

TENGERI KERESKEDELMI HAJÓK A KÉT VILÁGHÁBORÚBAN – A KATONAI CÉLÚ FELHASZNÁLÁS LEHETŐSÉGEI ÉS TAPASZTALATAI

Zsigmond Gábor¹

Bevezetés

A vízi áru- és személyszállítás nagyjából egyidős az emberi civilizációk kialakulásával, az első települések és kereskedelmi telepek létrejöttével. Jól tudjuk, hogy az első településformációk vízpartok mentén jöttek létre, a vízi szállítás nyomait pedig az ókori Mezopotámiától kezdve jól követhetjük.

Hasonlóképpen az első hadiflották is az ókor szülöttei, és már az ókorban szükség volt a tengeri kereskedelem hadihajókkal történő biztosítására, a szárazföldi haderők ellátására pedig a kereskedelmi hajókat vették igénybe. A tengeri kereskedelem és a hadiflották a tengeri hatalommá válás folyamatában szorosan összefonódtak. A kereskedelmi hajók nem csupán a tengeri jelenlét szükséges feltételei, de háborús helyzetben a fegyveres erők és a háborús hátország tengeri úton történő ellátásában is jelentős szerep jutott számukra.

A történelem során katonai célú felhasználásukra részben amiatt is szükség volt, mert a mai haditengerészetek által használt – és jelenleg legteljesebb értékűen az Egyesült Államok flottájában tapasztalható – **logisztikai támogatási rendszerrel**, az ehhez szükséges megfelelő technikai eszközállománnyal egészen a második világháborúig nem rendelkeztek a flották.

A fegyveres erők és a háborús hátország tengeri úton történő ellátása a haditengerészet feladata, ám a történelem során nagyszámú kereskedelmi hajóállományt használtak erre a célra. Főleg a kisebb államok esetében, valamint nagy kiterjedésű, több országot, több kontinenst érintő háborúban, mint a két világháború. Az alacsonyabb költségüknek köszönhetően ezt a feladatot gyakran még csak nem is az adott ország kereskedelmi hajói látták el. Így történhetett meg a második világháború-

¹ Zsigmond Gábor ZMNE Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz.

ban, hogy a **magyar tengeri kereskedelmi flotta** egyetlen hajó kivételével vagy a Harmadik Birodalom, vagy a szövetségesek oldalán teljesített hadiszolgálatot. Előbbi esetben Égeikumban, később a Fekete- és Azovtengeren a hadianyag-, élelmiszer-, és sebesültszállításban, utóbbi esetben a háborús hátországok élelmezési ellátásában vették ki részüket. ***A fegyveres erők részére végzett tengeri szállítás eljárásai, a kereskedelmi hajók katonai célú alkalmazásának elvei és története csaknem teljesen ismeretlenek Magyarországon.*** (Noha az erőviszonyok alakulását vizsgálva a témának jelentős szerepe van). Ugyanakkor a hazai kapcsolódási pontok, az első és második világháborúban alkalmazott magyar tengeri kereskedelmi hajók működésének bemutatása, vagy éppen egzakt értékelése sem született még meg. ***A magyar tudományos irodalom tengerészeti vonatkozású művei az esetek többségében a tengeri szállítással nem foglalkoznak, vagy esetleg egy-egy fontosabb történelmi esemény kapcsán, mintegy mellékesen tesznek róla említést.*** A tengerek, kikötők gazdasági jelentősége, a tengeri hadviselés és tengeri logisztika egyetemes hadtörténetben, illetve a jelenlegi szövetségi hadműveletekben betöltött szerepe, illetve hazánk euroatlanti integrációja és az ezzel járó kihívások és kötelezettségek azonban megkövetelik, hogy a témában hazai publikációk is szülessenek. ***A tengeri erő kivétel, a tengeri logisztika kérdése nem elhanyagolható, hiszen a NATO szövetségi rendszerében mindössze négy ország² – köztük Magyarország – nem rendelkezik saját tengerparttal, mégis ha a szövetség felkérésére, vagy az ENSZ égisze alatt távoli területekre kell békefenntartó alakulatokat küldeni, akkor azok nehéz technikai eszközei vízi úton kell célba juttatni.*** Ezért fontos az is, hogy tengerparttal nem rendelkező NATO tagállamok kontingensei könnyen megközelíthessék a tengeri kikötőket.³

Napjaink tengeri logisztikájának eszközrendszere, alapelvei és szabályai nagy részben a két világháború szörnyű tapasztalatainak tükrében születtek meg.

² A NATO tengerparttal nem rendelkező tagországai: Luxemburg, Csehország, Magyarország, Szlovákia.

³ Ebből az következik, hogy az 1999-ben, Washingtonban elfogadott NATO Stratégiai Konceptió azt is sugallja, hogy a tagállamok a közlekedési hálózatok fenntartásánál és fejlesztésénél vegyék figyelembe a katonai mozgató és szállítás követelményeit. Ld. bővebben: Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Budapest, 2005. Lektorált tanulmány. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem könyvtárában elhelyezve.

Ennek történetét tekintjük át az alábbiakban. Három különböző csoportra bontva. E csoportok nem határolódnak el élesen. A konvojhajózás, a tengeri útvonalak biztosítása, a felfegyverzett kereskedelmi hajók alkalmazását tekintjük át.

Fontos leszögeznünk, hogy az első világháború előtt a tengeri logisztika teljesen más képet festett. A 19. század során kibontakozó géphajózás korszaka, a technikai és gazdaságelméleti újítások (szabad kereskedelem, laissez faire), a hajótér és a sebesség növelésére irányuló fejlesztések, a kikötők és a hátország közötti vasútvonalak kiépítése mind új tényezőként jelentkeztek. A második világháborúban már alkalmazták az első világháború tapasztalatait a konvojhajózásban, a deszant műveletekben, a tengeri utánpótlásban, logisztikában, a főbb tengeri útvonalak biztosításában, a polgári, kereskedelmi hajók katonai célú felhasználásában. *Mindkét világháborúban a tengeri utánpótlás kérdése szinte valamennyi hadviselő fél számára létfontosságú volt.* Nagy-Britannia szigetország jellege, Németország és az Osztrák-Magyar Monarchia központi fekvése és tengerhajózásának törekvései, az Egyesült Államok óriási készleteinek és emberanyagának Európába szállítása, valamint a Csendes-óceáni hadszíntér logisztikai műveletei csak néhány azok közül, melyek lényeges hatással bírtak a két világháború alakulására.

A deszant hadműveleteknek és tengeri szállításnak azonban nemcsak akkor volt történelmi jelentősége, ha az ténylegesen a fegyveres erők részére történt. Nem szabad elfeledkeznünk azokról a stratégiai fontosságú nyersanyag- és élelmiszerszállításokról sem, amelyek a hadviselő országok potenciáljának növelésében, vagy szinten tartásában játszottak szerepet. Nem szabad elfeledkeznünk a kulcsfontosságú tengeri utak biztosításáról sem, amit Németország mindkét esetben a tengeralattjáróháborúval próbált meg megnehezíteni.

A kereskedelmi utak fontosságát mutatják az első világháború tengeri blokádjainak, vagy a mindkét világháborúban alkalmazott felfegyverzett kereskedelmi hajóknak és a konvojoknak az alkalmazása. *Dolgozatomban a tengeri logisztika és a tengerek gazdasági jelentőségének hangsúlyozása mellett a kereskedelmi hajók alkalmazási területeit mutatom be a két világháború időszakában.* A téma terjedelmessége miatt konkrét műveletek elemzésébe nem fogtam, de egyes részkérdések megvilágítására a szemléltetés érdekében szükség volt.

A logisztika és a tengeri hatalom közös aspektusai

A tengeri áru- és személyszállítás, valamint a logisztika története szorosán összefügg a hadviselés történetével. A Földközi-tengert teljes egészében uraló Római Birodalom fegyveres erőinek élelemmel történő ellátásáról, az elszállításáról, a készletek gazdálkodásáról a „*logisták*” gondoskodtak. A polgári és katonai élelmiszerellátásban, a **Pax Romana** gazdaságában nagy szerepe volt az Alexandriától Massiláig, Byzantiumtól a hispániai Gadesig a Mare nostrumot behálózó hajóutaknak. A **Bizánci Birodalom „logotétái”** már terepadottságok felmérésénél, a zsoldok elosztásánál is jelen voltak, tudjuk meg a **VI. (Bölcs) Leó bizánci császár** (886-912) által írt a „*Háború művészetének összefoglaló magyarázata*” című munkából. A nagy hadseregek, tömeghadseregek mozgatásakor a katonai logisztika jelentős változásokon ment át, és szerepe, jelentősége vitathatatlaná vált. A hadügyi forradalom és **Napóleon** hadjáratai tükrében tudományos idényességgel is hozzányúltak a témához. Éppen **Napóleon** egykori tábornoka, a svájci születésű **Antoine Henri Jomini** (1779-1869) munkássága alapozta meg a logisztika tudományos vizsgálatát.⁴ A 19. század végén Jomini munkái már angol nyelven is olvashatók voltak, és hamarosan megjelent az angolszász katonai irodalomban a tengeri flotta ellátási feladatainak megszervezéséért felelős „*logistics*”. **Cyrus Thorpe** amerikai szakíró által az első világháború második felében megjelent, „*Pure Logistics*” (1917) című művében már a hadviselés egyik alappilléreként definiálja a logisztikát. Azzal, hogy a logisztika különböző elemeit angolszász elemzők is tudományos kutatás tárgyává tették, természetes volt, hogy a tengeri kérdések is napirendre kerülnek.

Az ugyancsak amerikai **Alfred Thayer Mahan** (1840-1914) a tengerészeti kérdések vonatkozásában tett lényeges megállapításokat. Ugyan **Mahan** nem foglalkozott kiemelten a tengeri logisztika kérdéseivel, de a tengeri hatalom létrejöttében a tengeri kereskedelem és a tengeri útvonalak, piacok fontosságával igen. **Mahan** felismerte, hogy a tengeri hadvi-

⁴ Itt jegyezzük meg, hogy a logisztika történetét nem lehet etimológiai alapon vizsgálni. Ennek oka többek között abban rejlik, hogy Clausewitz, a kiemelkedő porosz hadtudós nem használta a logisztika kifejezést, holott a haderő ellátásnak kiemelkedő szerepet tulajdonított. Ld. bővebben: Horváth Attila: Vélemény Szabó Mihály "Új szótartomány a "logisztika" című cikkéhez. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja. Budapest, 4. évfolyam 2000/2. szám 262-272. o.

selésben egymástól távol álló stratégiai pontok összekötése és birtoklása meghatározó a tengeri hatalmi pozíciók megőrzése szempontjából. **Mahan** nagy hatású műve 1890-ben jelent meg,⁵ alig az első világháború kitörése előtt, mikor a szövetségi rendszerek már formálódtak, és Németország ereje egyre nyilvánvalóbbá vált a brit tengeri hatalom számára.

A brit geopolitika meghatározó gondolkodója, **Halford John Mackinder** szerint a világhatalmat a „**magterület**” (az eurázsiai szárazföldi masszívum központja) és a tengeri hatalmak közötti erőviszonyok határozzák meg. Ez utóbbiak egy ún. külső peremívet, vagy óceáni gyűrűt alkotnak. Ha a „**magterület**” ki tudja terjeszteni befolyását e peremív egyes területeire, azzal új világhatalom keletkezne. Az első világháború előtt még a világ jelentős részét uraló Brit Birodalom e kiváló gondolkodója megérte, hogy a nagy világégés után fel kellett adni a **two power standard** gondolatát, vagyis, hogy az angol flotta mindig az utána következő két tengeri hatalomnál erősebb legyen. **Ehelyett az 1922. évi washingtoni szerződés az amerikai, angol, japán, francia és olasz haditengerészetek arányát 5:5:3:1,75:1,75 arányban rögzítette.**

Vitathatatlan, hogy az Egyesült Államok felemelkedéséhez és globális hatalommá válásához az egyik meghatározó lépcsőfok volt az a több százezer amerikai katona (és teljes hadfelszerelésük), melyet az első világháborúban szállították át az Atlanti-óceánon Európába. A lengyel származású **Zbigniew Brzezinski** ide vonatkozó szavaival: „**ezt követően Európa egyre növekvő mértékben inkább tárgy, semmint alanya lett a globális erőpolitikának.**”⁶ Az első világháború előtt kétségtelenül nagy volt az érdeklődés a tengeri hadviselés kérdései körül, **Mahan** mellett **Philip Colomb, Julian Stafford Corbett** és mások is foglalkoztak stratégiai kérdésekkel, de a szállítás, a tengeri logisztika nem került előtérbe, legfeljebb közvetett módon. **Mahan** szerint a tengeri hatalmat a tengeri kereskedelemmel kell megalapozni. A tengeri hatalomnak pedig alkalmasnak kell lennie a tengeri erő kiválasztott térségekbe történő kivetítésére (sea power projection), jelen kell lennie a kulcsfontosságú pontokon és ellenőriznie kell a tengeri kereskedelmi útvonalakat. A tengeri hatalom

⁵ Alfred Thayer Mahan: Influences of Sea Power upon History, 1660-1783.

⁶ Zbigniew Brzezinski: A nagy sakktabla. Amerika világhatalma és geostratégiai feladatai. (fordította: Hruby József). Budapest, Európa Könyvkiadó, 1999. 15. o.

eszerint egy rendkívül összetett fogalom, melyben a kereskedelmi tengerészet és a tengeri logisztikai elemet is megtaláljuk.⁷

A második világháború után *Szergej Georgijevics Gorskov*, 1956-1983 között a szovjet flotta főparancsnoka „*Az állam tengeri hatalma*” címmel írt művében elsősorban a flotta hadászati alkalmazásának kérdésével foglalkozott.⁸ Elméleti felvetései meghatározták a Szovjetunió külpolitikáját is, melynek egyik célja a tengeri támaszpontok biztosítása volt. Ennek eredménye lett a tengerparti Mozambik, Szomália, India stb. irányába mutatkozó élénk szovjet aktivitás. A *Gorskov* munkáságában megjelenő tengeri jelenlét alapja a szállító- és halászflokkák megléte. Ehhez társul a tengeri ellenőrzés, az erőikivetítés és az elrettentés.

A *Potter, Nimitz*⁹ szerzőpáros által írt „*Sea Power – The naval history*” című¹⁰, magyar nyelven sajnos mindmáig meg nem jelent munkája leszögezi, hogy a hadiflokkák a tengeri kereskedelem megóvására jöttek létre, a tengeri hatalom története pedig nagymértékben a kereskedelmi érdekek miatt rivalizáló népek története.¹¹

⁷ A tengeri hatalomról bővebben: Gorskov, Sz. G.: *Az állam tengeri hatalma*. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1983., Nagy Miklós Mihály: *A tengeri hatalom geopolitikája*; In.: *Változó világ, átalakuló politikai földrajz* (szerk.: Pap Norbert – Tóth József) Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézete, Pécs, 1999. 293-298. o.

⁸ Gorskov, Sz. G.: *Az állam tengeri hatalma*; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1983.

⁹ Chester William Nimitz (1885-1966) az Egyesült Államok és a szövetséges erők főparancsnoka a Csendes-óceáni hadszíntéren a második világháború éveiben. A Pearl Harbor-i támadás után tíz nappal tették meg admirálisnak. 1945. szeptember 2-án az Egyesült Államok részéről ő írta alá a japán kapitulációt a MISSOURI fedélzetén e Tokió-öbölben. 1966. januárjában a U.S. Naval Hospital-ben kezelték, ám a kórház elhagyása után néhány héttel, 81 évesen meghalt.

¹⁰ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: *Sea power: a naval history*. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 2. o. .A szerzők másik kiváló munkája: Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: *The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960.

¹¹ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: *Sea power: a naval history*. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 2. o. Eredetiben: „Thus navies came into being to protect sea commerce, and the history of sea power is to a great extent the story of rivalries among nations resulting from their conflicting commercial interests.”

A hadművészet és hadelmélet számos területének kiváló ismerője **dr. Kovács Jenő altábornagy** fogalmait használva a tengeri népek „**anyagcentrikus hadikultúrájában**” a tengeri blokádnak és földrajzi adottságukból adódóan saját hátországuk és távol harcoló alakulataik számára a tengeri szállítás meghatározó jelentőségű.¹² Az **anyagcentrikus hadikultúra** országainak katonai gondolkodásában és gazdasági szisztémáiban a tengerészet kérdése tehát kulcsszerepet foglal el. A két világháború azt is igazolta, hogy a „**mozgáscentrikus hadikultúra**” országainak nyersanyagellátása a modern korban óriási nehézséget jelent a Föld jelentős részét borító tengerek a tengerhajózás nélkül.

A tengerek gazdasági jelentősége

Az **áruszállítás legnagyobb része napjainkban is a tengereken bonyolódik le. Ez a legolcsóbb szállítási mód.** A Föld felszínének közel 71%-a összefüggő vízfelület. Ennek teljes birtoklása egyetlen hatalom kezében ma is elképzelhetetlen. A legfontosabb tengeri útvonalak birtoklása, vagy ellenőrzése viszont kevésbé. A tengeri utalom kérdése az újkorban már nem az ellenséges flotta megsemmisítését, hanem a tengeri útvonalak, szorosok biztosítását jelenti. **Amikor egy állam ezt képes megvalósítani, akkor tengeri hatalomnak nevezhetjük.** A tengeri hatalom kivetítése (Sea power Projection) biztosítja a tengeri kereskedelmet, a piacokat, a kikötőket és a gyarmatokat. **Mahan** is kimondja, hogy végső soron a flották feladata a kereskedelem biztosítása, és leírja azt is, hogy a tengeri áru- és személyszállítás valamennyi veszélye ellenére is mindig olcsóbb és könnyebb a szárazföldi szállításnál.¹³ Az első önálló, nem fordításon alapuló **magyar nagylexikon**, az 1893 és 1897 között megjelent 16 kötetes **Pallas Nagy Lexikona** definíciója szerint a tengerészet „**egyetememes elnevezése mindazon intézmények és berendezéseknek, melyeket a tengerparti állam a tengeri kereskedelem üzeme és annak megvédhetése céljából létesített.**”¹⁴ A tengerek, tengerészetek katonai és gazdasági

¹² A hadikultúrákról bővebben: Forgács Balázs: Háború és hadikultúrák; In.: Új Honvédségi Szemle, 2002/10 szám, 130-139. o.

¹³ Alfred Thayer Mahan: Military Strategy, A General Theory of power Control. Annapolis, MD, 1987 (1967), Naval Institute Press, 72. o.

¹⁴ Pallas Nagy Lexikona. XVI. kötet, Ld. még: Hadtudományi Lexikon. (főszerk.: Szabó József) Budapest, Magyar Hadtudományi Társaság, 1995. I-II. kötet.

jelentősége tehát szorosan együtt vizsgálendő. Megállapításunk nem csupán a 19. században kibontakozó gőzkorszak, a géphajózás korának beköszöntése, az akkor forradalmi gazdaságelméleti és katonai újítások idején volt igaz.

Napjainkban – különösen Magyarország EU és NATO tagsága révén – nem mellékes pusztán adatszerűen megemlíteni néhány tényezőt: A világ népességének több mint a fele a tengerpart száz kilométeres sávjában él. A világ **15** legnépesebb városa közül **13** a tengerparton, vagy annak közelében fekszik.¹⁵ Az *Európai Unió tengerpartjának vonala közel 69.000 km, vagyis 3-szor hosszabb az Egyesült Államok, és 2-szer hosszabb Oroszország partvonalánál.*¹⁶ Az Unió népességének majdnem fele a tengertől kevesebb, mint 50 kilométerre él. Egyetlen európai sem él a tengerparttól 700 km-nél távolabb.¹⁷ Európa bruttó hazai termékének (GDP) több mint 40%-át a tengerparti régiók adják. Az EU külkereskedelmének közel 90%-át, belső áruforgalmának mintegy 40%-át tengeri úton oldják meg.¹⁸

Az Európai Bizottság 2001. szeptember 12-én elfogadta azt a Fehér Könyvet, mely 2010-ig meghatározza az Unió közlekedéspolitikájának irányelveit. Az elfogadás idején a különböző közlekedési ágazatok közötti arány az áruszállításban a következő volt: 44%-a közúton, 41%-a a tengereken, 8%-a vasúton, és 4%-a belvizeken folyt.¹⁹ A fenti statisztikai adatok tükrében világos, hogy az EU közlekedéspolitikájában a ten-

¹⁵ John J. Sheenan: A XXI. század biztonságpolitikája címmel a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen 1997. március 11-én elhangzott előadása. In: Új Honvédségi Szemle. 1997/5. füzet, 12. o.

¹⁶ Ez a fajta tagoltság nagyban hozzájárult Európa geopolitikai szerepének alakulásához a történelemben.

¹⁷ Tengerészeti tények és számadatok. Az Európai Bizottság jelentése. készült: 2006. 06. 07. <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs> 3. o. letöltve: 2007. május 18.

¹⁸ Tengerészeti tények és számadatok. Az Európai Bizottság jelentése. készült: 2006. 06. 07. <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs> 4. o. letöltve: 2007. május 18.

¹⁹ Dr. Magyar István: Szállítványozási ismeretek. Gyöngyös, 2005. 187. o. Letöltve: http://alia.karolyrobert.hu/upload/upload/Szallitm_jegyzet_2005.pdf, 2006. május 8.

geri szállítás kérdései és fejlesztési lehetőségei kiemelt helyen szerepelnek.²⁰

Az is tényszerű ma már, hogy a NATO szövetséges erők műveleti területének határai az elmúlt években meglehetősen megnöttek, így az európai térségen kívül, akár kontinentális távolságban is szükség van tengeri úton történő áru- és személyszállításra. A magyar nemzetközi katonai szerepvállalásokban érintett egységek logisztikai támogatása és szükségleteik biztosítása is lényeges feladattá vált. A NATO-nak csupán négy olyan tagállama van – köztük hazánk –, amelyik nem rendelkezik tengerparttal, maga a szövetség több százezer kilométernyi tengerparttal rendelkezik. Mindemellett a NATO tagállamok gazdaságai többségükben importfüggők, vagyis a tengerek gazdasági jelentősége óriási. Háborús helyzetben a kikötők a hadviselő felek elsődleges célpontjai lehetnek, emiatt folyamatosan szükség van a tengeri rakományok biztonságos célba juttatásának biztosítására, akár ideiglenes kikötők révén is.²¹

A tengeri kikötők²² és útvonalak biztosítása a történelem során mindig lényeges helyet foglalt el a hadviselésben. A Föld mintegy 71%-át borító vízfelület lehetővé teszi a kontinensek közötti érintkezést, mely a gyarmatosítás kezdeteitől fogva a nyugati országok számára mind gazdasági, mind katonai érdekek érvényesítése szempontjából rendkívül lényeges. A több kontinensre is kiterjedő két világháború mutatja meg igazán, hogy az egyes országok tengerentúli területeivel történő kapcsolat, a nyersanyagellátás, a katonai célú szállítások, a tengeri kikötők és útvonalak biztosítása milyen jelentős hatással volt a háborúk kimenetelére. Egyben a két világháborúban kellett először szembesülni a már ekkora is szép fejlődési ívet bejárt géphajózásnak, és technikai, elméleti vívmányoknak egy több kontinensre, valamint a tengerekre, óceánokra is kiterjedő őrrült pusztítással. A továbbiakban a két világháborúban katonai

²⁰ Dr. Erdősi Ferenc, a földrajztudományok neves szakértője szerint az Európai Unióban már „tengeri országútról” beszélhetünk.

²¹ A témáról bővebben: Réti Tamás: Ideiglenes kikötői létesítmények alkalmazása NATO műveletekben, multinacionális logisztikai környezetben: In: Katonai logisztika 2005/4. (főszerk.: Jároscsák Miklós) Egyébként pedig ismert, hogy a tengeri szállításnak kétségtelenül nőtt a jelentősége a NATO stratégiai elképzeléseiben is.

²² A kikötők logisztikai, gazdasági, valamint szállítmányozási földrajzi jellemzői között az alternatív kombinált fuvarozási lehetőségeket, a kikötők átbocsátási képességét, a hátszág közlekedési viszonyait, a megfelelő kirakodási időt is figyelembe kell venni.

célokra alkalmazott kereskedelmi hajók tevékenységét mutatjuk be mindezen gondolatok figyelembevételével. Természetesen a kisebb fejezetekre osztott alkalmazási területek nem vizsgálhatók külön-külön, hiszen gyakran egyik alkalmazási mód a másikra adott válaszként értelmezhető.

A felfegyverzett kereskedelmi hajók alkalmazása a két világháborúban

Mindkét világháborúban alkalmaztak a szembenálló felek felfegyverzett kereskedelmi hajókat. Németország ezeket az Európán kívüli brit gyarmati kereskedelem és az itteni csapatmozgások megnehezítésére, illetve támadására alkalmazta, miközben a brit hadvezetés defenzív jelleggel vetette be őket, elsősorban saját egységeinek megvédésére a tengeralattjáró-háborúban.

Az első világháború kitörésekor a korábbi szabadkereskedelmi rendszer megszűnt. A korábbi brit gazdaságelméleti szisztémák (*Smith, Ricardo*) szerint felépült szabad áruforgalom nagy nehézségek árán megszakadt. A szabadkereskedelem hívei a háború elején nem értették meg a *konvojhajózás* hasznát, inkább továbbra is a piaci körülmények, a háborús *konjunktúra* kihasználásával a szállítások gyorsaságát kívánták, miközben a rakományok és hajók biztonsága csökkent. Igaz, a konvojhajózás a tengeralattjárók jelentősebb méretű bevetésekor vált lényegessé.

A háború elején a németek még megpróbálták a brit tengeri blokádon kívül rekedt hadihajóikat felhasználni a brit kereskedelem veszélyeztetésére. Majd ezek megtámogatása érdekében kereskedelmi hajókat fegyvereztek fel. Mivel a német flotta fő része képtelen volt betörni az Atlanti-óceánra, hogy a Nagy-Britanniába érkező utánpótlást akadályozza, az angoloknak – *Potter* szerint – nem volt félnivalójuk, csupán olyan kis rajoktól, mint a *Spee* vezette egységek, vagy kereskedőhajónak álcázott, felfegyverzett hajók.²³

Rögtön az 1914. év utolsó hónapjaiban zajlott le a háború európai és mediterrán vizeken kívüli két legnagyobb tengeri ütközete.²⁴ *Mindkettő*

²³ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 455. o.

²⁴ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 157-158. o.

Dél-Amerika partjainál: előbb a német győzelem Coronelnél (1914. november 1.), majd a rá következő brit győzelem a Falkland szigeteknél (1914. december 8.). **Mindkét összecsapásban jelen voltak már felfegyverzett kereskedelmi hajók is.**²⁵ Miután Japán belépett a háborúba a szövetségesegek oldalán (1914. augusztus 23.), Németország feladta a reményt arra, hogy meg tudja tartani az ázsiai és Csendes-óceáni gyarmatait, és azok nyersanyagforrásait a tengeri szállítás révén kihasználhatja. Azok a hajók, amelyeket a németek hátrahagytak a távol-keleten önmagukban, és az üzemanyag-felvételi helyektől távol nem voltak képesek a brit kereskedelmet kellőképpen zavarni. Ezek az egységek viszonylag hamar, a háború elején elvesztek. Az **EMDEN** könnyűcirkáló Kelet-Indiában és az Indiai-óceánon, számos kereskedő hajót süllyesztett el, majd zátonyra futott a Cocos-szigeteken 1914. november 9-én. A **KARLSRUHE** könnyűcirkáló 16 kereskedő hajót süllyesztett el (72.800 tonnatartalommal) a Karib-tengeren, mielőtt az Antilláknál 1914. november 4-én elsüllyedt egy hirtelen robbanás következtében. Ugyanekkor a **KÖNIGSBERG** könnyűcirkáló, a német kelet-afrikai partoknál cirkálva ugyancsak több kereskedelmi gőzöst süllyesztett el, mielőtt brit hadihajók gyűrűjébe került 1914. október 30-án.²⁶ **Németország, hogy támogassa ezeket az egységeket kereskedelmi hajókat is bevetett.** Összesen 16 kereskedelmi hajót küldtek ki a világtengerekre, hogy segítse a távoli vizeken operáló hadihajók működését. Ezek közül a legnagyobb a 19. század közepén Brémában alapított **Norrddeutscher Lloyd** társaság 24.900 tonnás

²⁵ A chilei Coronelnél a Maximilian von Spee vezette német egységek a Sir Christopher Cradock ellentengernagy által vezetett brit erővel találkoztak. Cradock a közelben tartózkodó, és a szénszállító hajókkal együtt mozgó CANOPUS bevárása nélkül csatát vállalt, melyben ő is meghalt. A csata előtt az OTRANTO felfegyverzett kereskedelmi hajó visszatért Port Stanley-be és figyelmeztetni tudta a CANOPUS-t és az értékes szénszállító hajókat. Ezek Németország számára is fontosak voltak, hiszen Európán kívüli hajóinak működését szinte ellehetetlenítette, hogy szükségleteiket pótlását alig tudták biztosítani. A coroneli csata egy nappal azután történt, hogy Fisher visszatért a hivatalába az admirális első lordjaként (first sea lord) és Spee ellen újabb egységeket küldött ki, melyek megsemmisítették a térségben Dél-Amerika térségében portyázó német egységeket, ideértve a szénszállító hajókat is. A 1914. december 8-i ütközetben is akadt egy felfegyverzett kereskedelmi gőzös, a MACEDONIA. Ld.: Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 158-159. o.

²⁶ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 159. o.

KRONPRINZ WILHELM nevű gőzöse volt, mely 15 hajót (60.500 tonna) pusztított el rövid karrierje során 1914-1915-ben. A legsikeresebb a 9800 tonnás **MÖWE (ex-PUNGO)** volt, mely 41 hajót (186.100 tonna) süllyesztett el mielőtt aknarakóvá alakították. Az egyetlen vitorlás hajó, amit erre a célra használtak a 4500 tonnás **SEEADLER (ex-PASSOF BALMAHA)** 16 hajót (30.100 tonna) süllyesztett el mielőtt zátonyra futott a Society szigeteknél 1917. augusztus 2-án. A **SEEADLER** 1916. december 21-én svéd papírokkal és svéd lobogóval, **IRMA** névre keresztelve hagyta el Geestemündét, és így átjutva a brit blokádon az Atlanti-óceánon és a Csendes-óceánon működött mintegy 8 hónapon keresztül.²⁷ Bázisok hiányában a világtengereken lévő hajókat a németek nem tudták támogatni, a hajók szénfogyasztása komoly gondokat okozott a távoli gyarmatok elvesztése után. Emiatt is volt különösen izgalmas kísérlet a leghosszabb ideig működő **SEEADLER** vitorlás alkalmazása. A 16 felfegyverzett német kereskedelmi hajóból az antant erői hetet süllyesztettek el, négy semleges kikötőben végezte és kettő hajótörést szenvedett.²⁸

Mint említettük, a britek is alkalmaztak felfegyverzett kereskedelmi hajókat (**Armed Merchant Ships, AMC's**). A lassabb gőzösök *csapat-szállítóként, vagy kórházhajóként* működtek, a modernebb, gyorsabb hajókat pedig felfegyverezték (**AMC**). Több ilyen felfegyverzett kereskedelmi hajót is bevetettek, és mindössze 17-et süllyesztettek el belőlük.²⁹ Az észak-atlanti vizeken, Skócia és Izland között a **10. Cruiser Squadron** felfegyverzett kereskedelmi hajói járőröztek egészen 1917. december 7-ig, amikor az egységek más beosztást kaptak.³⁰ Rögtön a háború elején brit és német kereskedelmi hajók között is zajlott le ütközet. A **HMS CARMANIA** (19.524 tonna, a Cunard Line társaság hajója) és a **CAP TRAFALGAR** (18.710 tonna, a hamburgi **South-America Line**

²⁷ Marjai Imre: Nagy kalózkönyv. Budapest, 1994. 189. o.

²⁸ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, 2002. 160. o.

²⁹ H. M. Le Fleming: Warships of World War I. No. 4.- Miscellaneous Warships. London, Ian Allan Ltd., é.n., 26. o.

³⁰ H. M. Le Fleming: Warships of World War I. No. 4.- Miscellaneous Warships. London, Ian Allan Ltd., é.n., 26. o., valamint Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 446. o.

gőzöse) az észak-atlanti vizeken összecsapott, és ez utóbbi elsüllyedt 1914. szeptemberében.³¹

A felfegyverzett és álcázott kereskedelmi hajók a tengeralattjáró-háborúban értek el igazán eredményeket. A fegyvertelen kereskedelmi hajók ellen ugyanis a tengeralattjárók inkább a felszínre emelkedtek, hogy ne az értékes torpedókat kelljen elhasználni. Ezt használták ki a „*csapdahajók*”, vagy „*Q-hajók*”. Az első *Q*-hajók az 1914. novemberében szolgálatba állított brit **VICTORIA** és a francia **MARGUERITE**.³² A kezdeti alkalmazás sikeres példája volt, mikor 1915. júniusában a **TARANAKI** halászhajó a C24-et vontatva a víz alatt, elvonta a felszínre ereszkedett U40 figyelmét. Eközben a C24 elsüllyesztette a német tengeralattjárót Aberdeen partjainál.³³ Az első *Q*-hajós sikert egyébként a **PRINCE CHARLES (373 BRT)** érte el, elsüllyesztve az U36-ot. A tengeralattjáró veszteségeket a németek kezdetben nem tudták mivel magyarázni. Kis vitorlástól a 4000 tonnás hajókig voltak *Q*-hajók. Egyes brit források szerint **366** *Q*-hajóból **61-et** süllyesztettek el.³⁴ Eközben a *Q*-hajók összesen 11 német tengeralattjárót semmisítettek meg.³⁵

Igaz, a „*csapdahajók*”, vagy *Q*-hajók alkalmazásuk egyik eredménye lett az is, hogy a tengeralattjáró-parancsnokok inkább a torpedókilövés mellett döntöttek, és nem kockáztatták a felszínre emelkedést. Ez tulajdonképpen egyenes út volt a korlátlan tengeralattjáró-háborúhoz, melyben a kereskedelmi hajókat már figyelmeztetés nélkül is elsüllyesztették. Ennek fényében a felfegyverzett kereskedelmi hajók alkalmazása kétes eredményeket szült. Bár értek el harcászati sikereket, végül a tengeralattjáró-hadviselés adta válasz sokkal súlyosabb terheket rótt a brit gaz-

³¹ H. M. Le Fleming: Warships of World War I. No. 4.- Miscellaneous Warships. London, Ian Allan Ltd., é.n., 26. o.

³² U.ott

³³ H. M. Le Fleming: Warships of World War I. No. 4.- Miscellaneous Warships. London, Ian Allan Ltd., é.n., 28. o.

³⁴ H. M. Le Fleming: Warships of World War I. No. 4.- Miscellaneous Warships. London, Ian Allan Ltd., é.n., 28-29. o. (Fleming egy első világháborús forrás alapján állította össze statisztikáját, de forrásait nem nevezte meg. Fleming külön tárgyalja a felfegyverzett kereskedelmi hajókat és a *Q*-hajókat.)

³⁵ Andy Wiest: Az első világháború képes története. Budapest, Mérték Kiadó, 2003, 148. o.

daságra és az utánpótlási vonalak biztonságára, melyen majd a konvojok alkalmazásával próbáltak enyhíteni.

A második világháborúban ugyancsak alkalmazta mind a német, mind a brit katonai vezetés a felfegyverzett kereskedelmi hajókat. A németek 9, a britek 26 ilyen hajót használtak. Utóbbiak a konvojkíséretre, valamint a német „kalózhajók” elleni küzdelemre vetették be ezeket. Mintegy 15 ilyen hajó vett részt a német segédcirkálók elleni vadászatban.³⁶ A németek a hagyományos brit kereskedelmi hajók ellen használták az egységeket. A **Hilfskreuzer** (segédcirkáló), vagy **Handels-Störkreuzer** (kereskedelmi-zavaró cirkáló) elnevezés jogi értelemben kalózhajót takart. Ezek a hajók összesen 131 kereskedelmi hajót süllyesztettek el, mintegy 830.000 BRT-ával. Mindeközben a többi német felszíni hadihajó csupán feleannyit.³⁷ A hajók ellátásáért **Dithmarschen** osztályú felfegyverzett tankereket, vagy más teherhajókat vettek igénybe.³⁸ A németek mellett a japánok alkalmaztak kalózhajóként néhány átépített kereskedelmi hajót, igaz jóval kisebb sikerrel. Az angolok és a japánok elsősorban személyszállító hajókat alakítottak át, míg a németek inkább gyorsabb teherhajókat. *Természetesen az átalakítás a felfegyverzés mellett kiterjedt ivóvíztartályok, üzemanyag-tárolók és élelmiszerraktárak megnövelését is jelentette.* A hajók alkalmazásában az álcázás, a név- és nemzetiség megváltoztatása, valamint a rejtőzködés lényeges elem volt.

Az első német segédcirkáló, az **ATLANTIS** 1940. márciusában indult útnak, és közel 20 hónapig volt úton. A hajók a Csendes-óceán, az Atlanti-óceán középső részén, valamint az Indiai-óceánon portyáztak. Az Antarktisz közelében tartózkodó **PINGUIN**-t, – ahogy az **ATLANTIS**-t is – még 1940-ben sikerült elsüllyeszteni. (Az elsőként kifutott hajók még első világháborús lövegeket kaptak.) 1940. decemberében egy második hullámban öt felfegyverzett kereskedelmi hajó hagyta el Németország partjait, ám ezekből 3 rövid időn belül megsemmisült. Az 1943. évi harmadik hullámban már csak két hajó indult útnak. Egyik (**MICHEL**) elsüllyedt, a másik (**CORONEL**) visszafordult. A megmaradt egységeket a háború második felében iskolahajóként (**ORION**, **HANSA**), szállítóhajó-

³⁶ Hajdú Péter: A német Kriegsmarine segédcirkálói. In: Haditechnika (szerk. biz. elnöke: Tóth Ferenc) 2006/1. 81. o.

³⁷ Hajdú Péter: A német Kriegsmarine segédcirkálói. In: Haditechnika 2006/1. 81. o.

³⁸ A Dithmarschen osztályú tankerekről ld.: Haditechnika 1992/2.

ként (**WIDDER**), előretolt radarállomásként (**CORONEL**) alkalmazták.³⁹ A szövetségesek blokádjá megnehezítette a hajók kijutását az óceánokra, így inkább az első világháborúban már számos tapasztalatot szerzett tengeralattjáró-háborút folytatta a német katonai vezetés.

A háború összeomlásakor egyes német segédcirkálók a Balti-tengeren a visszavonuló csapatokat szállították, az angoloktól eltanult konvojrendszer szerint. Ugyanis a szovjet légierő gépei, valamint a tengeralattjárók ezekre is komoly veszélyt jelentettek. *A háborút követően a megmaradt egységeket jóvátételként az angolok kapták meg. Lefegyverezve kereskedelmi hajóként használták őket.*

A tengeri blokádnak hatása és tapasztalatai – a tengeri útvonalak fontossága

Nagy-Britannia az első világháború elején az Északi-tengeren blokádot vont Németország köré, a flotta fő bázisától Scapa Flow-tól az Orkney szigetektől kelet felé Norvégia délnyugati partjáig, és megakadályozták a Csatorna kelet felőli megközelíthetőségét is.

Ezzel elvágták Németországot gyarmataitól, kereskedelemi hajóit pedig arra kényszeríthették, hogy hazai kikötőikben vesztegeljenek. *A brit flottának ekkor elsősorban defenzív jellegű feladatot szántak:* az esetleges német támadásokkal szemben védenie kellett a szigetországot, és biztosítani a Csatornán áthajózó hadosztályokat és utánpótlást. Minde mellett biztosítania kellett a szigetországot ellátó kereskedelmi hajózást. A központi hatalmak kereskedelmi hajói az antanthatalmak blokádjai miatt saját kikötőikben vesztegeltek, vagy rögtön lefoglalták őket, azok kivételével, melyek hosszabb-rövidebb ideig még semleges kikötőkben állomásozhattak. *A saját kikötőkben maradt kereskedelemi hajók közül többet is igénybe vettek katonai szolgálatra.* A blokádnak köszönhetően azonban a központi hatalmak flottája képtelen volt megakadályozni, hogy a gyarmati erők konvojai gondoskodhassanak a folyamatos nyersanyag-utánpótlásról az antant hatalmak számára. Ugyanakkor saját kereskedelmi hajóparkjuk nem tudott utánpótlás szállítani országaik számára.

³⁹ Hajdú Péter: A német Kriegsmarine segédcirkálói. In: Haditechnika 2006/1. 81. o.

Egy a háború előtt született brit koncepció szerint, ha a **Royal Navy** flottájának az osztrák-magyar és olasz egyesült flottával kell egyidejűleg szembenéznie, akkor előbb Németországot kell térdre kényszerítenie, majd ezt követően kell az egységeket a Mediterráneumba rendelni. Az 1907 és 1908 közötti háborús tervekben egyre gyakrabban fordul elő a **Mediterrán Flotta** visszavonásának gondolata.⁴⁰ **Churchill** ezen javaslatát még a hármasszövetség fennállásának pillanatában sem fogadták el, mondván, hogy ha a német flotta a kikötőkben marad, de leköti a brit erőket, akkor nem kizárt, hogy egy osztrák-magyar és olasz flotta komoly mértékben megnehezíti a szigetország kereskedelmét az ázsiai területekkel.⁴¹ **A hármasszövetség tagjai közötti egyezmény szerint** az osztrák-magyar és olasz egyesített támadásoknak a dél-francia és algéri tengerpart, valamint a brit és francia gyarmatokról az anyaországokba irányított csapatszállítmányok lehettek volna a célpontjai.⁴² Nagy-Britanniában tehát már a szövetségi rendszerek formálódásának pillanatától foglalkoztak a főbb kereskedelmi utak, így a Suez-csatorna biztosításának kérdésével.⁴³

Végül a központi hatalmak köré vont tengeri blokád feladata több összetevőből állt: Meg kellett akadályoznia Németország nyersanyagokkal történő ellátását, gátolni kellett, hogy Németország utánpótlást küldjön gyarmati egységeinek és az Európán kívül tartózkodó hajóinak, melyek zavarhatták a szigetország ellátását és az angol csapatszállításokat a gyarmatokról.⁴⁴ Valamennyi hadviselő félhez képest, a brit vezetés sem készült elhúzódó háborúra, mégis a tengeri blokád kiépítését már a háború második hónapjában megvalósították belátva, hogy az ellenség kereskedelemének meggyengítése, és a saját mozgások biztosítása (különösen a Franciaországnak a Csatornán keresztül történő segítségnyújtás biztonsága) révén óriási előnyökhöz juthatnak.

⁴⁰ Sondhaus, Lawrence: *Navies of Europe 1815-2002*. London, Longman, 2002. 192. o.

⁴¹ Paul G. Halpern: *The Mediterranean Naval Situation (1908-1914)* Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1971. 220-280. o.

⁴² Julier Ferenc: 1914-1918. *A világháború magyar szemmel*. Budapest, Magyar Szemle Társaság, 1933. 15. o.

⁴³ Természetesen a Mediterráneum kérdései nagyban megváltoztak, mikor Olaszország 1915. május 23-án végül belépett a háborúba az antant oldalán.

⁴⁴ Galántai József: *Az első világháború*. Budapest, Zrínyi, 1988. 184. o.

Ugyanígy valósították meg az Otrantói-szorosnál az osztrák-magyar kikötők ún. távoli blokádját. Mindkét esetben ugyanazt a módszert alkalmazták, vagyis, hogy az ellenséges flottának lehetőleg nagyobb utat kelljen megtennie a blokádig, ha azt át akarja törni („**távoli blokádját**”). Ezzel egyúttal lehetővé vált, hogy a központiak hadi- és kereskedelmi hajói bár bezárva, de a blokádon belül némi mozgástérrel rendelkeztek. Ez igazán az Adrián volt lényeges, ahol Olaszország hadba lépéséig (1915. május 23.) az osztrák-magyar hadi- és a kereskedelmi hajók – még a térségben tartózkodó francia hadihajók mozgásának ellenére is – viszonylag biztonsággal tudtak működni a montenegrói fronton harcoló egységek megsegítésére.⁴⁵

A Mediterráneum biztosítása lényeges volt Nagy-Britannia számára, hiszen elsősorban a Suez-csatorna révén értékes kereskedelmi forgalmat bonyolított le ezen az útvonalakon. ***A Gibraltár, Málta, Ciprus és Suez útvonalat a brit vezetés feltétlenül biztosítani akarta,*** emiatt az Otrantói-tengerzár működtetése lényeges volt, és a földrajzi viszonyok miatt egyedül itt is tűnt igazán eredményesnek.

Az antant tengeri blokádjai súlyosan érintették a központi hatalmak polgári és katonai nyersanyagellátását. A háború előtt Németország importjának 70 %-a tengeri úton áramlott az országba. Legnagyobb részben a hazai ipar által feldolgozott nyersanyagokról volt szó. A német kereskedelmi hajópark fele, 2400 német hajóból közel 700 gőzös (2.750.000 tonna hajótérrel) nem tudott hazatérni a blokádját előtt, és távoli vizeken rekedt.⁴⁶ A központi hatalmak összesen kb. 6,5 millió tonna űrtartalmú hajóparkkal rendelkeztek, melyből Ausztria és Magyarország mintegy 1 millió tonna hajótérrel vette ki részét. A központiak flottájának mintegy a fele került most semleges kikötőkbe, 2 millió tonna hajótér hazai kikötőkben vesztegelt, kb. 1 millió tonna hajótér pedig az antant kezére került. Az antant hajói mindeközben tovább hajózhattak a világ tenge-

⁴⁵ Az 1870-ben már különválasztott osztrák, illetve magyar kereskedelmi flotta egyes hajóit is igénybe vették katonai célokra az állam és a tulajdonos cégek közötti szerződések értelmében. A Monarchia közös hadiflottájával szemben a kereskedelmi flotta külön közigazgatás alá tartott, önállóan működött a magyar állam, illetve az osztrák kormányzás igazgatása alatt. A K. u. K. hadsereg céljaira azonban a hajókat már közös célokra vették igénybe, központi irányítás alatt.

⁴⁶ Galántai József: Az első világháború. Budapest, Zrínyi, 1988. 185. o.

rein, ellátva a háborús háterszágot nyersanyaggal, élelmiszerral és a gyarmatokon felszabaduló katonai alakulatokkal.⁴⁷

A Németország elleni blokád kiépítése és működtetése nem volt olyan egyszerű, mint Franciaország ellen a Napóleoni háborúk idején. Először is: Németország uralta a Balti-tengert, így szabadon folytatta az import az északi semleges államokból. Másodszor: a hajók és fegyverek fejlődése, a tengeralattjáró és az akna felfedezése és a még mindig kipróbálatlan repülőgépek veszélye a szoros blokádöt lehetetlenné tette, a távolsági blokád pedig nem lehetett teljesen hatékony.⁴⁸ A semleges hajóknak jelentkezniük kellett csempészáru-ellenőrzésre az angol kikötőkben mielőtt megkapták volna a hajózási utasításokat az aknamezőn keresztül. A rendszer alapos biztosítása nehéz volt.⁴⁹ **Ráadásul a blokád diplomáciai problémákhoz vezetett.**

Különösképpen az Egyesült Államok ragaszkodott a semleges kereskedelmi hajózás szabadságához. A német tőke által érintett svéd, holland és dán hajózási vállalkozások pedig segítséget jelentettek Németország számára. Anglia megkísérelte a semleges szállítóhajók rakományát

⁴⁷ Galántai József: Az első világháború. Budapest, Zrínyi, 1988. 186. o.

⁴⁸ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 455-456.

⁴⁹ 1909-ben, Londonban nemzetközi bizottság alkotta meg a *Londoni Nyilatkozatot*, mely újfajta különbségtételt határoz meg a csempészáru: „abszolút csempészáru”, mint a lőszer és más, egyértelműen háborús szállítmányok, a „feltételes csempészáru”, ide tartozik az élelmiszer, a ruha, és a vasúti felszerelés, amelyek békében és háborúban is használatosak. Végül a „szabad áru”, aminek a háborúban nincs igazán értéke. A *Nyilatkozat a megszakítatlan hajóút* doktrínáját csak az abszolút csempészáru alkalmazta, tehát a doktrína szellemével megegyezően Németország feltehetően bármilyen, a feltételes listán szerepő árut szabadon importálhatott volna a semleges országokból. Nagy-Britannia nem ratifikálta a *Londoni Nyilatkozatot*, mert az derékba törte volna tengeri stratégiáját. A háború kitörésekor csak néhány hónapig tartotta be a rendelkezéseket, de akkor is sajátosan értelmezve azokat. A csempészáru vonatkozó rendeleteit a *10. Cirkálórāj* tartatta be, amelyik Liverpoolban és a Shetland-szigeteken állomásozott. Ez a *raj* 18, majd később 24 cirkálóból és *felfegyverzett kereskedelmi cirkálóból* állt, és számos hazafelé tartó német hajót fogott el és kísért angol kikötőbe. Ám mindet nem tudták elfogni a jellemzően gyenge északi-tengeri látásviszonyok közt. (Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 455. o.)

felügyelni a célállomás szerint. Vagyis, ha a semleges kereskedelmi hajó rakománya az ellenség részére szól, akkor azt lefoglalhatónak tekintették. Sőt Anglia a zsákmányolási jogot kiterjesztette az élelmiszerekre is, oly módon, hogy a hollandiai Rotterdamba tartó élelmiszer-rakományokat feltarthatja, hiszen azok zömmel a Belgiumban állomásozó német erők-höz jutottak.⁵⁰

A blokád ellenére Németország átvészelt négy év viszonylagos világiaci elszigeteltséget. Visszavágott a tengeren, kezdetben gyengén, de fokozatosan növekvő hatékonysággal, a tengeralattjáróival. A blokád tehát nem bizonyult minden tekintetben megfelelőnek. ***Igaz a blokád a központi hatalmak hadiflottájának legénységére demoralizáló hatással bírt, a kereskedelmi flottát pedig megbénította, azonban – bár katonailag gyorsan létrejött – politikailag és nemzetközi jogilag nehezen volt működtethető.*** Hatása csak hosszú távon érvényesülhetett, mind a központiak háborús gazdaságában, mind az 1918. év elején jelentkező forradalmi hangvételi matrózfelkelésekben. Ráadásul az Egyesült Államok tiltakozása miatt a későbbiekben belátható volt, hogy alkalmazása túl sok kérdést vet fel. Nagy valószínűséggel a második világháborúban éppen ezért sem vetették már be.

A második világháborúban a szövetségesek a blokád helyett a tengeri útvonalak és támaszpontok teljes kihasználását és biztosítását látták az egyik legfontosabb feladatnak. A Mediterráneum térsége mind Nagy-Britannia, mind Franciaország számára létfontosságú volt az ázsiai és afrikai gyarmatokkal történő kapcsolattartás miatt. Az angol-francia szövetségesek a háború elején megegyeztek abban, hogy a térség keleti feléért a brit, míg nyugati feléért a francia erők felelősek.⁵¹ ***Franciaország kapitulációja után a britekre hárult a teljes Mediterrán térség ellenőrzése és védelme.*** A kereskedelmi hajókat már a háború első időszakában Málta kikötőjében átvizsgálták.⁵² Azonban Olaszország hadba lépése és a Balkán-félsziget német megszállása szinte ellehetetlenítette Nagy-Britannia számára a lényeges ázsiai és ausztráliai járatok fenntartását a

⁵⁰ Galántai József: Az első világháború. Budapest, 1988. 187. o.

⁵¹ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960. 39-40. o.

⁵² A magyar Duna-tengerjáró hajók máltai átvizsgálásáról ír: capt. ddr. JUBA Ferenc: A magyar tengerészet a második világháborúban. Kaposvár, Magyar Nemzeti Történelmi Társulat, 1993.

szuezi útirányon. 1941. januárjában a görög területekről felszállt német repülőgépek mágneses aknáik miatt egy időre le is kellett zárni a Suez-csatornát.⁵³ Az utánpótlás és ellátmány biztosítására az egyetlen biztonságosnak nevezhető út a Jóreménység-fok megkerülésével kínálkozott a britek közép-keleti egységei számára. A **WS (Winston Special)** névre keresztelt konvojok embereket, harckocsikat, lőszert szállított a térségbe ezen a hosszú úton.

A konvojok az atlanti-óceánon a német, a Suez-csatorna környékén az olasz tengeralattjárók (Kisimayo és Massawa központokkal) fenyegetésének is ki voltak téve. Az olasz támaszpontok elfoglalását követően az Egyesült Államok védnökségével kívánták biztosítani a Vörös-tenger semlegességét, a brit konvojok érdekében.⁵⁴ Az észak-afrikai akciók mellett a brit hajók hat hét alatt mintegy 58 ezer katona (,valamint ellátmányuk és felszerelésük) szállítását is meg tudták oldani a görög partoknál.⁵⁵ A Mediterráneum térségében végül Málta megtartása és stratégiai fekvése miatt, valamint **Gibraltár és Suez** birtoklása a megfelelő időpontokban átsegítette Nagy-Britanniát a nehézségeken.⁵⁶

A csendes-óceáni fronton ugyanakkor a brit támaszpontok (Hong Kong, Malaya, Szingapúr) elfoglalása jelentett komoly veszteséget Nagy-Britannia számára. A **PRINCE OF WALES** és a **REPULSE** elsüllyesztése után nem volt egység mely védte volna ezeket a fontos útvonalakat. Az Egyesült Államok hadba lépése ezen a területen is meghatározó jelentőségű volt.

Megemlítjük röviden, hogy a német felszíni hajók a második világháborúban hasonló fenyegetést jelentettek a háború kezdetén a kereskedelmi hajókra, mint az 1914-ben kitört világháborúban. Ezek az egységek

⁵³ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960. 51. o.

⁵⁴ U.ott

⁵⁵ U.ott

⁵⁶ A német tervek, valamint az olasz és spanyol ambíciók vagy nem találkoztak, vagy végül nem jutottak el a sikeres megvalósítás fázisához. A stratégiailag fontos Suez irányába történő német-olasz támadások, valamint Málta kulcsfontosságú szerepe mellett a hazánkban kevésbé kutatott Gibraltár jelentőségéről bővebben ld.: Zoltán Márta: Egy különös terület – Gibraltár. In: Új Honvédségi Szemle 2006/11.

a német kikötőktől távol, a Föld különböző pontjain lévő támaszpontok, gyarmatok, vagy üzemanyag-tárolók hiányában ezúttal sem sokáig működtek. Az **ADMIRAL GRAF SPEE** és a **DEUTSCHLAND** a dél-amerikai partok mentén portyázva értek el eredményeket, ahogy 1941. januárjában a **SCHARNHORST** és a **PRINZ EUGEN** cirkálók is. Megsegítésükre, illetve pótlásukra azonban nem sikerült megfelelő stratégiát kidolgozni. Ismert, hogy a **BISMARCK** és a **PRINZ EUGEN** ezzel a céllal indult az Atlanti-óceánra, eredménytelenül. A **BISMARCK** elsüllyesztése (1941. május 27.) után, testvérhajója a **TIRPITZ**, a **SCHARNHORST**-tal együtt a Murmanszkba tartó konvojok zavarásában vettek részt. Mindkét hajót 1943. második felében sikerült harcképtelenné tenni.⁵⁷ A szovjet kikötőkbe tartó konvojok jelentősége egyébként azt követően nőtt meg, hogy 1941. szeptember 29-én a Szovjetunió csatlakozott az *Atlanti Chartához*, és, hogy a kölcsönbérleti szerződést kiterjesztették a Szovjetunióra is.

A tengeralattjáró-háború és a konvojok alkalmazása

*A blokádok ellen hathatós válasznak bizonyult a tengeralattjárók alkalmazása. A tengeralattjáró-háború a bezárva őrzött flotta számára lehetőséget nyújtott támadó műveletek elvégzésére, anélkül, hogy kockára tették volna az értékes felszíni flottát, mindenekelőtt a csatahajókat.*⁵⁸

A német vezetés 1915. február 4-én kibocsátott egy nyilatkozatot figyelmeztetve minden kereskedelmi hajót, ami a brit szigetek környéki vizeken halad át.⁵⁹ Ami ez után következett, a korlátlan tengeralattjáró-háború első fázisa lett, mely 1915. május 7-én érte el egyfajta csúcspontját, amikor a *Cunard társaság LUSITANIA* gőzösét az **U20** elsüllyesztette. A hajón 1201 ember vesztette életét, beleértve 128 amerikai állampolgárt, ezzel fordítva az amerikai közvéleményt Németország ellen. A német haditengerészetnek még csak **37 U**-hajója volt készenlétben, mikor elkezd-

⁵⁷ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: *The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960. 35-36. o.

⁵⁸ Sondhaus, Lawrence: *Navies of Europe 1815-2002*. London, Longman, 2002. 199. o.

⁵⁹ Sondhaus, Lawrence: *Navies of Europe 1815-2002*. London, Longman, 2002. 161. o.

dődött ez az invázió 1915. február végén. A következő hét hónapban (márciustól szeptemberig) a németek 787.120 tonnányi kereskedőhajót süllyesztettel el.⁶⁰

Az első hadjárat akkor ért véget, amikor Tirpitz ellenfele, Henning von Holtzendorff és Bethmann Hollweg kancellár, csatlakozva Erich von Falkenhaynhoz, meggyőzték II. Vilmos császárt, hogy a tengeralattjáró háború az Egyesült Államok és más semleges államok ellenszegülését váltja ki, emiatt olyan diplomáciai feszültségekhez vezethet, melyek eldönthetik a háború sorsát.

A tengeralattjárókat – amelyeket elsősorban felderítő egységként alkalmaztak a flottáknál – kezdetben nem tekintették komoly veszélyforrásként a kereskedelmi hajózásra. *A tengeralattjáró-háború kezdetben Németország stratégiájában sem foglalt el fontos helyet, mivel a kontinentális beállítottságú vezérkar szárazföldön akarta gyorsan megnyerni a világháborút.* Még a haditengerészek körében is hasonlóképpen vélekedtek, mert azt vallották, hogy nem képesek elég szállítmányt elpusztítani ahhoz, hogy az Nagy-Britanniát eltántorítsa a háborútól, Franciaországgal szemben pedig még kevesebb hatása volt.⁶¹

Az első tengeralattjáró-műveletek a blokádot fenntartó hajók ellen irányultak, 1914 szeptemberében elsüllyesztve néhány járőrhajót. Az 1914. november 2-ai brit nyilatkozatra – amely kimondta, hogy az egész Északi-tenger háborús övezet – válaszul *Tirpitz* a tengeralattjárók bevetését sürgette az angol kereskedelmi hajók ellen. A várható politikai következmények mérlegelése miatt a kérdés egészen 1915 februárjáig napirenden volt. 1915. február 4-én *Pohl admirális* az *Imperial Gazette*ben figyelmeztetést tett közzé, miszerint minden Nagy-Britannia és Írország körüli vizeken – beleértve a La-Manche csatornát is –, február 18-át követően minden ellenséges kereskedelmi hajót el fognak pusztítani.⁶²

⁶⁰ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 162. o.

⁶¹ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 445.

⁶² A legfőbb tengeralattjáró-bázisok az Északi-tenger németországi öblében voltak, ezen kívül kiképzőközpontok létesültek Kielben és Gdanskban. A Földközi-tengeren a műveleti központok Pula és Cattaro, az Adria keleti partján.

1916. december 22-én *Henning von Holtendorff admirális* jelentést tett *Hindenburgnak*, melyben kijelentette, hogy ha februárban elengednék a tengeralattjárókat, Nagy-Britanniát júniusig térdre lehetne kényszeríteni. Úgy becsülte, az Angliába élelmiszert szállító hajók összesen 10.750.000 tonnányi raktérrel rendelkeznek. Feltéve, hogy a tengeralattjárók havonta 600.000 tonnányi árut tudnak elsüllyeszteni, így hat hónapon alatt Nagy-Britannia kereskedelmét ellehetetleníthetik. Emellett a semleges fuvarozókat elriasztanák a segítségnyújtástól. *Holtendorff becsléseitől lenyűgözve, Bethmann-Hollweg kancellár végül támogatta a korlátlan tengeralattjáró-háborút.*

A tengeralattjárók 1914-es hadszíntéri szereplése meggyőzte a brit Admiralitást a kereskedelmi hajózás érdekében tett óvintézkedések szükségtelenségéről. A királyi haditengerészetben az volt a közvélekedés, hogy a tengeralattjárókkal szemben a blokád fenntartása, a járőrözés és a rajtaütés a bázisokon a legjobb megoldás. Úgy érveltek, hogy ha a hajókat jól elosztják a szokásos tengeri utakon, az ellenség nem tud egyszerre egynél többet elpusztítani, míg elég nagy ellenséges tüzerő esetén az egész konvoj megsemmisül. *Fenntartották azt az álláspontot, hogy az Admiralitásnak járőrözéssel kell felvennie a harcot a tengeralattjárók ellen.*

Az 1915. február 4-i nyilatkozat után a tengeralattjárók elsüllyesztettek napi 1,3 hajót, havi közel 100.000 bruttó regisztertonna árut. Az első hadjáratot (1915. február 2.- szeptember 20.) hamarosan felfüggesztették amerikai diplomáciai nyomásra. Az Atlanti térségben uralkodó feszült diplomáciai légkörnek köszönhetően a német haditengerészeti súlypont a Földközi-tengerre koncentrálnak, ahol az év hátralevő részében több, mint száz szövetséges kereskedőhajót süllyesztettek el.⁶³ **Az 1915-ös év úgy ért véget, hogy a kereskedelmi háborúban egyik fél sem nevezhette magát győztesnek.** Az új brit kivitelezés néhány ezer tonna kivételével pótolta a veszteségeket. A háború kezdetétől számítva 23 német tengeralattjáró süllyedt el, ezzel szemben már 68 állt szolgálatban. A veszteség és gyártás aránya egy volt az öthöz.⁶⁴

A Földközi-tengeren a kereskedelmi hajók elleni csaták változatlan hevességgel folytatódtak. 1916. március közepén az angolok átirányított-

⁶³ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 456-457. o.

⁶⁴ U.ott

ták az ausztráliai és távol-keleti áruszállítást a Szuezi-csatornától a hosszabb, ám biztonságosabb Jóreménység-fok felé. Ez az intézkedés tulajdonképpen elismerése volt a német fenyegetésnek, hiszen a Földközi-tengeri veszteségeket csak az Északi-tengeriek múlták fölül.

Kezdetben az admirális és a haditanács úgy döntött, hogy a napóleoni háborúk során használt konvojrendszert nem állítják vissza a központiak ellen. A Napóleoni háborúk óta eltelt mintegy száz békeévben a „laissez-faire” szelleme határozta meg a tengeri kereskedelmet. Mióta a gőzhajtás feltalálása és gyors elterjedése lehetővé tette a menetrendek pontos betartását, a brit szállítmányozás olyan menetrendektől függött, melyek betartását nagyban akadályozták a háborús korlátozások és a konvojok. *Ennek a másik oldala az volt, hogy ha a brit kormány háborús korlátozásokat vetne be, a semleges hajósok hamar átvennék a hatalmat ebben a szabad versenyes üzletágban.* Vagyis a gazdasági érdekek azt diktálták, hogy a kormányzati beavatkozás még háború idején sem kívánatos.⁶⁵

A járőröző hajók alkalmazása azonban egyszerűen csak megmutatta a német tengeralattjáró-parancsnokoknak, hogy merre közlekednek a kereskedelmi gőzösök. A fuvarozást addig visszatartották, amíg a „biztonságos útvonalat” elő nem készítették. A várakozás a „biztonságos útvonalra” azonban egyébként is mintegy 30 százalékkal csökkentette a szállítási kapacitást.⁶⁶ *A tengeralattjáró-ellenes harc kulcspontja a lemerült tengeralattjáró lokalizása maradt.* Az 1915-ben feltalált *hydrophon* használatát 1917-ig korlátozottan tekinthetjük. Ha két ilyen *hydrophone-t* használtak, viszonylag távol egymástól, a tengeralattjáró helyét viszonylag pontosan meg tudták adni. Igaz, ha a tengeralattjáró mozdulatlan maradt, a *hydrophone* hatástalan maradt. *A következő nagy probléma a tengeralattjáró elpusztítása volt.* Két fajta lövedéket sikerült megalkotni, melyek a víz alatt robbantak. A korlátozott készletek azonban nem engedték ezek megfelelő mennyiségű alkalmazását. A tengeralattjárók ellen a már tárgyalt Q-hajók, vagy „*csapdahajók*” alkalmazása is egy kísérletnek tekinthető. A tengeralattjáró-háló alkalmanként bevált, bár a legtöbb elakadt tengeralattjáró kiszabadult.

⁶⁵ A Napóleoni háborúk alatt a Lloyd's kisebb jutalékkal biztosította a konvojban utazó hajókat, mint a magányosakat. Statisztikájuk ugyanis azt mutatta, hogy a konvojban hajózni négyszer-ötször biztonságosabb.

⁶⁶ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960. 474. o.

1916 végére a németek átlag több, mint havi 150 hajót süllyesztettek el. Több prominens tiszt, köztük Jellicoe Anglia összeomlását jósolta, ha nem tudnak kitalálni valamit a veszteségek ellensúlyozására. John Jellicoe (1859-1935) volt John Fisher tengernagynak, a haditengerészet vezérkari főnökének a pártfogoltja. A háború kitörésekor a brit hadiflotta parancsnoka. 1917-ben tengerészeti miniszter lett, és tőle várták a tengeralattjáró háború megoldását.⁶⁷ 1917. karácsonyán **Lloyd George** miniszterelnök hirtelen menesztette, mivel a konvojok alkalmazásában **Jellicoe**⁶⁸ nem tudott egyértelmű döntést hozni.

Bár a német tengeralattjárók és aknák a háború folyamán 18.7 millió **BRT** hajóteret (ebből 10.7 millió BRT brit hajóteret) pusztítottak el, ennek ellenére sem sikerült a brit gazdaság összeroppantása.⁶⁹ 1917-ben a német tengeralattjárók több, mint 1000 brit hajók süllyesztettek el. 1917. májusára a kormányzat adatai szerint csupán 6 hétnyi élelmiszer-ellátmány volt a szigetországban.

Ekkor egy kereskedelmi konvojrendszert hoztak létre. Az elhárítás is javult. 1918-ban már csak fele annyi hajóvesztés érte Nagy-Britanniát.⁷⁰ Ráadásul a korlátlan tengeralattjáró-háború következtében az Egyesült Államok is belépett a háborúba. Az USA kereskedelme a központiakkal a háború előtt 170 millió dollár volt, és ez a háború folyamán teljesen jelentéktelen szintre süllyedt. **Ugyanekkor az antanttal folytatott tengeri kereskedelme a belépésig 824 millióról 3 milliárd dollárra emelkedett.**⁷¹ A kereskedelem mellett a hadba lépést követően több száz-ezer amerikai katonát és felszerelésüket szállították át az óceánon sikerrel. **A konvojhajózás végül legyőzte a tengeralattjárókat. 1917-18-ban az**

⁶⁷ Andy Wiest: Az első világháború képes története. Budapest, Mérték Kiadó, 2003, 143. o.

⁶⁸ Jellicoe a háború után két könyvet is írt az első világháború tengeri hadviseléséről: *The Grand Fleet 1914-16* (1919) és *The Crisis of the Naval War*(1921) címmel.

⁶⁹ Sárhidai Gyula: *Tengerek szürke farkasai*. Budapest, Maecenas Könyvkiadó, 1989. 112-113. o.

⁷⁰ *The Encyclopaedia of Warfare*. London, 224. o.

⁷¹ Galántai József: *Az első világháború*. Budapest, Zrínyi, 1988. 188-189. o.

Atlanti-óceánon kísérettel átkelt 80 ezer kereskedelmi hajó közül 436 semmisült meg, míg a németek 178 tengeralattjárót veszítettek el.⁷²

Konvojok alkalmazására az Adriai-tengeren is sor került, ugyanis Montenegró kapitulációja után a Durazzóba irányuló utánpótlás megszerzés és biztosítása a tengerésztre hárult a rossz szárazföldi útvízesnyok miatt. A kereskedelmi hajók rendszerint éjszaka közlekedtek a partok közelében a tengeralattjáró-veszély miatt, de még így sikerült biztosítani a Monarchia számára nagy fontossággal bíró cattaró-i haditengerészeti támaszpont ellátását.⁷³

Egy másik hadszíntéren, Oroszország szempontjából is lényeges volt a konvojhajózás. Az oroszországi Murmanszk és Arhangelszk irányába haladó konvojok nem kevés segítséget nyújtottak az orosz félnek. Mivel az átlagos éves kereskedelmi mennyiség békeidőben itt ritkán haladta meg a 100.000 tonnát, ez az óriási mennyiség váratlanul érte a helyi infrastruktúrát és így a rengeteg mennyiségű áru felhalmozódott a kikötőben. 1916-ban a kereskedő hajók szállították Arhangelszkbe a **Brown-Curtiss** turbinákat az új dreadnought, az **IMPERATOR ALEXANDER III.** részére.⁷⁴

A második világháborúban a német tengeralattjárók több mint 2800 kereskedelmi hajót süllyesztettek el, mintegy 14,3 millió tonnatartalommal.⁷⁵ ***A hajók közel felét az Atlanti-óceán északi felében semmisítették meg.*** Már a háború első hetében 13 tengeri kereskedelmi hajó süllyedt el.⁷⁶ 1943 közepétől a tengeralattjárók ellen kifejlesztett új eszközök (kísérő repülőgép-hordozó, lokátorral és **ASDIC**-kel felszerelt kísérőhajók, nagy hatótávolságú bombázógépek) segítségével a szövetségesek a hadi-

⁷² Andy Wiest: Az első világháború képes története. Budapest, Mérték Kiadó, 2003, 156. o.

⁷³ Magyarország az első világháborúban. Lexikon A-Zs. (szerk.: Ravasz István). Budapest, PETIT REAL Könyvkiadó, 2000. 378. o.

⁷⁴ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 168. o.

⁷⁵ Sárhidai Gyula: Tengerek sűrke farkasai. Budapest, Maecenas Könyvkiadó, 1989. 226-230.

⁷⁶ Joanna Bourke: The Second World War : A People's History. New York, Oxford University Press, 2001. 47. o.

szerencsét is megfordították.⁷⁷ Elkezdték alkalmazni az **ultrahang radar** (*sonar*), de ennél is lényegesebb volt az *Enigma kódok feltörése*, így a konvojok útját és kíséretét időben meg tudták határozni.⁷⁸

Fontos volt a repülőgépek alkalmazása, és az Azori-szigetekkel sikerült lefedni a konvojok útvonalának jelentős részét. **Churchill** visszaemlékezése szerint az atlanti csata volt egyedül, ami igazán nyugtalanította.⁷⁹ A háború közepére, 1943. márciusában 82 kereskedelmi hajót süllyesztettek el a német tengeralattjárók, és ez komolyan veszélyeztette a szigetország élelmiszerellátását.

Gyorsan kellett reagálni, és nagy eredmény volt, hogy májusban 41 tengeralattjárót süllyesztettek el, miközben a 34 kereskedelmi hajó süllyedt el.⁸⁰ A hajózási útvonalak miatt rendkívüli fontosságú **Mediterráneumban** a Szeuz-csatorna az első világháborúnál is lényegesebb szerepet kapott, mivel a német-olasz hadsereg komolyan veszélyeztetni tudta a fontos tengeri utat. *Mikor Franciaország megadta magát, a britek nagyon nehéz helyzetben találták magukat a térségben.* Az észak-afrikai brit erők ellátása is teljes egészében a Royal Navy feladata lett, és ez széthúzta a brit tengeri erőket. A stratégiai fontosságú Máltát és a brit konvojokat számos támadás érte a szicíliai német légitámaszpontonról, majd a Balkán-félsziget német megszállása tovább nehezítette az ázsiai és ausztráliai hajózási útvonalak biztonságát a Szuezen keresztül. 1941. januárjában a görög területekről felszállt német repülőgépek olyan nagy mennyiségben dobtak le mágneses aknákat a Szuez-csatornába, hogy azt ideiglenesen egy időre le kellett zárni.⁸¹

Az utánpótlás és ellátmány biztosítására az egyetlen biztonságosnak nevezhető út a Jóreménység-fok megkerülésével kínálkozott a bri-

⁷⁷ Sárhidai Gyula: Tengerek szürke farkasai. Budapest, Maecenas Könyvkiadó, 1989. 209. és 230. o. Ránki György: A második világháború világtörténete. Budapest, Gondolat, 1982. 75-82. o.

⁷⁸ The Encyclopedia of Warfare. London, 254-255. o.

⁷⁹ Churchill, Winston Leonard Spencer: A második világháború. Budapest, Kosuth Kiadó, 1971.

⁸⁰ The Encyklopedia of Warfare. London, 225. o.

⁸¹ Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960. 51. o.

tek közép-keleti egységei számára. A WS (Winston Special) névre keresztelt konvojok katonákat és felszerelést szállított a térségbe. A konvojok az Atlanti-óceánon a német, a Suez-csatorna környékén az olasz tengeralattjárók (Kisimayo és Massawa központokkal) fenyegetésének voltak kitéve. A német tengeralattjárók az Oroszországba tartó konvojokat is támadták. A németek a Baltikumból történő visszavonulás során a szövetségesek rendszeréhez hasonló konvojokkal menekítette ki csapatait.

A német tengeralattjárók bevetésének egyik mellékhadszíntere volt az Indiai-óceán is, ahol az ún. monszun tengeralattjárók működtek. Ezek bázisai (Pinang, Kobe) japán segítséggel működtek, és a térségben nem volt ellenük megfelelő brit fellépés. *Ami azonban nem sikerült Németországnak Nagy-Britannia ellen, az bevált az amerikaiaknak Japán ellen.* Az amerikai tengeralattjárók 1941 és 1945 között 1149 japán kereskedelmi hajót (4.9 millió BRT vízkiszorítással) elsüllyesztve fontos szerepet játszottak a szigetország gazdaságának szétzúzásában.⁸² Japánnak 6 millió tonna kereskedelmi hajóra lett volna szüksége a megnyúlt tengeri útvonalakhoz, mindazonáltal a konfliktus első 2 évében 5 millió tonna japán kereskedelmi hajótér semmisült meg.⁸³ A Japán ipar ezt képtelen volt pótolni. Miközben az USA katonái jól el voltak látva, addig a japán haderő a sok apró sziget között volt szétszórva megfelelő utánpótlás nélkül.⁸⁴

Partara szállító műveletek

A tengeri logisztika legnagyobb XX. századi kihívásának a szárazföldre történő erőkievetítés tekinthető. A XIX. századig a nehezebb felszerelések (lovak, ágyúk) deszantolása is megoldható volt a hajók csónakjaival. A XX. században azonban teljesen megváltozott a helyzet. *A tömeghadseregek képesek voltak több száz, akár több ezer kilométeres partszakaszok ellenőrzésére is, a vasút pedig lehetővé tette a megtáma-*

⁸² Sárhidai Gyula: Tengerek szürke farkasai. Budapest, Maecenas Könyvkiadó, 1989. 198-204. o.

⁸³ Joanna Bourke: The Second World War : A People's History. New York, Oxford University Press, 2001. 98-99. o.

⁸⁴ Joanna Bourke: The Second World War : A People's History. New York, Oxford University Press, 2001. 99.

dott terület gyors megerősítését. A korszak első jelentős deszantja ennek megfelelően kudarcba is fulladt. **1915-ben Gallipollinál a brit erők nem tudtak úrrá lenni a technikai nehézségeken.**⁸⁵ A nagy merülésű gőzhajók egyébként is csak úgy tudták megoldani a ki-berakodást (amennyiben nem találtak megfelelő kikötőt), hogy a part közelébe érve a csónakos kirakodást választották. Ennek nemcsak a megfelelő partvonal megtalálása szabott határt, hanem óriási volt a katonai kockázata is.

Az első világháború legnagyobb szabású partraszállási műveletében Galipolinál, partraszállásra alkalmas járművek helyett katonák gyalogoltak ki a partra az oszlopokban haladó evezős csónakokban. A legvéresebb ütközet az első 9 napban folyt a partraszállás után és a szövetségesek következő offenzívájakor augusztus 6-9. között. (Időközben hasonlóképpen érzékeny veszteséget jelentett, mikor egy német tengeralattjáró elsüllyesztette a **ROYAL EDWARD** brit gőzöst, mely éppen a Dardanellák felé tartott Alexandriából mintegy ezer katonával a fedélzeten.) **Churchill** elhagyta az admiralitást. **Arthur Balfour** korábbi miniszterelnök lett az **Első Lord**, míg **Sir Henry Jackson** admirális követte **Fishert** a Tengerészet **Első Lordjaként.**⁸⁶

A gallipoli földnyelven a katonák partratétele szempontjából az egyik legveszélyesebb partszakasz az a hosszan elnyúló homokdűnével borított terület volt, amely fölött ott magasodott a **Sel-ul-Bar** erőd maradványa. **A lassú csónakokkal partra szálló katonák zömét a török hadsereg lemészárolta mielőtt partot étek volna.** A **HUSSAR** romboló parancsnoka, **Anween** kapitány terve szerint a csapatszállító hajók és a szárazföld közé egy kisebb tehergőzösökből és bárkákból álló sajátos hajóhidat kezdtek el megvalósítani, melynek alapját a **RIVER CLAYD** szénszállító gőzös képezte volna. Ám a manőver megkezdésekor hajózátonyra futott.⁸⁷ Nyilvánvaló volt, hogy nem elég a nagy merülésű kereskedelmi hajók átalakítása, hanem olyan speciális hajókra van szükség, amelyek közvetlenül a hullámverés határát képesek megközelíteni, min-

⁸⁵ Galántai József: Az első világháború. Budapest, Zrínyi, 1988. 262-265. és 274. o., valamint Liddel Hart, B. H.: Stratégia; Európa Könyvkiadó, Budapest, 2002. 279-285. o.

⁸⁶ Sondhaus, Lawrence: Navies of Europe 1815-2002. London, Longman, 2002. 164. o.

⁸⁷ Zicherman István: Tengerészgyalogosok és harceszközök – a deszanthajók története. Debrecen, é. n., 10-11. o.

demellett önjáróak, és könnyű fegyverzettel is rendelkeznek. Az ilyen deszanthajók tervezése természetesen már az első világháború éveiben megtörtént, azonban ilyen méretű akcióban bevetésükre nem volt szükség.

Egy másik nagy akció volt az első világháborúban, mikor 1915 decemberében megkezdték evakuálni a szerbiai csapatokat és menekülteket Korfura, különböző albán kikötőkön át.⁸⁸ *A két hónapos művelet kb. 250 fordulót jelentett hajónként.* Februárra 260.000 szerb katona és civil menekült Korfura. Jelentős részük később Szalonikinél szállt partra a központiak elleni offenzívában.

A deszantok terén a két világháború között – értékelve a háborús tapasztalatokat – több technikai jellegű újítás történt, de a második világháború kitörésekor, 1939-ben egyik nemzetnek sem volt különösebb tapasztalata a hadseregek partra szállítása terén. A japánok háromezer-nél is több **Diahatsu** típusú partra szállító járművet gyártottak az 1941-1942-re tervezett csendes-óceáni invázióhoz. A partvédelem fejlődésén túl az is nehezítette a deszantokat, hogy egyre nagyobb volt az igény a nehéz felszerelés, így a harcokocsik mielőbbi kirakására már az első vonalban.

A szövetségesek polgári és katonai szállításait a második világháborúban főként a háború előtt épített kereskedelmi hajók végezték, az alkalmazott technológia pedig nem sokban tért el az első világháborúban alkalmazottól. Zömmel menetrendszerinti forgalomra épített teher- és utasszállítók, a szabad hajózásra szánt teherhajók, tankhajók és atlanti óceánjárók. A háborús években gazdaságos üzemű, előre gyártott elemekből készült hajókat építettek. Ezeket gyorsan lehetett készíteni a tengeralattjárók, tengeri aknák és ellenséges repülőgépek okozta veszteségek pótlására.

A hagyományossá vált transzatlanti forgalom a háború miatt megszakadt és a brit óceánjárókat is csapatszállításokra kezdték alkalmazni. *Egymilliónál is több amerikai katona kelt át az óceánon a második világháború éveiben.* A híressé vált **QUEEN ELIZABETH** egyszerre 15 ezer katonát tudott befogadni.⁸⁹ Egy modernebb elgondolást jelentett az

⁸⁸ Julier Ferenc: 1914-1918. A világháború magyar szemmel. Budapest, Magyar Szemle Társaság, 1933. 158. o.

⁸⁹ Brian Lavery: Hajók. Prága, Ikar, 2005. 334-335. o.

ún. **Liberty** hajók építése. Ezek a minél gazdaságosabb gyártás miatt egyformán épültek. Az első rögzítet tervek szerint épült **Liberty** hajó 245 nap alatt épült meg, később ezt lefaragták 10, sőt alig öt napra. A szabványosítás bevált, később egyre elterjedt.⁹⁰ *A csapatszállító hajók mellett az üzemanyag-felhasználás miatt az olajszállító tartályhajók szerepe is megnőtt.* Nagy-Britanniában 1939-ben 420 tartályhajója volt, összesen közel 3 millió tonna vízkiszorítással, az USA 389 ilyen hajóval rendelkezett ugyanebben az évben.⁹¹

Az európai vizeken igazán nagy (flották közötti) összecsapásra sem az első (kivéve a jütlandi ütközetet), sem a második világháborúban nem is került sor. Egészen más volt a helyzet a Csendes-óceánon, ahol 1941. december 7-én, a japán haditengerészet **Pearl Harbour** elleni támadásával kezdődő harcok gyökeres változásokat hoztak a tengeri hadműveletekben és a tengeri logisztikában. Az európai hadszíntéren a tengeri összecsapásokra a hazai kikötők közelében – legalábbis egy üzemanyag feltöltésnyire – került sor, a Csendes-óceánon viszont sokkal nagyobbak a távolságok. Itt meg kellett oldani a hajók menet közben, tartály- és ellátóhajókról történő többszöri utántöltését is, ami nem volt egyszerű feladat.

A második világháború, sőt minden idők legnagyobb tengeri összecsapására 1944-ben Leyte szigetének inváziója kapcsán került sor. A **Leyte-sziget** körül kibontakozó négy napos ütközet több, mint 600 ezer km²-es térségre terjedt ki. *Amíg a japán flotta az összecsapás alatt mindvégig ellátási nehézségekkel küszködött, addig az amerikai flotta ekkorra már kidolgozta a hadihajók hadművelet közbeni utántöltésének azt a módszerét, amely alapvetően napjainkban is működik.* Az amerikaiak különleges **ellátó hajórajokat** hoztak létre, amelybe tartályhajókat, hűtőhajókat, szervizhajók stb. soroltak be. *A Csendes-óceáni szigettenger, mint hadszíntér a partraszállások terén is újdonságokkal szolgált.* A japánok lehetőség szerint olyan szigeteken szálltak partra, amelyeknek szinte semmilyen belső összeköttetése nem voltak, így a tengeri és a légi ellenőrzés döntő jelentőségű volt. Módszerük az volt, hogy olyan kulcsfontosságú pontokat foglaltak el, ahol átvehetik vagy kialakíthatják a sa-

⁹⁰ Brian Lavery: Hajók. Prága, Ikar, 2005. 334. o.

⁹¹ Uott.

ját repülőterüket, ami így légi támogatásként szolgált a következő megmozdulásuknál.⁹²

A második világháború legnagyobb partraszállásában, a D-day során már korszerű deszanhajók is megjelentek. A britek ugyan mind 1940-ben (Norvégiában és Franciaországban), mind 1941-ben (Görögországban) képesek voltak csapataik zömét kimenteni a németek elől, de a felszerelés zömét kénytelenek voltak hátrahagyni. *1940-ben a németek – többek között – azért sem indították meg az Anglia elleni offenzívát, mert nem voltak meg hozzá a szükséges deszant eszközeik.* Az angol-szászok viszont, mivel mind a Csendes-óceáni, mind az európai hadműveleteket csak ilyen úton vihették döntésre, kénytelenek voltak megoldani a problémát.

Új eszközök és megoldások tucatjait kellett kidolgozni. Az úszóképes teherautó (DUKW – vagy kacsa), az úszó harckocsi, a sekély merülésű Higgins csónak, a különféle deszant naszádok (köztük a harckocsi szállító), az úszóképes láncfalas lövéspáncélos, a mesterséges kikötők nagyban hozzájárultak a háború kimeneteléhez. A végső győzelmet az angolszász szállítókapacitás sikeres fejlesztése tette lehetővé.⁹³

Az első világháború katonai célokra igénybe vett kereskedelmi hajóiról csónakos kirakodással partra tett egységek a második világháborúban már korszerűbb, speciális partraszállító hajókkal rendelkeztek. A katonák, sebesültek, hadfelszerelés szállítására és kikötőben történő kirakodására a század során egyre tökéletesebb eszközök születtek. *Napjaink tengeri logisztikájának eszközrendszere, alapelvei és szabályai nagy részben a két világháború szörnyű tapasztalatainak tükrében születtek meg.*

Összegzés

A 19. század első felében forradalmi változások zajlottak le a tengerhajózás történetében. Korábban a tengereken egyeduralkodó vitorlá-

⁹² Potter, Elmer B. - Chester W. Nimitz: The Great Sea War: The Story of Naval Action in World War II. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1960. 204-205. o.

⁹³ Ld. többek között: Liddel Hart, B. H.: Stratégia; Európa Könyvkiadó, Budapest, 2002. 348-486. Ránki György: A második világháború világtörténete, Gondolat, Budapest, 1982. Ambrose, Stephen E.: D-nap 1944. június 6.; AQUILA Könyvkiadó, Budapest, 1997. 38-43. o.,

sokat alig néhány évtized alatt csaknem teljesen felváltották a gőzhajók. Ezzel beköszöntött a modern géphajók kora. Ez mind a kereskedelmi, mind a hadiflották működésére óriási hatással volt. Ettől az időszaktól fogva a tengeri szállítás kérdései is lényegesen megváltoztak. ***A hajókon szállítható rakományok mennyisége, a hajók sebessége, a megfelelő méretű kikötők biztosítása, a szükséges üzemanyag biztosítása új körülményeket teremtett.*** Az olajtüzelés megjelenésével ráadásul tovább sikerült növelni a hatótávolságot és a sebességet. ***Az új típusú hajók teljesen megváltoztatták a haditengerészet logisztikáját (üzemanyag-ellátás, gyorsaság, utántöltés stb.).*** Ráadásul a dieselmotor igazán hatékony fegyverré tette a tengeralattjárókat a kereskedelmi háborúban.

Mindkét világháborúban a tengeri utánpótlás kérdése szinte valamennyi hadviselő fél számára létfontosságú volt a háború megnyerését, illetve folytatását illetően. A deszant hadműveletek és tengeri szállítások mellett a tengeri utak biztosítása, valamint ennek minden áron történő akadályoztatása a tengeralattjáró-háborúval ugyancsak visszatérő elem a két világháborúban. ***A második világháborúban már alkalmazták az első világháború ide vonatkozó tapasztalatait is.*** Gondoljunk csak a tökéletesített konvojhajózásra, melynek bevezetése már nem okozott olyan vitát, mint az első világháború kezdetén. Ugyanakkor az első világháború partira szállítási műveleteiből is okulva a második világháborúban megszülettek a különleges partra szállító hajók és naszádok.⁹⁴

A két nagy háború közötti sok hasonlóság mellett nem tértek már vissza az első világháború óriási területekre kiterjedő tengeri blokádjai, nyilván való módon annak jogi és diplomáciai nehézségei miatt. A világ teherfuvarozásának egyik legnagyobb résztvevőjeként az Egyesült Államok a harcoló felektől semleges jogokat követelt, valamint jogot arra, hogy oda szállítson, ahová akar, és garanciát hajói és azok legénységének biztonságára. ***Ez kezdetben ütközött a brit elképzelésekkel, hiszen megnehezítette a tengeri blokád kialakításának igazolását.*** A másik gond az volt, hogy egyes semleges országok révén a német hadsereg és gazdaság további erősítéseket kapott. ***Az első világháború volt az első alkalom a történelemben, hogy nagyszámú amerikai katonai erőt vezényletek Európába.*** Egy, a korábbi Európa-centrikus képben periférikusan elhelyezkedő hatalom ***nagyon gyorsan több százezer katonák szállított át az Atlanti-óceánon,*** és a második világháborúba már több, mint egymillió

⁹⁴ Bak József –Bak Ferenc: Hadihajók II. Típuskönyv. Budapest, Zrínyi Kiadó, é.n., 8. o.

amerikai katona kelt át az óceánon, egyre nagyobb számban (ekkor már szabványosított tervek szerint) épülő szállítóhajókon.

Noha mindkét nagy háborúban megvoltak a stratégiai szempontjai a felfegyverzett kereskedelmi hajók alkalmazásának, ezek eredményei mégis összességében speciális hajók kialakítását, tervezését és megépítésének szükségességét sugallták. Az ugyancsak mindkét világháborúra jellemző tengeralattjáró-háború, valamint a konvojhajózás sikerei hozzájárultak az Egyesült Államok hadba lépéséhez is. Az US Navy logisztikája már a második világháború végére felülmúlta a többi hadviselő fél tengerészeti logisztikáját.

A két világháború tapasztalatait tovább elemezve a hidegháborús fejlesztésekkel, az újabb technikai újításokkal sikerült eljutni arra a szintre, hogy a tengeri logisztika valamennyi elemét – az ország földrajzi és geopolitikai adottságaiból is adódóan – az Egyesült Államok haditengerészetében a legkörültekintőbb módon sikerült kialakítani.