

véletlen, hogy Runciman klasszikus munkája is az első Arab-izraeli háborúk után jelent meg, s vált máig változatlan utánnomások és fordítások tucatjainak bestsellerévé.

Runciman, talán túl sommásan, a keresztes háborúkat az emberi butaság történetének nevezte, ugyanakkor elismerte, hogy a „nyugati” civilizáció éppen e háborúk során szembesült először kultúrája és politikai rendszere idegen környezetben, fegyveres erőszakkal való meghonosításának

problémakörével, amit azután századokon át próbált tökéletesíteni – mind a mai napig.

A kötetben kiadott művek e folyamat kezdeteit világítják meg, amikor a kortársak még bizakodóan tekintettek a jövőbe, ám Szent Bernát személye már átvezeti az olvasót a kétkedés, felháborodás, a bűnbakkeresés: a keresztes katonai kudarcok, a keresztes háborúk kritikájának időszakába. E korszak forrásai azonban már egy új kötet tárgyát képezik.

Rázsó Gyula

JOHN KEEGAN

A TENGERI HADVISELÉS TÖRTÉNETE

(Corvina kiadó, Budapest, 1998. 272 o.)

John Keegan, a hazánkban is ismert angol hadtörténész könyvét kézbe véve már rögtön az első belelapozás után csalódik az olvasó. Ebben nem kis részben ludas a magyar kiadásnak adott cím, mivel jóval többet ígér a könyv valódi tartalmánál. A mű eredeti címe már inkább fedi a valóságot: *The Price of Admiralty. War at Sea from Man-of-War to Submarine*, de még ez sem teljesen. Elég egy pillantást vetni a tartalomjegyzékre, és rögtön világossá válik, hogy szó sincs a címben foglaltakról, a négy részre osztott könyv mindössze egy XIX. századi és három XX. századi eseményt tárgyal, ez a két évszázadnyi időszak pedig csak töredéke a tengeri hadviselés legalább háromezer éves történetének. A szerző által kiválasztott négy tengeri csata – bár e kifejezés klasszikus értelemben véve nem alkalmazható az itt tárgyalt események mindegyikére – kívánja reprezentálni az utóbbi két évszázad tengeri hadviselését. A könyvben a következő négy csata leírása található: a trafalgari, a jütlandi, a midwayi, valamint az atlanti csata eseményei közül az SC122-es és a HX229-es konvoj története.

John Keegan a négy ütközet kiválasztásakor minden valószínűség szerint az a szándék vezette, hogy a más-más technikai szintet képviselő különböző típusú hadihajókkal való hadviselést az adott típussal

vívott legjelentősebb és legismertebb tengeri csatákon keresztül mutassa be. Ennek szellemében a vitorlás sorhajókat a trafalgari, a páncélos csatahajókat a jütlandi, a repülőgéphordozókat a midwayi, a tengeralattjárókat pedig az atlanti csata reprezentálja. Ezzel az elgondolással nem is lenne baj, ha az ütközetek konkrét leírása mellett helyet kapna a különböző típusok kifejlődésének és alkalmazásának megfelelő leírása is, hogy az olvasó valamilyen képet kapjon az adott eszközökkel való hadviselés tágabb történetéről. E tekintetben különösen az első két részt lehet kritikával illetni, mivel mind a trafalgari, mind pedig a jütlandi csata egy-egy korszak végén található, és e korszakok meghatározó típusai, a vitorlás sorhajók, illetve a páncélos csatahajók (sorhajók) a tárgyalt csaták idején már nagy múltra tekintettek vissza, ennek ellenére kifejlődésükről és a velük vívott korábbi háborúk tapasztalatairól vajmi keveset tudhatunk meg.

A Trafalgarról szóló rész első fejezetében Keegan a stratégiai háttérrel vázolja fel, a korszak kiváló ismerőjeként, tömören és jól összefogottan. A következő fejezet röviden Nelson korábbi földközi-tengeri ténykedését, illetve a brit blokád-stratégiát ismerteti. Nelson, az 1798-as kudarcból tanulva, a Földközi-tengeren felhagyott a szoros blokád

taktikájával, mivel azt az ottani időjárási viszonyok nem engedték meg. Nelson, aki 1803. óta blokád alatt tartotta Toulont, mindenképpen csatára akarta kényszeríteni a franciákat. Napóleon tervezett inváziójának sikeréhez a különböző, blokád alatt álló kikötőkből kellett kifutnia a francia és a spanyol flottának, hogy egyesülve lezárják a Csatornát a brit flotta elől. Villeneuve francia admirálisnak 1805. márciusában sikerült a szökés és rögtön kifutott az Atlanti-óceánra, míg Nelson először Egyiptom felé indult. Miután rájött tévedésére, ő is a franciák után indult a Karib-tengerre, majd a nyomukban visszatért Európába. Villeneuve, miután visszatért, ahelyett, hogy a Csatorna felé indult volna, befutott Cadiz kikötőjébe. Napóleon 1805. augusztus 24-én lefújta az invázió tervét, és csapatait az osztrák-orosz szövetség ellen indította. A habozó Villeneuve végül október 19-én futott ki Cadizból, és a két flotta október 21-én a Trafalgar-fok közelében találkozott. Nelson, szakítva a hagyományos vonalharczással, hajóit két oszlopba rendezve támadta meg az egyesült francia-spanyol flottát, és bár ő maga elesett, döntő győzelmet aratott.

Keegan Nelson és Villeneuve párharcának értékelésekor arra a megállapításra jut, hogy Villeneuve habozásának és döntésképtelenségének elsődleges oka a Nelsontól való, szinte babonás félelem volt. Egyébként a trafalgar csata kapcsán a franciák és a spanyolok mind a mai napig egymást okolják az elszenvedett vereségért. A csata előzményeinek tárgyalásánál az angol, de főképpen a francia és a spanyol haditengerészet állapotának bemutatása nem igazán sikerült, mint ahogyan a vitorlás hajókkal való hadviselésé sem. Ez utóbbi inkább csak a XVIII. század második felében vívott csatákra koncentrál, azonban a vitorlás hadviselés kezdetei ennél jóval régebbre nyúlnak vissza: a modern tengeri hadviselés, a vitorla és az ágyú „házasságával,” a XVI-XVII. században kezdődött. Mindemellett ez a fejezet egy kissé zavarosra is sikeredett, bár a szerző már a könyv előszavában bevallotta, hogy igen keveset ért a haditengerészeti kérdésekhez. Az első részt a csata részletes leírása és a veszteségek felsorolása zárja. Arra nem tudtam rájönni, hogy az értékelés végén mi célt szolgál a szerző meglehetősen zavaros eszmefuttatása a vitorlás hadihajókról.

A könyv következő része a jütlandi csatával foglalkozik, miközben egy évszázad története teljesen kimarad. Szinte semmit nem tudunk meg a páncélos hadihajók kialakulásáról, és egyáltalán semmit sem az e hajókkal az első világháborút megelőzően vívott ütközetekről, még utalás szintjén sem. A GLOIRE és a WARRIOR után rögtön Tirpitz következik, majd egy rövid leírás a németek és az angolok között zajló flottaversenyéről, amelyet végül Németország elvesztett. A háború kezdetekor a dreadnoughtok aránya 32:18 volt a brit flotta javára, ezért a németeknek kevés reményük volt arra, hogy egy nagy, döntő csatában legyőzzék az angolokat.

A háború kitörése után, a németek számára kedvezőtlenül végződött 1915. januári dogger bank-i ütközetet követően a német flotta több mint egy évig nem vállalkozott újabb akcióra az Északi-tengeren. A német flotta új parancsnoka, Scheer, 1916 tavaszán olyan tervet dolgozott ki, amely számításai szerint a siker reményével kecsegtetett az erősebb angol flotta ellen: az angol hajókat egy aknazárakból és tengeralattjárókból álló csapdába akarta csalni. A döntő flottaakcióra 1916. május 31-én került sor. A csata végül nem hozta meg a németek által várt eredményt, nem sikerült akkora veszteséget okozniuk a briteknek, amely döntően megváltoztatta volna az erőviszonyokat. Igaz, az angolok három csatacirkálót veszítettek, míg a németek csak egyet, és általában az angolok veszteségei felülmúlták a németekéit, mégis, a stratégiai győzelem az angoloké volt, a német flotta soha többé nem merészkedett elő védett kikötőiből.

Az angolokat legérzékenyebben három csatacirkálójuk, az INVINCIBLE, az INDEFATIGABLE és a QUEEN MARY felrobbanása érintette. Keegan könyvében még azt a régi nézetet képviseli, hogy a lőszerkamrák felrobbanását elsősorban a gyengébb tűzvédelmi berendezések okozták. Az újabb kutatások szerint a fő probléma nem ez volt, hanem a brit tengernagyok által a XVIII. század óta képviselt gondolkodásmód, amely a tűzgyorsaságot mindenek fölé helyezte. Az angol hajóknak is megvoltak a tűzvédelmi berendezéseik, azonban azokat a legnagyobb tűzgyorsaság elérése érdekében kiiktatták. A csata során nyitva hagyták a

tűzbiztos ajtókat, illetve minden elképzelhető helyre lőszert zsúfoltak, hogy azok minél gyorsabban a lövegekhez jussanak. A gyenge páncélzatú csatacirkálók esetében ilyen körülmények közt a tornyot ért közvetlen találat végzetesnek bizonyult.

A könyv harmadik része a csendes-óceáni háború fordulópontjaként is emlegetett midwayi csatával foglalkozik, a szerző ezen keresztül mutatja be a repülőgéphordozók alkalmazását. A fejezet elején néhány oldalban bemutatásra kerül a hajóosztály kifejlődése, illetve a japán és az amerikai haditengerészet két világháború fejlesztése, valamint a két haditengerészet egymás elleni stratégiai elképzelései. Az amerikai haditengerészeti stratégiák évről-évre elővették a „Narancssárga” tervet, mely a Japán elleni háború körülményeit határozta meg. A haditengerészet vezetői tudták, hogy az elkövetkező háborúban mindenképpen számíthatnak a Csendes-óceánon a japán-amerikai összecsapásra. Az egyre inkább a háború felé sodródó Japán igyekezett mindent egy lapra feltenni, mivel felismerte, hogy hosszú távon képtelen az Egyesült Államok ipari potenciáljával versenyre kelni. A japán tengernagyok legkiválóbbja, Yamamoto, az amerikai ipar ismeretében, óva intett az Amerika elleni háborútól. A japán stratégia egyetlen csapással akarta megsemmisíteni az amerikai csendes-óceáni flottát, így akartak erőfölénybe kerülni a Csendes-óceánon. Ennek végrehajtása majdnem sikerült is Pearl Harbornál, de vesztükre, az amerikai repülőgép-hordozókat nem tudták megsemmisíteni, pedig az elkövetkező csendes-óceáni háború legfontosabb eszköze ez a hajótípus lett.

Az elkövetkező néhány hónap látványos japán sikorsorozat hozott, és mindenki elfelejtette Yamamoto figyelmeztetését, hogy ez csak hat hónapig, maximum egy évig tarthat. Yamamoto, aki tartott az amerikai repülőgéphordozóktól, 1942 márciusában tervet dolgozott ki az amerikai hajók csapdába csalására a Midway-szigetek ellen indítandó támadással. A terv eleinte heves ellenállásba ütközött, de a Tokiót ért április 18-i légitámadás után mindenki elfogadta azt. A fejezet további részeiben foglaltak, melyek leírják a csata előkészületeit, illetve az 1942. június 4-i csata eseményeit, nem ismeretlenek a magyar olvasók előtt sem, mivel rövidített

formában ugyanazt tartalmazzák, mint Walter Lord „Hihetetlen győzelem” című könyve.

A könyv utolsó fejezete az atlanti csatával, illetve azon belül az SC 122 és a HX 229 konvojokkal foglalkozik. A tengeralattjáró, mely néhány évvel korábban jelent meg, mint a repülőgép, már az első világháborúban is jelentős szerepet játszott az első sorban a németek által folytatott tengeralattjáró-háborúban. Bár az első világháborúban a kívánt célt nem sikerült elérni, a tengeralattjáró félelmetes fegyvernek bizonyult. A békeszerződésben Németországnak megtiltották a tengeralattjáró-építést, de a németek külföldön hoztak létre tervező irodákat, majd a versailles-i szerződés felmondása után onnan rendelték első tengeralattjáróikat. 1935-ben Hitler az új tengeralattjáró-flotta élére Karl Dönitzet nevezte ki. Dönitz volt az, aki kidolgozta a falkatakikát, amely igen eredményesnek bizonyult az atlanti csata első szakaszában.

Az atlanti háború legnagyobb csatája 1943 márciusában zajlott, amikor 40 német tengeralattjáró 22 hajót süllyesztett el a HX 229 és az SC 122 konvojból, mindössze egy saját veszteség mellett. Dönitz ekkor úgy érezte, hogy küszöbön áll a győzelem, de két hónap múlva fordult a kocka, a német tengeralattjárók veszteségi aránya 1:1-re növekedett, ami már elviselhetetlen volt a Harmadik Birodalom számára. A német tengeralattjárósok hatalmas veszteségeket szenvedtek el a második világháború során, 40 900 főből 28 000 soha nem tért vissza. Egyetlen ország egyetlen fegyveremét sem érte el ilyen arányú veszteség.

A felsorolt hiányosságok ellenére a könyv olvasmányos, élvezetes stílusban adja vissza az eseményeket. Talán a könyv egyik legnagyobb értékét a benne közölt eredeti visszaemlékezések jelentik, melyek „alulnézetből”, a résztvevők szemszögéből mutatják be a csatákat, illetve egyes részleteiket. A magyar kiadás másik nagy értéke, hogy egyáltalán megjelent, mivel Magyarországon, sajnos, igen ritkán jelennek meg könyvek ebben a témakörben, pedig lenne rájuk olvasói igény. Ugyanakkor a kiadók részéről megfontolás tárgyát képezhetné, hogy a jövőben az ismertett műnél átfogóbb és színvonalasabb művek is lefordításra kerüljenek.

Keegan könyve, hiányosságai ellenére, üdítő kivételt jelent a manapság megjelenő, hevenyészetten átültetett, lektorálatlan könyvek tömegében, melyek hemzsegnek a magyartalanságoktól és a durva fordítási hibáktól. Ez a fordító mellett nem kis részben a könyv lektorainak köszönhető. A magyar kiadásnak eme erénye mellett, sajnos, vannak egyéb fogyatékoságai is: hiányzik a végéről a felhasznált irodalom felsorolása, és a téma

jellegéből adódóan, nagyon hiányoznak belőle a képek. Sajnálatos, hogy a könyv illusztrációk nélkül jelent meg, annál is inkább, mivel a sorozat (Faktum) más darabjaiban vannak képek, és eredetileg – tudomásom szerint – ehhez a műhöz is több tucat illusztráció tartozott, ráadásul a reménybeli olvasónak mélyen a zsebébe kell nyúlnia, hogy a könyvet megvásárolhassa.

Krámli Mihály

VOLKER R. BERGHAHN

SARAJEWO, 28 JUNI 1914

Der Untergang des alten Europa

(Deutscher Taschenbuch Verlag, München, 1997. 237 o.)

A kötet a német DTV kiadó „20 nap a XX. században” című, 1997-ben indított sorozatának első kötete. Szerzője 1938-ban született Hamburgban, Göttingenben és az Egyesült Államokban tanult történelmet, a londoni egyetemen történt doktorrá avatása után az oxfordi St. Antony's College-ben tanított, majd 1970-ben a Mannheimi egyetemen habilitált. 1988-tól az USA-ban, a Brown Egyetemen a Rhode Island-i Providence-ben oktat. Ezidáig számos, elsősorban Németország XIX. és XX. századi történetével foglalkozó könyve és publikációja jelent meg.

Az 1914. június 28-án bekövetkezett sarajevói merénylet végeredményben az első világháború kiváltó oka lett. Volker Berghahn fontos korszakhatárnak tekinti ezt az eseményt. A kötetben a XIX. század eleji nagyhatalmi egyensúly felbomlásának, az első világháború kitörésének és lefolyásának, valamint az azt követő nemzetközi újrendezésnek, az új hatalmi viszonyok fejlődésének bemutatására vállalkozik.

Már a mű címe is sejtetni enged, hogy Berghahn nem csupán az 1914 és 1918 közötti eseményeket veszi górcső alá, hanem tágabb vissza- és kitekintést nyújt. Jó összefoglalóját adja az 1900 és 1929 közötti történéseknek, amikor is a „rég”i Európa, mint hatalmi centrum véglegesen alulmaradt az Egyesült Államokkal szemben.

A bevezető részben Berghahn az 1914. június 28-i sarajevói merényletet tárgyalja. Röviden ismerteti a dunai birodalom trónörökös párja elleni merénylet mindenki által jól ismert részleteit, annak politikai következményeit, az első világháborút megelőző ún. júliusi válság lefolyását. Megvilágítja miért küldött Németország az antant országoknak hadüzenetet 1914. augusztus elején. A mű írója úgy véli, hogy a világháború egyik következménye a világgazdaság centrumának áttolódása Európából Amerikába, valamint az öreg kontinens politikai és szellemi hanyatlása. Bemutatja a különböző társadalmi csoportok helyének változását, a kulturális környezet gyökeres megváltozását. Felfogása szerint Európa 1945-ig feltartóztathatatlanul haladt a katasztrófa felé, és ebben Németországnak nagy szerepe volt.

Az első fejezet a „Játék a tűzzel 1900–1905” címet viseli. Berghahn elemzi az 1900-as esztendő fogadtatását Európa országaiban, azt az általános optimizmust, ami az új évszázad beköszöntét kísérte. Ennek érzékeltetésére különböző korabeli lapokból idéz kommentárokat, bemutatja a német újságok hogyan értékelték a századvég világpolitikai eseményeit.

Áttekintést ad a századforduló világkereskedelmének és világgazdaságának helyzetéről, elemzi az európai országokban végbement gazdasági folyamatokat, a főbb