

Dr. Daruka Norbert<sup>1</sup>

## A MAGYAR HADIAJÓZÁS HELYZETE AZ I. VILÁGHÁBORÚBAN<sup>2</sup>

*A XIX. század végén és a XX. század kezdetén számos karizmatikus vezető személy hatására a Császári és Királyi Haditengerészet Európa hatodik, a világ nyolcadik legerősebb haditengerészetévé vált, annak ellenére, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia alapvetően szárazföldi hatalom volt. 1914-ben a Szerbia ellen indított támadással vette kezdetét az I. világháború. Számos haditechnikai fejlesztés tette lehetővé a kor színvonalának megfelelő flotta máig példátlan sikereinek elérését. Bár a Dunaflottilla számos győzelmet és kimagasló eredményeket ért el, a Monarchia nem került ki győztesen az I. világháborúból. A szerző rövid összefoglalót kíván az olvasó elé tárni, mely a magyar hadihajósok háborúban nyújtott bátorságát és leleményességét mutatja be.*

*Kulcsszó: Császári és Királyi Haditengerészet, Dunaflottilla, hadihajó*

### **THE SITUATION OF THE HUNGARIAN WARSHIP IN WORLD WAR I.**

*At the end of XIX. and the beginning of XX. century owing to the effect of several remarkable leaders the Imperial and Royal Navy became the eighth strongest navy in the world, on the contrary, that the territories of Austro-Hungarian Monarchy was basically a landlocked authority. In 1914 WWI began with the offensive against Serbia. The numerous developments of military technics provided the unrepeatable success of the battle fleet which met the standards of its age. Though Danube Fleet reached several outstanding winnings and successes, the Monarchy did not outcome from WWI as winner. The author wants to provide a short summarisation for the readers about the courage and ingenuity of Hungarian wartime naval servicemen.*

*Keywords: Imperial and Royal Navy, Danube Fleet, warship*

## BEVEZETÉS

„*Navigare necesse est, vivere non est necesse*”.<sup>3</sup>

Ahogy a Biblia is írja, az ember úgy lett megteremtve, hogy a szárazföldön éljen és gyarapodjon. Az ember ennek ellenére már a kezdetektől fogva arra törekedett, hogy a vízi utakat – a tengereket és a folyókat – békében és háborúban egyaránt saját céljaira felhasználja; megtanult úszni, a vizen közlekedni, hajózni és harcolni. A tengereken, óceánokon vívott csatákról, legendás kapitányokról, kalózokról és parancsnokokról számtalan írásos emlék maradt fenn, annál kevesebb a belvízi hadihajózásról. Ennek az lehet az oka, hogy a belvízi hajós sosem kerül ki a szárazföld látótávolságából, nincs olyan veszedelemnek kitéve, mint a tengerek, óceánok katonái, nem tölt heteket, hónapokat a nyílt vízen. A nagy tengeri csaták, a kalózzokkal vívott ezernyi küzdelem kétség kívül a legizgalmasabb területe a katonai jellegű hajózás történelmének, de a belvízi hajózás is számos érdekes és izgalmas eseményt biztosít az érdeklődők számára.

A magyar hadihajózás története elsősorban a Dunához köthető, bár a történelmi viszonyok következtében szinte minden vízen vívott ütközetben volt magyar érintettség. A Duna teljes hossza forrásától, a Fekete-erdőtől a feketetengeri deltáig 2860 kilométer, amelyből 2588

<sup>1</sup> Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred, E-mail: daruka.norbi@gmail.com

<sup>2</sup> Bírálta: Dr. Kovács Zoltán alezredes, egyetemi docens, Nemzeti Közszerológiai Egyetem, E-mail: kovacs.zoltan@uni-nke.hu

<sup>3</sup> Pompeius mondta hajósainak akkor, amikor viharban kellett feladataikat végrehajtani. Jelentése: Hajózi szükséges, élni nem muszáj.

kilométer hajózható. Az első világháborút lezáró trianoni béke előtt a Duna magyar szakasza 935 kilométer hosszú volt, mely a békét követően a jobb parton 417 kilométerre (1850,20 Medve – 1433,00 Mohács), a bal parton 275 kilométerre (1708,20 Ipoly-torkolat – 1433,00 Mohács) mérséklődött. Az első világháborút követő békéig, az akkori műszaki lehetőségeket figyelembe véve óriási folyamszakaszon kellett a védelmi feladatokat érvényesíteni. Ez a nem csekély távolság és a Duna szakaszjellegét<sup>4</sup> is figyelembe véve hatalmas tapasztalatot és folyamismeretet, valamint megfelelő technikai eszközöket követelt meg a sikeres védelmi tevékenységek biztosításához. Ma már a hajózó utat mederszabályozással és rendszeres kotrással megközelítőleg állandósítani lehet, a hajózás biztonságát a hajózóút kitűzésével is segítik, de a múlt századok hajóskapitányainak és kormányosainak ezek a segítségek nem áltak rendelkezésére. *„Hajós volt a javából, aki sosem futtatta padkára hajóját, s már a víz felszíni fodrozódásából és színéből is megállapította, hogy a hajózóút bizony pár méterrel arrébb vándorolt, mint ahol legutóbb volt. Itt nem az iránytű és a csillagok, hanem a folyam alapos ismerete volt és maradt a veszélytelen hajózás alapja.”*<sup>5</sup>

## A Duna hajózási jelentősége

A Duna nem csupán földrajzi jellemzőiben (volt) meghatározó jelentőségű folyó, hanem rendkívül nagy gazdasági, politikai és katonai fontosságú szerepet töltött be. A kereskedelemben betöltött nélkülözhetetlen szerepe biztosította a gazdaságot, hiszen ez a vízi út évszázadokon keresztül természetes összekötője Nyugat–Európának Közép- és Dél-Európával. Meghatározó jelentőségű útvonal volt a Fekete-tengeren keresztül a klasszikus értelemben vett Kelettel is, melyet sem megépíteni, sem karbantartani nem kellett. Az áruforgalom növekedésével igény mutatkozott a nagyméretű, a kor színvonalának megfelelő modern gőzhajók és uszályok alkalmazására, melyek nehezen viselték a Duna egyes zuhatagos, lapályos és kanyargós szakaszait, de az árvizek és jégtorlaszok is jelentős gondot okoztak a szállítási feladatokban. Időszerűvé vált a Duna szabályozásának kérdése, melyet közismerten Széchenyi István kezdeményezett. Az 1878. évi berlini szerződéssel a Monarchiára bízott Al–Duna szabályozását Magyarország magára vállalta, s az első világháború kitöréséig hatalmas összegeket áldozott a folyami hajózás zavartalanságának biztosítására.

A Duna politikai és nemzetközi jelentőségét elsősorban a gazdasági szerepe adta és adja napjainkban is. A történelem folyamán a szállítmányozásban érdekelték mindig arra törekedtek, hogy szállítmányuk a lehető legkisebb adó és vám ellenében, lehetőleg kirakodás és átrakodás nélkül jusson el a célállomásra. Természetesen a parti államok, városok és egyes időszakokban a magánföldbirtokosok is a területükön áthaladó hajókról a lehető legnagyobb vámot igyekeztek beszedni. Az egységes szabályozás kialakulásáig számos alkalommal változtak az olykor szállítmányozást ellehetetlenítő vagy éppen elősegítő szabályok. Az 1815-i bécsi kongresszuson fogalmazták meg pontosan az elveket, amelyek a nemzetközi belvízi hajózásnak a mai napig is érvényes alapját képezik. A nemzetközi folyóknál a kizárólagos területi felsőbbség helyébe a közlekedés és az áruszállítás általános érdeke lépett, így a parti államoknak a területi fennhatóságukból eredően csak büntető és rendészeti intézkedési jogai van-

---

<sup>4</sup> A felső szakasz a Duna forrásától nagyjából a Morva folyó torkolatáig tart. Itt alapvetően a gyors sodrás, a vízszint jelentős esése jellemző. A folyó nagymértékben bontja a partjánál lévő kőzeteket, mélyíti medrét, a keletkezett hordalékot tovább szállítja.

A középső szakasz a Morva torkolatától nagyjából a Kárpátok déli vonulatáig, Szörényvárig tart. A középső szakaszon a folyó sebessége mérséklődik.

Az alsó szakasz, amely Szörényvártól a Duna–deltáig ér, jellemzően nagyon lassú folyású és kis esésű. A Duna-delta alapvetően jól elkülöníthető az alsó szakasz további részeitől. Egyrészt, mivel itt a Fekete-tenger hatásai – dagálykor a visszafolyás – is jellemzőek, illetve itt már szinte állóvízzé alakul a Duna, minden hordalékát lerakja és ezzel egyre nagyobb területet vesz el a tengertől.

<sup>5</sup> Forrás: Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán; Zrínyi Katonai Kiadó Budapest, 1980. ISBN 963 326 280 1

nak. Az 1856-i párizsi békeszerződést követően létrehozták az Európai Duna–Bizottságot és megalakították a Parti Államok Bizottságát a Duna egész hosszára kiterjedő hatáskörrel, és megbízták az egységes rendészeti szabályok kidolgozásával. Az első világháború kitöréséig azonban nem sikerült a Dunán egységes nemzetközi szállítási szabályokat alkotni, ezt csak a háborút követően sikerült rendezni.

A Duna katonai jelentőségét a csapatok gyors szállítása, a vízparti várak, erődök ostromlási lehetősége vagy felmentése biztosította. Ezekhez a manőverekhez azonban – akár támadó, akár védelmi háborút vívott – az országnak mindenképpen szüksége volt hajóhadra és képzett hadihajósokra. Számos példa mutatja egy hajóhad jelentőségét vagy hiányát. Ha a hajóhad hiányzott a támadó fél könnyen behatolhatott az ország területére, míg ellenkező esetben egy erős flotta megakadályozhatta, vagy legalábbis jelentősen megnehezíthette ennek lehetőségét. Egy hajóhad fenntartása két szempontból is jelentős volt, egyrészt békében a kereskedelmi hajózás zavartalanságát biztosította, másrészt háborúban az ország területének megvédése, a támadó vagy éppen a védelemben lévő ellenség leküzdésében is jelentős szerepe volt.

## **A Császári és Királyi Haditengerészet<sup>6</sup>**

A Császári–Királyi Haditengerészet felállítása II. József nevéhez fűződik, aki az Adriára behatoló kalózkodók ellen vezényelt át két hadihajót az Osztrák–Németalföldről 1786-ban Trieszt város védelmére. Ez a két hadihajó alkotta az „első trieszti haditengerészet” magját. A piros–fehér–piros lobogó jelezte, hogy ez az egység nem tartozott a Német–római Birodalom szerves intézményéhez és többnyire csak vízrendészeti feladatokat látott el.

A haditengerészet valódi megalakulása 1798. január 18-án, Velence elfoglalása után kezdődött. Ekkor a haditengerészet a teljes velencei flottát megszerezte. Az 1805-ös pozsonyi békében Ausztria elvesztette Velencét és Dalmáciát, s ezzel együtt a nagyméretűre duzzadt hajóhadat is. A megmaradt úszóegységekből a következő évben megalakult a „második trieszti haditengerészet”, mely rövid léttartama alatt nem bocsátkozott harcba. Ausztria a schönbrunni béke létrejöttével az összes tengerparti területét elveszítette, így a haditengerészet 1809-ben megszűnt létezni.

A napóleoni háborúkat követően Velence újra osztrák alárendeltségbe került és ismét létrejött egy kisebb flotta, melyet méreteiben szabályoztak és csak a görög szabadságharc idején növelték létszámát, ekkor „Levante-flottilla” néven őrizte a partokat elsősorban a kalóztámadások elszaporodása miatt. 1848. március 17-én forradalom tört ki Velencében és a hajók kétharmad része a forradalmárok kezébe került. Az osztrákok blokádolták a város köré, amit a forradalom bukásáig, augusztus 28-ig tartottak fenn.

1866. július 20-i lissai csata osztrák győzelemmel ért véget és Wilhelm von Tegetthoff-ot érdemei elismerésül altengernaggyá léptették elő, de a flotta élére való várt kinevezés elmaradt. 1867-ben Ferenc József személyes megbízatást adott Tegetthoff-nak, melynek teljesítését követően kinevezte a haditengerészet élére. Az új parancsnok teljesen új gondolatok jegyében szervezte flottája haderejét és az új flottaépítési terv<sup>7</sup> beterjesztése után, 1868-ban felindult a hajógyártás. 1869-ben Triesztben megkezdték a Custozza és az Erzherzog Albrecht

---

<sup>6</sup> Császári és Királyi Haditengerészet - németül kaiserliche und königliche Kriegsmarine vagy k. u. k. Kriegsmarine. Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete, amely magával a Monarchiával egy időben, 1867-ben jött létre. Bár a 20. század elejéig csekély csapásmérő erővel rendelkezett, ám ekkor a Monarchia erőteljesen fejleszteni kezdte. Tetőpontját az első világháborúra érte el, mikor is a világ hatodik legnagyobb flottájává vált. Feladata az Adriai-tenger védelme volt, legnagyobb létszámát a világháború hatására 1915-ben érte el, ekkor 33 735 fő alkotta.

<sup>7</sup> A flottaépítési tervben 15 pánfélhajó, 8 fregatt, 16 korvett és ágyúszázad, valamint 11 egyéb kiszolgáló hajó építését kezdték volna meg.

kazamatahajók építését és ekkor kezdődött a Leitha és a Maros nevű dunai monitorok építése is, melyek a legmodernebb védelmi funkciójú hajótípusnak számítottak ekkor.



Az SMS Leitha monitor 1872-ben<sup>8</sup>

Szintén még Tegetthoff életében kezdődött Pólában a Helgoland, Triesztben a Fasana és a Zrínyi csavaros szlúpok megépítése, és munkásságának eredménye, az 1871-ben vízre bocsátott Cyklop műhelyhajó, amit a franciaországi La Seyn ben  p tettek.

Wilhelm von Tegetthoff a haditengerészet parancsnoka beosztását egészen a haláláig, 1871.  prilis 7-ig töltötte be. Tegetthoff halálát követően, Friedrich von P ock b r  került a haditengerészet parancsnoki pozíciójába. Az  j parancsnok nem követte elődje nézeteit és nekilátott Tegetthoff bizalmi embereinek elt v lit s hoz. Von P ock parancsnoksága alatt mindössze a megkezdett hajók építését fejezt k be,  jakat nem építettek. 1882-ben megszűnt az olasz fenyegetés és  gy nem volt indok a flotta fejlesztésére. Meg j l sra v rt mindenki, de ezt Von P ock nem tudta véghezvinni és egészs sg gyi okokra hivatkozva leváltották.

Tegetthoff egykori jobbkeze, egy újabb lissai h s került a flotta és a tengerészeti osztály élére Max von Sternecket személyében. Az  j parancsnok az új tengerészeti műszaki v m nyok miatt változtatni kényszerült a hagyományos szervezési elveken és 1884-t l flottaépítési tervében kifejtette, hogy létre kell hozni egy olyan nagy védelmi és harc sz lts g  hajóhadat, melynek középpontjában 15 csatahajó (toronyhaj )  ll. 1897-ben bekövetkezett váratlan haláláig hat páncélos hajó épült meg parancsnoksága alatt, egynek pedig megkezd t k az építését. Sterneck halála előtt m g három újabb páncélos építésére szerezte meg a támogatást, melyek megvalósítását a helyébe lépő Hermann von Spaun b r nak kellett volna nyomon követnie.

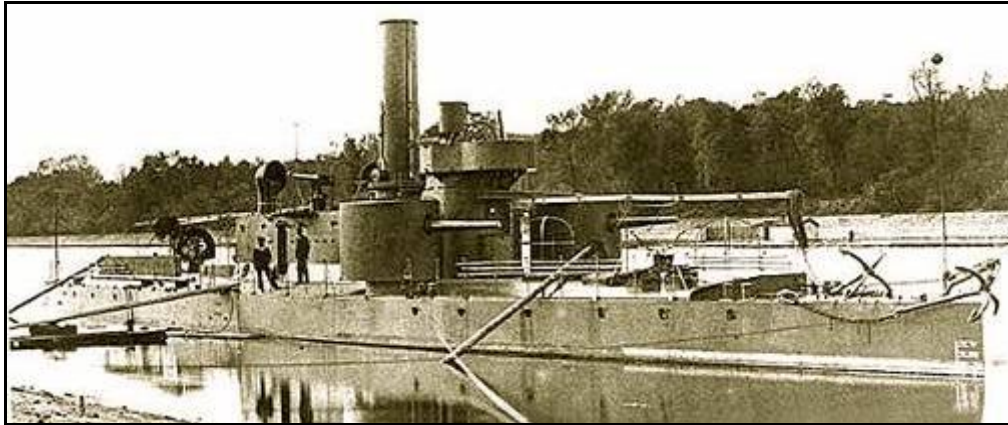
Az  j parancsnok azonban igen nagyratörő flottatervvel<sup>9</sup>  llt elő, melyben egy 12 sorhajóból, 12 cirkálóból, 12 rombolóból és 72 torpedónaszádból álló flottát kellett volna létrehozni 1908-ig, s eközben folyamatosan kivonták volna a régebbi, elavult haj t pusokat. 1904-ig k t dunai monitor épült meg, a Temes és a Bodrog és a haditengerészet m gfelel  támogatást kapott, hogy befejezhess k a már elkezdett csatahajók építését.

M g ebben az évben az osztrák pénzügyminiszter a haditenger szetre terhelte az összes adóságot és  gy annak költségvetése hatalmas csorbát szenvedett. A főparancsnok ennek hatására lemondott és m g I. Ferenc József, az akkori uralkodó sem tudta jobb belátásra bírni.<sup>10</sup> A flotta és a Tengerészeti Szekció  l re Spaun helyettes t, Rudolf Montecuccoli gr fot nevezt k ki.

<sup>8</sup> Forrás: Dr. Margitay-Becht András: A Leitha monitor – Az utolsó Osztrák–Magyar hadihajó története; ISBN 978-963-88636-1-4.

<sup>9</sup> Bővebben lásd: Krámli Mihály: A császári és királyi haditengerészet és Magyarország. Magyarország szerepe a közös haditengerészet fejlesztésében. 2004., ISBN 9789639498351

<sup>10</sup> I. Ferenc József intézkedése szerint a Spaun nevet a legközelebbi nagyobb haj n kellett megörökíteni,  gy ezt a nevet az első gyorscirk l  kapta.



Temes monitor<sup>11</sup>

Montecuccoli kinevezését követően nyújtotta be flotta építési terveit. Terveiben 13 sorhajóból, 12 cirkálóból, 18 rombolóból, 82 torpedónaszádból és 6 tengeralattjáróból álló flottát irányzott elő. Ebben az időben jelentek meg a sorhajóknál erősebb és nagyobb dreadnoughtok, melyek korszerűtlenné tették a Monarchia apró és meglehetősen gyenge eszközeit. Az új hajótípus megjelenését követően többen újabb építési terveket sürgettek, de a főparancsnok és a konzervatív nézetűek elleneztek ezt. Az újabb építési terv 1908-ban jelent meg, melyben a flottaparancsnok 16 sorhajóból, 12 cirkálóból, 24 rombolóból, 72 torpedónaszádból és 12 tengeralattjáróból álló flottatervet nyújtott be.



HMS Dreadnought a Brit Királyi Haditengerészet csatahajója<sup>12</sup>



SMS Zrínyi az Osztrák–Magyar Monarchia pre-dreadnought csatahajója<sup>13</sup>

Végül három semi-dreadnought, köztük a Zrínyi vegyes nehéztüzérségű átmeneti típusú hajóként épült meg. Az idős Montecuccolit Anton Haus váltotta fel 1913 februárjában.

Haus már egy korszerű, jólműködő szervezet parancsnoka lett, de nem váltotta valóra elődje elképzeléseit, melyben két újabb dreadnought szerepelt. Haus valószínűleg Ferenc Ferdinánd nyomására négy, az előzőeknél erősebb hajó építését javasolta. 1914-ben kitört a háború, ekkor a haditengerészet három meglévő és egy épülő dreadnoughttal rendelkezett.

## A Dunaflozilla az I. világháborúban

1914. június 28-án Ferenc Ferdinánd főherceg, az Osztrák–Magyar Monarchia trónörököse és hitvese egy nacionalista szerb diák lövöldözésének hatására életét vesztette. Ez a sajnálatos esemény sarajevói merényletként vált ismertté. Kétségtelen, hogy az első világháborúra az

<sup>11</sup> Forrás: [http://www.cityofart.net/bship/sms\\_donau.html](http://www.cityofart.net/bship/sms_donau.html); Letöltés: 2014. május 05.

<sup>12</sup> Forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/Dreadnought>; Letöltés: 2014. május 05.

<sup>13</sup> Forrás: [http://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Zr%C3%ADnyi](http://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi); Letöltés: 2014. május 05.

európai nagyhatalmak hatalmi versengése miatt került sor, azonban a közvetlen okot erre a szarajevói merénylet szolgáltatta.

A merényletet követően felgyorsultak az események és július 23-án a teljes Dunaflottillát szolgálatba helyezték, majd a szerb határ közelébe vezényelték. 1914. július 28-án az Osztrák–Magyar Monarchia hadat üzent Szerbiának. A Zimonyban állomásozó Dunaflottilla-parancsnokság hajói közül a Bodrog, a Szamos és a Temes monitorok futottak ki és Belgráddal szemben a Dunán tüzelőállást foglaltak.

1914. július 29-én 2 óra 20 perckor a Temes monitor leadta az első lövést Belgrádra, ez a lövés jelezte a háború kitörését. A monitorok egész nap ágyúzták a várat és az erődítési munkálatokat végző szerb katonaságot, majd a nap végén visszatértek bázisukra.

#### *A Dunaflottilla tagozódása a háború kitörésekor<sup>14</sup>*

Az I. monitorosztály mindkét csoportja a Dunán Zimonyban állomásozott; egységei: a Temes, a Bodrog, a Szamos és a Körös monitorok, valamint a kötelékükbe rendelt különböző típusú őrnaszádok. Itt horgonyzott még a Kulpa kórházhajó, továbbá az Achilles és a Banhans hadtápgőzösök.

A II. monitorosztály állomáshelye a Száván Brodban került kialakításra; egységei: a Maros és a Leitha monitorok, őrnaszádok, valamint a Traisen kórházhajó, továbbá a Traun vontatógőzös. Az őrnaszádosztály egységeit a hadműveleti csoportokhoz osztották be, csupán néhány őrnaszád alkotott önálló csoportot Pancsován.

A működő egységeket állomáshelyeik után Duna-, Száva- és Pancsovai–csoportnak nevezték el. Az egész flottilla hadműveleti szempontból a Balkánhaderő Főparancsnokságának lett alárendelve, melyen belül a Duna–csoport az 5. hadsereg parancsnokságával, a Száva–csoport a 2. hadsereg 7. gyaloghadosztályával, míg a Pancsovai–csoport a VII. hadtestparancsnoksággal működött együtt. A Duna–csoport parancsnoka egyben az egész flottilla parancsnoka is volt.

1914. július 29-től szinte mindhárom hajócsoportot naponta harcba vetették, éppen ezért nagyon nehéz a világháborús eseményeket hadihajós tekintetben kellő részletességgel összefoglalni. A hajók feladata volt többek között Belgrád bombázása, folyamfelderítések végzése, tüzérségi felderítés és az ellenséges tüzesszökökre mért csapások végrehajtása, szárazföldi csapatok tüzérségi támogatása. Harci feladatukként kapták a szerb csapatok átkelésének megakadályozását is, valamint az ellenséges hadihidak rombolását.

A Duna–csoport augusztus közepéig a belgrádi tüzérségi állásokat lőtte és részt vett a szerb átkelési kísérletek megakadályozásában is. A harcok heveségét mutatja, hogy a Bodrog monitor toronylövegei novemberig 1300 lövést adtak le. A harcokban keletkezett sérülések miatt először a Bodrogot, majd visszatértét követően a Szamost vezényelték Budapestre a szükséges javítási munkálatok elvégzésére.

A Pancsovai–csoport járőrfeladatokat látott el szeptember elejéig és erőszakos felderítésekben vett részt. A csoport első veszteségét szeptember 9-én szenvedte el, amikor a szerbek átkeltek a Dunán. A Pancsovai–csoport állománya robbantással süllyesztette el őrnaszádjait, mielőtt az az ellenség kezére kerülhetett volna. A következő napon az oszták-magyar csapatok Zimonyt is feladták, utolsónak a Temes monitor hagyta el a várost, ahová három nap múlva a szerbek mitroviczai veresége után a haditengerészet egy partraszálló különítménye térhetett vissza.

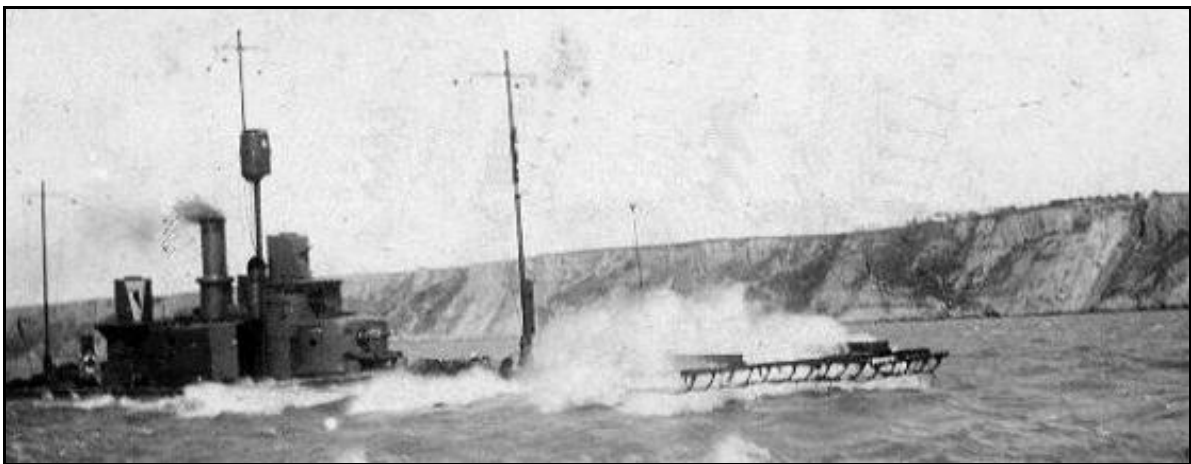
A Száva–csoport a saját hadsereg Száva menti feladatait támogatta, de az aszályos idő következtében bekövetkező alacsony vízállás miatt egy hónapra tétlenségre kényszerült.

---

<sup>14</sup> Forrás: Csonkaréti Károly - Hadihajók a Dunán; Zrínyi Katonai Kiadó Budapest 1980., ISBN 963 326 280 1; VII. Fejezet 163. oldal

A Száva–csoport gyakran nyújtott segítséget a zimonyi egységek számára, hiszen a belgrádi tüzérség tüze miatt a Szávára történő átkelés gyakran nehéz vállalkozásnak bizonyult. Szeptember végén a flottilla parancsnokság tudomására jutott, hogy a szerbek hidat akarnak létesíteni a Száván. Az átkelés megakadályozására a Temes és a Körös monitorokat, valamint őrnaszádokat vezényelték. A flottilla ideiglenes parancsnokának, Wulf sorhajóhadnagy kézíratai szerint a csaknem elkészült hidat lövette az őrnaszád géppuskáival, a belgrádi hídfőt pedig srappal. Szerb vezérkari jelentések szerint „*átkelt csapataimat még egy zászlóaljjal is meg akartam erősíteni, úgyhogy szeptember 29-én reggel ott 6 zászlóalj lett volna.... Ezt az egész tervet a 20 órakor megjelent monitorok meghiúsították... Ami a hídból megépült azt megsemmisítették...Látván, hogy átkelt csapataimat nem erősíthetem meg, és a monitorok miatt a hid sem készülhet el...elrendeltem, hogy a bal partra átkelt csapatok a jobb partra vonuljanak vissza...*”<sup>15</sup> A harcok végeztével a flottilla rendezte úszóegységeit és a Bodrogot, mely az áttörést fedezte visszarendelte a Dunára, a Temes és Körös a Száván maradt. A Leitha október 3-án a Száván heves tűzharcot vívott egy szerb üteggel, mely hevességét a Leitha lövegeinek harcképtelenné válása jellemezte.<sup>16</sup> A harcképtelenné vált Leithának sikerült a Maros monitor fedezete mellett visszavonulnia. A Leitha volt a flottilla első hajója, amelyet az ellenség tett harcképtelenné. A javításra visszavonult hajó után csak három monitor maradt a Száván, ezek az időszakos karbantartásokat leszámítva állandó bevetésen voltak.

1914. október 22-én a Temes monitor a Skela-ágban elrejtett ellenséges átkelési eszközöket indult megsemmisíteni. Az eszközök megsemmisítését követően visszafordult és a visszaúton aknába ütközött, felrobbant és elsüllyedt. Ez volt az első alkalom, hogy Monarchia folyami hadihajói ellenséges aknákkal kerültek szembe, ettől kezdve a folyami hadviselés új elemmel, az aknák elleni harccal bővült. Az aknák elleni védekezés érdekében hálókat kezdtek kifeszíteni a hajók köré és feltűntek a kereskedelmi hajókból átalakított első aknakereső–aknaszedő hajók is.



A LEITHA monitor viharban az orrán aknafogó felszereléssel<sup>17</sup>

A Száván egyre több aknazárat telepítettek az antant–hatalmak, a folyó hajózhatóvá tétele érdekében utászokból és tengerészaknászokból alakult alegységeket hoztak létre, melyek igen eredményesen tevékenykedtek. Ez volt az első példája a két szakma sikeres együttműködésének. Az aknaszedő különítmény felszedte a novoselói, az umkai, az ostruznicai és a belgrádi aknazáratokat és a flottilla az időközben elfoglalt Belgrád alatt egyesülhetett. A monitorok ez

<sup>15</sup> Forrás: Wulff Olaf: Az osztrák–magyar dunai hajóhad a világháborúban. Madách kiadó Budapest (évszám nélkül) 38–39 oldal; német nyelvű kiadása Braumüller kiadó, Bécs 1934.

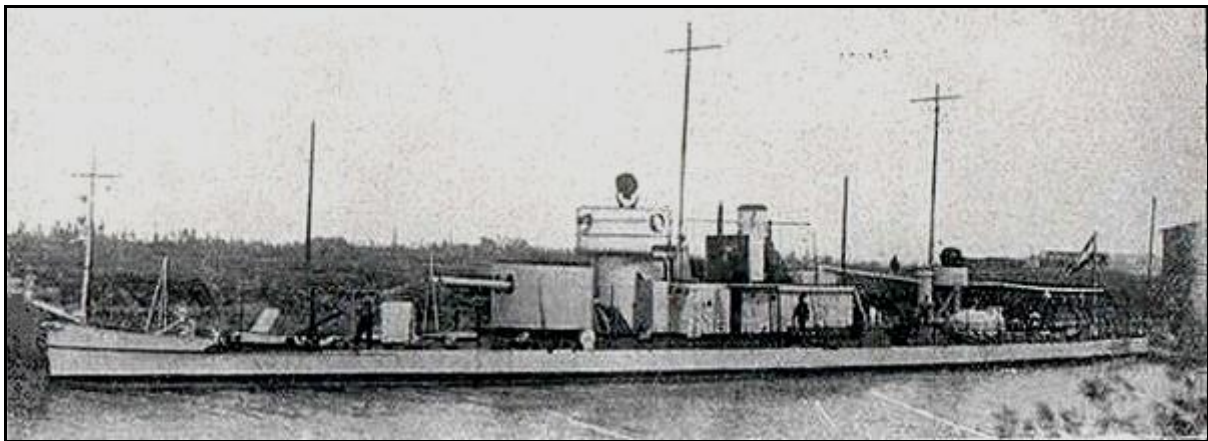
<sup>16</sup> A hajólövegek élettartama a nagy csőhosszúság következtében viszonylag rövid. Például egy 12 cm-es, 35 kaliberhosszúságú lövegcső kb. 500 lövésre használható.

<sup>17</sup> Forrás: <http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=14339>; Letöltés: 2014. május 05.

idő alatt folyamatosan biztosították az aknaszedő különítmény munkáját, melyet az ekkorra helyreállított Leitha fedélzetéről a flottilla parancsnoka Lucich sorhajókapitány<sup>18</sup> személyesen irányított.

A Temes elvesztésével sem gyengült meg a monitorok folyami ereje, hiszen az aknárafutást követő napon megérkezett Zimonyba az Enns monitor, mely a korábinál sokkal jobb védettségű és erősebb fegyverzetű, nagyobb hajó volt. Az utánpótlást szállító kereskedelmi hajók kísérése, védelme, aknamezőkön történő átvezetése a monitorok és az őrnaszádok számára újabb feladatot jelentett.

1914. december közepére az osztrák–magyar hadsereg visszavonulásra kényszerült, a Dunán és a Száván a visszavonulást a monitorok fedezték. A Monarchia ekkor ott állt ahol a háború első napján. Mivel a flottilla a háború első öt hónapjában bebizonyította szükségességét, és a harcokban eredményesen vett részt, megerősítését, továbbfejlesztését a hadsereg részéről is szorgalmazták. Ebből adódóan további két monitor és hat, az eddigieknél erősebb őrnaszád gyorsított ütemű építését rendelték el. 1915-ben az Ennst testvérhajójaként épített Inn nevű monitor is szolgálatba lépett, s még ebben az évben elkészült a két újabb monitor, melyek a Sava és az elsüllyedt monitor emlékére ismét a Temes<sup>19</sup> nevet viselték.



Az INN monitor, melyet 7/H 50-es légvédelmi ágyúval is felszereltek<sup>20</sup>

A téli időszakot követően az Enns és a Maros monitorok, egy felfegyverzett gőzös és egy kórházhajó már február 16-án befutott Zimonyba. Március elsejére a Körös monitor és a felfegyverzett gőzösök, valamint egy kórházhajó is megérkezett Péterváradra.

A Szamos monitor a Száván kezdte meg a szolgálatot. A Bodrog monitor Zimonyból Péterváradra került átvezénylésre és hozzá az Inn monitor április elején csatlakozott. A Leitha csak április végén ált szolgálatba.

Mivel az Enns és az Inn már légvédelmi ágyúval is rendelkeztek, utóbbi látta el Pétervárad és Újvidék légvédelmét. Az Enns Zimony légerét védte, mivel a francia légierő egységei a szerb hadsereget támogadták. 1915. április 23-án éjszakai támadást hajtottak végre az ott horgonyzó monitorok ellen. Az őrszolgálatban lévő Körös monitor észlelte a támadást és géppuskatűzet nyitott, a támadók kénytelenek voltak torpedójukat idő előtt kilőni, amely így célt tévesztett. A támadást követően a monitorosztály kikötési helye közelében gerendatorlaszt építettek és a horgonyzóhely védelmére géppuskás motorcsónakokat állítottak szolgálatba. Az első légitá-

<sup>18</sup> Lucic Károly altengernagy, Máltai lovag 1868–1952. A Császári és Királyi Dunaflojtilla egykori parancsnoka, a Hadtörténeti Múzeum igazgatója. Haláláig Erdőbényére volt kitelepítve családjával. Végso nyughelyén, Erdőbényén a hadihajós katonák minden év novemberében megemlékeznek legendás elődjükről.

<sup>19</sup> A szakirodalomban megkülönböztetésül Temes II-ként szerepel.

<sup>20</sup> Forrás: [http://www.cityofart.net/bshp/sms\\_donau.html](http://www.cityofart.net/bshp/sms_donau.html); Letöltés: 2014. május 05.



madás április 28-án következett be, melyet az Enns monitor légvédelmi fegyvereivel sikeresen elhárított.

A flottilla megjelenésével a szerb hadsereg folyamatosan megvilágította a Belgrád előtti folyamszakaszt, s ezzel minden éjszakai mozgást ellehetetlenítettek. 1915. május 15-én az Inn monitor és egy kísérő őrnaszád futott ki állomáshelyéről azzal a parancsal, hogy oltsák ki a folyamszakaszt megvilágító fényeket. A monitor ekkor esett át a tűzkeresztségen és sértetlenül tért vissza, de az őrnaszád végzetes találatot kapott és a segítségére siető motorcsónak partra futtatta az állomány kimentését követően. A fények kioltását nem sikerült végrehajtani.

1915 nyarán a flottilla csak őrzőparatozott, s az újabb aknazárak felszedését, illetve szétlövését hajtotta végre. Július 9-én és szeptember 15-én megérkezett a két új monitor, előbb a Temes II, majd a Sava. A flottilla két hajóosztálya Zimonyban és Péterváradon állomásozott. A flottilla hajóállományának bővülésével megnőtt a törzs személyzete, s a munkavégzés egyre nehezebb lett. Ekkor ugyanis az volt a szokás, hogy a flottilla parancsnokság egész törzskarával a vezérhajón tartózkodott és onnan vezette a harctevékenységeket. A megoldást a Hebe természetes jelentette, erre került át a flottilla parancsnokság, ez lett a törzshajó, ez a megoldás módot adott a hadműveleti tervek zavartalan kidolgozására, s ezzel megvalósult a parancsnokság ellenség tüze alól történő kivonása is.

1915 kora őszén a hadsereg parancsnokság kidolgozta a Szerbia elleni új offenzíva tervét. A fő célkitűzés a Duna vonalát végig birtokba véve, nagy löszerszállítmányokat útba indítása volt. A flottillát a Belgrádnál átkelő VIII. Hadtestparancsnokság alá rendelték. A Dunán történő átkelés előtt szükségessé vált az ellenség tüzelőállásainak felfedése. Október 6-án egy fából és vászonból készült színlelt monitort horgonyoztak le Belgráddal szemben, melyre a szerbek tüzet nyitottak. Az átkelésnél, persze tűzérési előkészítést követően a szárazföldi csapatok a szemközti töltés mentén beásták magukat. Másnap a Bodrog, a Maros, a Leitha, a Körös és a Sava monitorok a szorongatott helyzetű parti egységek segítségére indultak. A Leitha és a Körös monitorok közvetlen közélről tudták löni a szerb állásokat, melyeket nemsokkal később visszavonulásra kényszerítettek. A többi monitor a várat és a többi ellenséges állást lőtte. A monitorok váltásban harcoltak és délután az Inn, az Enns és a Temes II. háromszoros ütegössztűzzel elnémította az ellenséges ütegeket.

Október 8-án a monitorok tovább folytatták a tűzérési tűzharcot. Ekkor több monitor is megsérült, a Marost találat érte, mely tüzet okozott. Az Enns az orrán és az övpáncélja alatt kapott léket, s a parancsnoka a hajót partra futtatta. A Temes II. a legénységi lakótérnél sérült és a hátsó parancsnoki tornya is találatot kapott, ezt a hajót is partra futtatta kapitánya. Lucich sorhajókapitány ezek után a Sava és az Inn monitorokat küldte, a két partra futtatott hajó megsegítésére. A megmaradt négy monitor tovább harcolt és október 9-én az osztrák-magyar csapatok elfoglalták Belgrádot. Az átkelt csapatokkal az őrnaszádok tartották fenn az összeköttetést. A Maros és a Bodrog monitorok másnap a Lipar magaslatok megtámadására készülő csapatokat támogatta. A következő napokban a Monarchia csapatai a Belgrád körüli magaslatokat is elfoglalta. Ezzel a kitűzött cél megvalósult, a Dunán való akadálytalan hajózás biztosítása megvalósult. A löszerszállítmányok azonban az aknazárak miatt nem indulhattak meg. Megkezdődött a Duna és a Száva aknamentesítése és a torlaszokon fennakadt aknák megsemmisítése.

A belgrádi harcok befejezésével az I. monitorosztály Zimonyban maradt (Inn, Bodrog, Maros), a II. monitorosztály Pancsován állomásozott (Sava, Körös, Leitha). A megsérült monitrokat (Enns, Temes II.) Budapestre vontatták javításra. A Szamos monitor a belgrádi műveletekkel egy időben zajló Száva menti hadműveletek során kapott találatot, ez a hajó is a budapesti hajójavítóba került. A kijavított hajók november 6-án tértek vissza és az Enns felváltotta

az időközben lőszerszállítmányokat biztosító Bodrogot. A Temes II. Ruszcsukban őrszolgálatot teljesített. A monitorok megjelenése után az orosz haditengerészet a tengerig vonult vissza.

1916 a flottilla számára a téli hajózási szünet után csendesen indult és Románia hadüzenetéig<sup>21</sup> harcokban nem vettek részt. A gyorsított flottillafejlesztési programnak köszönhetően újabb típusú őrnaszádok is elkészültek.

A Románia elleni háború kitörésekor a flottilla a következőképpen tagozódott:<sup>22</sup>

I. monitorosztály	I. monitorcsoport	Temes II., Enns
	I. őrnaszádcsoport	Barsch, Viza
	II. monitorcsoport	Sava, Inn
	II. őrnaszádcsoport	Compó, Wels
II. monitorosztály	I. monitorcsoport	Bodrod, Körös, Maros
	I. őrnaszádcsoport	Stör, Lachs
	II. monitorcsoport	Szamos, Leitha
	II. őrnaszádcsoport	Csuka, Fogas

Az 1916. augusztus 27-i hadüzenetet követően Románia egyik torpedónaszádja támadást hajtott végre a Ruszcsuk előtt horgonyzó osztrák–magyar hajóegységek ellen. A kilőtt torpedó a Sava monitor mellett álló uszályt találta el. A támadást követő napon a flottilla minden bevethető egységével megtámadta Gyurgyevó (Giurgiu, Románia) kikötővárost, és az ott állomásozó hajókat és hadianyagokat megsemmisítette. Ezután a flottilla a bázisát a Belene–csatornán foglalta el, ahonnan folyamatosan támadásokat hajtott végre a part menti román bázisok ellen.

A román hadvezetés Rjahovónál (Rehovo, Bulgária) átkelésbe kezdett és hidat épített, melynek lerombolására október 1-én kapott parancsot a flottilla. A feladatot megnehezítette a Duna szűk keresztmetszete, így nagy tűzerejű hajócsoporthoz nehéz volt felvonultatni. A harcokban a II./I. monitorcsoport vett részt, melyből először a Bodrog, majd a Körös kapott találatot és visszavonult. Október 3-án a II./II. monitorcsoport folytatta a harcot, de a román tüzérség zárótüzére vissza kellett vonulniuk. A híd rombolásával az I./I. monitorcsoport is megpróbálkozott, de lerombolni csak sodoraknákkal és két ráúsztatott uszályval sikerült.

*„A román hadsereg rjahovói átkelésének teljes összeomlását a flottilla idézte elő, mert a híd szétrombolásával elvágta az összeköttetésüket, további előrenyomulásukat pedig azzal tette lehetetlenné, hogy a román tüzérség tüzét magára vonta, megakadályozta, hogy a hídfőállás kiszélesítésében gyalogságukat támogassák.”*– írja Csonkaréti Károly „Hadihajók a Dunán” című könyvében.

1916. november 23-án a Sistovnál gyülekező hadosztály támogatása érdekében mozgósította úszóegységeit és támadásba ment át. A parti őrséget gyorsan leküzdötték. Tekir–Derénél a II./I. monitorcsoport a csapatok szárnyát fedezte, eközben a Maros monitor és mellé rendelt őrnaszádok az egész hadműveleti területet biztosították aknatámadás ellen. A nap végére az egység nagy része bázisára vonulhatott, a II./I. monitorcsoport és a II. őrnaszádcsoport a jobb szárny biztosítására a helyszínen maradt. Az első világháború folyamán a sistovi átkelés volt az utolsó nagy támadó hadművelet, amelyben a dunai flottilla részt vett. A legfontosabb feladat a Duna megtisztítása az aknáktól és hajózási záraktól. 1916 telére az Inn, a Szamos és a

<sup>21</sup> Románia hadüzenete a Központi Hatalmaknak: 1916. augusztus 27.

<sup>22</sup> Forrás: Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán; Zrínyi Katonai Kiadó Budapest 1980., ISBN 963 326 280 1; VII. Fejezet 189. oldal

Leitha Budapestre indult, s karácsonyra meg is érkeztek. A Temes II., az Enns, a Bodrog, a Körös és a Maros Turnu–Severiben, az újonnan kialakított támaszponton telet.

Fontos és az 1916-os évhez tartozó esemény, hogy a Temest kiemelték és augusztus 27-én Budapesten megkezdték javítási munkálatait. 1917. január 18-án került sor másodszori vízrebocsátására az újpesti Ganz–Danubius hajógyár előtt. A Temes monitor részben átépítésre került, fegyverzetét módosították. A flottilla egységei 1917 tavaszán ismét levonultak az Al–Dunára és elfoglalták helyüket Brailán. Mivel a monitorok száma gyarapodott a Temes II. monitort májusban átnevezték és a Bosna nevet kapta.

Az első világháború folyamán 1917. szeptember 22-én a második monitorját is elveszítette a flottilla. Az első monitorosztályt Csernavodára rendelték, ahol a német császár és a bolgár cár találkozott, a találkozon a monitorok díszelgés után visszavonultak a Brailába. A nagy köd és az alacsony vízállás miatt kis követési távolságot tartottak. Az Inn monitor haladt a sor végén és egy súlyosan sérült uszály vészlyeleire kiállt a sorból és annak segítségére sietett, amikor aknára futott. Az elrendelt aknakutatás közben még négy robbanótestet találtak, melyet a Brailába készülő császár ellen telepítettek a románok. A császár elhalasztotta további útját és hozzáfogtak az Inn kiemeléséhez. 1917. december 12-én az Inn az újpesti hajógyárba került bevontatásra.

Az 1918. május 7-i bukaresti békekötés után a Duna teljes hosszában megnyílt a császári és királyi haditengerészet dunaflorellája előtt. Az öreg gőzösöket leszerelték. A folyamnak és mellékágainak aknamentesítését követően a flottilla főleg folyamrendészeti feladatokat látott el. Az elavult Maros és Leitha 1918. április elsején Orsováról Budapestre indult, ahol leszerelték őket. Bár a Dunán a hadieseményeket illetően viszonylag csend volt, a flottilla nem pihent. Két egészen egyedülálló vállalkozásra került sor: folyami hajói kimentek a tengerre.

### *A Császári és Királyi Aknakutatóosztag fekete–tengeri tevékenysége*

A Duna–delta környékén nem csak az antant hatalmak, hanem a német és a török tengerészet is aknazarakat telepített. A központi hatalmak az utánpótlás szállításának feladatai miatt megakarták indítani a hajózást. Az osztrák–magyar haditengerészet részéről a Barsch, a Wels, a Compó és a Viza is részt vett más hajók mellett az osztág tevékenységében. A folyami hajók jól bírták a tenger viszontagságait. Az osztág működését a Sulinába vezető út kijelölésével kezdte meg. Néhány kilométer megtétele után a Wels és a Barsch német aknát halászott ki.

A német aknatelepítés pontosságát illetően kételyek merültek fel. Új útirányt választottak, melyen szintén német aknákkal találkoztak. 1918. április 18-án az egyik gőzös aknára futott, ekkor is a német adatok megbízhatatlansága okozta a bajt. Az ősz kezdetén az aknakutató osztágot a katonai helyzet megváltozása miatt feloszlatták és az úszóegységeket a visszavonulás fedezésére visszarendelték a Dunára.

### *Az odesszai különítmény*

A központi hatalmak a dunai műveletek mintájára kívánta a Dnyeszter, a Bug és a Dnyeper mentén tevékenykedő csapatait támogatni. 1918. április elején összeállítottak egy különítményt, amelynek Wulff Olaf korvettkapitány parancsnoksága alatt Odesszába kellett vonulnia. A „Wulf-hajóhadosztág” a következő egységekből állt: a Bodrog, a Körös, a Szamos, a Bosna monitorok, valamint a Barsch és a Wels őrnaszádok.

A Wulf hajóhadosztág április 12-én kötött ki Odesszában, s az egész nyarat Ukrajnában töltötték, végighajózták a folyókat és állomásslolgálatot teljesítettek. A hajók szeptember 12-én ismét horgonyt vetettek a Brailában. 1918. szeptember 30-án Bulgária fegyverszünetet kötött az antanttal, a balkáni front összeomlott, megkezdődött a visszavonulás.

A flottilla feladata a visszavonulás biztosítása és a központi hatalmak Al–Dunán lévő hajóinak fedezete volt. Október 30 -án a flottilla parancsnoka a bázisát Újvidékre helyezte át, ahol a Hebe is horgonyzott. A flottilla egységei másnap az Újvidéki kikötőben egyesültek (hét monitor és öt őrnaszád). Ekkor már nyilvánvaló volt, hogy a Monarchia nem csak a háborút veszítette el, hanem a soknemzetiségű állam széthullása is megkezdődött. A dunai flottilla valamennyi egysége Magyarország kizárólagos tulajdonába került.

A hajók helyükön maradtak és biztosították a Monarchia csapatainak visszavonulását és átkelését a Dunán, mert az átkelő csapatokat a szerbek megtámadták. A visszavonulást fedező Bodrog október 31-én zátonyra futott és a segítségére siető vontatóhajók sem tudták az apadó Dunában levontatni. Másnap a szerb tüzérség löni kezdte a hajót és a Bodrog közelében lévő monitorok addig tüzeltek, amíg ágyúik hasznavehetetlenné nem váltak. A szerbek a hajószemélyzet kimentését követően elfoglalták a hajót és hadizsákmánynak tekintették. November 4-én táviratban utasították Wurfot, hogy vegye át a Dunaflojtilla parancsnokságát. A piros–fehér–piros lobogó mellé az új parancsnok felvonatta a trikolórt, egyúttal értesítette a magyar hadügyminisztériumot a flottilla Budapestre való befutásának várható időpontjáról.

A Dunai–flottilla 1918. november 6-án horgonyt vetett az óbudai telelő előtt, a már napok óta megszűnt Birodalom haditengerészeti lobogóját csak ekkor és itt vonták le végleg. Ez a mozzanat jelentette egyben a Császári és Királyi Haditengerészet megszűnését is.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán; Zrínyi Katonai Kiadó Budapest, 1980. ISBN 963 326 280 1
2. Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete; Kossuth Kiadó 2001. ISBN 963-09-4244-5
3. Dr. Csonkaréti Károly: Császári és királyi hadihajók. 2002. Hajja és Fiai, Debrecen ISBN 963-9329-46-0
4. Földi Pál: Az osztrák–magyar haditengerészet története. Anno ISBN 963-375-081-4
5. Krámlí Mihály: A császári és királyi haditengerészet és Magyarország. Magyarország szerepe a közös haditengerészet fejlesztésében, 2004 ISBN 978-963-9498-35-8
6. Dezsényi M. - Hernády F.: A magyar hajózás története; Műszaki Könyvkiadó Budapest, 1967.
7. Id. Margitay-Becht András: A Leitha monitor és a többiek; Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Budapest, 2007. ISBN 978 963 7097 26 3
8. Csonkaréti K. - Benczúr L.: Haditengerészek és Folyamőrök a Dunán; Zrínyi Kiadó, ISBN 963 327 1533
9. Id. Margitay-Becht András: A Leitha monitor - Az utolsó osztrák-magyar hadihajó története; Schöch Kft, ISBN 978 963 88636 1 4