

kaphat valóban méltó otthont. A sportszállók, mentőállomások, távbeszélővonalak kiépítésére sürgős szükség van. Ezek a befektetések anyagi tekintetben is gyümölcsözők lesznek, felsőbb szempontból pedig még sokkal kívánatosabbak.

Az 1940. esztendő a közlekedésügy terén szintén fontos tanulságokkal szolgált. A különféle közlekedési eszközök teljesítőképessége és megbízhatósága hatalmas erőpróba elé került. A vasút és gépkocsi versenyének sokat vitatott kérdéséről is új, érdekes tapasztalatokat szereztünk. A mostoha időjárás rácafolt azokra a túlzókra, akik a jövő közlekedésében mindent a gépkocsitól várnak és a vasútnak csak másodrendű szerepet tulajdonítanak. A tél hóviharai, a tavasz és nyár árvizei a vasút számára is nagy nehézségeket okoztak, de a gépkocsiközlekedés bonyodalmai sokkal súlyosabbaknak és tartósabbaknak bizonyultak. Ügylátszik, hogy az országút és a vasút ma egyenrangú tényezői a forgalomnak, de meteorológiai szempontból a gépkocsi sokkal érzékenyebb, mint a vasút. Erdély és a Felvidék tekintélyes részének visszacsatolása óta ez a szempont fokozottan esik latba, mert a rideg telű és emellett nagy nyári felhőszakadásokra is hajlamosabb visszatért területeken sokkal otthonosabbak a gépkocsi időjárási ellenségei, mint a Nagy Alföldön. Ez a körülmény határt szab annak, hogy a gépkocsi a vasút rovására túlságosan terjeszkedjék. Végeredményben a közlekedésügy terén is érvényes az, amit a mezőgazdasági termelésről megállapítottunk, hogy a szélsőséges időjárás tapasztalatai szerint minden egyoldalú fejlődés veszedelmes. A közlekedés biztonságát a különféle forgalmi eszközök összehangzó kiépítésében kell keresnünk.

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy a kivételes időjárás nem csak nehézségeket és nélkülözéseket hozott számunkra, hanem fontos tanulságokat is. Az időjárás nagy szélsőségei világosan megmutatták, hogyan lehet a gyakran előforduló kis kilengések egymásra halmozódó kártevéseit csökkenteni, sőt egészen el is kerülni. Az ország megnagyobbodása, mint kifejtettük, fontos lehetőségeket kínál ezen a téren is.

AUJESZKY LÁSZLÓ

### AZ ANGOL-NÉMET HÁBORÚ

AZ 1939/40. ÉVI VILÁGHÁBORÚNAK talán utolsó fejezete előtt állunk. Vájjon valóban az utolsó fejezet, az attól függ, hogy milyen eredménnyel fog járni a mindenki által várt döntő támadás Anglia ellen. Ami most a tengeren és a levegőben folyik, bevezetése vagy előkészítése a sorsdöntő nagy mérkőzésnek. Magát a végleges támadást mindenki úgy képzeli el, hogy Anglia földjére áthajózott és átrepült német csapatok iparkodnak az angol ellenállás főfészékét: a szigetországot elfoglalni és ezzel a háborút befejezni. Óriási arányú vállalkozásról van tehát szó. Két különleges ellenfél áll egymással szemben. Úgy is mondhatnák, hogy a hadviselés német mestereinek harca lesz ez az angol katonai műkedvelők ellen. Bizonyos utalás történt is erre Hitler vezér és kancellár július 19-i beszámolójában, mikor Angliát utoljára szólította fel békekötésre. Ebben a beszédben Hitler az áprilisban lezajlott norvégiai hadjáratról megemlékezve azt a megállapítást tette, hogy angol részen csak az a lelkiismeretlenség volt figyelemreméltó, ami megnyilvánult a rosszul kiképzett, elégtelenül felszerelt angol expedíciós hadtest nyomorúságos vezetésében.

A hadtörténelem tanúsága szerint az angol haderőknek a régebbi múltban történt vezetése és tanúsított viselkedése sem nélkülözte az ilyen tüneményeket. Szinte szabály volt az, hogy az angol csapat mindig igen véres tandíjat fizetett, míg megtanulta, hogyan kell harcolni. A legteljesebb angol hadvezetési és harcászati műkedvelőség nyilvánult meg például a jelen évszázad elején megvívott angol-búr háború első két esztendejében, amikor a csekély létszámú, rendes katonai kiképzésben nem részesült búr kötelékek a súlyos csapások egész sorozatát mérték az angol csapatokra. Joubert búr vezér megverte White angol tábornok seregét és körülzárta Ladysmith városát, Cronje búr vezér Methuen tábornok seregén, Botha búr vezér pedig Buller tábornok seregén diadalmaskodott, annak ellenére, hogy az egész búr önkéntes népfölkelés 45.000 főt számlált a leigázására küldött 80.000 főnyi angol haderővel szemben. Ennek a haderőnek vitéz tábornokai voltak, de kevés hozzáértéssel vezették kétségtelenül igen derék katonáikat. Csak akkor fordult jóra a helyzet, mikor a komoly hadi tapasztalatokkal rendelkező Roberts—Kitchener vezérpár, 250.000 főnyi haderő élén, vette át a hadműveletek irányítását.

1914-ben, az első hadműveletek folyamán ugyanilyen tétovázás volt észlelhető az angol expedíciós hadsereg vezetésében. Ez a sereg a máméi csata előtt két érzékeny vereséget szenvedett (Mons, Le Cateau) és ezért a máméi csatában már semmi lendületet sem tanúsított. Hasonló ügyefogyottsággal kezdett hozzá az angol hadvezetés 1915-ben a Dardanellák ostromához. Sem a flottatámadás, sem a Gallipoli-félszigetre kihajózott sereg nem tudott eredményt elérni. Bátor elszántságban nem volt hiány, de annál inkább vezetési tudásban. A világháború főhadszínterén, a nyugati fronton az angolok csak 1918 augusztusában tudták az első számottevő győzelmet kivívni. A többi hadszínteren is a vereségek sorozatán át jutottak el az első sikerekhez. Így például Egyiptom és Palesztina érintkező határán két veszített csatába került, míg megtanulták a sivatagi harcot. Ugyancsak katonai katasztrófával — Townsend tábornok hadtestének Kút el Amaránál történt elfogatásával — kezdték meg Mezopotámia elfoglalását célzó hadjáratukat.

A jelen háborúból talán elegendő Flandria és Brit Szomáli megemlézése.

Igaz, hogy az angolok mindig megtanulták a háború mesterségét, ha erre jutott elég idejük. Így megtanulták a napóleoni háborúk időszakában, amelynek egyik legjelentékenyebb hadvezérét, Wellingtont ők adták. Aztán volt elég idejük a világháború alatt is. Most azonban kérdés, hogy nyújt-e nekik a német hadvezetés ennyi időt. Amit eddig az angol hadvezetés részéről láttunk, nem sok jóval kecsgetet. Aztán ki tudja ma, miként Idáét a hadi tudomány minden fortélyának alkalmazása mellett, egyelőre még ismeretlen harci eszközökkel és harci djárással az Anglia ellen irányuló német betörést kivédeni?

Természetesen a német betörés — ahogyan már mondtuk — nem egyszerű hadművelet. Azt alaposan kell előkészíteni. Ide tartozik az angol hajóhad, nemkülönben az angol légiflotta ellenhatásának megfelelő kikapcsolása, tehát olyan mértékre való csökkentése, hogy ne hiúsíthassa meg a német átkelés végrehajtását. Ezzel a tevékenységgel párhuzamosan haladna több más feladat elvégzése, nevezetesen: az angol behozatal lehető megakadályozása, tehát az angol hajóforgalom legmesszebbmenő károsítása tengeri és légi támadások útján, az angol hadiüzemek teljesítő képességének csökkentése légitámadások segítségével és az angol szigetország harci akaratának megtörése, amit talán a városoknak a kíméletlen légiháborúba való bevonásával lehetne leghamarabb elérni.

Mielőtt a viszonyoknak a fenti vonatkozásban való jellemzésére áttérnénk, meg kell jegyeznünk, hogy megfontolásaink és következtetéseink alapjául a német hadijelentések adatait vesszük.

Az angol hajóhad ma vízkiszorításban és ennek megfelelően tüzérségi erőben is többszörösen felülmúlja a német hajóhadat. Bár erejének megosztására kényszerül, amennyiben jelentős részt kénytelen a Földközi-tengeren tartani és a hajókaravánok kísérése is számos kisebb egységet igényel, az Északi-tengeren még mindig elég erőt tarthat ahhoz, hogy a német hajóhad számára a megütközést reménytelen kísérletté tegye. Az angol hajóhad az eddig elszenvedett veszteségek levonásával, de az új építések hozzáadásával számlálhat: 16 csatahajót (514.000 tonna), 6 repülőgépanyahajót (127.000 tonna), 71 cirkálót (504.000 tonna), 180 torpedórombolót (253.000 tonna), az Egyesült Államoktól átveendő 50 ilyen hajó nélkül, végül 62 búvárnaszád. Ezenfelül már vízre van bocsátva 3 darab 35.000 tonnás csatahajója.

A német hajóhad ereje — a veszteségek és új építések figyelembevételével lehet: egy 35.000, két 26.000 és két 10.000 tonnás csatahajó, valamint egy épülőfélben levő 35.000 tonnás csatahajó (összesen 142.000 tonna), 6 cirkáló (52.000 tonna), 57 torpedóromboló és torpedónaszád (59.000 tonna), 45 búvárnaszád.

Tudjuk még, hogy mind a németek, mind az angolok bizonyos számú gyorsnaszádót építettek torpedótámadás céljaira. Az ilyen német naszádok nagy sikereiről a német jelentések már többször adtak hírt.

Ha a felsorolt adatok nem lehetnek is pontosak, mert hiszen a hadviselő felek a hajóveszteségeket és új hajók vízrebocsátását nem mindig közlik, a számok mégis elég hüen tájékoztathatnak bennünket az erőviszonyokról. Az erőaránytalanság dacára az angol fölény még sem jelent kiegyensúlyozhatatlan veszedelmet. A németeknek ugyanis az angol hajóhad ellen kiváló harci eszközük van a zuhanóbombázó gépekben. Hogy az ilyen német légierők újabban nem keresik fel Anglia északi hadikikötőit, amelyekben az angol hajóhad most tartózkodik, minden valószínűség szerint abban leli magyarázatát, hogy a német fővezérség nem akarja a légi haderőt megosztani. A német haditerv a légihaderőnek gyaníthatóan a La Manche és a Bristol-csatornában közlekedő, illetve felbukkanó hajókaravánok elpusztítása mellett első feladatul azt írta elő, hogy Anglia déli és középső részének nagyobb kikötőit, repülőtereit, hajógyárait, raktárait és hadiüzemeit bombázza össze. E feladatok elvégzésével természetesen együttjár az ellenszegülő angol légiflottarészek leküzdése. Mikor a vázolt feladatot a német légihaderő megoldotta, veszi majd sorra az angol hajóhadat.

Ami a német légihaderő eddigi működését illeti, azt a következőkben foglalhatjuk össze.

Német hivatalos adatok szerint a háború első 12 hónapja alatt német fegyverek hatása következtében 6950 ellenséges repülőgép pusztult el. Ugyanekkor a német veszteség 1050 gépre rúgott. Az ellenség vesztesége tehát a németnek több mint hatszorosa volt. Emlékezetbe idézzük itt, hogy a németek mind a lengyelországi, mind a norvégiai, a flandriai és a franciaországi hadjárat alatt pár napon belül megszerezték a légi fölényt, pedig nyugaton egyidejűleg kellett a holland, belga, francia és angol légihaderő ellen küzdeniök. Utalhatunk arra is, hogy a német légihaderők a háború jelen időszakában mindennap meglátogatják Angliának legtöbb katonai célt tartalmazó területeit és ott az angolok által is elismert, rettenetes pusztítást végeznek. Ugyan az angolok sem maradnak adósok a felelettel, de a lejobb részletezett erőviszonyok, nemkülönben az angol katonai célok zsúfoltsága miatt ez korántsem lehet a némettel egyenértékű.

A most említett veszteségi adatok szerint az átlagos havi veszteség az ellenségnél 580, a németeknél 87 gép volna. Ez a két szám azonban még nem nyújt megfelelő világos képet a levegőben kialakult harci tevékenységről. Mindenekelőtt utalunk arra, hogy nagyobb légi harcokra csak 1939 szeptember havában, vagyis a lengyelországi hadjárat alatt, aztán 1940 áprilisától (a norvégiai hadművelet megkezdésétől) kezdve került a sor és hogy a jelen évben állandóan fokozódott a légi tevékenység. Jól látható ez abból, hogy 1940 augusztusában 1386 angol és 350 német gép, vagyis az átlagosnak többszöröse pusztult el. Még feltűnőbb, ha csak augusztus utolsó napjának géppusztulását tekintjük: 133 angol és 23 német gép 1 Szeptember első felének átlaga is magasan felülmúlja az augusztusit, egyben pedig az angol veszteség a németeknek állandóan többszöröse.

Az olyan havi veszteséget, mint amilyen az augusztusi volt s amilyenek a szeptemberi ígérkeznek, az angol hadiipar aligha képes pótolni. Számításba kell venni azt is, hogy az angol repülőgéppállományt az olasz ellenhatás is fogyasztja. A Magyar Katonai Szemle szeptemberi számában Fogarassy alezredek tollából megjelent cikk az angol szigetország légi haderejét (nem számítva a domíniumok és gyarmatok védelmére szolgáló gépeket) 300a gépre, a havonta előállítható gépmennyiséget 1000 darabra teszi, egyben pedig feltételezi a német légiflotta háromszoros számbeli fölényét, valamint a német repülőgépiparnak az angollal egyenlő teljesítőképességét.

A német légitámadások lefolyása immár harmadik hónapja tanúsítja a németek nagy számbeli és emellett magasabb minőségi fölényét. Egészen bizonyos, hogy az angol repülőgépgyárak a német légitámadástól sokat szenvednek és ezért teljesítőképességük csökken. Erre kell következtetni abból is, hogy az angol hadiüzemek munkásainak állítólag tilos volna légitámadás alatt az óvóhelyeket felkeresni. Az angol légihaderő ilyen körülmények szerint csak arra szorítkozhatok, hogy — amerikai szállítások segítségével — fenntartsa jelen gépállományát. Ezzel szemben a német légihaderő gépállományának szükségszerűen állandóan növekedni kell. Közbevetjük itt, hogy folyó év tavaszán az angolok arra számítottak, hogy szeptemberben érik el a német gépállományt s aztán az erőviszony rohamosan a javukra tolódik el. Ez azonban nem következett be.

Ami az amerikai szállítást illeti, az Egyesült Államok havi termelése most 900 gép volna és ez az év végére felemelkednék 1500 darabra. Ennek a mennyiségnek jelentékeny részét azonban az amerikai légihaderő igényli, amely repülőgépeinek számát 5000 darabról 1941 végéig 13.000-re, újabb adatok szerint 19.000-re, más hírek szerint még jobban akarja növelni. Hozzá kell érteni az elavult gépek kicserélését is. Ezek után valószínű, hogy az amerikai fegyverkezés miatt a repülőgépipar egyelőre az angol veszteségnek csak bizonyos töredékét képes pótolni, tehát a jelen angol-német légierő arány még sokáig megmaradhat. Ezért számolni kell azzal, hogy a német légihaderő a német áthajózás előkészítése és végrehajtása során a reá háruló feladatokat képes lesz megoldani.

Egyébként a légihadviselés terén szeptember első felében bekövetkezett események azt tanúsítják, hogy a szembenálló felek belesodródtak a totális légi háborúba, vagyis a légiflották most már válogatás nélkül hajtják 500—1000 kilogrammos bombáikat az ellenfél nagyvárosaira. Mális igen nagy mindkét oldalon az értékpusztulás. A legkedvezőtlenebb helyzetben a 8.4 millió lakosságú London van. De nem sokkal áll jobban a Birmingham (1 millió lakos) — Liverpool (850.000 lakos) — Manchester (750.000 lakos) sűrűn lakott háromszög, valamint a hasonló sűrű lakosságú Glasgow (1,120.000 lakos) — Edinburgh (460.000 lakos) vidéke. Ilyen embertömegek élköltöztetésére gondolni sem lehet. Nem tartozik tehát a valószínűtlenségek

közé, hogy az említett területek lakosságának szenvedései bírják majd az angol kormányt a békekérésre.

Ami az angol behozatal károsítását illeti, a helyzetet ebben a vonatkozásban következőleg jellemezhetjük.

Német hatás következtében 1940 augusztus végéig 5.7 millió tonna angol és Angliának szolgáló semleges hajótér pusztult el. Ebből a német haditengerészet részesedése 4,323.000 tonna, a légihaderő részesedése július végéig 1,261.000 tonna, amihez hozzáadandó az augusztusi mennyiség — óvatos becslés szerint: 115.000 tonna. Ehhez kell még számítani az aknák hatását: becslés szerint az 5.7 millió tonna 20%-át, azon az alapon, hogy az 1914/18. évi világháború alatt az aknák közel 25%-kal növelték a búvárnaszádok okozta pusztítás mértékét. A hajótérkiesést növeli a rongálások miatt állandóan javítás alatt álló 1 millió tonna hajótér. Végül feltételezzük, hogy 1940 szeptemberben az első hadiév eredményének 12-ed részére rúgó mennyiséggel apasztotta a hajóteret. Ha tehát az olaszok által elpusztított hajóteret nem vesszük is tekintetbe, a pusztítás mértékét 1940 szeptember végéig 8.3 millió tonnára tehetjük.

Angliának a háború kitörésekor 19 millió bruttoregisztertonna hajótere volt. Feltételezzük, hogy Anglia volt szövetségeseitől 5 millió tonna hajótér került angol szolgálatba. Az elpusztított tér leszámítása után tehát Anglia a behozatal lebonyolítására még 16 millió tonna hajótérrel rendelkezne. Ebből azonban le kell számítani a domíniumok és gyarmatok, aztán a parti hajózás szükségletét, végül a haditengerészet által különböző szolgálatokra igénybevett igen jelentékeny hajóteret. Hogy ez mennyi, következtethető abból, hogy 1917. május végén Anglia (hasonló mennyiségű kezdeti — 1939 szeptemberi — hajótérrel, de 1914-től 1917 májusig veszendőbe ment 7.6 millió tonna hajótér leszámításával) a szállítások lebonyolítására már csak 5 millió tonna hajótérrel rendelkezett.

Az 1914/18. évi világháború alatt a hajótérvesztéseket az új hajóépítések bizonyos fokig pótolták. Ez ugyan most is megtörténik, de a német légitámadások most érik a hajógyárakat, tehát csökkentik az építés ütemét. Érdemes tudni, hogy 1914-ben Anglia hajógyárai 1.93 millió tonna teret építettek. Ez a teljesítmény 1916-ban 0.6 millióm szállt, majd 1918-ban z.34 millióra emelkedett, ami azonban még az 1918-as hajótérvesztéseket sem tudta pótolni. Sokat segített azonban Amerika, amely 1914. évi 0.16 millió tonna teljesítményét 1918-ra 2.6 millióra fokozta. Az utóbbi mennyiség éppen elég volt az 1917. február—áprilisi veszteség pótlására. Tekintetbe kell venni, hogy a hajógyárakat most elsősorban a megromlott hajók javítása és hadihajók építése foglalkoztatja. Aligha hihető, hogy most az építés olyan méretű pótlást nyújtana, mint a múltban, eltekintve attól, hogy a norvég, dán és holland hajógyárak már csak német célokat szolgáló hajókat építhetnek.

Vannak még más nehézségek is.

Az 1914/18. évi világháború alatt Angliának szállított eleséget Hollandia, Belgium és Franciaország. Az onnan szerzett mennyiséget ma Amerikából és Ausztráliából kell pótolni, ami sok időt és ennek megfelelően sokkal több hajóteret igényel, illetve ugyanannyi térnek sokkal hosszabb időre való igénybevételét teszi szükségessé. Hasonlóan súlyosan érinti az angol hajózást az a körülmény, hogy Ausztrália és India felől jövő hajók már nem használhatják a szuezi csatornát, hanem kénytelenek Afrika megkerülésével, vagyis a hosszabb úton a szigetországba eljutni. Továbbá: a világháború alatt a búvárnaszádok ellen szinte teljes oltalmat nyújtott a kereskedelmi hajóknak hajókaravánokba való összefoglalása, míg ma ez a rendszabály alkalmas arra, hogy a német légihaderők támadásának hatását fokozza.

Még egy pár szót a már életbelépett totális légi háborúról!

A gyakorlat kerek egy éven át nem igazolta a légi hadviselés terén kialakult elméletet. Mindenki azt hitte, hogy a kellő számú bomba és gáz-biztos óvóhely nélkül, nemkülönben minden embernek gázálarccal való ellátása nélkül nem is lehet Európában háborút kockáztatni. Nos, minderre az első hadiévből nem volt szükség. A hadviselő felek légitámadásai szigorúan katonai célokra korlátozódtak, gázt pedig nem használtak. A második hadiévből azonban ugyancsak szükségessé tette az óvóhelyeket. Egyelőre csak robbanó bombák pusztítanak és gyújtóbombák lobbantják lángra a polgári célokat szolgáló épületeket. Újból utalunk itt arra, hogy a totális légiháború során Anglia van hátrányosabb helyzetben egyrészt a sűrűbb település miatt, másrészt azért, mert a német légi erők hamarabb elérik Londont, mint az angolok Berlint.

Az elmondottak alapján kimondhatjuk ítéletünket: az áthajózással és átrepüléssel elvégzendő támadás Anglia ellen kétségtelenül igen nehéz, a legalaposabb előkészítést megkövetelő vállalkozás, amilyent az újabbkori haditörténelem nem ismer; a jelen erőviszonyok mellett azonban, valamint a német hadaknak eddigi teljesítményei után már nem lehet jogosan kételkedni az ilyen vállalkozás eredményében; nem lehetetlen azonban, hogy a német légitámadások egymagukban elegendőek lesznek Anglia térdre-kényszerítésére.

JULIER FERENC

## KÜLPOLITIKAI SZEMLE

*Románia válsága. — A craiovai és tumu-severini tárgyalások. — A balkáni és közelkeleti helyzet. — A bécsi döntőbírótság. — Erdély és Magyarország. Német légi offenzíva Anglia ellen. — Amerika és az európai háború.*

**SZOVJETOROSZORSZÁG** Románia iránti erélyes fellépésének és ezt követőleg a salzburgi megbeszélések következménye volt, hogy Craiovában a bolgár és román, Turnu-Severinben pedig a magyar és román kormány megbízottai találkoztak a szükséges területi változások megbeszélése végett. Románia a fegyveres vagy forradalmi átalakulások minden külső jele nélkül, csupán az európai események hatása alatt szorítottatott fokról fokra odáig, hogy az 1912-es, illetve 1919-es szerződések sorsáról és területi állagának megváltoztatásáról tárgyalni kényszerült. Az augusztus közepétől szeptember közepéig tartó külpolitikai időszakon Kelet-Középeurópában teljesen a román kérdés megoldása uralkodott. Németország egyre nagyobb eréllyel folytatta Anglia elleni hadjáratát s így Románia teljesen elvesztette mindazokat a támaszpontokat, melyeket Nyugat-Európától, illetve Angliától remélt, nem beszélve most arról, hogy Angliában sem kísérték túlságos rokonszenvel a közelmúlt román politikáját. A román határon állandó fenyegetést jelentett Szovjet-Oroszország jelenléte, amint az orosz politika nagy érdeklődéssel figyelte a román politika kísérleteit, fordulatait és több ízben elégtételt követelt a beszarabiai kiürítésre következő román határsértésekért, melyek az elmúlt hónapban nem egyszer fegyveres kiélesedéssel is fenyegettek. A román politika azon reménye, hogy Oroszország és Anglia közeledést talál a német politikával szemben, egyáltalában nem vált be és az anglofil orientációjú Gafencu volt román külügyminiszter moszkvai követségének célját így megghiúsultnak kellett tekinteni. A román politika így csak kettő között választhatott: vagy Szovjet-Oroszország, vagy