük, egyeseket már a vízbefúlás előtti utolsó pillanatban. Általában a gépek szárnyaiba és úszóiba kapaszkodtak. A bűvárnaszád két tisztjét beültették a gépekbe. Megjegyzendő, hogy a FOUCAULT parancsnoka, Devin sorhajóhadnagy és a második tiszt — ő lőtt az utolsó pillanatig géppuskával — addig nem fogadott el semmilyen segítséget, amíg minden emberüket nem tudták biztos helyen.

A FOUCAULT személyzetének létszámát a különböző források eltérően közlik: Sokol 26 embert említ; E. Peter 2 tisztról és 27 legénységi állományúról beszél. A „Tenger” 1917. évi számában összesen 27 tengerészt ír. F. E. Bilzer szerint két tisztet és 25 tengerészt mentettek meg; a szeptember 22-én kiadott hivatalos jelentés ugyancsak 27 embert és két tisztet mond. Schupita alapvető művében nem szól a megmentett franciák számáról.

Ezután a két repülőgép a vízen bukdácsolva hazafelé indult a beléje csimpszkodó franciákkal. Közben összetalálkoztak a riasztott és a tengeralattjáró fogadására kifutó 100 M torpedónaszáddal, amely átvette a francia legénységet. A repülők csak a két tisztet vitték magukkal Kumborba.

Nem a FOUCAULT az első hajó, amelyet repülőbomba süllyesztett el. 1915. február 6-án egy orosz repülőgép elsüllyesztette a Fekete-tengeren a török IRMINGARD gőzöst, cs. és kir. tengerészeti repülők elsüllyesztették a móló mellé kikötött brit B 10 tengeralattjárót és a ROSIE gőzöst, de a FOUCAULT volt az első, valódi hadihajó, amelyet nyílt tengeren, *víz alatti menetben* értek a végzetes bombák. Az a két brit tengeralattjáró, — a C 25 és a C 27 —, amelyeket német repülők bombáztak, csupán megsérült, de egyik sem süllyedt el (1916. december 12.).

Bár nem tartozik szorosan ide, a kép teljesebbé tételéért megemlítjük, hogy 1917 tavaszán az olasz GUGLIELMOTTI tengeralattjárót egy brit ágyúnaszád ellenségnek nézte és elsüllyesztette. Ugyanígy járt az olasz H 5, de ezt brit tengeralattjáró torpedózta meg. Az olasz W 4 tengeralattjáró Punta d'Ostro előtt futott aknára és semmisült meg 1917 áprilisában, 1916 júliusában pedig a brit H 3 bűvárnaszád ütközött aknának és tűnt el örökre személyzetével együtt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> A FOUCAULT elsüllyesztésének nagy az irodalma. Különálló tanulmányt írtak róla: *Pemsel, Helmut*: Die erste Versenkung eines Kriegsschiffes durch Flugzeugangriff. *Marine Rundschau*, 1974/7., 415—417. o., valamint *Sokol, Anthony*: Das Österreichisch-Ungarische Seeflugwesen. *Marine Rundschau*, 1976/5., 307. o. Megemlíti még műveikben *Schupita, Peter*: Die k.u.k. Seeflieger. Koblenz, 1983. 192. o.; *Peter, Ernst*: Die k.u.k. Luftschiiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794—1919. Stuttgart, 1981. 167. o.; *Bilzer, Franz*: Die Torpedoboote der k.u.k. Kriegsmarine von 1876—1918. Graz, 1984. 126. o.; *Sokol, Hugo Hans*: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—1918. Zürich—Leipzig—Wien, 1933. 438—439. o.; és A TENGER című folyóirat 1917. évi számának 237. lapján.

Montenegro kapitulációja után a cs. és kir. haditengerészet új feladatot kapott. Meg kellett szerveznie és biztosítania a Durazzóba irányuló utánpótlást, a katonaság oda- és a sebesültek visszajuttatását, mert a vasúti és közúti szállítás egyrészt a vasút szűk kapacitása, másrészt a közutak kiépítetlensége miatt másképpen megoldhatatlan volt.

A szállítóhajókat, különösen az ellenséges tengeralattjárók a kereskedelmi hajók elleni tevékenységének 1916. évi megélénkülése után, este indították, mert az éjszakai rajtaütéstől kevésbé lehetett tartani. Gyakran előfordult, hogy lassúbb járatú tehergőzösök valamelyik közbeeső kikötőben éjszakáztak, mert például a Fiume — Durazzó közötti, szigetek között kanyargó, félezer kilométeres utat képtelenek voltak egy éjszaka leforgása alatt megtenni. Az ellenséges tengeralattjáróveszély miatt egyébként is partközelségben, a szigetek között jártak a hajók, ami azonban még a jó helyismerettel rendelkező kapitányok számára sem volt mindig könnyű feladat. Mindehhez hozzájárult az aknamezőkkel és torlaszokkal védett területeken való áthaladás, a „kapuk” megtalálása s nem utolsósorban az ellenség által telepített, ismeretlen helyen lerakott aknáknak leselkedő halálos veszedelem.

A csoportosan, konvojban járó gőzösöket a cs. és kir. haditengerészet könnyű egységei — torpedónaszádok, rombolók és felfegyverzett gőzösök (segédcircálók) kísérték, innen az ilyen csoport magyar elnevezése: hajókíséret.

E hajókíséret azonban még nincs feldolgozva. Ami e tárgykörben rendelkezésünkre áll, az mindössze Suhay ezredes és Khuepach ellentengernagy statisztikai összeállítása, valamint Sokol és Martiny adatai. Ezekre támaszkodva kívánjuk érzékeltetni a hajókíséret tényeit. Martiny könyvében külön kiemeli, hogy a tengeralattjáróveszély miatt éjszakai hajózásra kényszerülő parancsnokok gyakran viharos, háborgó tengeren, értékes rakományokkal, roppant felelősséget vállalva irányították hajóikat, ami az örökös résen állás következtében súlyos idegfeszültséget okozott.

„Ezek az utak — írja Martiny Miklós hivatkozott könyvében — csendben végrehajtott hőstettek voltak; itt nem lehetett látványos harci babérokat aratni, ...”<sup>2</sup>

A szállítóhajók és kísérőegységek személyzetén kívül természetesen az aknászok jó munkájáról sem szabad elfeledkezni, hiszen az ő lelkiismeretes helytállásuknak is köszönhető, hogy a Monarchia kereskedelmi hajóparkjának a vesztesége viszonylag kicsi volt.

1918. március 18-ról 19-re forduló éjszaka a Rodoni-fok közelében aknára futott a LINZ gőzös és percekben belül elmerült. A fedélzetén szállított 970 személyből (egy magyar menetszázad, kb. 500 olasz hadifogoly és néhány szabadságos katona) a BALATON romboló, valamint két torpedónaszád csak 342 embert tudott megmenteni.

1918. május 12-ről 13-ra virradóra Durazzo előtt torpedózta meg egy MAS a BREGENZ gőzöst. Az elsüllyedt hajón utazó 1203 ember közül a kísérő DUKLA romboló és két torpedónaszád 969-et mentett ki a tengerből.

<sup>2</sup> Martiny von, Nikolaus: Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—1918. Graz, 1973. 218—282. o.

1918. augusztus 11-én Pago előtt egy tengeralattjáró két torpedója küldte a tenger fenekére az EUTERPE (ex GÖDÖLLŐ) gyorsgőzöst. A hajót kísérő MAGNET és két torpedónaszád csupán a szállított személyek felét — 925 embert, köztük 4 ápolónót — mentették ki. A nagy embervesztés az okozta, hogy az egyik falépcső elszabadult, a betóduló víz fölemelte, s így elzárta a menekülés útját.

Az 1918. szeptember 26-án és 29-én két hajókaraván ellen intézett tengeralattjáró-támadás sikertelen maradt. Az ellenség torpedói célt tévesztettek.

Itt jegyezzük meg, hogy 1918. április 16-án a STREITER romboló konvojt kísérve összeütközött a PETKA gőzossal és megsérült, majd elsüllyedt. Sokol adata szerint az ütközéskor két matróz életét veszítette. (Így járt 1916. november 4-én a MAS 6 is.)

A szállítószolgálat teljesítményére álljanak itt az alábbi, bár hézagos adatok.<sup>3</sup>

Év	Szállító-gőzösök útjainak			Tehergőzösök által szállított mennyiség tonnában	Kísérőhajók útjainak száma Cattarótól		Kórházhajókon szállított betegek, sebesültek száma
	száma Cattarótól		hossza mérföldben		északra	délre	
	északra	délre					
1914	73	—	—	—	—	—	742
1915	181	—	—	—	—	—	—
1916	845	370	280040	1 088 288	500	400	12388
1917	536	933	248682	1 110 147	256	843	60287
1918	592	336	—	—	772	943	55345
Össz.:	2227	1639	—	—	1528	2186	128762

A teljesítmények bemutatása mellett a veszteségeket is összesíteni kell, bár a szövegben mindegyikről történt említés. A cs. és kir. haditengerészet szállításvezetőségéhez tartozó, hadiszolgálatot teljesítő teherszállító és személyszállító gőzhajók közül aknarobbanás vagy torpedóátlalat következtében a következő egységek süllyedtek el, illetve szenvedtek olyan súlyos sérüléseket, hogy önsüllyesztést kellett rajtuk végrehajtani.

<sup>3</sup> Sokol: i.m. 419., 424., 631., 634—635. o.

Az elsüllyedt hajó neve	A megtorpedőzés időpontja	Aknára futás időpontja	Megjegyzés
1. KUPA	1915. XII. 29.	—	partra futott, roncs
2. ANDRÁSSY	—	1916. III. 31.	
3. DUBROVNIK	1916. V. 9.	—	
4. ALBANIA	1916. V. 12.	—	
5. LOCRUM	1916. VI. 5.	—	
6. ADELSBERG	—	1916. VI. 20.	
7. SARAJEVO	1916. VI. 26.	—	
8. ZAGREB	1917. I. 14.	—	
9. PELAGOSA	1918. II. 12.	—	
10. LINZ	—	1918. III. 18.	
11. BREGENZ	1918. V. 12.	—	
12. VILA	1918. VI. 30.	—	
13. EUTERPE (ex GÖDÖLLŐ)	1918. VIII. 11.	—	
14. GORIZIA	—	1918. VIII. 20.	
15. OCEANIA	—	1918. X. 4.	kórházhajó, partra futott, később a 16. sz. torpedónaszád felrobbantotta.
16. STAMBUL	1918. X. 2.	—	tüzérségi tűz
17. HERZEGOVINA	1918. X. 2.	—	tüzérségi tűz
18. BARON GAUTSCH	—	1914. VIII. 12.	saját akna
19. MARIA	—	1914. IX. 17.	saját akna
20. JOSEFINE	—	1914. IX. 17.	saját akna

#### *Hadműveletek az Adria északi részén*

Az olasz frontvonal déli szárnya az Adriára támaszkodott s ez magától értetődően meghatározta a cs. és kir. haditengerészet észak-adriai hadműveleteinek egyik fő irányát, azaz a hadsereg egyre erőteljesebb támogatását.

Ebben a tengerészeti repülők vállalták az oroslánrészt. A trieszti, polai (St. Catarina), puntisellai, parenzói és cosadai tengerészeti repülőállomások és támaszpontok olyan közel feküdtek a fronthoz, hogy a repülőgépek hatósugara azt lehetővé tette. Bevetéseik ismertetését azonban — sajnos — mellőznünk kell, mert szétfeszítené e tanulmány megszabott terjedelmét, kereteit. A tengerészeti repülés harcainak ismertetését azért is mellőzhetjük anélkül, hogy észrevehetően fájdalmas hiányérzetünk támadna, mert működése ritkán kapcsolódott szervesen a felszíni hajók hadműveleteihez. De nem győzzük hangsúlyozni, hogy a repülők, mint legmodernebb és fejlődésben levő haderőnem,

rendkívül fontos feladatokat láttak el és áldozatos küzdelmük az ellenség egyre nyomasztóbbá váló légi túlerejével szemben még méltó megőrkítésre vár.

Az 1917. május 12 — június 5., majd 1917. augusztus 17 — szeptember 12. között dúló 10. és 11. isonzói csatába a cs. és kir. haditengerészet hajói nem avatkoztak be, csupán a tengerészeti repülés gépei szórták bombáikat és gépuskatüzüket az olasz állásokra. Amikor azonban az osztrák-magyar hadsereg — német egységek segítségével — 1917. október 24-én indított offenzívája Rombon és Auzza között áttörte az olasz vonalat és megkezdődött az olaszok visszavonulása a Piave vonaláig, a cs. és kir. haditengerészet felszíni egységei is bekapcsolódtak a hadsereg támogatásába.

1917. október 27-én a 4., 6. és 9. számú torpedószázadok futottak ki a fenti céllal.

Másnap az ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló, a 98 M, 99 M, 100 M, 87 F, 92 F és a 94 F torpedónaszádok kíséretében, tengerészgyalogos különítményt tett partra a Sdobba-kiszögelésnél, hogy segítsenek az utászoknak hidat verni az Isonzón, amelyen a hadsereg átkelve, tovább üldözheti a menekülő olaszokat. Ezután a Gradónál még védekező olasz egységek leküzdésére tettek partra egy másik különítményt. Ehhez az akcióhoz csatlakoztak még az ún. Lagunaflottilla LINZ, LACHS és STÖR nevű naszádjai, valamint két motorcsónak. A naszádokat a Dunáról szállították ide.

Október 30-án Cattaróból Triesztbe érkezett a WIEN és BUDAPEST partvédő páncélos csatahajó, hogy részt vegyenek a Piave folyóhoz visszavonuló olasz erők leküzdésében. Közében a Lagunaflottilla egységei állandó felderítő szolgálatot teljesítettek a part mentén, ahogyan a hadsereg nyomult előre, november 11-én már a Piave-torkolatáig. Ugyanekkor a Lagunaflottilla bárkái megkezdődött a hadsereg számára hadianyag és egyéb utánpótlás szállítása. Október 24 — november 17. között összesen 466 vagon utánpótlási anyagot hajóztak ki, odaszállítottak 10 000 katonát, visszavittek 1000 sebesültet és beteget, vagyis az ún. „Isonzo-hadsereg” teljes utánpótlás-szükségletét a Lagunaflottilla biztosította, és emellett ellátta a megszállt területen a folyamrendőri és más hatósági feladatokat.

A haditengerészet erre alkalmas egységei megkezdtek az elfoglalt tengerrész aknamentesítését, gyakran az olasz légielő támadásai közepette.

1917. november 16-án kifutott Triesztből a WIEN és BUDAPEST. Az öreg páncélosokat 14 torpedónaszád kísérte. A Piave közelében tüzet nyitottak Cortellazzo ütegeire, amelyek viszonzózták a lövéseket. A több órás tűzharcban olasz repülők intéztek támadásokat a hajók ellen, de a hajókra vigyázó három saját tengerészeti repülőgép ismétlődő légicsatákban elűzte őket. Az ellenség részéről három, a saját részről egy gép kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani. Saját oldalán a kényszerleszállásra azért volt szükség, mert a légi csatában a pilóta — Röver tengerészászlós — halálos fejlövést kapott. A gépet a sebesült Pintér repülőnegyedmester tette le a vízre. 13 óra 30 perckor vették észre a cs. és kir. egységek, hogy két MAS és két romboló-osztag közeledik feléjük. A csatahajók a közeledők felé fordultak és löni kezdték az olaszokat. A két MAS mintegy 900 méterre közelítette meg a csatahajókat és kilöve 2—2 torpedót, visszafordult. Ezalatt újabb öt repülőgép támadta a cs. és kir. egysé-

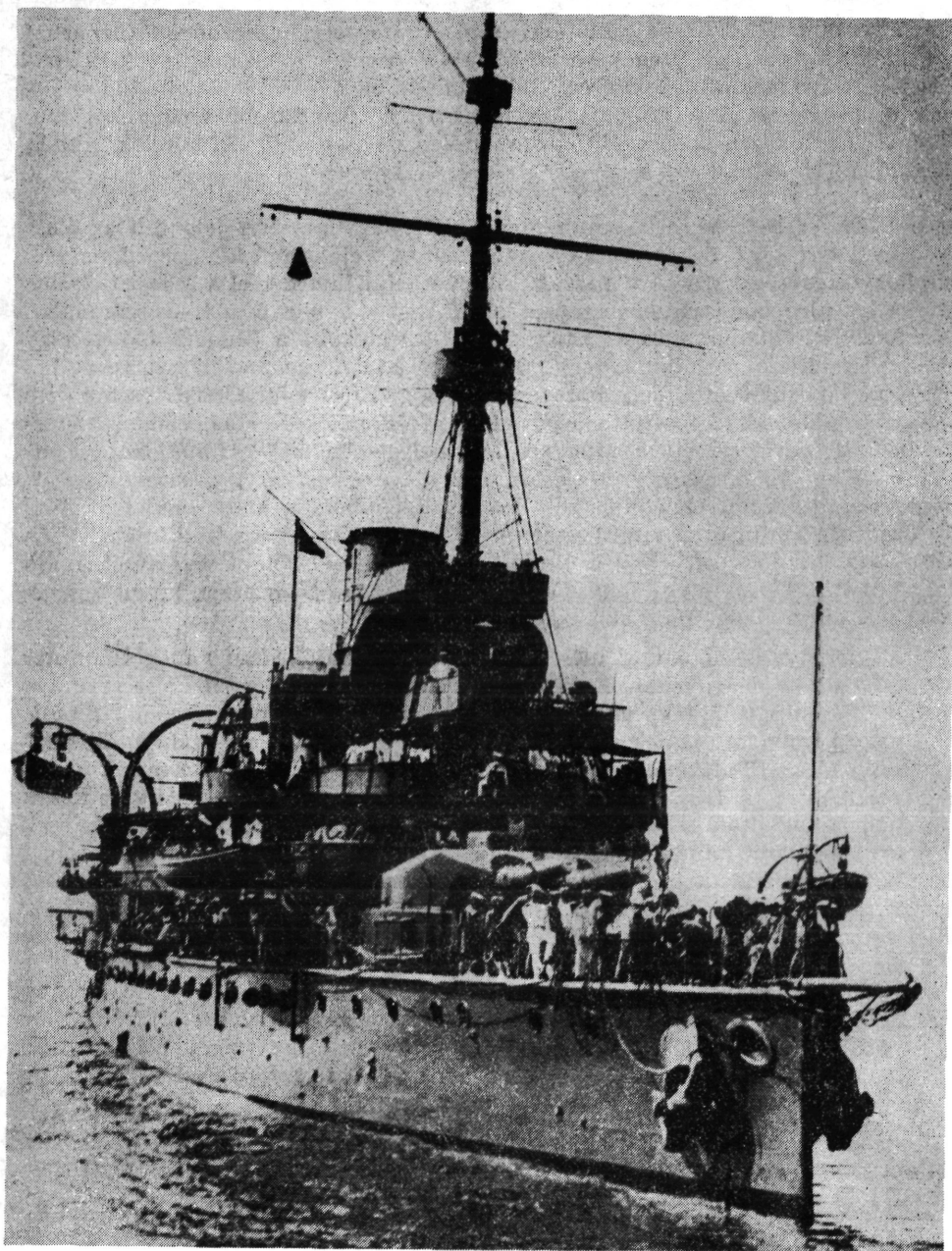
geket, de bombáik a vízbe hullottak. A 10 óra 35 perckor kezdődött tüzpárbaj a csatahajók és a parti ütegek között 14 óra 30 perckor fejeződött be. A BUDAPEST a vízvonaltól alatta kapott egy találatot, de az övpáncélon nem tudott áthatolni a lövedék. A WIEN-t hét lövedék érte, de csak kisebb sérüléseket okozott. A Cortellazzo-ütegeknél három ember megsebesült. A kötelék ezután visszatért Triesztbe.

A WIEN és BUDAPEST csatahajó jelenléte nagy veszélyt jelentett az olasz frontra. Ezért 1917. december 9-én este kifutott Velencéből két torpedónaszád, mindegyik egy-egy MAS-t vontatva. Észrevétlenül jutottak el a Trieszti-öbölbe, ahol a két torpedónaszád elengedte a két MAS-t — a 9-es és a 13-as számúakat —, amelyek villanymotorral, hangtalanul érkeztek el a Muggia előtti nagymólóig. Itt Rizzo sorhajóhadnagy, a MAS 9 parancsnoka, fölkapaszkodott a mólóra és körülnézett, hogy hol van az őrség. Éjfél volt. Őrséget sehol sem látván mindkét MAS folytatta útját addig a védőhálóból és lehorgonyzott torlaszból álló zárig, amely a Muggiai öböl belsejében álló csatahajókat védelmezte. A két MAS személyzete külön erre a célra készített számszámokkal átvágta a zárat. A művelet teljes két órát vett igénybe s ez alatt senki sem vette észre! Ezután a kinyitott részen tovább hajóztak. A kisebbik móló végén láttak egy kivilágított őrbódét. Hallották az őrszemélyzet beszélgetését, majd felkapcsoltak a parton egy fényoszórót, amely azonban a torlaszon kívüli tengerészpártázza vágta, majd az is kihunyott.

Hűs percnyi lassú menet után Luigi Rizzo sorhajóhadnagy megpillantotta az első csatahajó árnyékát. Észrevétlenül közelítették meg 50 méterre, hogy meggyőződjenek róla, nem védi-e torpedóháló. A WIEN-t nem oltalmazta háló, ami nagy könnyelműségnek számított. Ezután eltávolodott a csatahajótól, megkereste a MAS 13-at, amely jelentette, hogy szintén megtalálta a másik kisméretű csatahajót, a BUDAPEST-et. Előkészítették a torpedókat s külön-külön tüzelőállást foglaltak el a hajóktól 200 méterre. 1917. december 10-én, hajnali 2 óra 32 perckor mindkét MAS kilőtte torpedóit. Csak ebben a pillanatban vette észre a WIEN őrsége, hogy valami nincs rendben. Bekapcsoltak egy fényoszórót, amely pontosan a MAS 9-re vetette fénycsóvját. De már elkéstek. Néhány másodpercen belül a MAS 9 mindkét torpedója csaknem egyszerre fűrődött a hajókolosszus oldalába. Hatalmas robbanással szökött magasba a víz... Ekkor robbantak a MAS 13 torpedói is. Ezek azonban célt tévesztettek s a BUDAPEST mellett vágódtak a Riva-patak partoldalába. A WIEN öt perc alatt elsüllyedt. 46 tengerész meghalt, 17 megsebesült. A többiek a BUDAPEST mentőcsónakjai kihalászták. A két MAS sértetlenül tért vissza támaszpontjára.

A Cortellazzo-i nehéz ütegek támadására legközelebb december 19-én indult el Polábtól egy kötelék, amely a következő egységekből állt: ADMIRAL SPAUN, BUDAPEST, ÁRPÁD, TRIGLAV II, LIKA II, DUKLA, TURUL, SCHARFSCHÜTZE, STREITER, valamint 21 torpedónaszád.

A hajók 8 óra 30 perckor nyitottak tüzet. Az akciót 9 vízirepülőgép biztosította és ugyancsak a repülők figyelték a találatokat is. Közben két repülőgépet lelőttek az olaszok. A gépek személyzetéből ketten meghaltak, négyen — köztük Mindszenty Árpád fregatthadnagy és Szenes repülőmester — súlyosabb sérüléseket szenvedtek. A kötelék délután Triesztbe hajózott, onnan 21-én Polába, ahol horgonyra állt.



*Az 1917. XII. 10-én elsüllyesztett WIEN partvédő páncélos csatahajó*



Nagyobb hajók bevetésére ezen az északi frontszakaszon többé nem került sor. A hadműveleteket továbbra is a tengerészeti repülés, a Lagunaflottilla egységei, valamint különböző, partra tett tengerészkülönítmények folytatták. Ugyanakkor továbbra is fontos feladatot láttak el az aknászok. Ez utóbbiak 223 esetben futottak ki aknakeresésre, illetve aknatelepítésre, barikádépítésre. A Lagunaflottilla egységei 2850 utat tettek 1917 október-novemberben s ezalatt az aknász-egységekkel együtt mintegy 30 000 mérföldet hagytak maguk mögött. A Lagunaflottilla kötelékébe 1918. január 1-én a következő egységek tartoztak: 14 felfegyverzett gőzös, 3 ágyúszázad, 4 őrszázad, 15 tender, 33 motorcsónak, 50 csónak és 62 uszály. Az év végére az egységek száma némileg módosult (gyarapodott).

1918-ban a Lagunaflottilla a következő mennyiségű hadianyagot, élelmiszert és katonát szállította a Piave-rontra, illetőleg onnan vissza:

1918 március: 3500 t, 1200 fő katona

1918 április: 5100 t, 1100 fő katona

1918 május: 6889 t, 2232 fő katona

1918 június: 5143 t, 2023 fő katona

1918 július: 4000 t, 1500 fő katona

1918 augusztus: 7000 t, 2200 fő katona

1918 szeptember: 5500 t, 1600 fő katona

Az 1918 júliusában megindult offenzívában a cs. és kir. haditengerészet részéről a következő egységek vettek részt: a trieszti partvédő egységek, a tengerészeti műszaki század, a tengerész-híradó részleg, a tengerész-kerékpáros század, 50 fő tengerészgyalogos-különítmény, két 7 cm-es üteg, három tengerész-géppuskás század és egy tengerész táboriágyú-üteg.

Az offenzíva befejezésével a híradós, a kerékpáros és a tengerészgyalogos egységeket visszairányították Triesztbe.

„... A Lagunaflottilla a háború utolsó percéig végezte feladatát — írja könyvében Martiny. — Még a front összeomlása után is mentette a menthető és a hadianyag Olaszországból történő visszaszállításával 1918 őszén kimagasló szolgálatot tett...”<sup>4</sup>

#### *A tengerészeti repülők, a rombolók és a torpedónaszádok együttműködése*

Mint korábban leszögeztük, a tengerészeti repülés hadműveleteit nincs szándékunkban feldolgozni ebben a tanulmányban, de arról a speciális együttműködésről, amely a repülők és a kisebb úszóegységek között létrejött, nem lehet hallgatni, mert ez már szervesen hozzátartozik tárgyunkhoz. Olyan színfoltját adja a haditengerészet hadműveleteinek, amely sajátosan jellemezte a flotta szellemét és harcmodorát.

1917. július 28-án Triesztből, Polából és Parenzóból 21 tengerészeti repülőgép startolt s együttes támadást intézett Grado katonai célpontjai ellen. A légi rajtaütést három romboló és négy torpedónaszád biztosította, azaz a Grado előtti tengerrészen cirkált, hogy szükség esetén segítségére legyen a sérült s a

<sup>4</sup> Martiny: i.m. 83. o.; Sokol: i.m. 473—495. o.

tengerre leszálló gépeknek. Erre azonban nem volt szükség, viszont a TURUL rombolót megtámadta egy tengeralattjáró, amelynek a torpedója azonban 15 méterrel a romboló orra előtt futott tovább.

A Velence elleni egyik legnagyobb légitámadást 1917. augusztus 14-én hajtották végre a vízirepülőgépek — 20 egység —, amelyet négy romboló és öt torpedónaszád fedezett. A tengerészeti repülőket még 20 tábori (hadseregbeli) repülőgép támogatta. Az akcióban részt vevő gépek közül egyet az elhárítás lelőtt, kettőnek motorhiba miatt le kellett szállnia a tengerre. Az egyik gép személyzetét egy másik repülőgép felvette, a másikat pedig a 90 F torpedónaszád mentette ki a közben ellenséges lövésektől is megsérült gépből.

A Jesi-i léggömbhangár, valamint Brindisi hadikikötője elleni légitámadásra 12 vízirepülőgép startolt Polából és Kumborból, 1917. augusztus 27-én. Egy gépet lelőttek, kettőt eltűnt. Az egyik gép személyzetének a holttesteit az olasz parton vetette ki a tenger. Az akciót fedező öt romboló csak a harmadik gép roncsait találta meg.

Szeptember 29-én este Ferrarát bombázta négy vízirepülőgép. A biztosításukra a tengeren tartózkodó TURUL, VELEBIT, HUSZÁR és STREITER rombolók, valamint a 90 F, 94 F, 98 M és 99 M torpedónaszádok összetalálkoztak a SPARVIERO, GIUSEPPE ABBA, ORSINI, ACERBI, STOCCO, AUDACE, ARDENTE és ARDITO nevű egységekből álló olasz rombolócsoporthal. A tűzpárbaj 3000 méterről indult s fokozatosan 2000 méterre csökkent. Ekkor az olaszok vezérhajója, a SPARVIERO olyan találatot kapott, hogy ki kellett állnia a tűzvonalból, mire a többiek is abbahagyták az ütközetet és visszavonultak. A TURUL és a HUSZÁR antennáit érték találatok, a VELEBIT-en viszont tűz ütött ki s kormányhavariája keletkezett, ezért a STREITER vontatókötélre vette. Közben visszatért két olasz romboló, mert talán könnyű prédának tekintették a többiektől kicsit lemaradó VELEBIT—STREITER csoportot. A két romboló és a torpedónaszádok gyorstűzzel árasztották el az 1000 méterre közeledő olaszokat, mire azok a tüzet viszonzva visszafordultak. A 94 F-en egy, az olasz vezérhajón három ember sebesült meg. A cs. és kir. egységek ezután már zavartalanul folytathatták útjukat hazáig.

Az 1917. október 19-i, Ancona elleni légitámadás gépeit a DINARA és a STREITER, valamint négy torpedónaszád fedezte. Október 25-én a HUSZÁR két torpedónaszáddal, másnap a RÉKA három torpedónaszáddal állt szolgálatban a nyílt tengeren, hogy biztosítsa a repülőök visszatérését.

1917. október 31-én a STREITER, a DINARA és a VELEBIT, november 2-án a DINARA három-három torpedónaszáddal járőrözött az olasz partok közelében, hogy az esetleg lelőtt repülőkön segítsen. November 5-én a TÁTRA, a CSEPEL, a BALATON és az ORJEN cirkált Olaszország délkeleti partvidéke előtt, hogy őrködjenek a propaganda-röpcédulákat ledobó repülőkre, másnap ugyanezzel a feladattal a HUSZÁR, a STREITER és a DINARA, valamint négy torpedónaszád állt a Velencei-öböl előtt. November 16-án a STREITER és a RÉKA járt ugyanezen a tengerrészen, az itt felderítő repülőket fedezendő. A november 21-én felszálló s a nem sokkal előtte telepített aknazarakat megfigyelő K 161 repülőgép nem tért vissza támaszpontjára. Az Ancona—Velence hajózási útvonalra kifutó STREITER és RÉKA hasztalan kereste, a kutatásukra felszállt két repülőgép pedig csak egy olasz aknát és mellette repülőgéproncsot

kat, furnirdarabokat talált. Ennél többet a másik csoport (TURUL, PANDUR, SCHARFSCHÜTZE és a 82 F) sem talált. November 24-én a TRIGLAV II, a DUKLA, a PANDUR, a SCHARFSCHÜTZE, a HUSZÁR és a STREITER Ancona és Rimini térségében cirkált; a VELEBIT két torpedónaszáddal ugyanezen a napon két propagandaútra induló repülőgépet fedezett. November 29-én és december 1-én a LIKA II, a TÁTRA, a CSEPEL és az ORJEN, december 5-én a DINARA és a PANDUR, december 9-én a DUKLA, a SCHARFSCHÜTZE és a HUSZÁR Porto Corsini térségében, a TÁTRA, a BALATON, a CSEPEL és az ORJEN pedig Manfredonia és Vieste előtt biztosította a repülőket. Ennél az akciónál két repülőgép kényszerleszállást hajtott végre, személyzetüket a TÁTRA és a CSEPEL vette fedélzetére.

1918. január 6-án a LIKA II, a DUKLA és két torpedónaszád, január 10-én a VELEBIT és hat torpedónaszád, január 15-én a TURUL és egy torpedónaszád várt a tengeren a repülők visszatérésére.

1918. február 4-én a LIKA II, a DUKLA, a STREITER, továbbá két torpedónaszád, február 6-án a TRIGLAV II és három torpedónaszád Malamocco és Velence, az UZSOK, a RÉKA és a STREITER pedig Ancona és Rimini előtt vigyázta a tengert. Február 24-én a Velence repülőtere elleni légitámadást a TRIGLAV II, a DUKLA és az UZSOK két torpedónaszád kíséretében fedezte. A február 26-i, a velencei tengerészeti szertár elleni nagyszabású támadást a LIKA II, a DUKLA, a RÉKA, a CSIKÓS és két torpedónaszád biztosította. Március 10-én a TRIGLAV II, a DUKLA és a 89 F biztosított. A következő napi légi rajtaütést hat torpedónaszád figyelte a nyílt vízen. Március 16-án ugyancsak a TRIGLAV II és a DUKLA, valamint két torpedónaszád járt Ancona és Porto Corsini előtt.

1918. április 6-án két torpedónaszád, április 8-án a LIKA II, az UZSOK és két torpedónaszád futott ki az Adria közepén kényszerleszállást végzett K 310 repülőgép személyzetének megmentésére. Április 12-én a VELEBIT és öt torpedónaszád, május 16-án egy torpedónaszád, június 9-én a DUKLA és az UZSOK örködött Brindisi, június 16-án pedig a WARASDINER és két torpedónaszád Mestre előtt. Június 25-én a CSEPEL, az ORJEN és két torpedónaszád, a következő napon a BALATON, az USKOKE és ugyanaz a két torpedónaszád (a 80 T és a 83 F) várakozott a Velence fölé repülő gépekre. Ezen a napon — június 26-án — két saját repülőgép (A 64 és A 65) összeütközött és lezuhant, mindkét pilóta (Benkő Gyula és Ott Miksa repülőmester, illetve repülő negyedmester) életét vesztette. Június 28-án az Anconát bombázó repülőkre a LIKA II, a DUKLA és a 84 F, június 30-án a Velencét támadó gépekre a CSEPEL, az ORJEN, továbbá a 81 T és 96 F vigyázott.

1918. július 1-ről 2-re virradóan a BALATON és a CSIKÓS romboló, a 83 F és a 88 F torpedónaszád futott ki Polából egy repülőtémadás biztosítására. Közben a BALATON-on az egyik kazán felmondta a szolgálatot s így a csoport nem tudta tartani az előírt 20 mérföldes sebességet. Éjfél után egy MAS támadt rájuk, de a BALATON-ra lőtt torpedója célt tévesztett. Már július 2-án, hajnali 3 óra 10 tíz perckor fényjeleket észleltek a nyomdokvonalukban, majd balról füstszálakat láttak. Hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy két olasz torpedóflottillával akadtak össze, amelyek az osztrák-magyar frontvonal elleni támadásra indultak. A sokszoros túlerőben levő olasz rombolók (ORSINI, SIRTORI, STOCCO, ACERBI, MISSORI, LA MASA, AUDACE) tüzet nyitottak, amit a

két cs. és kir. romboló tüstént viszonzott, s a távolság csökkenésével bekapcsolódott a tűzharcba a két torpedónaszád is. A BALATON — s egyúttal a csoport parancsnoka, lovag Friedrich Luschin von Ebengreuth fregattkapitány — megkísérelte az ellenség egységeit ügyes manőverrel széthúzni. Hamarosan az ellenséges vonal harmadik egységén — a STOCCO-n — tűz ütött ki, az leállt s mellé állt segítséget nyújtani az ACERBI is. Miután kölcsönösen kilőtték torpedóikat, az olaszok elfordultak és teljes sebességgel elhagyták a csata színhelyét a közben rendbehozott STOCCO-val együtt, amelyen sikerült a tüzet elfojtani. Még a csata alatt a CSIKÓS és a két torpedónaszád elszakadt — lemaradt — a gyorsabb BALATON-tól, amely így egyedül vívta harcát az ORSINI-csoporttal; a CSIKÓS a torpedónaszádokkal külön csatázott a MISSORI-csoporttal. Hajnalban azután egyesültek. Ebben az összecsapásban 2 db 10 cm-es és 15 db 7 cm-es löveg állt szemben az olaszok 30 db 10 cm-es lövegével. A BALATON orrát több találat érte. A CSIKÓS egy telitalálatot kapott a hátsó kazánházban. A 83 F egy, a 88 F ugyancsak egy találatot kapott, amely letépte az antennáját és a 83 F lobogórúdját. A BALATON-on és a CSIKÓS-on 2—2 ember, a 83 F-en egy ember sebesült meg könnyebben, míg a STOCCO-n ketten meghaltak és hatan megsebesültek. (Cosimus dei Medici gróf, korvettkapitány ezen a napon [július 1-én] vette át a CSIKÓS parancsnokságát, ez volt első kifutása a rombolóval.)

1918. július 7-én a LIKA II és a DUKLA fedezett egy légi felderítést. Július 11-én szintén a DUKLA futott ki testvérhajójával, az UZSOK-kal Bari elé. Itt az UZSOK ráakadt egy kényszerleszállást végzett olasz vízirepülőgépre, a 12-es számúra, amelynek két tisztból álló személyzetét foglyul ejtette, a gépet pedig bevontatta Cattaróba.

Július 17-én a CSEPEL, az ORJEN, a 83 F és a 96 F ügyelt a Chioggia, másnap ugyancsak a CSEPEL és az ORJEN, valamint a 85 F és a 97 F vigyázott az Ancona és Corsini fölötti felderítést végző repülőkre. Az ellenséges repülők többször támadták a hajókat, de bombáik nem találtak. A Corsinit július 25-én éjjel bombázó repülőket a CSEPEL, a BALATON és az ORJEN oltalmazta a tengeren. Az augusztus 1-én Brindisit fényképező repülőket az UZSOK és a DUKLA várta a nyílt vízen. Augusztus 11-én Barit derítette fel két repülőgép, ezeket a DUKLA és a LIKA II várta hiába. Mindkét gépet lelőtték még Bari közelében, személyzetük olasz fogságba esett. Közben a LIKA elveszítette a kormánylapátját és nehezen tudott hazavergődni. Augusztus 21-ről 22-re forduló éjszakán Porto Corsini repülőterét bombázta hét gép az ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló és hat torpedónaszád örködése mellett. Augusztus 26-án a 95 F várakozott az Alimini Piccolo repülőterét bombázó négy gépre, amelyek közül az egyik nem tért vissza, a másik kényszerleszállást végzett, de később egy tender bevontatta Durazzóba. Az 1918. szeptember 5-i, Ancona elleni bombatámadásra felszállt két repülőgépet a TÁTRA, a CSEPEL és az ORJEN kísérte.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Sokol: i.m. 606—616. o.; Bilzer és Schupita hivatkozott műveinek vonatkozó részei.

### *Egy különös olasz kétéltű rövid kalandja*

Az első világháború folyamán az olasz konstruktőrök több különleges kisméretű tengeri harceszközzel lepték meg a világot.

Ilyen volt a talán tengeri harcokcsinának nevezhető úszóegységük, amelyet a velencei hajógyár főkonstruktőre, Attilio Bizio tervezett 1917-ben. A haditengerészet, amikor átvette, GRILLO-ra keresztelte. Mintájára még három hasonló készült, a PULCE, a LOCUSTA és a CAVALETTA. Hosszúságuk 16 m, szélességük 3,1 m, vízkiszorításuk 8 tonna volt. Akkumulátorok táplálta villanymotorok hajtották őket a vizen 10, lánctalpon 15 lóerővel. A hajócsavarokkal hajtott kétéltű a tengeren 4 mérföldes óránkénti sebességet ért el. Fegyverzete 2 torpedó volt. A szakirodalom a GRILLO-t tartja az első kétéltűnek. Rendelkezésük az volt, hogy bejussanak Polába és ott torpdóikkal minél több hajót súlylyesszenek el.

Az első támadásra 1918. április 8-ról 9-re virradó éjszaka került sor. A négy kétéltűt torpedónaszádok kísérték csaknem a polai kikötő bejáratáig. Az akció azonban kudarcba fulladt, mert mire a kétéltűek elvergődtek a különböző védőtorlaszok és aknazárak között a horgonyzóhelyekig, megvirradt s visszafordultak.

Legközelebb két egységgel (CAVALETTA, PULCE) kísérleteztek, de ismét későn indultak s kivilágosodott. Balszerencsájüket még tetézte, hogy hazatérükben osztrák-magyar tengerészrepülők közeledtek feléjük, s hogy ne fényképezhessék le őket, mindkettőt elsüllyesztették.

Május 6-án este a GRILLO indult el, de torpedóvető készüléke elromlott s visszafordult. Kijavitása után május 13-án este ismét támadásra indult a velencei kikötőből Pellegrini korvettkapitány parancsnoksága alatt, hogy most már csakugyan a polai kikötőbe jusson. A GRILLO-t a MAS 95 és a MAS 96 kísérte, a PN 9 és PN 10 torpedónaszád vontatta s bizosította. A GRILLO május 14-én hajnali 3 óra 20 perckor érkezett az első hálótorlaszhoz, de ekkor felcsattant a bejáratí erőd őrszemének kiáltása. A GRILLO azonban nem zavartatta magát s a lánctalpak fogai belekapaszkodtak a hálóba. Kezdett átmászni rajta. A meglepetés azonban nem sikerült. A VIII. számú őrhajó fényszórója megakadt a félig úszó, félig mászó különlegességen. Közben a GRILLO túljutott a záron. Amikor a másodikon akart átvergődni, elcsattant az első puska lövés, majd eldőrdültek a VIII. számú őrhajó, a SENJ őrnaszád és az V. számú tender 47 mm-es fegyverei. A GRILLO azonban nem torpant meg. Sorban átmászott a harmadik és negyedik torlaszon is. Már az utolsó, ötödik torlasz felé közeledett, amikor az őrhajók a közelébe értek. Először az V. számú tendert irányította parancsnoka, Jasper József tengerésztisztjelölt a GRILLO elé, hogy elállja az útját. Pellegrini korvettkapitány csak ekkor adta fel a reményt, hogy behatolhat a kikötő belsejébe. Parancsot adott a Kingston-szelepek kinyitására, hogy a GRILLO ne juthasson az ellenség kezére. Ugyanekkor utasítást adott a torpedók lanszírozására is. Csakhogy a kezelő matróz a nagy kapkodásban elfelejtett kibiztosítani. Ekkor egy lövedék csapódott a kétéltűbe s ez — a szelepeken át betóduló vízzel együtt hatásban — megbuktatta a GRILLO-t s a torpedóvetésről többé már nem lehetett szó. A GRILLO percek alatt elmerült. Pellegrini korvettkapitányt három emberével — akik közül az egyik súlyosan megsebesült — kimentették a vízből és fogságba kerültek. (Érdekességként megemlítjük, hogy Jasper József, 1944-

ben m. kir. törzskapitány, a honvéd folyamerők 1/II. őrnaszádosztályának volt a parancsnoka.) A GRILLO-t kiemelték s megpróbálták lemásolni. Erre azonban a háború befejeztéig már nem került sor.<sup>6</sup>

### A „korlátozott” és „korlátlan” tengeralattjáró-háború

A háború kitörése után az antant ki akarta éheztetni a központi hatalmakat es ezért lezárta a tengereket. Ugyanekkor Németországnak is az volt a törekvése, hogy Nagy-Britanniát és Franciaországot elvágja utánpótlási vonalaitól, de az ellenséges szállítóhajókkal szemben csak a tengeri hadijog által biztosított kobozási eljárással éltek.

1914. október 2-án Nagy-Britannia aknákkal elzárta az Északi-tengert és közölte, hogy az ottani hajóforgalmat csak brit felügyelet mellett garantálja. Válaszul Németország 1915. február 4-én hadművelleti területté nyilvánította az Anglia és Írország körüli vizeket s kijelentette, hogy minden, ebben a zónában található ellenséges kereskedelmi hajót felszólítás nélkül el fog süllyeszteni.

Mindezek az intézkedések eddig megfeleltek a nemzetközileg elfogadott tengeri hadijog rendelkezéseinek.

Miután erre a brit kormányzat utasította kereskedelmi hajóit, hogy semleges lobogó alatt járjanak, a német kormányzat felhívta a semlegeseket, hogy kerüljék a hadművelleti övezetet, hiszen a német tengeralattjárók nem tudhatják, hogy valóban semleges hajóval találkoznak-e, avagy hamisan fellobogózott ellenséggel.

Ugyanekkor a britek kezdték felfegyverezni kereskedelmi hajóikat, ami a csalárdul kitűzött semleges lobogó viselésénél is jobban sértette a tengeri hadijog nemzetközileg elfogadott elveit. Az ún. cirkálóharc szabályainak betartása — vagyis a semleges vagy a hadművelleti területen kívül feltartóztatott hajó megállítása, átvizsgálása, a rakomány megsemmisítése vagy elkobzása és az ellenséges hajó elfogása —, ha a megállított hajó történetesen fel volt fegyverezve, a gyanútlanul, felszínen közeledő tengeralattjáró pusztulásához vezetett, mint pl. 1915. augusztus 19-én (BARALONG-eset). Ennek ellenére a német flottaparancsnokság kitartott amellett, hogy a tengeralattjáróik tartsák be a kobozási előírásokat, mert el akarták kerülni Olaszország, de mindenek előtt az Amerikai Egyesült Államok hadbalépését, nem akartak okot szolgáltatni hadbalépésükre.

1916. február 18-án azután a németek bejelentették, hogy február 29-től a *hadművelleti területen*, amelyhez akkor már a Földközi-tenger is hozzá tartozott, minden felfegyverzett kereskedelmi hajót felszólítás nélkül elsüllyesztenek, bármilyen lobogó alatt jár is.

1916. augusztus 25-én a brit Admirális közölte, hogy minden teherhajót felfegyverzett.

A kereskedelmi hajók elleni tengeralattjáró-háború tehát korlátozottan 1915. február 18-án (német álláspont), vagy február 25-én (brit álláspont) kezdődött. Ez a később „korlátozott tengeralattjáró-háborúnak” nevezett időszak 1917. február 1-ig tartott.

<sup>6</sup> Sokol: i.m. 627—629. o.

Miután a harcoló felek a szárazföldön képtelenek voltak egymást térdre kényszeríteni, s az idő nyilvánvalóan a központi hatalmak ellen dolgozott, Németország számára napról-napra sürgetőbbé vált a döntés kierőszaolása. Ha nem a szárazföldön, akkor a tengeren, mégpedig az antant utánpótlást szállító hajóinak teljes blokádjával, ezeknek a hajóknak a megsemmisítése útján. Felszíni flottájával azonban ez kilátástalannak tűnt, hiszen a brit és francia flotta sokkal erősebb volt. Németország csak a tengeralattjáróiban bízhatott. Az antant pedig minden eszközzel igyekezett megoltalmazni kereskedelmi hajóit, mint leendő győzelmének zálogát.

Ilyen megfontolások vezették Németországot, s különösen az új vezetés — Hindenburg és Ludendorff — sürgette a korlátlan búvárhajóharcot, amit azonban a német politikások elleneztek, Ausztria-Magyarország politikai vezetése pedig határozottan tiltakozott a tengeralattjáró háború ilyen változata ellen. Január 8-án azután a német katonai vezetés döntött, s másnap a német kancellár is hozzájárult a korlátlan búvárhajóharc kihirdetéséhez, amit Vilmos császár még aznap aláírt.

Ausztria-Magyarország kormánya január közepén értesült a német döntésről, amely keresztezte politikai irányvonalát, hiszen az új uralkodó, IV. Károly király (aki I. Ferenc József halála napján, 1916. november 21-én elfoglalta a trónt, s december 30-án Magyarország királyává koronázták) arra törekedett, hogy kieszközölje a békét s közvetítőként lépett föl az ellenfelek között. Ezért IV. Károly vonatkozott hozzájárulni a korlátlan tengeralattjáró-háborúhoz, de Berlin kész tények elé állította. Január 21-én Zimmermann német külügyminiszter és Holtzendorff tengernagy Bécsben nagy magabiztonsággal bizonygatták a húzódozó uralkodó, valamint a Monarchia vezető politikusai és katonái előtt — a megbeszélésen Anton Haus főtenegernagy is jelen volt —, hogy már csupán ez a fajta búvárhajóharc hozhatja meg a győzelmet, vagy legalább a tisztességes békét. A január 22-i közös minisztertanácsi ülés kényszeredetten bár, de beleegyezett a búvárhajóharcnak ebbe a módjába.

1917. január 31-én a német kormány deklarálta, hogy február 1-től olyan hadműveleti területnek tekinti az Anglia, Franciaország és Olaszország partjai körüli vizeket, valamint a Földközi-tenger keleti és középső medencéjét, amelyben minden hajót, ellenségeset és semlegeset egyaránt, figyelmeztetés nélkül elsüllyeszt. Március 23-án a Barents-tengert is ilyen övezetnek nyilvánították. Egyéb vizeken a tengeralattjáró-háború a korábbi módon folyt. Ezt az 1917. február 1-től a háború végéig — pontosabban 1918. október 21-ig, amikor a németek megszüntetettnek nyilvánították a korlátlan búvárhajóharcot — tartó időt nevezi a történetírás a „korlátlan tengeralattjáró-háború” időszakának.<sup>7</sup>

Ezért vált az otrantói tengerzár a központi hatalmak számára elsődrendű fontosságúvá: a német tengeralattjárók zöme is az Adriáról — Polából és Cattaróból — futott ki a Földközi-tengerre, s érthetően befolyásolta a cs. és kir. haditengerészet hadműveleti terveit.

Az 1917. év elején még egy fontos esemény történt a cs. és kir. haditengerészet kebelében, amely bizonyos mértékben megváltoztatta a flotta hadműveleteinek tervezését: a nagy óvatosság és körültekintő előkészítés helyett támadó szellem érvényesült. Ugyanis az történt, hogy Anton Haus — 1916. május

<sup>7</sup> Vecseklőy József: A csillagsávós lobogó nyomában. I—II., Budapest, 1985. 479—717. o., Különösen a 628—640. o.; Sokol: i.m. 332—336. o.

12-től — vezértengernagy (vagy főtengeternagy, e rangra — „Grossadmiral” — nem alakult ki a megfelelő magyar elnevezés) a korlátlan tengeralattjáró-háborúval kapcsolatos tárgyalásról Polába utazva a vonaton meghült s 1917. február 8-án tüdőgyulladásban meghalt. IV. Károly ekkor a hajóhad élére Max Njegovan altengernagyot nevezte ki s előléptette tengernaggyá, a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának élére pedig Karl Kailer altengernagyot állította. Haus egyszemélyben töltötte be mindkét posztot. Kailer altengernagy azonban 1917. április 29-én meghalt, s ekkor az uralkodó ismét egyesítette a flottaparancsnoki állást a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának főnöki állásával s erre is Njegovan tengernagyot nevezte ki.

*Cs. és kir. tengeralattjárók  
a korlátlan búvárhajóháború első évében*

Először ebben az időszakban — 1917. január 23-án — a Leo Prasil sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló U 29 indult a Földközi-tengerre. A Polából kifutó naszád Lussin magasságában olyan viharba került, amely károkat okozott, s visszafordulásra kényszerítette. Az átvizsgálásakor vették észre, hogy a 21. és 22. borda közötti lemezen hiányzott egy szegecs, továbbá az akkumulátorhelyiség alatt lyukas volt a naszád teste. Csak a legénység lélekjelenléte mentette meg az elsüllyedéstől. Kijavítása után az Öbölbe ment, ahonnan február 17-én indult el ismét, s ezúttal el is érkezett a Messinai-csatornáig. Közben a pörgettyús tájoló felmondta a szolgálatot, a mágneses iránytű megbízhatatlanná vált s ezért, a végig viharban megtett út után március 3-án befutottak az Öbölbe, majd onnan Polába, ahol egy hónapon keresztül javították a vihar okozta sérüléseit.

Az U 30 február 26-án indult el első Földközi-tengeri cirkálására Fährndrich Frigyes sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Jártak Sapienza, a Matapan-fok, Kréta és Taranto előtt, de ellenséges hajóval nem találkoztak. A háborgó tenger megrongálta a torony mellvédjét, leszakította az antenna árbocát, és egyéb károkat okozott. Március 16-án tért vissza. Sérüléseit hamar kijavították s március 31-én kifutott második útjára, hogy Kréta és Málta körül tevékenykedjék.

Az U 30 erről az akciójáról többé nem tért vissza, eltűnt. Valószínűleg műszaki hiba, vagy az Otrantói-szoros egyik hálója végzett vele, talán április 1-ről 2-ra virradó éjszaka. Fedélzetén a négy magyar tiszten kívül (Fährndrich, Tóth István sorhajóhadnagy, Ricsóváry Sándor és Bakay Gyula fregatthadnagyok) 17 tengerész volt.

A következő naszád, amely Földközi-tengeri portyára, egyúttal első harci bevetésre indult, az U 27 volt Robert von Teufl sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. 1917. április 2-án hagyta el az Öblöt. Már út közben, San Remónál kalandja volt egy ellenséges tengeralattjáróval, amelynek torpedóit csak nagy ügyel-bajjal kerülte ki. Április 5-én a Messinai-szorosban cirkált. 12-én, Augusta előtt, sikerült észrevétlenül megközelítenie a görög MERITOS gőzöst és egyetlen torpedóval elsüllyesztette. Április 16-án pedig, a Rizzuto-fok közelében egy másik görög gőzöst, a ZENOBIÁ-t süllyesztette el, amelynek gépüzemfőnökét kihalászták a vízből. Április 23-án vetett horgonyt az Öbölben.

Közben — április 4-én — az U 29 ismét kifutott s április 19-ig tartó útján Málta közelében, április 10-én, elsüllyesztette a brit DALTON-t, parancsnokát



elfogta, majd 15-én, Antikythera előtt az ugyancsak brit MASHOBRA gőzöst, amelynek a kapitányát szintén felvette és az Öbölbe szállította. Egyébként itt jegyezzük meg, hogy az U 29 parancsnoka, Leo Prasil sorhajóhadnagy volt az első, aki a cs. és kir. tengeralattjáróparancsnokok közül 1917-ben, tehát a korlátlan búvárhajóharc kikiáltása után először sülyesztett el ellenséges kereskedelmi hajót (április 10.).

1917 áprilisában fejeződött be az U 14 (ex CURIE) hosszúra nyúlt javítása, s április 24-én ez az egység is elindult a Földközi-tengerre. Április 28-án Sapienza-szigete előtt elsülyesztette a brit TEAKWOOD teherhajót, s május 3-án egy konvojból kilőtte az olasz ANTONIO SCIESA gőzöst. Az U 14 (parancsnoka Georg von Trapp sorhajóhadnagy) május 21-én vetett horgonyt az Öbölben.

Az U 4 Rudolf Singule sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt 1917. április 29-től május 7-ig hajózott a Jón-tengeren, s május 4-én elsülyesztette a két romboló által kísért olasz csapatszállító PERSEO gőzöst. Az U 4 május 7-én ért vissza.

Az U 29 május 8-án futott ki harmadik Földközi-tengeri portyázásra. Átvergődtek az Otrantói-szoros erős záróvonalán. Május 19-én Krétától nyugatra 80 mérfölddel két, rombolóktól kísért tehergőzös akadt az útjukba, közülük az egyiket, amelynek orrán és farán is volt egy-egy löveg, megtorpedózták és elsülyesztették. A brit MORDENWOOD volt. A május 22-én megtorpedózott brit MARIE SUZANNE azonban a felszínen maradt, s két kísérőhajója miatt újabb támadást nem kockáztatott meg Prasil sorhajóhadnagy. Az U 29 május 25-én tért vissza; június 17-én futott ki negyedik portyázására és július 6-án érkezett vissza hazai kikötőjébe. Az U 29 ezen az útján az Otrantói-szorosban sem kifelé, sem visszafelé nem találkozott ellenséges hajóval, de a Földközi-tengeren sem állt módjában kilőni torpedóit. Az U 29 ebben az esztendőben (1917) többé nem futott ki akcióra. Poláiban dokba került, s legközelebb majd csak 1918-ban találkozunk vele.

A tengeralattjárók kifutását időrendben tárgyalva, most egy régi tengeralattjárót kell megemlítenünk, az U 4-et, amely május 21-én hagyta el bázisát, hogy megszokott területén, a Tarantói-öbölben figyelje és akadályozza az ellenség hajóforgalmát. Útja során torpedóval elsülyesztette a francia ITALIA postagőzöst, amely Taranto és Korfu között látta el a szolgálatot. Másnap az U 4-et Singule sorhajóhadnagy visszavitte támaszpontjára, mert elfogyott az üzemanyaga.

Az U 27 május 23-án kezdte el második barangolását a Földközi-tengeren. Mint az U 29 és az U 4, az U 27 sem találkozott az Otrantói-szorosban őrhajókkal, nyilván a május 15-i, az ottani tengerzár szétzúzására vezetett cirkálóakció következtében (erre az akcióra később részletesen visszatérünk). Június 9-én robbantással elsülyesztette a francia ROLAND barkot, majd június 11-én megtorpedózta a japán SAKAKI rombolót, amely azonban nem sülyedt el, noha a torpedó középen érte. Az U 27 június 15-én érkezett vissza honi kikötőjébe.

Az U 4 rövid ideig pihent, mert már június 10-én ismét Taranto felé indult. Június 19-én rövid egymás utánban két gőzöst sikerült torpedóval elsülyesztenie Singule sorhajóhadnagynak. Az elsőt 13 óra 24 perckor, a másodikat 13 óra 49 perckor torpedózta meg. Mindkettő francia volt, nevük: EDOUARD

CORBIÈRE és CEFIRA. Az üzemanyag megint fogytán volt, s másnap vissza-indultak.

Az U 31 — Franz Nejebsy sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt — először az olasz partok elé indult. E rövid, próbaútnak is tekinthető cirkálása május 29-től június 5-ig tartott, s utána Polába tért vissza. Első Földközi-tengeri útjára is innen futott ki június 19-én, de csak néhány mérföldnyire jutott, mert eltörött egy szivattyú, s még aznap visszatért Brioniba. Estére kijavították, s még aznap ismét elindult. Többször támadott, őt is támadták, de eredménytelenül. Július 6-án ért vissza az Öbölbe. Miután nyitott fedélzeti nyílásoknál sem süllyedt a hőmérséklet a naszád belsejében  $31^{\circ}$  Celsius — a gépházban  $45^{\circ}$  Celsius — alá, dokkba küldték.

Az U 28 (parancsnok Zdenko Hudecek sorhajóhadnagy) június 21-én hagyta el az Öblöt, hogy másodszor is elinduljon a Földközi-tengerre (először szolgálatba állításának napján, május 26-án indult el, de műszaki hibák miatt Korfu alól vissza kellett fordulnia). Ezúttal nem kellett megszakítania útját, amelyen két nagy gőzöst sikerült elsüllyesztenie. Az elsőt június 30-án Máltánál, a másikat Messina előtt. Az első a brit HAIGH HALL, a második az ugyancsak brit MONGARA volt. Az U 28 július 12-én ért haza. Ezen az útján 1952 mérföldet tett meg a felszínen és 157 mérföldet víz alatt.

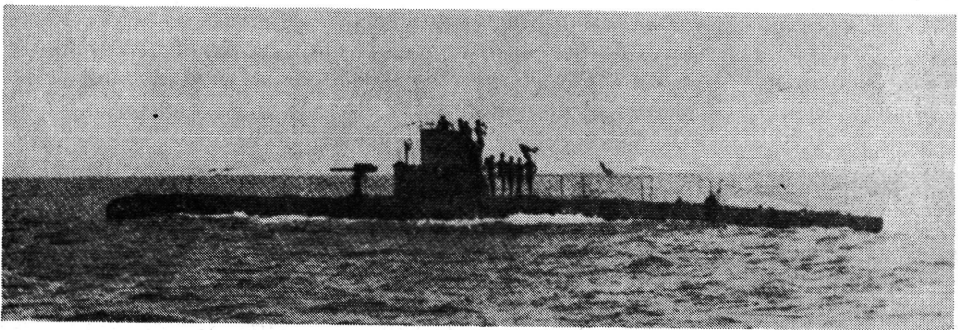
Az U 28 indulását követő napon, június 22-én indult másodszor a Földközi-tengerre az U 14 és július 13-án érkezett vissza. Közben, július 4-én feltartóztatta a görög EPHTUPHIA vitorlást, rakományát a tengerbe szóratta, majd útjára bocsátotta, azután, ugyanezen a napon, torpedóval elsüllyesztette a MARIONGA GOULANDRIS görög gőzhajót, majd 8-án megtorpedózott egy hozzávetőleg 3000 BRT-s tehergőzöst, amely azonban vízen maradt. A hajó neve, nemzetisége napjainkig sem volt megállapítható. Közben a legénységéből kilencen megbetegedtek, három ember láza  $40^{\circ}$  Celsius fölé emelkedett, s Trapp sorhajóhadnagy ezért a tervezettnél előbb indult haza.

A Vio Gaszton sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló U 32 első útja a Földközi-tengerre vitt. Július 3-án este futott ki Polából. Még mielőtt elérték volna az Otrantói-szorost, egy tengeralattjáró három torpedót eresztett rá, de mindegyiket kikerülték. A parancsnok jelentésében külön kiemelte, hogy a szorosban nem volt őrség. A május 15-i rajtaütés óta még nem tudták pótolni a halászgőzös-flottillát. Július 15-én Máltától keletre torpedóval elsüllyesztették a lőszert szállító PORTO DI ADALIA olasz gőzöst, amelyet egy romboló őrzött. Az U 32 ezután hazatért s július 19-én vetett horgonyt az Öbölben, Gjenovic előtt.

Július 5-én az U 4 ismét elindult a Tarantói-öbölbe. Július 12-én, a Stilo-fok közelében megtorpedózta és elsüllyesztette a francia BERTHILDE gőzöst. Kapitányát foglyul ejtették, a mentőcsónakban ülő sebesülteket ellátták, majd magát a mentőcsónakot partközelségbe vontatták. Másnap, műszaki hiba miatt a naszád 100 méterre süllyedt s csak úgy tudtak a felszínre jutni, hogy kioldották a fenékehezéket. Ezután azonban többé nem merülhettek le, s így felszíni menetben utaztak a hazai kikötőig, ahova július 17-én futottak be. Ez volt Rudolf Singule sorhajóhadnagy utolsó útja az U 4-en, amelynek három eszterdön át volt a parancsnoka. Az U 4 nagyjavításba került s 1917-ben többé nem került bevetésre.

Az UB II-sorozat következő tagja, amelynek első útja ugyancsak a Földközi-tengerre vezetett, az az U 40 volt, amelyet az Osztrák Flottaegyesület épített. Parancsnokává Johann Krsnjavi sorhajóhadnagyot nevezték ki. Augusztus 5-én indult Brioniból. Bár út közben két repülőgép bombázta s az egyik üzemanyagtartálya megsérült, tele lett vízzel, folytatták útjukat s Málta körzetében torpedóval elsüllyesztették a brit GARTNESS tehergőzöst (augusztus 19.). Augusztus 29-én összetalálkoztak az U 32-vel. Vio Gaszton elmondta, hogy az Otrantói-szorosban az antant még nem állította helyre az őrszolgálatot, továbbá, hogy több konvoj vonul a közelben. Közölte még, hogy ismét megtiltották a tengeralattjárók reggeli kifutását az Öbölben (ha dél körül hagyta el a tengeralattjáró a bázist, este ért az Otrantói-szorosba). Időközben az antant tudomást szerzett a nappali kifutásokról és tengeralattjáróik az Öböl előtt lesben állva várták a kedvező alkalmat. Egy ilyen kifutáskor torpedózta meg a francia CIRCE tengeralattjáró 1917. május 24-én a német UC 24-et.

Ezután a két tengeralattjáró folytatta útját. Az U 32 szeptember 4-én ért haza, miután megállított, átvizsgált, majd útjára engedett egy görög hajót, amely söt szállított Tuniszból Pireusba. Az U 32-nek 1917-ben nem volt több útja a Földközi-tengeren.



*Az Osztrák Flottaegyesület által épített U 40.  
A budapesti (óbudai) DGT hajógyár építette és Polóban  
szerelték össze*

Az U 40 az ismertetett találkozás után, augusztus 29-én megtorpedózott egy kb. 4500 BRT-s, ismeretlen nevű és nemzetiségű gőzöst, amely azonban nem süllyedt el. Hazatérőben, augusztus 31-én, az Otrantói-szorosban ők már találkoztak őrhajókkal. Krsnjavi sorhajóhadnagy 28-at számolt össze. Közülük az egyik üldözőbe vette, ezért visszafordult és csak másnap éjjel tudott átkelni a szoroson. Szeptember 3-án érkezett be az Öbölbe. Mivel a hőmérséklet ebben a naszádban is magas volt — 39° Celsius, illetve a gépházban 45° Celsius —, átvizsgálására dokkba került.

Az U 31 (parancsnoka Franz Nejebsy sorhajóhadnagy), a már ismertetett első Földközi-tengeri útján kívül 1917-ben mindössze még egyszer futott ki a távoli vizekre. Augusztus 6-án indult Gjenovicból. Másnap a felkelő nap felől, nehezen észlelhetően egy repülőgép támadt rá. 30 méteres mélységben jártak, amikor két bomba hullott melléjük, de kárt nem okozott. Másnap ugyanez

megismétlődött két francia géppel, alig tudtak gyorsmerüléssel az utolsó pilanatban eltűnni. A bajt tetézte, hogy a viharos tengeren nehezen merült a naszád. Az első két bombát még a felszínen kapták. A robbanásoktól kialudt a világítás és az egyik üzemanyagtartály léket kapott, Nejebsy sorhajóhadnagy azonban nem gondolt a visszatérésre. Augusztus 10-én Máltától keletre négy gőzösből álló konvojtalálkoztak, amelyet ugyanennyi őrhajó és egy brit romboló kísért. A 450 méterről indított torpedó eltalálta a löszert szállító olasz LEALTA gőzöst, amely rövidesen elsüllyedt. Másnap újabb konvojra bukkantak, amelyet Nejebsy sorhajóhadnagy teljes erővel igyekezett utolérni. Amikor 800 méterre megközelítették a hajócsoportot, hatalmas ütés érte a tengeralattjárót, mert a parancsnok a célpontot figyelte s nem vette észre, hogy hátulról rájuk rohant egy romboló. A naszád orra a mélybe bukott, oldalára dőlt és csak 30 méteren tudták megtartani. Egy óra múltán emelkedtek a felszínre. A konvoj már messze járt. Megállapították, hogy a periszkóp elgörbült, tönkrement a parancsnoki híd. Hazaindultak, augusztus 13-án értek az Otrantói-szorosba, ahol repülőgép támadt rájuk. Mielőtt le tudtak volna merülni, a gép hirtelen megfordult és eltávozott, mert, ahogyan a helyzetet később rekonstruálták, a pilóta légvédelmi ágyúnak nézhetett az elgörbült periszkópot. Az U 31 augusztus 15-én kötött ki támaszpontján. Október 26-ig a saját partok előtt járőrözött. 1917-ben többször nem indult a Földközi-tengerre.

Az U 28 augusztus 9-én indult el Gjenovicból. Augusztus 13-án az olasz „csizma” talpánál, a Stilo-foktól keletre torpedója eltalálta a két brit romboló kíséretében haladó brit MASTON gőzöst. Bár a rombolók hevesen bombázták a tengeralattjárót, Hudecek sorhajóhadnagy a helyszínen maradt. Négy óra múltán felmerült, s látta, hogy a hajó a tatjánál lesüllyedve, de vízen van, a légénység csónakokban, a rombolók pedig előkészültek a vontatáshoz. Ekkor Hudecek sorhajóhadnagy útnak indította második torpedóját, amely szintén talált, ugyanekkor a gőzös tüzet nyitott a tengeralattjáróra. Legénységének csak egy része ült a mentőcsónakokban, a löveg kezelőszemélyzete még a hajón maradt. Egy romboló is támadásra lendült. Az U 28 újabb négy órát rejtőzködött a víz alatt. Amikor a parancsnok ismét kilesett, a hajót még mindig úszva találta. Közben leszállt az éj s a tengeralattjárót is át kellett szellőztetni, ezért az U 28 látótávolságon kívülre húzódott. Amikor reggel visszatért, már csak két rombolót láttak az immár elsüllyedt tehergőzös helyén. A rombolók vad tüzeléssel kényszerítették a tengeralattjárót lemerülésre, amely ezután elhajózott a Messinai-szoros felé. Itt, augusztus 16-án, sikeresen megtorpedózta az ugyancsak brit BRADFORD CITY gőzöst, amelynek személyzetét kísérőhajója vette fedélzetére. Az U 28 augusztus 28-án kötött ki a gjenovici támaszponton. Ez alkalommal 1669 mérföldet tett meg felszínen és csupán 77 mérföldet víz alatt hajózva.

A kifutási időrendet tekintve legközelebb, augusztus 20-án, az U 14 indult harmadik nagy útjára. Augusztus 23-án elsüllyesztette a francia CONSTANCE gőzöst, amely szarvasmarhákat szállított, 24-én, a löszerral megrakott brit KILWINNING teherhajót, 27-én a brit TITAN és NARIN tehergőzösöket, ez utóbbi élelmiszert vitt, és augusztus 29-én az olasz MILAZZO gőzöst. A naszád legénysége ismét megbetegedett, közülük ketten bélhurutban. A hőmérséklet a naszádban nem szállt 45° Celsius alá s a parancsnok, Trapp sorhajóhadnagy haza irányította tengeralattjáróját, amely szeptember 1-én kötött ki Gjenoviban.

Az U 28 — még mindig Hudecek sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. — szeptember 25-én futott ki harmadik Földközi-tengeri bevetésére. Október 5-én két gőzösből és kísérőhajókból álló konvojtal találkozott. A parancsnok hosszú ideig követte őket, majd az egyiket 500 méterről indított torpedóval eltalálta. A brit BONTNEWYDD gőzös csak hosszú idő múltán süllyedt el, személyzetét a kísérőhajók kimentették. Később a süllyedés helyén kihalásztak egy tengerész zsoldkönyvet, amelyet Port Said — Marseille közötti útra állítottak ki. A zsoldkönyv ma is látható a cattarói múzeumban. Az U 28 október 16-án tért vissza Gjenovicba.

És még maradjunk egy kicsit az U 28-nál, amelyet október 24-én Polába indítottak nagyjavításra s tornyának átépítésére. Innen december 22-én Brioniba ment, ahol felvett egy dereglyét, hogy azt a rajta levő torpedókkal az Öbölbe vontassa. Közben olyan nagy viharba került, hogy a dereglye felborult és a rajta tartózkodó Dvorsky torpedómester a tengerbe esett. Hasztalan keresték, holttestét csak két nap múlva találták meg.

December 24-én az U 28 torpedóvető gyakorlaton vett részt, s közben a szél a Fasana-csatorna egyik zátonyára sodorta. Mentés közben az ADRIA pénzügyőr motoros nekiütközött a tengeralattjárónak s benyomta az elől levő olajtartályt. Az U 28 ismét visszatért Polába, ahol a horpadást kijavították, de 1917-ben már nem indult több bevetésre.

Az 1917. július 30-án a németektől megvásárolt UB II-típusú tengeralattjárók közül az U 47 parancsnokává Otto Molitor sorhajóhadnagyot jelölték, aki még sok javítani valót talált az elnyűtt tengeralattjárón s ezért csak ezek elvégzése után, szeptember 9-én indult el Polából új állomáshelyére, az Öbölbe, Gjenovic kikötőjébe. Menet közben vették észre, hogy hátsó üzemanyagtartálya ereszt. A hiba kiküszöbölése után, szeptember 26-án folytatta csak útját a Földközi-tengerre. Többször találkozott ellenséges tengeralattjárókkal. Október 2-án mindkét motor felmondta a szolgálatot. A mozdulatlanságra kárhoztatott tengeralattjáró a Málta-Kythera hajóútvonalon feküdt. Mindenki a gépek helyrehozásán dolgozott. Hihetetlennek tűnik, mégis megtörtént, hogy 64 órán át küszködtek a motorokkal s közben egyetlen ellenséges hajó sem vette őket észre. Amikor az U 47 ismét mozgásképesé vált, megtámadott egy utasszállítót, de elvétette. Október 4-én a brit AGAMEMNON csatahajó ellen indult támadásra, de közben a motorok felmondták a szolgálatot, a naszádot alig lehetett víz alatt tartani. Molitor sorhajóhadnagy feladta a rohamot s az ellenség távoztával ismét hibakereséssel és javítással teltek az órák. Sikerült a naszádot rendbehozni, amikor egy 12 000 BRT-s gőzös közeledett egy rombolóval. A 700 méterről indított torpedó azonban elmerült futás közben. Ezután haza indult. Szerencsésen átvergődtek az ismét őrzött Otrantói-szoroson és már csaknem hazai vizekre érkeztek, amikor egy tengeralattjáró három torpedót eresztett az U 47-re. Mindegyiket sikerült a felszínen, manőverezve kikerülnie, hiszen alámerülésre már nem futotta volna az időből. A naszád október 17-én kötött ki Gjenovicban. Az U 47 ezután Polába került nagyjavításra s 1917-ben többé nem futott ki.

Az U 14 az 1917. évben utolsó Földközi-tengeri útjára október 15-én indult el. Október 19-én két különböző konvojból süllyesztett el két gőzöst, mindkettő brit lobogó alatt hajózott. Az első a GOOD HOPE, a második az ELSISTON volt. Október 29-én pedig elsüllyesztette a szintén brit EUSTON nevű teherhajót. Az U 14 november 4-én futott be az Öbölbe, az Otrantói-szorosban 26

örhajót kerülve ki. Ezután Polában dokkba került, parancsnokát, Trapp sorhajóhadnagyot pedig a tengeralattjárós tisztképző alakulathoz vezényelték.

Az 1917 szeptemberében dokkba állított U 40 október 15-én, Durazzo érintésével indult újra az Otrantói-szoros felé, hogy az U 32-vel fedezzék a HELGOLAND gyorscirkáló és az öt kísérő I. Torpedóflottilla rombolóinak hadműveletét. A hajók a Valona—Brindisi vonalon cirkáltak, a két tengeralattjáró pedig ezalatt Saseno, illetve Brindisi előtt foglalt lesállást. Hajóforgalommal azonban sem a HELGOLAND-csoport, sem a tengeralattjárók nem találkoztak. A HELGOLAND-ot is csak repülőgépek támadták. Bombáik azonban a cirkáló mellé hullottak, mert a parancsnok, Heyssler sorhajókapitány gyors manőverezéssel kikerülte azokat s ugyanígy védte ki egy tengeralattjáró torpedótámadását is.

Az U 32-t az ellenséges rombolók és torpedónaszádok azonban felfedezték s Vio Gaszton sorhajóhadnagynak nehéz perceket, sőt órákat szereztek, mert csaknem egy teljes napon át üldözték. Október 20-án tért vissza támaszpontjára, ahonnan Polába került átvizsgálásra és tornyának átépítésére.

Kicsit megbolygatva az időrendet, még beszámolunk az U 32 ez évi utolsó útjáról, amelyre december 27-én indult, de még aznap visszatért, mert egyik motorja üzemképtelenné vált. Másnapra helyrehozták s Vio Gaszton sorhajóhadnagy közel négy hónapos kihagyás után ismét a Földközi-tengerre irányíthatta naszádját, ahonnan — különösebb események nélkül — 1918, január 21-én ért vissza az Öbölbe. Bár Málta és Alexandria között cirkált, ahol nagy volt a teherhajók forgalma, egyszor sem került kilövőhelyzetbe.

Az U 40 a Sasenónál felvett őrhelyéről nem tért haza, hanem folytatta útját Korfu felé s október 25-én már Port Said előtt járt, ahol a viharos tenger még 45 méteres mélységben is vadul táncoltatta. A vihar megrongálta a külső üzemanyagtartályokat, amelyek szivárogni kezdtek, s október 28-án elakadt, beékelődött a mélységkormány. Krsnjavi sorhajóhadnagy kénytelen volt haza indulni. Útközben a pörgettyűs tájoló is felmondta a szolgálatot. Az U 40 november 1-én kötött ki Gjenovichban, ahonnan dokkba került. Próbjáratait december elején fejezték be, s december 10-én küldtek ismét a Földközi-tengerre. Másnap, zuhogó esőben, felszínen haladva kelt át az Otrantói-szoroson. A Jón-tengeren elengedett egy kórházhajót és kikerült egy tengeralattjáró-vadászt. Másnap fogták azt az ellenséges rádióadást, amely róluk szólt és figyelmeztette az antant hajókat jelenlétükről. Krsnjavi ezért Málta közelébe irányította naszádját. Itt néhány napon belül három kórházhajóval is találkoztak, konvojt viszont csak egyet láttak, azt is elérhetetlen messzeségben. Málta és Alexandria között, időnként alámerülve töltötték a karácsonyt.

1918. január 1-jén, Málta közelében, 14 óra 25 perckor vett észre az őrszem egy két hajóból és egy kísérőegységből álló csoportot. Az U 40 14.35-kor lemerült, egy óra múlva futott ki a torpedó a vetőcsőből, telibe találta a brit SANDON HALL gőzöst, amely hamarosan elsüllyedt.

Másnap egy Málta-Alexandria vonalon közeledő konvoj észrevette és kísérőhajói hevesen bombázták a 30 méterre lemerülő bűvárnaszádot. Január 3-án két hajókísérettel is találkoztak. Az első távoli volt, a másodikat, amely négy gőzösből és két tengeralattjáró-vadászból állt, az U 40 megtámadta. A 800 méterről indított torpedó 44 másodperc múlva talált. A rohamozó vadászok elől 50 méterre kellett lemerülnie. A találat után egy órával minden elcsendesedett,

s az U 40 felemelkedett. A süllyedés helyén egy romboló vesztegelt. Hamarosan az U 40 rádiósa lehallgatta az ellenség adásait, amelyek pontosan meghatározták a tengeralattjáró pozícióját s azt a helyet, ahol a SANDON-HALL-t elsüllyesztette. (A január 3-án elsüllyesztett hajó nevét és nemzetiségét napjainkig sem sikerült tisztázni).

Január 4-én a Málta-Kythera (Cerigo) vonalon jártak, de csupán távolról láttak hajókaravánt. 6-án géppuskatűzzel felrobbantottak egy elbitangolt Tosi-rendszerű aknát. Az Otrantói-szoroson 7-én keltek át. Hat halászgőzöst láttak, három tüzet nyitott a naszádra. Krsnjavi sorhajóhadnagy a felszínen akart elszökni előlük, de azok gyorsabbak voltak, le kellett merülnie. 12 óra 30-kor bújtak a víz alá, de a halászgőzösök még öt óra múlva is a közelükben cirkáltak s két repülőgépet is hívtak segítségül. Csak az éjszaka leple alatt tudták lerázni üldözőjüket. Január 8-án érkeztek vissza támaszpontjukra 2346 mérföld felszíni és 169 tengeri mérföld víz alatti menet után.

Az U 40 ezután két hónapra dokkba került, ahonnan 1918. márciusában indult legközelebbi, negyedik Földközi-tengeri útjára, de most térjünk vissza még az 1917. esztendő bűvárhajós eseményeihez.

Az U 27 1917. november 7-én indult harmadik Földközi-tengeri útjára. (Előtte tett néhány rövid, part menti utat az Adrián.) Az időjárás kilenc napon át olyan viharos volt, hogy a naszádot még 50 méteres mélységben is alig lehetett megtartani. A Jón-tengeren a szél elérte a 10-es erősséget. Eltörött a pörgettyús kompasz, a mágneses iránytű pedig megbízhatatlanná vált. Menet közben kikerülték egy tengeralattjáró két torpedóját, valamint gyorsmerüléssel egy francia repülőgép bombáit. Visszatérőben az Otrantói-szorosnál halászgőzösök nagy csoportjába ütköztek, de sikerült közöttük, a felszínen átsiklaniuk. Erről és általában az Otrantói-szoroson történő átkelésről Déry Ernő fregatthadnagy, az U 27 második tisztje a következőket írta:<sup>8</sup> „A gyors áthaladás sikere az éjjeli áttöréstől függött... A halászgőzösön szolgálatot teljesítő legénység nem mindig volt éber és ily módon sikerült az egyes sorok között levő száz méteres távközön átjutnunk. Ugyanis hosszú, unalmas és fáradságos, veszélyes szolgálatot teljesítettek és időnként annyira kimerültek, hogy nem tudtak figyelni... az ellenőrzésre kirendelt harcegységek sötétben fényszóróval világítottak, rendszertelen időközökben különféle jelzőtöltényeket lőttek ki, hogy a tapasztalatlanabb tergeralattjáró-parancsnokokat megijessék és alámerülésre, így elektromos energiájuk elfogyasztására kényszerítsék. Hamarosan rájöttünk, hogy ez a tűzijáték csak megfélemlítésre szolgál. Már tapasztalt, vén fókák voltunk és nyugodtan folytattuk utunkat a víz felszínén...”

Érdekes dolgot ír Déry arról a támadásról, amelyet a már említett tengeralattjáró hajtott végre ellenünk ezen az úton, mindjárt az első napon, valamivel Durazzo alatt: „... Szerencsénkre, az ellenséges tengeralattjáró parancsnoka, aki, úgy vélem, életében először hajtott végre torpedótámadást, nem tartotta be a támadás szabályait, tehát nem a nap irányából támadott, amikor is a visszaverődő fény elvakítja a megtámadottat és sem a periszkópját, sem annak hullámsávját, sem a kilőtt torpedó pályáját nem lehet látni, így torpedóit ki tudtuk kerülni. Ezen kívül a megközelítésünk alatt túl gyorsan haladt és periszkópját már 800 méterről észrevettük, mert nagyon fodrozta a vizet. Való-

<sup>8</sup> Vitéz Déry Ernő: Tengeralattjárón a Földközi-tengeren. A Magyar Haditengerészeti Egyesület Közleményei, 1941/1., 1-2. o.

színi leg nem volt több torpedója, mert amikor 150 méterre megközelítettük egymást, nem lőtt többet. Nem állhattam meg, hogy a már tehetetlen tengeralattjárót, amely periszkópjával követett bennünket, meg ne bosszantsam azzal, hogy zsebkezdőmet lobogtatva ne üdvözljem . . ." (Az U 27 az egész idő alatt a felszínen maradt, míg az ellenséges búvárnaszád végig a felszín alatt manőverezett.) Az U 27 november 26-án érkezett vissza az Öbölbe, ahol december 31-ig dokkban volt.

A cs. és kir. haditengerészet által 1917. július 30-án szolgálatba állított U 43 parancsnokává Friedrich Schlosser sorhajóhadnagyot nevezték ki, akivel ide vezényelték az 1917. május 16-án elsüllyedt U 5 személyzetének életben maradt tagjait is (az U 5 szerencsétlenségére a megfelelő helyen még visszatérünk).

Mivel az U 43 — mint az U 47 —, ugyancsak leharcolt állapotban volt, dokkba került, ahonnan a szokásos próbajáratok után csak november 1-én futott ki, rövid, partközeli utakra. November 14-én az Öbölből az Adria déli szektorába indult. November 16-án megtámadta az olasz ORIONE gőzöst, amelyet egy LAMPO-osztályú romboló biztosított. Az U 43 jól irányzott torpedója célba talált. A gőzös azonban nem süllyedt el rögtön, egy NEMBO-osztályú romboló próbálta vontatókötélre venni, de a gőzös végül is a torpedótalálat után öt órával elsüllyedt. Az U 43 november 18-án tért vissza támaszpontjára.

Legközelebbi, dél-adriai cirkálására november 29-én indult el. A következő napon, déli 12 óra 5 perckor, Brindisi előtt, 18 méteres mélységben haladva, hatalmas robbanás rázta meg a búvárhajót. Azonnal betört a víz. A robbanás közvetlenül a váltás után következett be, s Muray-Printz Otmár sorhajóhadnagy, a naszád második tisztje, éppen csak elfoglalta helyét a periszkóp mögött. Nagyobb mélységbe akarta vinni a naszádot s megkopogtatta ujjával a mélységmérő üveglapját, mert az gyanús mozdulatlanúságban állt a 17 méteren. Ekkor történt a robbanás, amelyet követően a parancsnok és a harmadik tiszt, Márton Kálmán fregatthadnagy is tüstént talpra ugrott. A villanymotorokat a legnagyobb erőre kapcsolták s megkezdték a merülőtartályokból kifúvatni a vizet. A két mélységmérő azonban továbbra is mozdulatlanul állt a 17 méteren. A harmadik, amely a toronyban volt, már 60 métert jelzett s többé nem is mozdult el onnan (ezek a tengeralattjárók elméletileg csak 50 méterre merülhettek le, addig garantálta a hajótest szilárdságát a gyár). Pedig az U 43 még tovább csúszott farral lefelé, olyan szögben, hogy az emberek már képtelenek voltak megállni a talpukon. Négykézláb csúszkálva igyekeztek megállítani a vízbetörést. Wilhelm Bouska gépmester így emlékezik vissza ezekre a percekre: „... A merülőtartály teljes hosszában felszakadt. Első ijedségemben a tenyeremmel akartam elzárni a bezúduló víz útját, amely csaknem letépte az ujjaimat. A következő pillanatban megpróbáltam elzárni az egyik szelepet... A beömlő víz kezdte ellepni a villanymotorokat, le kellett azokat állítani. A naszád legalább 45°-os szögben szállt lefelé tovább. Hátral rövidezárlet keletkezett. Csak a vezénylőteremben és a torpedóterben működött még a világítás. A szelepet nem bírtam elzárni. Mellőlem eltűntek a fiúk, a vezénylőterembe és előre, az orra mentek. Ekkor hangzott el a parancsnok kiáltása, hogy nyissam ki a hátsó sűrítettlevegő tartályokat. Ezt a parancsot még normális körülmények között is nehéz teljesíteni, mert a tartály olyan rossz helyen van. De lebuktam a víz alá és, óriási szerencsénkre, elsőre megragadtam a szelepnyitó kereket a sok egyéb csap és kerék között és kinyitottam. Hazudnék, ha azt állítanám, hogy



tudatosan cselekedtem. Ha előszörre nem sikerült volna, másodsorra már nem állt volna módomban kísérletezni, nem lett volna hozzá erőm... aztán sikerült feljőnnöm a víz alól, amely már teljesen olajos volt, égette a szemem, összeragacsozta a hajam, de mit számított mindez? volt már sűrített levegőnk a másik tartályban, volt reményünk a menekülésre, az életre..." Az U 43 belsőjében mindössze 2 percen át viaskodtak az emberek a naszád megmentéséért, de ez a rövid idő ott a hajó gyomrában végtelennek tűnt. Két perc után, hála a tartaléktartályba préselt sűrített levegőnek, kezdtek felemelkedni, aztán felértek a felszínre. Azonnal megkezdték az összegyűlt víz kiszivattyúzását, kézi erővel, mert a telepek rövidzárlatot kaptak. A villanymotorokat sem lehetett többé használni, így csak a felszínen indulhattak hazafelé. Már közel jártak a saját felségvizekhez, amikor, 21 óra 5 perckor, ragyogó teliholdnál, az őrszem elordította magát. A naszádtól balra, 25 méterre torpedó közeledett. A fedélzeten állók látták a torpedó ezüstösen csillogó nyomvonalát, amely egyenesen feléjük tartott, aztán éppen ahogy csak elsiklott az U 43 orra előtt. Már december 1-e volt, amikor pirkadat előtt bevergődtek az Öbölbe.

A parancsnok jelentésében kiemelte a tiszték és a légénység derekas helytállását, de hogy a robbanást mi okozta: akna, torpedótalálat, vagy pusztán önmagától szakadt fel az I. számú merülőtartály, azt később, napjainkig sem sikerült megállapítani. Hogy a naszád milyen mélységbe süllyedt, a mérőeszközök hibája miatt megállapíthatatlan volt, de a hajótest horpadásai arra engednek következtetni, hogy túlhaladhatta a 100 métert (a parancsnok egy későbbi cikke szerint elérte a 160 métert is).

Az U 43 ezután Polába került generáljavításra, ahonnan csak 1918. február 14-én érkezett vissza az Öbölbe, de akkor már új parancsnok irányítása alatt Schlosser sorhajóhadnagynak ugyanis, aki 1917. május 16-án egyszer már elsüllyedt az U 5-el, úgy tűnik, elege volt az elsüllyedésből, kihajózott s a tengeralattjáró parancsnokokat képező iskolának lett a vezetője.

És most, az időrendet ismét kissé megbolygatva, nézzük, mi történt az imént többször is emlegetett U 5-el.

Az U 5 1916. augusztus 26-án avval a céllal futott be Polába, hogy ott különböző javításokat végezzenek el rajta. A javítások alaposan elhúzódtak s végül is több mint nyolc hónapra kiesett a hadműveletekből.

1917. május 5-én tartották merülési próbáit, majd néhány rövid próbajárat után, május 16-án, támadási gyakorlatokra indult a Fasana-csatornában. A kiszemelt hajó a KVARNER polgári gőzös volt, amelyre gyakorló torpedót kellett volna kilőnie. Az U 5 fedélzetén négy tiszt és 19 főnyi légénység tartózkodott, amikor, víz alatti menetben, 9,5 méteren, 11 óra 25 perckor a naszád hátsó részén, bal oldalt, erős robbanás történt. A víz hatalmas erővel tört be több helyen, elárasztotta a villanymotorokat. A parancsnok, Schlosser sorhajóhadnagy, azonnal parancsot adott a felemelkedésre, minden tartályból kinyomatta a vizet és bekapcsoltatta a fenékszivattyúkat. A naszád erre föl is emelkedett, rövid ideig a felszínen maradt, majd lassan süllyedni kezdett. Egy perc múltán rövidzárlat keletkezett, a baloldali villanymotort teljesen ellepte a víz. Elhangzott a hajó elhagyására utasító parancs. És most átadjuk a szót Muray-Printz Otmár sorhajóhadnagynak, a naszád második tisztjének: „... Óriási robbanás rázta meg a hajót. Hátulról víz ömlött a naszádba. A levegőállomásra rohantam, hogy a sűrített levegővel kifúvassam a vízballasztot.

72 légpalackunk volt, kezemet felsebezte a sok, erősen becsavart szelep. Ezek a tartalék légpalackok arra az esetre voltak, ha az elektromos berendezés felmondaná a szolgálatot, ami a jelen esetben be is következett. A hajó lassan emelkedni kezdett. A parancsnok már a toronyban volt és elrendelte, hogy tömítsük a léket. Nemsokára láttuk, hogy ez lehetetlen. Visszakiáltottam, hogy nem megy a dolog. A parancsnok nem hallotta meg, ezért felkúsztam hozzá és majd megállt a szívverésem, mert a naszád már megint süllyedt, a torony csapóajtaja már megint csak öt centiméternyire állt ki a vízből. És lent a hajóban még tizenkét ember tartózkodott. A többiek már kiugráltak a torony csapóajtaján át. És egymás után jöttek a fiúk és vetették magukat a vízbe. Sorra segítettem nekik, mialatt a hajó fara egyre mélyebbre süllyedt. Már a vízben álltam, bekiáltottam a toronyléken, van-e még odalent valaki? Nem kaptam választ. A hajó egészen megdőlt, a víz átcsapott a torony tetején. Lábam alól kisiklott a hajó, úszni kezdtem, és éreztem, hogy valaki mozog alattam. Lebuktam, megkerestem a fuldoklót, felhoztam és beemeltük egy mentőcsónakba. Csak később vettük észre, hogy egy zászlósunk és öt emberünk hiányzott...”

A bűvárok nyomban a süllyedés helyére siettek és kopogtatással kapcsolatot teremtettek a bentrekedtekkel. A naszádot azonban nem tudták rögtön kiemelni, mert még nem szerelték föl rá azokat a füleket, amelyekbe az emelőcsigát bele lehet kapcsolni: a próbajáratoknál kerülni akartak minden súlytöbbletet.

Az U 5-öt végül is csak június 23-án emelték ki, mert olyan mélyen süllyedt bele az iszapba, hogy a bűvárok csak június 19-én voltak képesek a naszád alatt csatornát ásni az emelőlánc számára. Amikor kiemelték, a naszád orrában hat halottat találtak. Ezen a helyen az elsüllyedéskor levegőbuborék képződött. Oda menekültek, ott érte őket utol a halál. A nyomokból látszott, hogy a torpedóvető csövön keresztül akarták elhagyni a tengeralattjáról. Haláltusájukban teljesen elgörbítették a fedőlemez vastag acélkarját, mégsem sikerült kinyitniuk. Heinrich Münzendorfer tengerészzászlóst és a legénység öt tagját, — Benzúr István torpedómestert, Brandics László torpedóoktatót, Dangl János elektromestert, Josef Callasch negyedmestert, Ouczikus Iván torpedóoktatót — a polai tengerésztemetőben helyezték örök nyugalomra.

Az U 5 — bár az Arzenálban kijavították és 1918. augusztus 27-én gróf Alfonz Montecuccoli sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt szolgálatba helyezték — többé nem vett részt hadműveletben. Iskolahajó lett belőle s a háború végéig Brioniban állomásozott. Eredeti legénységét Schlosser sorhajóhadnaggyal és Muray-Printz Otmár sorhajóhadnaggyal együtt 1917. július 15-én, mint arról fentebb beszéltünk, átvezényelték az U 43-ra, amelyen másodszor is átélték az elsüllyedés, a közelítő halál minden borzalmát...

Az U 10 az 1915. évi szolgálatba állításától mindig az Adria északi szektorában működött, s elsősorban Brioniban állomásozott. A szigetek között látott el őrszolgálatot, s legfeljebb Velencéig hajózott.

1918. július 7-én azzal a parancssal futott ki, hogy Margherita és Cortellazzo között foglaljon el figyelőállást. Július 9-én, Caorlétól 6 mérföldre, 16 óra 30 perckor, 11 méteres mélységben hatalmas robbanás reszkettette meg a naszádot. A világítás kialudt. Az U 10 néhány másodpercen belül nekiütközött a tengerfenéknek. A mélységmérő 19 métert mutatott. A parancsnok — Ulmanky

János sorhajóhadnagy — telefúvatta a merülőtartályokat sűrített levegővel és a tengeralattjáró lassan felemelkedett. Megállapították, hogy aknának ütköztek. A hajó átvizsgálása után nyilvánvalóvá vált, hogy a legénység képtelen rendbehozni a búvárhajót. Időközben a robbanástól a hajtógépek is felmondták a szolgálatot, az U 10 mozgásképtelenné vált. Jelzéssel sürgős segítséget kértek a caorléi jelzőállomástól, amely ekkor már az osztrák-magyar csapatok kezében volt.

A betörő víz miatt egyre nehezebb volt a felszínen tartani a búvárnaszádot, megindult a sósavgőzképződés is. 18 óra 20 perckor ért a tengeralattjáróhoz a PM 2 jelű kis naszád, majd kevéssel később két torpedónaszád, amelyek vontatókötéltre vették az U 10-et. Az egyre viharosabbá váló tengeren azonban a vontatókötelek elpattantak, ezért Ulmanky sorhajóhadnagy kiadta a parancsot a tengeralattjáró elhagyására. Ezután az U 10, Caorlétól 2 mérföldre keletre, lassan elmerült.

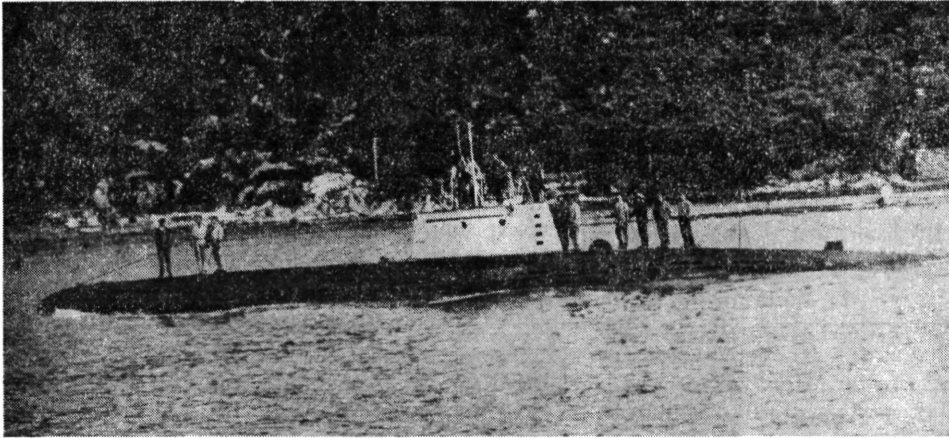
Az U 10-et július 25-ére a HERKULES műhelyhajó kiemelte és Triesztbe vitte. A kiemelési munkálatokat a CSEPEL romboló és két torpedónaszád biztosította. Triesztben felmérték a károkat és megállapították, hogy a naszádot újjá kell építeni, olyan súlyos károkat szenvedett. A munkát megkezdték, de a háború végéig már nem tudták befejezni.

Az U 11 Johann Krsnjavi sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt 1917-ben jobbára csak az Adria északi részén és a saját partok közelében látott el őr-szolgálatot. Közben háromszor volt parancsnokváltás a búvárhajón. (L. Müller, W. Pfeifer, Hornyák Jenő sorhajóhadnagyok). A helyzet 1918-ban is ugyanez volt, még parancsnok is három követte egymást.

Az U 14 1918 augusztusáig dokkban állt. Augusztus 3-án futott ki először Hugo Pistel sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, partközeli próbajáratra. Még tartottak a próbajáratát, amikor — szeptember 24-én — összeütközött a TERGESTE gőzössel. Csak könnyebb sérüléseket szenvedett, s október 9-én ismét kifuthatott. Október 16-ig tartózkodott Durazzo előtt. Legközelebb 1918. október 22-én hagyta el a Cattarói-öböl s Antivari előtt örködött. November 1-én érkezett vissza támaszpontjára, s vetett horgonyt Gjenovicban.

Az U 15 néhány napi dokkolás után 1917. január 20-án hagyta el a Cattarói-öbölben fekvő gjenovici tengeralattjárós támaszpontot Otto Molitor sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Többször örködött Albánia előtt, ellenőrizte a Brindisi-Otranto hajóútat, márciusban a Valona-Brindisi útvonalat, torpedó lött ki brit cirkálóra és francia rombolóra, sikertelenül. Közben elromlott a tájolója s a STREITER romboló jött ki eléje, hogy március 22-én bekísérje az Öbölbe. Itt nagyobb javításra bocsátották s legközelebb csak június 6-án indulhatott ismét, már Rzemenowsky Ferenc sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. A Jón-tengert és a Tarantói-öblöt kereste fel. Június 28-án Otto Molitor sorhajóhadnagy parancsnokságával az albán vizeken örködött s nagyjából a déli Adrián maradt az 1917. év második felében, valamint 1818-ban is. Különösebb, említésre méltó esemény a megszokott hétköznapi, szürke szolgálat ellátásán kívül nem történt az U 15-el. Csupán egy szomorú eseményt lehet feljegyezni: 1918. július 26-án, San Giovanni di Medua kikötőjében Jurcsa Edvárd I. osztályú matróz a naszád fedélzetéről a vízbe esett, s két órán át tartó kutatás után sem akadtak rá. Holttestét másnap találták meg a parton.

Az U 17 is Gjenovicban állomásozott, ahonnan 1917-ben általában az Albánia előtti tengerészre járt ki örködni gróf Attems Albert sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Többször támadták ellenséges repülőgépek. Csak egy ízben járt az Otrantói-szorosban, 1917. augusztus 15—18. között. Ekkor már Hermann Riegele volt a parancsnoka. Megtorpedózott egy gőzöst, amely azonban nem süllyedt el. 1917. november 22-én Wladimir Pfeifer sorhajóhadnagy vette át a búvárnaszád parancsnokságát. Ezután is a déli Adrián s Albánia előtt látott el őrszolgálatot. Több említésre méltó esemény az U 17-el nem történt. 1918 júniusában Polába vezényelték s ott maradt a háború végéig.



*Az U 15, amely 1916. VI. 23-án elsüllyesztette az olasz CITTA DI MESSINA gőzöst és a francia FOURCHE rombolót. Parancsnoka akkor a budapesti Fährdrich Frigyes sorhajóhadnagy volt.*

Miután Rudolf Singulét, ezt a kiváló tengeralattjáró parancsnokot kinevezték a tengeralattjáró-parancsnokokat képző iskolához kiképző tanárnak, helyét az U 4-en Rzemenowsky Ferenc sorhajóhadnagy vette át. 1917. január 7-én indult el Polából az Öbölbe, ahonnan január 30-án futott ki cirkálásra a Tarantói-öböl felé. Többször támadott meg gőzösöket, tengeralattjárót és rombolót, ám eredményt nem ért el. Február 4-én érkezett vissza Gjenovicba, majd február 20-án ismét elindult, ezúttal a Jón-tengerre. Február 21-én Sasenótól 12 mérföldre északnyugatra voltak, amikor számtalan robbanást és erős lövöldözést hallottak. Valószínűleg ekkor támadták meg és süllyesztették el a február 20-án az U 4-el együtt indult U 23-at, amelynek 21 főnyi személyzete — köztük három tiszt — lelte ott halálát. Az U 4 gépzavarai miatt visszatért az Öbölbe. Mivel a viharos tengerjárás meglehetősen megrongálta a felépítményt, javításba került, s innen március 25-én indult a déli Adriára. Ezután többször kifutott még az albán vizekre, majd július 5-én Novigrádba helyezték, ahol parancsnoki kiképzőhajó lett. Itt szolgált a háború befejezéséig. 1918. november 1-jén — utolsó útja befejeztével — Fiumében vetett horgonyt.

A továbbiakban visszatérünk a Földközi-tengeren, elsősorban a kereskedelmi hajók elleni hadműveletekben részt vevő tengeralattjárókhöz.

1917. december 29-én Teufl sorhajóhadnagy átadta az U 27 parancsnokságát Holub József sorhajóhadnagynak, aki az U 22-ről érkezett. Az U 27 negyedik Földközi-tengeri útjára 1918. január 10-én indult. Többször találkoztak ellenséges hajókkal, elsősorban kórházhajókkal. Január 22-én azután egy 18 egységből álló hajókaraván került az útjukba, amely cikk-cakkban haladt és a háborgó tenger hatalmas hullámai csaknem lehetetlenné tették a támadást. A parancsnok mégis megkísérelte, amit Déry Ernő fregatthadnagy, második tiszt így írt le: „... A biztosított menetet a kereskedelmi hajókkal egyenlő számú romboló kísérte. A konvoj felett repülőgép keringett. Az egész menetből először ezt vettük észre, ez hívta fel figyelmünket hajókaraván közeledésére. A menetet az élen egy külön biztosított kiscirkáló vezette. A csoport egyenesen felénk tartott. Támadást határoztunk el és a menet közepén haladó két nagy kereskedelmi hajót szemeltük ki. A hozzájuk férközés nem volt könnyű. Mintegy 30 méterre merülve átbújtunk a külső biztosítást végző hadihajók alatt, majd periszkópmélységre emelkedtünk és rövid egymásutánban (11 órakor és 11 óra 10 perckor) két torpedót lőttünk ki, a felsőt és az alsót. Torpedóink találtak és a kiválasztott két kereskedelmi hajó örökre elmerült a hullámsírbán. Sikeres támadásunk délelőtt 11 órakor zajlott le, de üldözőink még este 6 órakor is a nyomunkban voltak és így csak éjjel jöhettünk a felszínre ...”<sup>9</sup>

A konvojból kilőtt hajók brit lobogót viseltek. Nevük: ANGLO CANADIAN, 4239 BRT és MANCHESTER SPINNER, 4247 BRT. Az elsónél hárman meghaltak, a másodikon senki.

Az U 28-at az ADRIA nevű pénzügyőr motorossal történt havariája után kijavították, s 1918. január 6-án Polából indult el a Földközi-tengerre Zdenko Hudecek sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Január 12-én felszíni támadással, 21 óra 15 perckor megtorpedózta és elsüllyesztette a 2723 BRT-s olasz BOSFORO gőzöst, amelyen 26 ember vesztette életét. A hajó állatokat szállított, a tengeralattjáró személyzete tisztán hallotta az állatok bőgését.

Január 13-án a Messinai-csatornában egy romboló és órhajó által kísért brit gőzöst — a 3811 BRT-s, felfegyverzett RAPOLLO-t — süllyesztették el 460 méterről lanszírozott torpedóval. A hajón egy ember vesztette életét. Január 21-én 11 egységből álló konvojból süllyesztették el a WEST WALES 4331 BRT-s brit gőzöst, majd később, felemelkedve, tüzpárbajt vívtak egy fegyveres halászgőzössel. A brit gőzös egyébként még 20 órán át a felszínen maradt a torpedótalálat után. Az U 28 legénysége a süllyedés helyén térképeket és titkos iratokat, parancsokat halászott ki a vízből. Miután több torpedójuk nem maradt, hazamentek. Január 25-én, az U 27-el egy időben érkeztek meg gjenovici támaszpontjukra.

Az U 47 a szükséges és elhúzódó javítások elvégzése után 1918. január 3-án indult második Földközi-tengeri útjára Otto Molitor sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Január 12-én felszíni támadással 200 méterről, éjjel előtt 2 perccel megtorpedózta és elsüllyesztette a 1535 BRT-s francia MICA gőzöst, amely késve vette észre támadóját s csak akkor nyitott tüzet, amikor a torpedó már elindult végzetes útjára. Január 17-én megállított egy vitorlást, amely azonban üres volt, de mivel sebesen közeledett egy órhajó, elengedte. Az U 47

<sup>9</sup> Uo.

január 24-én ért vissza az Öbölbe. Innen javítások elvégzésére Polába irányították, ahonnan csak hónapok múlva indult következő nagy portyázására.

Néhány nappal azután, hogy az U 47, az U 27 és az U 28 befutott Gjenovicba. 1918. február 1-én kitört a Cattarói-öbölben a közismert matrózlázadás s ezért néhány hétre megbénult a tengeralattjárók harctevékenysége, csak az U 4 volt a lázadás ideje alatt — január 30 — február 4 között — a nyílt tengeren. A lázadás után Cattaróból először az U 4 és az U 23 indult bevetésre (február 20.), majd február 24-én az U 28, február 25-én az U 32 és február 26-án az U 27.

Az U 28 — Hudecek sorhajóhadnagy a parancsnoka — kikerült rombolókat és őrhajókat, elrejtőzött a repülőgépek elől s nagy keservesen átvergődött az Otrantói-szoros egyre szigorúbb zárművein. Március 2-án nagy meglepetés érte az U 28 és az U 27 legénységét: reggel 5 óra 40 perckor, Málta közelében véletlenül összetalálkoztak a két tengeralattjáró. Az U 28 március 6-án megállított egy vitorlást. Olasz legénységét beültették mentőcsónakjába s hozzáfogtak a vitorlás felrobbantásához. Amikor a háborgó tengeren felborult a mentőcsónak, Hudecek sorhajóhadnagy elrendelte a legénység kimentését, majd, amikor kiderült, hogy nincs több mentőcsónakjuk, a hat olasz tengerészt visszarakta a vitorlásra és útjára engedte. Mindez a korlátozatlan búvárhajóháború idején! A vitorlás neve: ANGELINA E ANINA BLIGNONE volt. Március 8-án megtámadta az U 28-at egy gőzös. Ugyanennek a napnak az estjén kilenc gőzösből álló konvojtalálkoztak, amelyet öt kis hadihajó kísért. Jól irányzott kettős lövéssel sikerült az U 28-nak két hajót megtorpedóznia. Az egyik a brit, 4257 BRT-s felfegyverzett UGANDA teherhajó, a másik, amely csak másnap délelőtt süllyedt el, az ugyancsak brit, felfegyverzett 3050 BRT-s AYR tankhajó volt. A tankhajó helyét mintegy 4 mf<sup>2</sup>-es olajfolt jelezte. Az UGANDA-n egy ember meghalt. Március 11-én a brit STOLT NIELSEN 5684 BRT-s tehergőzöst süllyesztette el az U 28 torpedója. Még egy torpedót kilőttek, amely azonban nem talált, majd hazatértek. Az U 28 március 17-én kötött ki Gjenovicban.

Másodszorra, február 25-én, a Vio Gaszton sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló U 32 hagyta el Gjenovicot. A szokásos eseményeken kívül úgynevezett rendkívüli esemény ezen az úton nem történt, pedig több mint egy hónapot töltöttek a nyílt vízen. Március 26-án érkeztek haza.

Február 26-án futott ki az U 27. Náluk sem volt különösebb esemény, hacsak nem az, hogy — mint említettük — Máltától keletre összetalálkoztak az U 28-al. Az U 27 március 22-én ért vissza támaszpontjára.

A rendbehozott U 40 1918. március 5-én indult következő Földközi-tengeri cirkálásra, immáron negyedszer próbálva ott katonaszerencsét. Parancsnoka még mindig Johann Krsnjavi sorhajóhadnagy volt. Csak március 19-én került a búvárnaszád olyan helyzetbe, hogy támadást kísérelhessen meg egy öt hadihajóval kísért, nyolc gőzösből álló hajókaraván ellen, Máltától délnyugatra. A kilőtt torpedó elsüllyesztett egy kb. 4500 BRT-s, ismeretlen nevű és nemzetiségű teherhajót. Másnap, március 20-án a lőszert szállító 2282 BRT-s ANTONIOS THUPILATOS görög tehergőzöst süllyesztette el a kora hajnali órákban, felszíni torpedótámadással. Március 23-án 12 teherhajóból álló karavánnal találkozott az U 40. Hat hadihajó kíséretében vonultak, Szicíliától délre. A 400 méterről indított torpedó belefúródott egy 5000 BRT-s gőzösbe, amelynek sem ne-

vét, sem nemzetiségét (lobogóját) nem sikerült azóta sem megállapítani. A hajó a találat után négy órával süllyedt el. Mint a másik két hajó elsüllyesztése után, ezúttal is fogták a máltai rádió adását, amely figyelmeztette a hajókat az U 40 jelenlétére, illetve pontosan meghatározta az elsüllyesztett hajó pozícióját. Az U 40 április 2-án futott be az Öbölbe. Ezután dokkba került. Amikor augusztusban elindult a Földközi-tengerre, menet közben több hibát vett észre Krsnjavi sorhajóhadnagy a naszádon, ezért visszafordult. Először az Öbölben, majd Polában állt javítás alatt. Október folyamán csak rövid próbajáratra indult Polából Novigrádba, majd onnan Fiumébe, ahova 1918. október 26-án érkezett. Az U 40 többé nem futott ki.

A Budapesten (Óbudán), a DGT hajógyárban épített U 41-et 1918. február 19-én állították szolgálatba s március 17-én indult első útjára, amely egyúttal a Földközi-tengeri első portyázása volt. Parancsnoka Edgar Wolf sorhajóhadnagy.

Az U 41 többször került lanszírozó helyzetbe, de torpedói mindig célt tévesztettek. Április 2-án baloldali dízelmotorja felmondta a szolgálatot, ezért visszafordult s április 5-én este befutott az Öbölbe. Javítóműhelybe került, majd rendbehozva, merülőpróbán, 50 méteres mélységben vízbetörést észleltek s ezért augusztus végéig dokkban állt.

Az U 29 — parancsnoka Leo Prasil sorhajóhadnagy — nagyobb javítás után 1918. március 25-én indult ez évben először bevetésre, Földközi-tengeri cirkálásra. Másnap, még az Adrián, rárohant egy olasz romboló, amelynek hajócsavarja éppen elérte a hidat s kissé megrongálta. Az U 29 nem tudott elég sebesen mélyebbre merülni a periszkópmélységről (12 m). Miután a romboló nem kezdte bombázni, feltehetően véletlenül száguldott el éppen fölöttük s nem a vízből kinyúló periszkóp csalta oda. Április 4-én, már a Jón-tengeren, megtorpedózott egy hozzávetőlegesen 8000 BRT-s gőzöst, amely egy romboló kíséretében haladt. A felfegyverzett gőzös valószínűleg elsüllyedt. Amikor egy óra múlva az U 29 felemelkedett, már sehol sem látta a gőzöst, sem a rombolót. Viszont a süllyedéskor a helyszínen mindig található tárgyakat sem látott a búvárhajó legénysége. Ez is egyike a felderítetlen eseteknek. Másnap, már a Földközi-tengeren, elhibáztak egy teherhajót, a kísérőegységek támadása elől 52 méteres mélységre kellett menekülniük. Április 15-én érkezett vissza erről az ötödik útjáról Gjenovicba. Ez volt az U 29 utolsó nagy cirkálótja a Földközi-tengeren.

Az U 43 — emlékezetes 1917. november 30-i kalandja után, amikor hajszál híján elsüllyedt — a javítások elvégzése után, 1918. február 17-én indult el első Földközi-tengeri bevetésre, Hornyák Jenő sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Járt Málta közelében és Kréta szigeténél. Több támadást kivédett, de említésre méltó események nem történtek. Hazatérőben, március 17-én, leadta az ismertetőjelet Rodoni és Punta d'Ostronak. Ezután parancsot adott az ismertető fények bekapcsolására, de ebben a pillanatban felbukkant a DINARA romboló, amely ellenséges tengeralattjárónak nézte az U 43-at és rárontott. Mire felismerte, hogy saját búvárhajóról van szó, már késő volt. Összeütközött az U 43-al, majd a romboló nyomdokvonalában haladó 100 M torpedónaszád hátulról belefutott a DINARA-ba. A rombolót a 100 M bevontatta, az U 43 önerőből jutott el az Öbölbe, ahonnan nagyjavításra Fiuméba ment. Rendbehozatala után visszatért az Öbölbe, ahonnan október 6-tól 14-ig az albán vizeket ellenőrizte. Legközelebb október 20-tól 29-ig tartózkodott a

nyílt tengeren. Az U 43 személyzete tehát az utolsó pillanatig híven és becsülettel látta el a szolgálatot Hornyák Jenő sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. A beosztott tisztek is magyarok voltak: Márton Kálmán és Bassányi Barnabás fregatthadnagy, Matisz Gyula tengerészászlós.

Április 22-én hajnali 2 óra 30 perckor egyszerre két tengeralattjáró hagyta el a gjenovici bázist és indult a Földközi-tengerre, az U 27 és az U 28.

Az U 27 — Holub József sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt — néhány napos cirkálás után leszállást foglalt el Cerigottónál. Április 29-én ágyútűzzel elsüllyesztették a 40 BRT-s MARIA görög vitorlást, de előtte négy főnyi legénységét beültették a csónakjukba. Már folytatni akarták útjukat, amikor Hardy Kálmán fregatthadnagy (később, 1942—1944-ben a m. kir. honvéd folyamerők parancsnoka) észrevette, hogy a görögök csónakja egyre mélyebbre merül. Az U 27 a csónak mellé állt s látták, hogy a négy görög már derékig ül a vízben. A görögöket a tengeralattjáró felvette a fedélzetére. Május 1-én az olasz S. NICOLA vitorlást tartóztatták fel. Rakományából — szentjánoskenyér volt — átvettek néhány ládányit, majd lövegűzzel ezt is a tengerfenékre küldték, három főnyi legénységét pedig ugyancsak felvették, mert ennek a vitorlásnak egyáltalán nem volt mentőcsónakja. Mivel hét embert már nem tudtak elszállásolni az amúgy is szűk búvárhajón, kikötöttek Unia-Nisi szigeten (Kréta közvetlen közelében) s a foglyokat élelmiszerral és ivóvízzel bőségesen ellátva kihajózták. Május 3-án megint két vitorlás akadt az útjukba. A PANAGHIA-t meglékelték, a másikat, a PANAGHIA legénységével együtt, mivel üres volt, tovább engedték. És most átadjuk a szót Déry Ernő fregatthadnagy-nak, az U 27 második tisztjének (Déry később a m. kir. folyamerők őrnaszádezredének, majd a Szertárnak volt a parancsnoka 1943-ig, nyugdíjazásáig.) „... Kedvenc vadászterületünk az Égei-tenger volt. A Kréta északi partján fekvő Candia várostól északra néhány mérföldnyire kicsiny sziklasziget emelkedik ki a vízből, úgy 60 méter magasságban. A sziget neve Ovo. Rajta a vízimadarakon kívül más élet nem volt. A sziklák védelmet nyújtó takarásában húzódtunk meg. A legmagasabb szirtre megfigyelőt állítottunk mert tudtuk, hogy Krétától északra halad a Málta-Matapan-fok-Szaloniki, valamint az Alexandria-Szaloniki útvonal. Ezért leshelyünk közelében sűrű hajóforgalomra számítottunk. Feltevésünkben nem is csalódtunk, de egyúttal kellemetlen érzéssel kellett megállapítanunk, hogy búvóhelyünk szomszédságában, egy másik szigeten, francia hidroplánok és brit torpedórombolók állomásoznak, hogy a nekik oly fontos víziutat biztosítsák. Valahányszor éber őrszemünk hajó közeledését jelentette, kifutottunk...”

Közbevetőleg: a jelzőállomást Ovo szigetén május 5-én rendezték be. Másnap a jelzésre kifutva egymás után három görög vitorlást fogtak el és robbantottak föl: az AGIOS DIMITRIOS, a TAXIARCHIS és EVANGELISTRIA nevűeket. Mindhárom bort vitt, amelyből így bőven jutott az U 27 legénységének.

„... A britek és a franciák arra következtettek, hogy a közelben állandóan tartózkodik egy tengeralattjáró. Sűrű légi felderítésbe kezdtek, de a közeledő repülőgépeket kiállított őrszemünk mindig idejében jelentette. Kellő időben lemerülhettünk és csak akkor jöttünk ismét a felszínre, amikor a repülők már eltávoztak. Idővel rejtekhelyünkön takaros kis raktárt rendeztünk be. Különféle nemzetiségű vitorlásoktól és gőzösöktől élelmiszert és italokat zsákmányoltunk, amelyeket mostohább időre számítva, elraktároztunk.





*Déry Ernő fregatthadnagy, az U 27 második tisztje*

Az antantnak külön hírszolgálata volt, amely az ellenséges tengeralattjárókról beérkezett híreket nyilvántartotta és továbbította az illetékeseknek. Ha búvárnaszádjainkat valahol észrevették, helyét a földrajzi hosszúságának és szélességének közlése mellett tudtul adták összes hajóinknak, amelyek azután így a megadott pontot gondosan elkerülték. Figyelték tengeralattjáróink rádióadásait is és ennek alapján bemérték helyüket. Ennek azonban néha mi is hasznát vettük. Rossz időben, amikor sem csillagászati, sem földi helyzetmeghatározás nem volt lehetséges, úgy segítettünk magunkon, hogy néhány percig rádiójeleket sugároztunk. Kis idő múltán már jött angolul a pontos helyünk („enemy submarine...”). Ilyen lehallgatott hír segítségével süllyesztettük el egyszer [mikor?, melyiket? nincs tisztázva, elképzelhető, hogy Déry egy másik útján történt, talán a következőn — Cs. K.] egy angol gőzöst. Máltától délkeletre álltunk és a lehallgatott hírben közölt pont tőlünk északkeletre, kb. 100 mérföldre volt. Ez csak a Matapan-fok — Málta hajóútvonalon lehetett. Tudtuk, ha a biztosított menet kelet felé halad, akkor nem érhetjük utol. Ha azon-

ban nyugati irányba tart, úgy még találkozhatunk vele. Azonnal elindultunk északnyugati irányban, ahova megérkezve keletről füstfelhőt vettünk észre, majd később kibontakozott egy hajó körvonala. Pár órával később a gőzös sorsa beteljesedett. Hazai kikötőnkben tudtuk meg, hogy az általunk elsüllyesztett hajó eredetileg 10 egységből álló biztosított menethez tartozott, amelyből a németek már kilencet elsüllyesztettek. Az angol hírszolgálat pedig minden alkalommal jelentette az elsüllyedés helyét. Ezek a közlések vezettek bennünket a tizedik nyomára . . .”<sup>10</sup>

Egy másik visszaemlékezés szerint az Ovo-szigeten őrszolgálatra kihajózott két altiszt, Anton Tschernutter és Behenszky csak két napra elegendő élelmet és vizet kapott, mert a parancsnok másnap vissza akart értük jönni. Csakhogy tengeralattjárójukat szemük láttára érte több ellenséges hajó támadása, így nem tudott visszatérni a szigetre, mert kénytelen volt mindig tovább menekülni. Végül csak május 10-én reggel 8 órakor pillantották meg, hat napi gyötrő várakozás és szomjazás után. Közvetlenül előtte határozták el, hogy ha reggel 9 óráig nem jön értük, mivel sem vizük, sem élelmük nem maradt, átúsznak Krétára. Az U 27 végül is déli 1 órakor kötött ki és fedélzetére vette a két félig éhen- és szomjanhalt altisztet, akik három napi szolgálatmentességet kaptak, hogy kellőképpen kipihenjék magukat és rendbejöjjenek . . .

Hazatérőben, május 14-én, 0 óra 10 perckor érkeztek az Otrantói-szorosba. A szokott módon éjszaka a felszínen haladtak, mert végig lemerülve nem lett volna elegendő a búvárnaszád belsejében az oxigén. A lemerülést csak a legvégső esetre tartogatták. 5 óra 30 perckor, már a Linguetta-fok magasságában, egy rombolót pillantottak meg. Le kellett merülni, mert világosodott. Csakhamar egész rombolócsoport közeledett. A parancsnok támadást határozott el. Az U 27 11 óra 35 perckor lőtte ki maradék torpedóját, amely 25 másodperc múlva robbant. A brit romboló, a PHOENIX, perceken belül elsüllyedt. Nyolc perc múlva kezdtek hullani az első vízbombák, de akkor már lent voltak a megnyugtató 50 méteren. Az egyik bomba robbanása, emlékezik vissza Déry Ernő, „megrázkódtatta a hajót, kioltotta a villanyvilágítást, megállította a pörgettyűs tájolót és a naszád belsejében olyan porfelhő keletkezett, hogy még a bekapcsolt szükségvilágítás mellett is alig láttunk. A közvetlen közelünkben felrobbant bomba, amint azt később otthon megállapítottuk, a torony külső falán vastag, szürkesszínű lerakódást okozott . . . Midőn este a vízszintre emelkedtünk periszkópunkkal, több mint 30 ellenséges egységet számoltunk össze, amelyek nagy félkörívben, nem messze tőlünk, lassú menetben észak felé haladtak. Először leállítottuk a gépeket, majd jobbra kitértünk az albán partok felé. Így szabadultunk ki az üldözők gyűrűjéből s most már szabadon folytattuk utunkat hazáig . . .” ahova május 15-én érkeztek meg.

Az U 27 ezen az útján 2020 mérföldet tett meg a felszínen és csak 50 mérföldet víz alatt.

Az U 27 ezután június 12-ig Albánia előtt cirkált, majd néhány napra dokkba került.

Mint említettük, 1918. április 22-én két tengeralattjáró hagyta el Gjenovicot. Az egyik az U 27, a másik az U 28 volt. Ez volt az U 28 hatodik — és egyben utolsó — Földközi-tengeri útja, amely azonban csaknem balul ütött ki. Amikor

10 Uo.

április 28-án, Máltától északra megtámadott egy gőzöst, az időben észrevette és rárohant, hogy eltapossa. Csak hajszálon múlt, hogy kisebb sérülésekkel megúszták. Tönkrement a periszkóp és a parancsnoki torony fedelét nem lehetett többé felnyitni. Kénytelenek voltak visszafordulni és a szükségperiszkópot használva hazaértek. Május 1-jén vetettek horgonyt Gjenovic előtt. Mint később kiderült, az ártatlan teherhajónak nézett gőzös tengeralattjáró-vadászatra átalakított hajó volt.

Az U 32 — már Otto Kasseroller sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt — 1918. május 8-án indult következő hosszú útjára a Földközi-tenger térségébe. Május 13-án a Matapan-foknál feltartóztatta, majd felrobbantotta a JULIA görög vitorlást, legénységét mentőcsónakba rakta és kivontatta a legközelebbi partra! Néhány órával később egy másik, ismeretlen nevű vitorlást süllyesztettek el ágyútűzzel. Május 20-án az AGHIOS DIONISIOS és az ANGELIKI nevű görög vitorlásokat küldték a tengerfenékre, ugyancsak tűzérsegi tűzzel. Május 21-én egy nyolc gőzösből álló hajókaravánból süllyesztették el torpedóval a 3592 BRT-s brit CHATMAN felfegyverzett tehergőzöst. Az afrikai partok előtt összetalálkoztak a német UB 48-cal (június 3.), majd haza indultak. Június 6-án reggel érkeztek vissza honi kikötőjükbe, 1780 víz feletti és 140 mérföld víz alatti megtett úttal a hátuk mögött.

Az U 32 a háború hátralevő napjait Durazzóban töltötte, onnan futott ki őrzőjáratokra szeptember 6-ig, akkor Polába irányították s bizonytalan időre szolgálaton kívül helyezték.

Az U 47 április 4-én új parancsnokot kapott báró Hugo von Seyffertitz sorhajóhadnagy személyében, s ő indult el vele május 2-án a bűvárnaszád harmadik Földközi-tengeri útjára. Másnap az őrszem egy kötött léggömb közeledését jelezte. Ezeket a léggömböket hajók vontatták és hosszú kötélben engedték a magasba. Kosarában ült a megfigyelő, aki messziről észrevette a tengeralattjárót. Az U 47 lemerült és csak két óra múlva emelkedett ismét föl. Éppen kiszellőztették a naszádot, amikor a léggömb ismét megjelent és sebesen közeledett. Gyorsan lemerültek. A vízbombák jócskán az U 47 mellé estek. Május 10-én öt gőzösből, egy jachtból és négy őrhajóból álló hajókísérettel találkoztak. Az 1000 méterről indított torpedó eltalálta az 5251 BRT-s brit ITINDA gőzöst, amely kigyulladt, majd lassan elsüllyedt. Helyét csak roncsok jelezték. A következő napokban Málta-Port Said vonalon, majd a Messinai-szorosban cirkáltak. Május 23-án haza indultak. Korfu magasságában látták meg az első két őrvonalat. Egy órai vakmenet után, 16 óra 10 perckor periszkópmélységre emelkedtek. Hét halászgőzösből álló őrlánc úszott lassan keletről nyugat felé. Két óra múlva a parancsnok ismét kidugta periszkópját. Tőlük nyugatra öt halászgőzösből álló zárólánc haladt északkelet felé. Három másik őrhajót periszkópmélységben kellett kikerülni. Ezután ismét vakon meneteltek észak-északkeletre felé. 20 óra 45 perckor adott legközelebbi parancsot Seyffertitz a felemelkedésre. 21 óra 45 perckor pillantották meg balról, majd két perc múlva jobbról a másik halászgőzöst. Nem merültek le, mert a naszád belsejében már nagyon elhasználódott a levegő. Ezt a kockázatot azért kellett vállalni, mert számítani kellett arra, hogy hajnaltól biztosan lemerülve lesznek kénytelenek utazni. 22 óra 15 perckor útjukat halászhajók egész sora keresztezte. Vakmerően átsiklottak közöttünk. Mögöttük várakozott egy romboló, két jelzőlámpája éppen az orruk előtt világított, mellette két motorcsónak. 300 méterre voltak

tőlük. még mindig a felszínen folytatták útjukat. Jobbról újabb motorcsónak közeledett, amely váratlanul vörös jelzórakétát lőtt a magasba, majd megszóltak géppuskái. Az U 47 gyorsmerüléssel igyekezett a mélybe. Néhány percen belül hullani kezdtek a mélységi bombák. Két és fél óra után igen közeli, erős csavarzörejt hallottak. Reggel 5 órakor megkísérelték a felemelkedést, de máris ellenséges motorosnaszádok közeledtek. Tüstént lemerültek, hogy legközelebb csak déli 12 órakor dugja ki periszkópját a parancsnok. Mögöttük egy romboló volt, amely azonnal löni kezdte a periszkópot. Amikor a parancsnok 17 óra 10 perckor ismét körülnézett periszkópjával — a naszádban már elviselhetetlenné vált a levegő —, a romboló még szívósan a nyomában haladt. 20 óra 35 perckor már nem lehetett tovább kibírni, az emberek sorra rosszul lettek, fel kellett emelkedniük. Szerencsájuk volt. A romboló éppen akkor fordult vissza és nagy erővel távolodott. A szolgálatot Csicsery László sorhajóhadnagy, második tiszt vette át és vitte a búvárhajót honi kikötőjébe, ahova május 25-én futott be. Ezen az útván 1372 mérföldet tett meg a felszínen és 168 mérföldet a felszín alatt.

Ezt az utat azért írtuk le ilyen részletesen, hogy bemutassuk, milyen veszélyes és idegtépő vállalkozás volt az Otrantói-szoros zárvédelmén az áthaladás, s miért voltak fontosak az otrantói tengerzár elleni vállalkozások.

Az U 47 két napos rövid albániai őrszolgálat után dokkba került, ahonnan legközelebb július 25-én futott ki, hogy a Laghi-foknál várakozzon egy olasz akció megakadályozására. Július 26-án, éjjel után 25 perccel, a Rodoni-foknál, meglátott egy holfényben fürdő tengeralattjárót. Lemerülve igyekezett a közelébe jutni, de közben a francia tengeralattjáró, a LE VERRIER is észrevette s megindult feléje. Seyffertitz pont 1 órakor lanszírozott. 15 másodperc múlva erős lökés érte az U 47-et. Minden, ami nem volt rögzítve, szétrepült, a világítás kialudt. Az történt, hogy a francia tengeralatti naszád észrevette a feléje futó torpedót, azt kikerülte, de arra már nem maradt ideje, hogy ő is lanszírozzon, ezért rántott az U 47-re, hogy akár önmaga feláldozásával is, de elpusztítsa. Az U 47 azonban gyorsabban merült, mint ahogyan azt a parancsnok várta, s így a LE VERRIER csak hozzákoccant, majd sűrölte. Az összeütközés következtében elgörcbült és beszorult az U 47 periszkópja, a torony csapóajtaja és megsérült a jobboldal. Az U 47 ezután visszatért az Öbölbe, onnan Polába vezényelték, ahol megkezdték a károk kijavítását.

A cs. és kir. haditengerészet parancsnoksága júniusban nagyszabású hadműveletet tervezett az otrantói zárrendszer szétzúzására. A kifutó kötelékek biztosítására a következő tengeralattjárók foglaltak 1918. június 9-én lesállást: az U 47 Albánia előtt, az U 28 Brindisinél, az U 29 és az U 31 az olasz partok előtt, az Otrantói-szoros közelében. Miután az akciót — amelyet később tárgyalunk — lefűjták, a tengeralattjárók bevonultak bázisukra.

Az U 29 a háború végéig a saját partvidék előtt látott el őrszolgálatot. Parancsnokságát a megbetegedett Leo Prasil sorhajóhadnagytól Friderich Sterz sorhajóhadnagy vette át augusztus 14-én, majd őtőle szeptember 29-én Robert Dürriegl sorhajóhadnagy. A búvárnaszád ezekben a hónapokban szakadatlanul szolgálatban volt.

Az U 28 júliusban az albán partvidék előtt járőrözött Rzemenowsky sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt egészen augusztus elejéig, onnan Polába irányí-

tották. Augusztus 13-án megérkezett s megkezdték alapos átvizsgálását, rendbehozatalát. A háború végéig többé nem állt szolgálatban.

Az U 31-el 1917 őszen különös és felderíthetetlen baleset történt. Október 26-án a bergudi kikötőben, a nyolc méteres vízben elsüllyedt. Egy ember tartózkodott a naszádban, akit másnap, amikor az U 31-et kiemelték, még életben találtak és sikerült megmenteni. A naszádot ezután a Danubius Hajógyárban rendbehozták, az elektromos készülékeket mind ki kellett cserélni s így csak 1918. május 20-án indulhatott következő Földközi-tengeri útjára. A különböző tartályok azonban szivárogtak, ezért visszafordult és másnap ismét az Öbölben volt. Átvizsgálták, kijavították, majd azt követő első bevetése — már Hermann Rigele sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt — az említett 1918. június 10-re tervezett akcióban való részvétele volt, amikor is az olasz partok előtt foglalt el figyelőállást.

Második Földközi-tengri portyázására 1918. június 16-án indult el az U 31. Motorhavaria miatt azonban ismét vissza kellett fordulnia és csak június 18-án indult el megint. Ezúttal június 22-ére eljutott Málta közelébe. Ezután Afrika északi partjai előtt cirkált. Július 7-én megállította, majd felrobbantotta az olasz GIUSEPPINO PADRE vitorlást, amely mazsolát szállított. Hat főnyi legénységét csónakba ültették és útjukra bocsátották. Az U 31 július 10-én ért vissza Gjenovicba. Ezután a saját partok előtt látott el őrszolgálatot.

Az U 27 — az előző útját követő javítások és karbantartások elvégzése után — 1918. június 22-én indult el következő, hetedik nagy Földközi-tengeri útjára. Június 30-án haladt át az Otrantói-szoroson. Fanónál húsz halászgőzöst számoltak össze s több kötött léggömböt láttak, amelyeket rombolók vontattak. „... Amikor a léggömböt észrevettük — írja Déry Ernő már többször idézett visszaemlékezésében —, mintha mi sem történt volna, zavartalanul folytattuk utunkat. Míhelyt az ellenséges megfigyelő a léggömb kosarából meglátott minket, rombolóját azonnal felénk irányította. A romboló nagy sebességgel közeledett, aminek az lett a következménye, hogy a léggömb mind lejjebb és lejjebb kényszerült, végül már a vizet verdeste. Elképzélhető, hogy mit érzett a kosárban a megfigyelő! Ugyanakkor bennünket is elvesztett a szeme elől...!”

Július 5-én a Kalamata-öbölben megállították a görög EVANGELISTRIA vitorlást, meglékelték és úgy süllyesztették el. Egy másik vitorlást átvizsgálása után elengedtek, mert tele volt utasokkal. Ugyanezen a napon átvizsgálás után felrobbantottak még két vitorlást, az AGIA TRIAS-t és a PANGHIÁ-t. Egy további utasszállító görög vitorlást viszont továbbengedtek. Július 6-án elsüllyesztették a SAN NICOLA olasz vitorlást, amely ágyúval is fel volt szerelve. Július 9-én a korábban már ismert Ovo-szigeten tanyáztak. Innen kifutva süllyesztették el a görög TREIS ADELPHOI sónert. Mialatt evvel foglalatosskódtak, füst jelent meg a horizonton. Lemerülve vártak. Hamarosan megjelent egy furcsa kis gőzös. Orrára a spanyol nemzeti színeket festették, tatján a spanyol kereskedelmi, főárbocán a spanyol hadilobogó. Felemelkedtek és egy eléje küldött ágyúlövéssel feltartóztatták. Fedélzetén találták Don Andreas Lopez de Vega követ, meghatalmazott minisztert, aki Alexandriába tartott egy bécsi és egy berlini menlevéllel. Útjára engedték. (Később, július 11-én ezt a ROBERTO nevű gőzöst a német U 93, von der Lücke sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, elsüllyesztette.)

Július 10-én elsüllyesztették a borral, illetve olajjal megrakott görög AGIOS GEORGIOS és AGIOS LOVKAS vitorlásokat. Másnap üldözőbe vettek egy vitorlást, de nem érték utol, mert csak egy motorral tudtak menni (a másik motort javították, kiégték a kipufogó szelepei). Később elsüllyesztették az AGIOS KONSTANTINOS és MARIGO nevű görög vitorlásokat, majd visszatértek Ovo-szigetére. Július 14-én feltartóztattak, majd eleresztettek egy üres francia vitorlást (EVANGELISTRIA). Július 25-én a parancsnok, Holub sorhajóhadnagy elhatározta, hogy — mivel már több mint egy hónapja voltak úton — hazatérnek. Déry így emlékezik: „... Indulás előtt ellenőriztettem a különböző üzemanyagtartályokat és nagy meglepetésünkre rájöttünk, hogy kenőolajunk majdnem elfogyott. Hogy miért? Sohasem sikerült megállapítanunk. Feltételezzük, hogy az újonnan behajózott gépész valószínűleg a fenékvíz kiszivattyúzásokor eltévesztette a szelepállomásnál a szelepeket és miközben a fenékvizet akarta kiszivattyúzni a tengerbe, a kenőolajat távolította el a tartályból. A hiány olyan nagy volt, hogy ilyen körülmények között még egy géppel sem lettünk volna képesek elérni a Bocchét. Azt viszont tudtuk, hogy a szövetséges Törökországhoz tartozó Beirutban német tengeralattjáró-támaszpont van. A parancsnok úgy döntött, hogy Beirutba megyünk. Sajnos kenőolajkészletünk odáig sem tartott ki és így szerencsésnek mondhattuk magunkat, hogy az Égei-tengeren elsüllyesztett vitorlásokból tekintélyes mennyiségű olívaolajat és vitorlafelszerelést zsákmányoltunk. Azt a körülményt is számbavettük, hogy a Földközi-tengeren ebben az évszakban állandó a nyugati szél és így lehetőségünk lesz vitorlával haladni. Így indultunk tehát július 25-én kelet felé. Az olívaolajat megfelelő keverékben próbáltuk használni, azonban csakhamar kitudt — amit különben is sejtettünk —, hogy ez a Diesel-motorokhoz nem alkalmas, mert a dugattyúgyűrűk hamar elvesztették rugalmasságukat. Addig, amíg a tartalék dugattyúgyűrűk tartottak, pótolhattuk őket, de csakhamar a tartalék is elfogyott. Most már csak a vitorlázás maradt hátra, mert a víz színén nem akartuk villanymotorjainkat használni.

A teljesen kitolt periszkóphoz, mint árbochoz, felerősítettük a vitorlát és ha kedvező volt a szél, jól haladtunk. Reméltük, hogy senkivel sem találkozunk. Hogy a villanyfogyasztásunk minimális legyen, kikapcsoltunk a segédképek világítását. Viszont a pörgettyűs tájolót nem állítottuk le. A villanytűzhelyen csak reggelit és ebédet főztünk. A naszád vitorlával óránként 5 mérföldet tett meg.

Már utazásunk második napján nagy izgalomban volt részünk, mert Krétától délre járva három japán rombolóval találkoztunk, amelyek 2 mérföldre haladtak el mellettünk, anélkül, hogy ezt a furcsa vitorlást alaposabban szemügyre vették volna. A következő három napban időnként az egyik motor is segített a vitorlának. Éjszaka különböző javításokat végeztünk.

A szíriai partokról nem lévén térképünk — eszünk ágában sem volt eredetileg Beirutba mennünk —, meglehetősen bizonytalan érzéssel hajóztunk arra a vidékre. A beiruti rádióállomással hiába próbáltunk összeköttetésbe lépni, nem válaszolt. Mint később kiderült, vették a hívásunkat, de nem válaszolhattak, mert nem ismerték a kódolásunkat és nem tudták, hogy szövetséges naszádról van szó. Ezért Beiruttól északra, Ras el Sukah előtt megálltunk. Másnap, július 31-én a partközelségben hajóztunk s tevekaravánoktól tudtuk meg, merre fekszik Beirut. Biztonság kedvéért már előzőleg török lobogót vontunk

fel, nehogy tűz alá vegyenek bennünket. Ekkorra már leszereltük vitorlánkat és mivel kenőolajunk teljesen elfogyott, akkumulátoraink segítségével futottunk be Beirutba és kikötöttünk a mólón. Hamarosan két német és két török tiszt jött az U 27 fedélzetére, majd a cs. és kir. konzul is meglátogatott bennünket. Feltártuk helyzetünket, de Beirutban mindössze 600 liter kenőolaj volt. Megígérték, hogy hozatnak Tripoliszból, addig várjunk. Augusztus 10-én kaptuk meg az olajat, addig a motorokon dolgoztunk. Az eredeti tömítőgyűrűk helyett öntöttvas lámpaoszlopból esztergályoztunk dugattyúgyűrűket. Bár volt olajunk, hazaindulásunkról mindaddig szó sem lehetett, amíg a megérkezésünkkel azonnal igényelt tömítőgyűrűk meg nem érkeznek. Kényszerű veszteglésünket arra használtuk fel, hogy rövid portyákra indultunk. Repülőjelentések szerint Famagusta (Ciprus) kikötőjéből konvoj futott ki. Találkoztunk a két gőzösből és egy kísérő torpedónaszádból álló kötelékkel. Éjszaka volt, nem merültünk le, hanem így laszíroztunk. A második torpedó talált, a felső csődöt mondott. A másik gőzös kísérőjével együtt eltűnt a feneketlen sötétségben. Mi pedig leállítottuk egyetlen működő motorunkat és vártunk. Hajnalban, nagy meglepetésünkre, annak a helynek a közvetlen közelében, ahol tegnap az egyik gőzöst elsüllyesztettük, megpillantottuk a másikat. A horizonton pedig a torpedónaszád vesztegelt. Nyugodtan álltak, mintha mi sem történt volna. Gyánúsnak találtuk az esetet. Tüzet nyitottunk. Tüzéreink lövedékei jól ültek, de a gőzös nem viszonzta. Ezután torpedóval elsüllyesztettük. A látóhatáron várakozó torpedónaszád tüzet nyitott, ezért lemerültünk. Amikor egy idő múlva felszínre emelkedtünk és a süllyedés helyére mentünk, láttuk, hogy mindenféle úszkál a vízben, mint például ládák, egy egész kecskenyáj, tutajok stb. Ezekből a darabokból és egy mentővből állapítottuk meg, hogy ez a hajnalban megtorpedózott hajó a két löveggel felfegyverzett brit ANHUI volt. Hogy az este elsüllyesztett hajónak mi volt a neve, sohasem sikerült megtudnunk. Később kiderült, hogy az ANHUI legénysége az esti támadáskor megijedt, az éjszaka leple alatt egyszerűen elhagyta hajóját és a torpedónaszádon keresett menedéket. Még néhány napig cirkáltunk, közben egy teljes napon át javítottuk motorunkat. 18-án futottunk be Beirutba...<sup>11</sup>

Déry nem említi, de a parancsnok jelentéséből kitűnik, hogy a kapott szeszámolaj nem vált be. Olyan sűrű volt, hogy a motorok leálltak és Beirutba ismét villanymotorral érkeztek.

Néhány napig a motorokkal bibelődtek, a parancsnok pedig olaj után futkosott. Végül a német U 65 adott 1,5 tonna kenőolajat.

Szeptember 7—10. között Tripolisz előtt álltak, 11-én megállították, majd Beirutba vontatták a francia ANTOINETTE kis vitorlást.

Szeptember 12-én — miután otthonról megérkeztek a tömítőgyűrűk —, haza indultak. Útközben a következő hajókat süllyesztették el: szeptember 14-én az AGIOS NIKOLAOS görög vitorlást, szeptember 17-én a PORTARITISSA és a SOFIA olasz vitorlásokat, szeptember 18-án az ADELPHOTIS és AGIA AMMA görög vitorlásokat, 19-én az ugyancsak görög AGIOS SPIRIDION vitorlást. Szeptember 20-án a Matapan-fok közelében, reggel 7 órától 15 óra 30 percig az AGIOS NICOLAOS, AGIOS SPIRIDION, PROF. ELIAS, THEOLOGOS, DRAGONOS nevű görög vitorlásokat, valamint két kisebb süllyesztett el

<sup>11</sup> Uo.

az U 27. A két kisebbnek nem volt neve. E kettő és a DRAGONOS személyzetét a tengeralattjáró a fedélzetére vette, mert nem volt mentőcsónakjuk, és később egy arra haladó személyszállító vitorlásnak, illetve egy halászvitorlásnak adta át.

Az Otrantói-szorosban számtalan romboló, zajfogóval és hálóval felszerelt halászgőzös között igyekezett az U 27 átevíckélni. Sietniük kellett, mert a távirázmester megbetegedett és egyre növekvő lázát semmiféle gyógyszer sem csillapította. Közben elromlott a fenékszivattyú. Az éjszaka leple alatt haladó tengeralattjárót 3 óra 15 perckor fedezték fel, akkor lemerülve folytatta útját. Csak 11 óra 30 perckor tudott ismét a felszínre emelkedni.

Az U 27 1918. szeptember 26-án délben vetett horgonyt Gjenovic előtt. Felszínen megtett 4200 mérföldet, víz alatt 70-et. Összesen 97 napot tartózkodott távol honi kikötőjétől, a leghosszabb ideig minden cs. és kir. tengeralattjáró közül.

A parancsnok részletes összefoglalójából: „... A hőmérséklet a legénységi helyiségekben 35°, a gépházban 55°-ig emelkedett. A páratartalom 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os volt, ezért a víz állandóan csöpögött a falakról, csövekről... A rossz szakácsnak sikerült az egyébként nehezen elrontható ételeket teljesen íztelenre készíteni... A hajón sokat szenvedtünk a férgektől. Ennek ellenére ember és anyag megnyugtatóan kitartott...”

Az U 27 október 5-én Polába indult, hogy ott generáljavításnak vessék alá. Többé nem futott ki.

Az U 41 augusztus 29-én indult el Brioniból második Földközi-tengeri bevetésére. Szeptember 13-án, Máltától keletre öt gőzösből álló konvojtal találkozott, amelyet hat hadihajó kísért. Itt két torpedóval elsüllyesztette az AMIRAL CHARNER 4604 BRT-s francia teherhajót. Szeptember 26-án pedig a fiumei Wolf Edgar sorhajóhadnagy következő torpedója is talált, s elsüllyesztette a két gőzösből és két kísérőhajóból álló menetből az egyik teherhajót Kephaloniatól 80 mérföldre nyugatra. Nevét, lobogóját a két kísérő romboló heves és szívós támadása miatt nem tudta a parancsnok megállapítani. Szeptember 28-án érkezett vissza az Öbölbe. Közben elromlott a bűvárhajó rádiója s csak 30 mérföldre tudott sugározni. A háború végéig az albán vizeken őrködött s báziskikötője Durazzo volt.

Az U 47 1918. szeptember 19-én az albán vizeken őrzételezte. Másnap hajnalban, azaz még inkább éjszaka, éjfél után 56 perccel egy idegen, mérete után ítélve ellenséges tengeralattjáró tűnt elő. 14 perc múlva lemerült, lanszírozott, de torpedója nem talált. Később felemelkedve folytatta útját. 2 óra 3 perckor újból meglátta az iménti tengeralattjárót. Üldözőbe vette. 3 óra 10 perckor kilötte torpedóját. Derékban találta el a tengeralattjárót, amely nyomban elsüllyedt. Az U 47 két perc múlva felemelkedett és túlélők után kutatott. S ekkor a parancsnok, Seyffertitz sorhajóhadnagy kis híján kővé meredt. Valaki németül kiáltozott segítségért. Seyffertitz megdöbben, mert úgy vélte, szövetséges német tengeralattjárót süllyesztett el. A fedélzetre tóduló tengerészek közül többen is a vízbe vetették magukat, hogy kimentsék az esetleg fuldokló németet. Egy perccel belül az U 47 fedélzetén állt az elsüllyesztett tengeralattjáró egyetlen túlélője. Arcából, szájából vér szivárgott és francia tengerészti egyenruhát viselt. A francia CIRCE tengeralatti naszádot süllyesztették el. A kimentett fregatthadnagy, Lapereyre, a toronyban állt és a



robbanás a nyitott fedélzeti ajtón kivetette a tengerbe. Az U 47 ezután Durazzo felé folytatta útját. Közben összetalálkozott az U 43-mal, átadta neki a franciát, s tovább cirkáltak, majd Durazzóban vetettek horgonyt szeptember 21-én. Az U 43 Gjenovicba ment. Itt a francia tiszt elmondta, hogy várandós felesége most érkezik Brindisibe. Ha megtudja — márpedig megtudja —, hogy a CIRCE elsüllyedt, elvetélhet. Ezért kérte, értesítsék életbenmaradásáról Brindisit. A cs. és kir. tengeralattjáró flottilla parancsnoka, Thierry Ferenc sorhajókapitány teljesítette kérését és nyílt szövegű táviratot küldtek a francia parancsnokságnak. . .

Augusztus 28-án a cs. és kir. Hadsereg főparancsnokság (AOK) elrendelte az albániai területek kiürítését, mégpedig a tengeren át. Ez volt a háttere annak a támadásnak, amelyet 1918. október 2-án hajtott végre az antant flotta 3 olasz és 3 brit cirkálóval, 8 brit rombolóval, 7 olasz torpedónaszáddal, 11 amerikai tengeralattjáróvadással és 4 olasz MAS-sal. A rajtaütést csatahajók és nehézcirkálók, számtalan kísérőhajó és tengeralattjáró biztosította. A felderítést előzőleg 34 repülőgép végezte.

Durazzo kikötőjének védelméről akkor már csak csekély erők gondoskodtak. A város és a kikötőművek lövése október 2-án 10 óra 20 perckor kezdődött. A kisebb egységek annyira megközelítették a kikötőt, hogy a durazzói erődök is tüzet nyithattak, ugyanekkor a cs. és kir. egységek — DINARA, SCHARF-SCHÜTZE rombolók, a 87 F torpedónaszád — tűzpárbajt vívtak a brit rombolókkal. A tűzharcba a négy MAS is bekapcsolódott, de torpedóik célt tévesztettek. A kikötőben tartózkodó STAMBUL gőzös kigyulladt és elsüllyedt, a HERZEGOVINA úgyszintén, a GRAZ tehergőzös csak jelentéktelen sérüléseket szenvedett.

Javában tombolt a csata, amikor az U 31-nek — parancsnoka Hermann Rigele sorhajóhadnagy — sikerült a brit cirkálót megközelítenie. Ekkor észrevették periszkópját és löni kezdték. Később a cirkáló irányt változtattak és így a menetet záró WEYMOUTH pontosan a tengeralattjáró elé került. 11 óra 40 perckor az U 31 egyszerre indította mindkét torpedóját, amelyek eltalálták a WEYMOUTH farát és azt teljesen leszakították. Ennek ellenére a cirkáló úszóképes maradt s társai a tüzet beszüntetve, elvontatták. E torpedótalálatnak köszönhetően az antant haditengerészeti egységei több támadást nem vezettek a Monarchia partvidéke ellen a háborúban s így sikerült Albániából Durazzón át kivonni a saját megszálló erőket, mert a kikötőberendezések épségben maradtak (a britek elvonulásával a többi egység is beszüntette a kikötő lövését, anélkül, hogy feladatát befejezte volna).

A cs. és kir. tengeralattjáróknak ez volt az utolsó olyan akciója, amely az ellenségnek súlyos veszteséget okozott s amely a cs. és kir. haditengerészet konkrét eredményének könyvelhető el.

Utoljára 1918. október 29-én futott ki harc feladattal tengeralattjáró, az U 29. Október 31-én befutott Antivariába, ahonnan november 1-én érkezett vissza támaszpontjára, Gjenovicba s rákötött a MONARCH csatahajóra. Ugyanezekben az órákban érkezett vissza járőr szolgálatból az U 14 is, tehát utolsóként ez a két búvárhajó — az U 29, Dürrigl sorhajóhadnagy és az U 14, Hugo Pistel

sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt — fejezte be a háborút, s tett pontot a cs. és kir. haditengerészet tengeralattjáró flottillája történetének végére.<sup>12</sup>

### A SZENT ISTVÁN csatahajó pusztulása

A cattarói matrózlázadás leszerelése után IV. Károly király leváltotta Maximilian Njegovan tengernagyot a haditengerészet parancsnoki beosztásából s helyére — István főherceg javaslatára — harminc sorhajókapitányt és 18 tengernagyot megelőzve, előléptette az energikus és jó csatavezető nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitányt ellentengernaggyá és 1918. február 27-én ki-nevezte a cs. és kir. flotta parancsnokává.

1918 elején a központi hatalmak katonai vezetői — a katonai helyzet, pontosabban a frontok állása alapján — még úgy gondolták, mód nyílik, ha nem is a győzelem kicsikarására, de legalább egy megegyezéssel fegyverszünetre, s annak alapján elfogadható békekötésre. Ahhoz azonban, hogy az ellenfelek azonos pozícióból tárgyalhassanak, az utolsó pillanatig kellett harcolni, erőfeszítéseket tenni, erőt demonstrálni. Ennek egyik, s talán legfontosabb eszköze volt a búvárhajóharc folytatása, fokozása a végső erőkig, valamint feltétele, hogy a német és cs. és kir. tengeralattjárók minél nagyobb számban és a legkisebb kockázattal juthassanak ki a Földközi-tenger térségébe, ahol az antant az utánpótlás országrészét szállította.

Ezért Horthy ellentengernagy kidolgozott egy, az eddigieknél sokkal nagyobb szabású hadműveletet, amelynek a célja az Otrantói-szorosban ismét kiépített tengerzár tökéletes szétzúzása volt. Az 1917. május 15-i és a többi rajtaütés tapasztalatai alapján sikert csak akkor remélhetett, ha a legnagyobb erőkkel, a rendelkezésre álló legütőképesebb egységekkel hajtja végre ezt az akciót. Így kerültek bele a meglepetésre alapozott tervbe a dreadnought-típusú, legújabb csatahajók — a TEGETTHOFF-osztály egységei. E tervben közre-jártzott Horthynak az az elképzelése is, hogy az 1918-ban, a kikötőben vesztéglő csatahajókon meglazult fegyelmet csak akkor tudja helyreállítani, ha azoknak a legénysége is szagol némi puskaport. Ahogyan önéletírásában megfogalmazta: „...Azokat, akik még sohasem hallották az ágyúgolyók füttyülését, fel kellett rázni fásultságukból. Ezért elhatároztam, hogy a flottát kiviszem másodszor is az otrantói zár áttörésére...”<sup>13</sup>

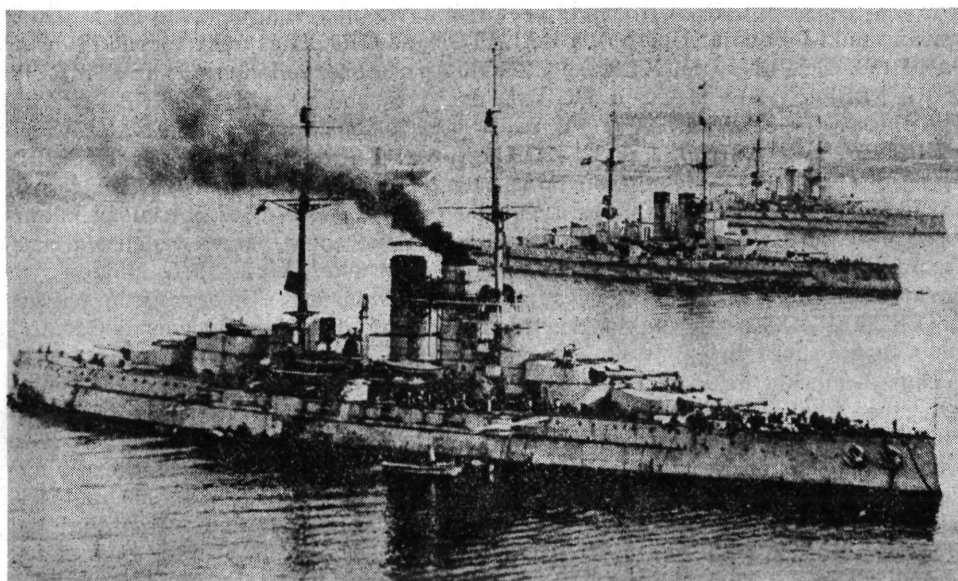
A gondosan kidolgozott terv szerint két gyorscirkálóknak (NOVARA, HELGOLAND) két-két rombolóval (TÁTRA, CSEPEL, TRIGLAV II, LIKA II) június 11-én napfelkeltekor a Fano — Santa Maria di Leuca közötti vonalon kellett elfoglalnia állását. Az ADMIRAL SPAUN és SAIDA gyorscirkálóknak négy torpedónaszáddal ugyanakkor Otranto előtt kellett várakozniuk. Ezeknek az egységeknek lett volna a feladatuk, hogy napfelkeltekor elkezdjék az Otrantói-szorosban őrszolgálatot ellátó ellenséges egységek lövését. A feltételezhetően szerzett antant hadihajók támadása elől visszavonulva, a minden valószínűség szerint cirkálókból álló ellenséges köteléket a megadott helyen várakozó saját csatahajók elé kellett volna csalniuk. Ezek, a gyorscirkálók visszavonulását fe-

<sup>12</sup> Aichelburg, Wladimir: Die Unterseeboote Österreich-Ungarns. I—II., Graz, 1981. 247—441. o. Muray-Printz Ottmár elbeszélését idézi Kertész K. Róbert: Hajók és hősök. Budapest, é.n., 101. o.  
<sup>13</sup> Gosztony, Peter: Miklós von Horthy. Göttingen, Zürich, Frankfurt, 1973. 16—17. o.

dező egységek, a VIRIBUS UNITIS (ez volt a vezérhajó, ezen vonta föl a flotta-parancsnoki lobogóját Horthy), a BALATON, az ORJEN és négy torpedónaszád; a PRINZ EUGEN, a DUKLA, az UZSOK és négy torpedónaszád; az ERZHERZOG FERDINAND MAX, a TURUL és öt torpedónaszád, az ERZHERZOG KARL, a HUSZÁR, a PANDUR és három torpedónaszád; az ERZHERZOG FRIEDRICH, a CSIKÓS, az USKOKE három torpedónaszáddal; a TEGETTHOFF, a VELEBIT négy torpedónaszáddal és végül a SZENT ISTVÁN öt torpedónaszád kíséretében, a 41° szélesség és a 17°, illetve 18° hosszúság különböző perc-pontjain álltak volna. Az akcióban volt még három tengeralattjáró és minden csoporthoz tartozott két repülőgép, ezeken kívül 18 repülőgép volt hivatva visszaverni az ellenséges repülők támadását. A gyorscirkálóknak és az ERZHERZOG-osztálynak észrevétlenül kellett eljutniuk Bocche di Cattaróba s csak ezután indulhattak a dreadnoughtok. Mindez így meg is történni, június 8-án este kifutott Polából a VIRIBUS UNITIS és a PRINZ EUGEN a kísérőhajókkal. Őket 24 óra múlva követte a SZENT ISTVÁN és a TEGETTHOFF, ugyancsak a kísérőegységekkel, biztosított menetben. A június 9-én este, 22 óra 25 perckor<sup>14</sup> a polai kikötőből elinduló kötelék a következő alakzatot vette föl: az élen menetelt a VELEBIT romboló. Mögötte 1000 méterrel a SZENT ISTVÁN, amögött 800 méterrel a TEGETTHOFF. A csatahajókat jobbról a 77 T, a 76 T és a 81 T, balról a 79 T, 87 F és a 78 T torpedónaszádok biztosították, kb. 800 méteres távolságban haladva a csatahajóktól. A kötelék 17,5 mérföldes óránkénti sebességét 2 óra 20 perckor a turbinák bemelegedése miatt 12 mérföldre csökkentették. Jó öt órai nyugodt menet után, már június 10-én, valamivel 3 óra 30 perc előtt a SZENT ISTVÁN őrtisztje, Szentgyörgyi Titz-Szégner Jenő sorhajóhadnagy éjszakai fényerős távcsővel ellenőrizte a kísérőegységek pozícióját. Ekkor a kötelék sebessége fokozatosan 14 mérföldre emelkedett.

Pontosan 3 óra 30 perckor, Premuda szigetétől 9 mérföldre délkeleti irányban, a SZENT ISTVÁN csatahajó jobb oldalát az első, majd a második kazánház magasságában rövid egymásutánban két torpedó ütötte át, átszakítva a két kazánházat elválasztó vízhatlan válaszfalat is. A kötelék az északi szélesség 44° 16' és keleti hosszúság 14° 23' pozícióban volt ekkor. A két vízoszlop 100—200 méteres magasságba csapott föl és a hajó azonnal megdőlt 10 fokkal,

<sup>14</sup> A SZENT ISTVÁN csatahajó elsüllyesztésének időpontját a különböző források eltérően adják meg. Sokol alapvetőnek tekinthető és gyakran hivatkozott munkájában az 553—563. lapokon tárgyalja az esetet és itt az elsüllyedés időpontját június 11-ben jelöli, noha a VIRIBUS UNITIS-csoport kifutási dátumát június 8-ra teszi s utána írja, hogy ezek indulása után 24 órával futott ki a SZENT ISTVÁN-csoport. Véleményünk szerint Sokol sajnálatosan elnézte a SZENT ISTVÁN-csoport indulási idejét, vagy sajtóhiba került a könyvébe s a későbbi szerzők automatikusan átvették tőle a június 11-i dátumot, mint a SZENT ISTVÁN megtorpedozásának időpontját. Nyilván e kritikátlan időpontátvétel következménye *Kopeczky Győző ide vonatkozó június 11-i dátuma is. (Hadtörténelmi Közlemények, 1987/4., 768. o.)*; bár néhány Magyarországon is ismert, vagy legalábbis hozzáférhető könyv a helyes időpontot adja (pl. P. Handel—Mazzetti: Die österreichisch-ungarische Kriegsmarine vor und im Weltkrieg. Klagenfurt, 1925. 124. o.; Bayer von Bayersburg: Unter der k.u.k. Kriegsmarine. Wien, 1959. 32. o. stb.). A SZENT ISTVÁN csatahajó megtorpedozásának helyes időpontját csalhatatlanul az akcióban részes üszőegységek hadinaplói, hajónaplói alapján, valamint a vonatkozó korabeli hivatalos jelentésekből lehet és kell megállapítani. Az osztrák *Marine-Gestern, Heute* című folyóirat 1979. évi 1. és 2. száma részletesen tárgyalja az akciót és idézi egyrészt a SZENT ISTVÁN — és az egész csoport — parancsnokának, Heinrich Seitz sorhajókapitányának június 13-án kelt jelentését, másrészt a biztosító torpedónaszádok hadinaplóit, továbbá Rizzo korvettkapitány és más korabeli olasz parancsnokok jelentéseit. A folyóiratnak ugyanez a két száma közli *Karl von Lukas: Der Untergang der „SZENT ISTVÁN“* című elemző tanulmányát is és a megtorpedozás időpontja mindenütt egyöntetűen 1918 június 10., 3 óra 30. illetve 3 óra 31 perc. (Ez utóbbi a TEGETTHOFF parancsnokának, Heinrich Pergler von Perglas sorhajókapitányának június 12-ről kelteztett jelentésében). Mindezek alapján fogadtuk el tényként a június 10-i dátumot.

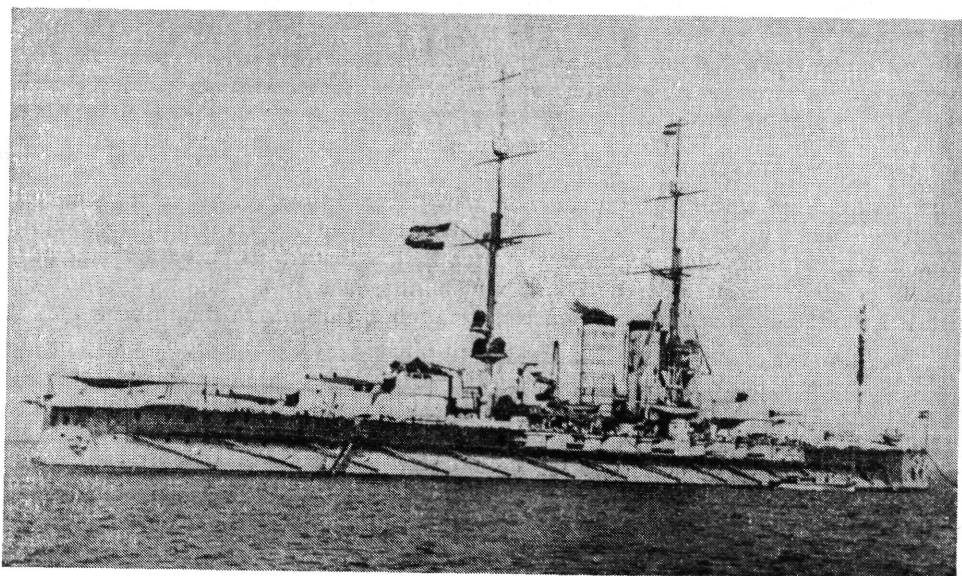


A SZENT ISTVÁN csatahajó

a jobb oldalára. Mindkét lék 5—6 méterrel volt a vízvonallal. A hajó leállt és megkezdődött az elkeseredett küzdelem a csatahajó megmentéséért...

...1918. június 9-én két MAS-t vontatott ki Anconából két olasz torpedónaszád (OS 18 és OS 15, a vontatott MAS-ok: a 15. és 21. számúak), hogy az Osztrák-Magyar Monarchia partjának közelében, pontosan a Premuda sziget fölött fekvő Gruiza és Selve sziget között vegyenek föl lesállást és fűrkésszék ki az ottani hajóforgalmat. A két MAS éjjelkor foglalta el kijelölt helyét s ott várakoztak június 10-én, hajnali 2 óra 30 percig. Ekkor hazaindultak, hogy 4 óra 15 perckor egyesüljenek avval a két torpedónaszáddal, amely vontatta őket.

Rövid gazdaságos menet után a WIEN elsüllyesztése óta előléptetett Luigi Rizzo korvettkapitány, a MAS 15 és az egész vállalkozás parancsnoka, jobbról füstoszlopot vett észre. „...Mivel kizártnak tartottam — írja jelentésében —, hogy torpedónaszádjainkat keresi a minden valószínűség szerint ellenséges hajó, mert azoknak akkor már a találkozási ponton kellett lenniük, csak azt gondolhattam, hogy a Gruiza sziget figyelőállomása fedezett fel és riasztva az ellenséget, amely most engem keres, rám vadászik...” Rizzo korvettkapitány megfordult, hogy megküzdjön az őt kereső ellenséggel. De mekkora volt a csodálkozása, amikor néhány perc múlva kiderült tévedése és két hatalmas csatahajó árnyékképe bontakozott ki előtte a hajnali derengésben. Rizzo támadást határozott és az élen menetelő SZENT ISTVÁN-t választotta ki magának. A bátor korvettkapitánynak sikerült a 77 T és a 76 T torpedónaszádok közötti képzeletbeli vonalat észrevétlen átlépnie! Pedig a két torpedónaszád között alig volt 500 méter a távolság! Vétkes hanyagság volt a torpedónaszádok részéről, hogy a MAS 15 ennyire megközelíthette a csatahajót,



*A TEGETTHOFF csatahajó*

igaz, az ún. „kutyaórség” idején, amikor a legnehezebb az éberség. Rizzo 300 méterről lőtte ki mindkét torpedóját, majd ki igyekezett a naszádok veszedelmessé válható közelségéből s megállt, figyelve az eredményt, amely néhány másodpercen belül bekövetkezett. A két robbanás csaknem egybeolvadt. Csak ekkor vette észre először a 76 T a tőle mintegy 400 méterre veszteglő két olasz MAS-t, nyitott tüzet rájuk és vetette magát utánuk. Az olasz motorcsónakok azonban sokkal gyorsabbak voltak és eltűntek a hajnali derengésben. (A MAS 21 a TEGETTHOFF-ra célozta torpedóit, ám azok nem találtak. S ezt a motorcsónakot sem vette észre időben egyetlen torpedónaszád sem.)

Mint köztudott, s az ismert filmfelvételek is tanúsítják, a SZENT ISTVÁN még órákig a víz színén maradt, de végül is június 10-én, 6 óra 12 perckor, örökre eltűnt a hullámsírban. Vele pusztult négy tiszt és a legénységből 85 ember. A sebesültek száma 29 volt.

A SZENT ISTVÁN csatahajó pusztulásával kapcsolatban sok a vita, híresztelés, gyanúsítgatás; árujáról is suttogtak annak idején, amit a VELEBIT-en az induláskor felrobbant lőszer, mint baljós előjel is igazolt. E feldolgozás szerzőjének meggyőződése, hogy a szerencsétlenség fő oka a torpedónaszádok szakadatlan szolgálata következtében a legénység fáradtsága volt, amit tetézt a háborús fásultsága is. Mindazonáltal érdemes és fontos lenne a magyar szempontból különösen érdekes SZENT ISTVÁN-eset tisztázása, a különböző álláspontok szintézise, hiszen vannak, akik a csatahajó elsüllyedésének okát a magyar gyárban, illetve a SZENT ISTVÁN tervezési-építési hibájában látják. Egy vita hasznos lehetne, de ezeknek az okoknak a felderítése és feldolgozása nem e tanulmány feladata.

A SZENT ISTVÁN elsüllyedése után Horthy ellentengernagy az akciót lefújta, mert a megtelepítést már nem lehetett biztosítani, holott a tervezéskor ezt tekintette a siker első számú biztosítékának.<sup>15</sup>

### Zárszó

1918. október 29-én a zágrábi Szlovének, Horvátok és Szerbek Nemzeti Tanácsa, amely az alakulóban levő új délszláv állam kormányzati szerveként működött, megállapodott IV. Károly királlyal a hadiflotta további sorsáról. Ennek értelmében az uralkodó október 30-án elrendelte, hogy a hajóhadat minden tengerészeti intézményével egyetemben a flottaparancsnok adja át.

A haditengerészet hivatalos átadására október 31-én került sor a VIRIBUS UNITIS parancsnoki hajó fedélzetén. A jegyzőkönyv aláírása után, 16 óra 45 perckor, 21 ágyúlövés kíséretében bevonták a csatahajón — vele egy időben a Polában horgonyzó többi úszóegységen is — az Osztrák-Magyar Haditengerészet piros-fehér-piros lobogóját. A hajóhad parancsnoka, Horthy Miklós, 1918. október 31-től altengernagy<sup>16</sup> — törzsével és a VIRIBUS UNITIS díszlobogójával együtt — partra szállt. Ezután, szintén 21 ágyúlövés közepette, felvonták az új délszláv lobogót.

A Cattarói-öbölben állomásozó hajókon ugyanerre az aktusra november 1-én került sor.

November 1-én reggel 8 órakor minden hajón felsorakozott a legénység. A MONARCH csatahajó árbocára felkészült a lobogó bevonására felhívó kék-sárga jelzőlobogó. Azután felharsant a kürtjel, amely fegyverbe szólította az őrséget. A MONARCH tattedélzetén felsorakozott a zenekar. A kormányos altisztek minden hajón és naszádon a lobogókötelekhez léptek és levették sapkájukat. Az őrtisztek „őrség készen!”-t vezényeltek s bevonták a kék-sárga jelzőlobogót. A kürtösök ezután elfújták a „kivitelezés, végrehajtás!” jelet. Az őrség leemelte válláról fegyverét és csőre töltött. A jelzőmatrózok a parancsnoki hídakról a „bevonni!” vezényszót kiáltották. Az őrtisztek tüzet vezényeltek. Az őrség elsütötte fegyverét, a kürtösök fújni kezdték a díszjelet, majd a zenekar rázendített a himnuszra. Mindenki a lobogó felé fordult és tisztelgett. S ebben a pillanatban dördült el az első ágyúlövés, amelyet szabályos időközökben követett a többi. Összesen 21 ágyúdörej visszhangzott az Öböl körüli hegyóriások. És ezalatt lassan, ünnepélyesen megkezdtek a kormányos altisztek a lobogó bevonását. A himnusz és a díszjel elhangzása után, de még a lobogó bevonása alatt a kürtösök elfújták az „Imához!”-t, majd utána a zenekar rázendített az „Ima csata előtt”-re.

A szertartás 9 órakor befejeződött.

Ezután — ugyancsak 21 ágyúlövés mellett — felvonták a MONARCH-on a délszláv lobogót.

A tisztek „oszolj!”-t vezényeltek.

Ekkor, az Öböl bejáratában feltűnt egy tengeralattjáró, a szolgálatból lassan befutó U 14, árbocán még a piros-fehér-piros lobogóval. Hídján a parancsnok, Hugo Pistel sorhajóhadnagy, mellette második tisztje, Ilosvay Sándor fregatt-

15 A *Marine-Gestern*, *Heute* hivatkozott, 1979. évi 1. és 2. száma.

16 *Gosztony*: i.m. 17. o.

hadnagy és harmadik tisztje, Egwin von Schaure fregatthadnagy, fedélzetén pedig a tisztelgő sorfalat álló legénység gyűrött, elnyűtt, olajos egyenruhában. A flotta szegény ördögei. . .<sup>17</sup>

Így ért véget a Cattarói-öbölben a cs. és kir. haditengerészet története.

### Jegyzéke azoknak a parancsnokságoknak, amelyek 1918. évi október hó 31.-én a jugoszláv államnak átadattak.

#### I. Hajóhad-parancsnokság.

1. Hajóhad.
2. Tengeralttjáró-iskola és vezetőség.
3. " állomás a Cattarói-öbölben.
4. " kereső hajóraj.
5. Repülőszak vezetősége:
  - a) Repülő-szertár.
  - b) " iskola.
  - c) Tiszti repülő-tanfolyam.
  - d) Repülő-állomás Polóban.
  - e) " " Triestben.
  - f) " " Sebenicóban.
  - g) " " a Cattarói-öbölben.
6. Jelző- és távirószak vezetősége:
  - a) Gyűjtőállomás Polóban.
  - b) " Triestben.
  - c) " Sebenicóban.
  - d) " a Cattarói-öbölben.
7. Torpedószak vezetősége:
  - a) Torpedó-iskola.
  - b) " szertár.
  - c) " kísérleti állomás.
  - d) " vetőállomás Polóban.
  - e) " " Sebenicóban.
  - f) " " a Cattarói-öbölben.
8. Tengeri aknazak vezetősége.

#### II. Kikötői tengernagyi hivatal Polóban.

- a) Tengervédelmi parancsnokság.
- b) Tűzérési iskola.
- c) Tengeri zárlatparancsnokság, tengeri akna-raktár.
- d) Tengerészeti helyparancsnokság.
- e) A kikötői tengernagyi hivatal és a vár-parancsnokság törvényszéke.
- f) Tengerészeti tőbori posta.
- g) Műtörz-hadtestparancsnokság.
- h) Gépészeti iskola.
- i) Tengerészeti elemi és polgári fiú- és leány-iskola.
- j) Vízrajzi intézet.
- k) Tengerészeti kórház.
- l) " élelmező-hivatal és vágóhíd.
- m) " ruházati
- n) " fogház.
- o) " szertár.

p) Tengerészeti szárazföldi és vízi építészeti hivatal.

- q) Tengerészeti löszortelep.
- r) " építő-vezetőség főközpontja.
- s) " műszaki ellenőrző-hivatal.
- t) " fölkészeti hivatal.
- u) " posta- és táviró cenzurahivatal.
- v) " gőzmosó-intézet.
- w) " műszaki bizottság.
- x) " nyilvántartó-hivatal.

#### III. Szigetparancsnokság és zárlatállománymény Lussinban.

#### IV. Tengerészeti kerületi parancsnokság Fiumában.

- a) Tengervédelmi parancsnokság.
- b) Cirkáló-gőzösök csoportparancsnoksága.
- c) Révészeti állomás.
- d) Tengeri építészeti vezetőség.
- e) " szállítási-vezetőség.
- f) Tengerészeti kiegészítő-parancsnokság.

#### V. Tengerkerületi parancsnokság Triestben.

- a) Tengervédelmi parancsnokság.
- b) Tengeri aknász-osztag.
- c) Laguna-flotilla.
- d) Tengeri építészeti vezetőség, San-Marcóban.
- e) " " " San-Andréán.
- f) Tengerészeti " zászlóalj. " " "
- g) " kiegészítő-parancsnokság.

#### VI. Tengerkerületi parancsnokság Sebenicóban.

- a) Tengervédelmi parancsnokság.
- b) Tengeri aknász-zárlatosztag.
- c) " kiegészítő-parancsnokság.
- d) " építészeti vezetőség.
- e) " tartalékkórház.

#### VII. Kikötői tengernagyi hivatal a Cattarói-öbölben.

- a) Tengervédelmi parancsnokság.
- b) Tengeri aknász- és zárlatparancsnokság.
- c) " szertár.
- d) " építészeti hivatal fióktelepe.
- e) " élelmező-hivatal.

#### VIII. Hajó- és vasútállomás-parancsnokság Spalóban.

#### IX. Tengerészeti állomásparancsnokság Gravosában.

#### X. Irányítói tiszt Zara-ban.

A magyar béketárgyalások (Bp., 1921). Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről. A XXXI. jegyzék 1. melléklete.

<sup>17</sup> Trapp, Ritter, Georg von: Bis zum letzten Flaggenschuss. Salzburg—Leipzig, 1935. 247. o.