

A ROMBOLÓK TEVÉKENYSÉGE A HÁBORÚ ALATT

BEVETÉS AZ OLASZ PARTOK ELLEN 1915. MÁJUS 24-ÉN

1915. május 23-án éjfélkor hadiállapot állt be Olaszországgal, és még ugyanabban az órában az egész flottával együtt kifutott a *Tátra*-osztály valamennyi rombolója is. A *Tátra* és a *Csepel* Manfredonia kikötőjének bombázását kapta feladatul. Igen sötét éjszaka volt és az időnkénti esőpázmák miatt a láthatóság szinte nullára csökkent. Ekkor hirtelen egy nagy árnyék bontakozott ki az éjszakából és egy hang rákiáltott a *Csepelre*. „*Chi siete voi? (Kik vagytok?)*” Pitamic sorhajóhadnagy azonnal válaszolt: „*Sono io Indomito! (Az Indomito /egy olasz romboló/ vagyok).*” Odaát felcsengett a gépházi parancsjelző készülék csengője, és az árnyék abban a tudatban távozott, hogy az *Indomito* rombolóval találkozott.

A kötelék 04.15-kor érkezett meg Manfredonia elé. A kikötőben nem találtak ellenséges hajóegységeket, de a ködben nem tudták pontosan beazonosítani a parti katonai célpontokat. Ekkor egy evezős csónak közeledett a hajókhoz és a gazdája gyümölcsöket és élelmiszereket kínált eladásra. Vukovič korvettkapitány gyorsan kikérdezte a csónakost, hol a pályaudvar, a jelzőállomás, merre vannak a gyárak, azután barátságosan figyelmeztette: „*Most pedig jó lesz elevezni, mert egy kicsit bombázni fogunk!*” Háromnegyed óras bombázással végrehajtották a feladatukat, majd elindultak a Vieste előtti találkozási pont felé, ahol a *Helgoland* cirkálóval, valamint a *Lika* és az *Orjen* rombolókkal kellett egyesülniük.

A *Helgoland* mely 4 óra 38 percig Barlettát bombázta, két közeledő olasz rombolót észlelt. Azonnal tűz alá vette a rombolókat, melyek közül az egyik délkelet felé fordulva a nagyobb sebessége révén el tudott menekülni, míg a másik, a *Turbine* Vieste felé igyekezett, hogy ott találjon menedékre. A *Helgoland* üldözőbe vette. A szintén Vieste felé tartó *Tátra* és *Csepel* 05.10-kor észlelte a velük párhuzamos irányban haladó rombolót, melyet először a sajátjuknak vélték. A *Helgoland* rádióüzenetéből azonban megtudták a valóságot. A rádióüzenet a szintén a körzetben tevékenykedő *Lika* és *Orjen* rombolóknak szólt, melyek a helyszín felé fordultak.

A *Tátra* és a *Csepel* 05.45-kor tüzet nyitott, amit az olasz hajó azonnal viszonzott. A *Turbine* helyzete azonban reménytelenné vált, mert a cs. és kir. hadihajók minden irányból körülfojták. Az ütközetnek erről a szakaszáról von Jordanis fregatthadnagy a *Likáról* a következőket jelentette:

„Az üteggemmel 5200 méterről nyitottunk tüzet, és néhány sorozat után belőttük magunkat. Mi ketten (ti. a *Lika* és a *Turbine*) párhuzamos irányban haladtunk 30 csomó sebességgel, míg messze mögöttünk, az ellenfél sodorvonalában száguldott előre a *Tátra* és a *Csepel*. Ekkor egy 7 cm-es gránát eltalálta a *Turbine* kazánházát. Fekete füst és gőz lövellt az ég felé, a hajó futása lelassult.”

Nem sokkal ezután a *Tátra* is eltalálta az ellenséges hajó fedélzetét, egy 10 cm-es gránát pedig a gépházba csapódott és tönkretette a főgépét. A *Turbine* lelassult, majd megállt. Parancsnoka, a fején sebet kapott Bianchi korvettkapitány kitűzette a fehér lobogót. A tisztikar és a legénység a füsttől feketén állt a fedélzeten, míg körülöttük véres rongyok és sebesültek heverték szanaszét. A cs. és kir. rombolók kimentettek 35 főt, közöttük a parancsnokot, majd a *Tátra* tíz gránátot lőtt a *Turbine* vízvonalára, illetve a *Lika* egy torpedót küldött az oldalába és az olasz romboló elsüllyedt.

TÁMADÁS PORTO CORSINI ELLEN 1915. MÁJUS 24-ÉN

Az Olaszországgal való háború kitörésekor, 1915. május 23-án 20.00-kor a flotta részeként Polából kifutott a *Novara*-csoport, hogy részt vegyen az olasz partok elleni általános hadműveletben. A csoportot a következő egységek alkották: a *Novara* gyorscirkáló (Horthy Miklós sorhajókapitány), a *Scharfschütze* romboló (Bogumil Nowotny korvettkapitány), továbbá a 78 *T* (Johann Rössel sorhajóhadnagy), a 79 *T* (Hans von Waldthurm sorhajóhadnagy), a 80 *T* (Karl von Rastburg sorhajóhadnagy) és a 81 *T* (Wolfgang Suppanschtsch sorhajóhadnagy) torpedónaszádok. A feladatuk az volt, hogy támadást hajtsanak végre Porto Corsini, Ravenna előkikötője ellen. Másnap, 24-én hajnali 3-kor a *Scharfschütze* levált a kötelékről, hogy behatoljon a kb. 30 m széles, 1200 m hosszú csatornába, hogy elpusztítsa az ott talált naszádokat, tengeralattjárókat és katonai objektumokat. A csatorna szélességénél több mint kétszer hosszabb romboló nem tudott volna megfordulni, így farral előre hatolt be a csatornába, majd a feladata végeztével így orral kifelé indult vissza. Az akcióról a *Scharfschütze* parancsnoka a következőket jelentette:

„Már a csatornába való teljes sebességgel hátrafelé történő behatolás sem jelentett könnyű feladatot. A csatornáról nem volt sem pontos leírásom, sem tengeri térképem, és a bejárat alakzatát sem ismertem. A gyenge hajnali derengésben (03.10) csak véletlenül találtam meg a bejáratot jelző két kis jelzőfény oszlopát, persze fények nélkül. A bejáratot innen két kőgát határolta, melyek mintegy 700 méterre nyúltak be a lapos parttól a tengerbe.

Mivel a csatornában nem tudtam megfordulni, hátrálva kellett behajóznom oda. Amikor a gátak között sikeresen bejutottunk két riasztólövés dördült el a városkában. A csatornában sem torpedónaszádokat, sem tengeralattjárókat nem találtam, csupán két vitorlás bárkát. (Ezeket visszafelé ágyútűzzel elpusztítottam.) Előttünk 1200 méternyire, a csatorna déli oldalán állt a kétemeletes kupolás jelzőállomás. Ezt vettem tűz alá. Ekkor egy távolabbi laktanyából kb. 50 katona rohant felénk csatárláncban és egy futóárbokból gyalogsági tüzet kaptunk. A rohamozókra mintegy 800 m távolságból gépfegyvertüzet nyitottam. A csatorna északi oldaláról egy közepes méretű ütegből váratlanul ránk lőttek. A szerencsénkben bízva lassú menetben haladtam tovább. Megemlítek még egy lényegtelen, de jellemző apróságot: egy olasz tengerész altiszt kiugrott a csatorna partjára és ezt ordította: „*Cosa volete? (Mit akartok?)*” ekkor egy olasz gránát csapódott be előtte, amitől térdre esett.

Azután megélnéknült a közvetlen környezetünk. Az ellenség a kis házikók sarkait-végeit fedezékül használva heves lövöldözésbe kezdett. A partról ugyan elűztük őket, de ki voltunk téve a láthatatlan üteg tüzének. Egy lövedék súrolta az antenna árbocát, de a legtöbb gránát körülöttünk csapódott a vízbe, vagy a csatorna partján robbant és homokkal szórta be a hajónkat. Elértük a csatorna végét, ahol az elágazik Ravenna felé, de nem láttunk ellenséges hajókat. Ekkor egy másik üteg is tűz alá vett bennünket, és ezért félerővel kifelé hajóztunk. A hátsó lövegünk lassan, pontos irányzással lőtte a jelzőállomás fénykibocsátó berendezéseit. Az első ágyú és az oldalsó lövegek a futóárkokat és néhány katonai objektumot vettek célba. 04.30-kor értük el a csatorna kijáratát, majd a nyílt tengert és csatlakoztunk a *Novarához*. A harc a csatornában 1 óra 10 percen át tartott. Leadtunk 126 lövést az ágyúkból, 910-et a gépfegyverekből és puskákból, valamint 50-et a pisztolyokból.

A tüzelést 04.45-kor szüntettük be. Sem ember, sem anyagi veszteségünk nem volt.”

Azután a romboló a 80 T torpedónaszád kíséretében hazaindult.

AZ OLASZ PARTOK ELLENI TOVÁBBI TÁMADÁSOK

Az olasz hadüzenet után a teljes flotta állományával végrehajtott rajtaütést követően, melynek célja az Isonzó frontja felvonuló olasz haderők késleltetése volt, a cs. és kir. hadiflotta könnyebb egységei több bevetést hajtottak végre az olasz partokon lévő katonai objektumok és közlekedési létesítmények ellen. A rombolók, a torpedónaszádokkal együtt állandó résztvevői voltak ezeknek az akcióknak, melyekben időnként a cirkálók is részt vettek, de a sorhajók és a csatahajók, egy-két kivételtől eltekintve, már nem. Ennek az volt az oka, hogy a nehéz hajóegységek megfelelő biztosítására nagy erőket kellett volna összevonni, ami pedig azt jelentette, hogy a kísérő erők elvezénylése következtében más, stratégiai szempontú feladatokat kellett volna elhalasztani. A partok elleni támadások mellett a rombolók a flotta repülőgép bevetéseit is támogatták. A következőkben néhány, főként a rombolók által végrehajtott támadás, illetve repülőgép biztosítási akció rövid ismertetése következik.

1915. július 2-án éjszaka az olaszok megszállták az Adria közepén magányosan álló Pelagosa-szigetet. A szigeten állomásozó 6 fő katona fogságba esett.

1915. július 28-án a Pelagosa elleni bevetésre futott ki az I. Torpedó Flottilla (*Saida* gyorscirkáló, *Csepel*, *Tátra*, *Balaton*, *Lika I*, *Orjen*, *Triglav I* rombolók, valamint 2 torpedónaszád), továbbá a *Helgoland* gyorscirkáló. A hajnali szürkületben a sziget elé érkező cirkálók 12 csónakot bocsátottak vízre, melyekben 4 tiszt és 104 tengerész indult a part felé. A megszálló olaszok heves tűz alá vették őket, de viszonylag csekély veszteséggel sikerült partra szállniuk. Bayer sorhajóhadnagy, a partraszálló osztag parancsnoka a következőket jelentette az akcióról:

„Minden lehetséges fedezéket kihasználva nyomultunk előre. Az olasz állásokat ügyesen, csaknem láthatatlanul, kevés célpontot nyújtva építették ki. Odakiáltottam az embereimnek, hogy takarékoskodjanak a lőszerrel. Az előrenyomulás különösen jól haladt a balszáron Gläser fregatthadnagy vezetésével. Elérte az utat, és már csak 20 lépésre volt az ellenséges ágyúállástól. Az Obwurzer fregatthadnagy által vezetett jobbszárny is messze előrenyomult, és az előttem elhelyezkedő lövészárkok oldalába került. Egyes matrózok már hátulról lőtték a lövészárkot, mire az olasz legénység a hátsó állásba menekült.

Hirtelen kinyíltak a világítótorony ablakai, és erről az oldalról is tüzet kaptunk. Embereim egy része viszonzta a tüzet, és láttam, amint a torony erkélyéről egy eltalált katona a torony melletti ház tetejére esett, majd onnan többször átfordulva a mélybe zuhant. Jeleztem a cirkálóknak, és azok 500 m távolságból ágyútűz alá vették a világítótoronyt. Ezzel csaknem egy időben, az előttem lévő árokba is gránátok csapódtak be. Ebben a pillanatban a *Csepel* rombolón felhúzták a „9X” jelzést (Vállalkozást azonnal abbahagyni és bevonulni!) Éppen kiadtam a „szuronyt szegezz” parancsot, melyet vissza kellett vonnom. A *Lika* zárótüzében veszteség nélkül értük el a partraszállási helyünket. Az ellenség sehol sem nyomult utánunk. Veszteségünk 3 halott és 8 sebesült.

Az ütközetben kb. 60 fő vett részt, a többi hátramaradt a 12 csónak és a partra leszállított sebesültek védelmére.”

A sziget parancsnoka, Da Zara fregatthadnagy rövidített jelentése: „A hajók nagyon hevesen tüzeltek. Az első találatok szétrombolták a rádióállomást. Az ellenség zöme csakhamar a 3. sz. lövészárkok előtt állt. Egy csapat merész osztrák elérte a Stara Vlaka felé vezető utat, és gyorsan a rádióállomás felé nyomult Az ütközetben 2 súlyos és számos könnyebb sebesültünk volt, akiket a következő napon Brindisibe szállítottunk.”

Eközben a *Balaton* egy tengeralattjáró periszkópot észlelt, és azonnal tűz alá vette. Már az első sorozat talált, és a periszkóp eltűnt. A tengeralattjáró kilőtt egy torpedót, mely a felszínen futott a *Balaton* felé, de a romboló egy 7 cm-es ágyúból leadott lövéssel megsemmisítette azt.

Vukovics fregattkapitány attól tartva, hogy a viszonylag gyenge partraszálló különítmény csak nagy áldozatok árán tudná leküzdeni a láthatóan erős olasz megszálló erőket a jól rejtett, kibetonozott lövészárkaiban, 05.45-kor kiadta a visszavonulási parancsot.

1916. február 3-án a következő hajókból álló kötelék indult az olasz partok katonai jelentőséggel bíró célpontjai ellen: a *Sankt Georg* páncélos cirkáló, a *Helgoland* gyorscirkáló, a *Wildfang* romboló, a *83 F*, a *87 F* és a *88 F* torpedónaszádok. A tűzcsapásokat a két cirkáló hajtotta végre Ortona és San Vito pályaudvara és az Ariello hídja ellen. A hajók lövegei nagy károkat okoztak a vasúti berendezésekben, és néhány raktár is kigyulladt. Előfordult egy szinte egyedülálló eset is, ugyanis a partvédő ütegek mellett egy olasz páncélvonat is tűzharcba keveredett a hadihajókkal. Az ellenség tüze pontatlan volt, és a hajók sérülés nélkül tértek vissza a bázisukra.

Az *Uskoke* és a *Streiter* rombolók 1916. június 22-én este kifutottak a sebenicói bázisukról, hogy támadást intézzenek az olasz partokon Giulia Nova katonai célpontjai ellen. A rombolók másnap hajnalban érkeztek a Tronto folyó torkolatához, ahol tüzérségi tűzcsapást mértek az ipartelepre és a vasúthálózatra, ahol egy vasúti szerelvény is kigyulladt. A sikeres rajtaütés után a két hajó sérülés nélkül tért vissza Sebenicoba.

A rombolók 1916. augusztus 2-án hajtották végre következő támadásukat az olasz partok ellen. A Cattarói-öbölből előző este kifutó *Wildfang* és *Warasdiner* augusztus 2-án hajnali 5-kor Molfettához érkezett és fél órán át bombázta a kikötőt és a gyárakat. A feladat sikeres végrehajtása után csatlakoztak a közben a biztosításukra odaérkezett öreg *Aspern* cirkálóhoz és a *80 T*, illetve a *85 F* torpedónaszádokhoz, és elindultak hazafelé. Ekkor északi irányban füstoszlopokat észleltek. Attól tartva, hogy az ellenség elvághatja a hazafelé vezető útjukat, teljes erővel a Cattarói-öböl felé vették az irányt, de az *Aspern* sebessége jóval alatta maradt az ellenséges cirkálók sebességének. A *Wildfang* és a *Warasdiner* tűzharcba keveredett az odaérkező *Abba* rombolóval, amire később az *Aspern* is tüzet nyitott. Az *Abba* kitért a túlerő elől, és ezután az *Aspern* a közeledő francia rombolóköteléket vette tűz alá 12 cm-es lövegeivel. A *Bory*, a *Bisson*, az *Ardente* és az *Impavido* a tüzet viszonzva arra törekedett, hogy a cirkáló és a rombolók közé beékelődve szétválasszák a köteléket. Az *Aspern* visszafordult és a rombolókkal együtt folytatta az ütközetet. A két ellenséges kötelék párhuzamosan haladva lőtte egymást, de az ellenfélhez közben csatlakozott a *Nino Bixio* és a *Liverpool* cirkáló. A cs. és kir. hajócsoporthoz sikerült komolyabb sérülések nélkül áttörnie, és az ellenség a tüzelést beszüntetve visszafordult.

A *Wildfang* romboló egy négy teherhajóból álló konvojt kísért 1916. június 15-én Antivariból San Giovanni di Meduaba. Este a dulcignói jelzőállomástól azt az értesítést kapták, hogy a Bojana-torkolat előtt négy ellenséges torpedónaszádot észleltek. A romboló parancsot adott a konvojnak a visszafordulásra, majd ezután San Giovanni di Meduatól északra három olasz torpedónaszádot pillantott meg. A *Wildfang* tüzet nyitott és délnyugati irányba üzte a naszádot. Az olaszok is visszalőttek, de csupán egyetlen találatot értek el, amely tönkretette

a romboló antennáját. Ezalatt San Giovanni di Medua kikötőjébe behatolt két MAS torpedónaszád, de nem sikerült kilőni a torpedóikat, ugyanis a partvédő tüzérség elkergette őket.

1917. július 28-án három romboló és négy torpedónaszád biztosította 21 tengerészeti repülőgép támadását az olaszországi Grado ellen. A tengeren kellett őrzőrátozniuk, hogy adott esetben segítséget nyújtsanak a sérült, és vízre leszálló repülőgépeknek. Ilyen tevékenységre szerencsére nem került sor, de egy tengeralattjáró támadást intézett a *Turul* romboló ellen. Az ellenség által kilőtt torpedó azonban elhibázta a *Turult*.

1917. szeptember 29-én a *Turul*, *Velebit*, *Huszár* és *Streiter* rombolók, és a *90 F*, *94 F* *98 M* torpedónaszádok biztosították a Ferrarát támadó vízirepülőgépeket. A kötelék a tengeren összetalálkozott a *Sparviero*, *Abba*, *Orsini*, *Acerbi*, *Stocco*, *Audace*, *Ardente* és az *Ardito* olasz rombolókkal, és kis távolságból tűzharcba keveredtek egymással, mely során még jobban megközelítették egymást (2000 m-re). Az olasz vezérhajónak a *Sparvieronak* egy súlyos károkat okozó találat miatt ki kellett állnia a csatasorból, és ekkor a többi is felhagyott az ütközettel és visszavonult. A *Velebit* egy találat után kigyulladt és tönkrement a kormányberendezése is. A *Streiter* vontába vette, de ekkor két olasz romboló rájuk csapott és 1000 méterre megközelítette őket. A két romboló és a torpedónaszádok ágyútűzzel visszafordulásra kényszerítette az olaszokat, és a cs. és kir. kötelék azután esemény nélkül hazatért.

A *Dinara* és a *Streiter* 1917. október 19-én biztosította négy torpedónaszád kíséretében az Ancona ellen támadó repülőket.

1917. október 25-26-án a *Huszár* és a *Réka* öt torpedónaszáddal hajtott végre hasonló támogatási feladatokat.

Ugyanezen év október 31-én a *Streiter*, a *Dinara* és a *Velebit* rombolók futottak ki az olasz partok elleni bevetésről visszatérő repülőgépek támogatására.

1917. november 2-án a *Dinara* romboló cirkált három torpedónaszáddal hasonló célból az olasz partok közelében.

A *Tátra*, a *Csepel*, a *Balaton* és az *Orjen* rombolók 1917. november 5-én az olasz partok előtt őrzőrátoztak, majd november 6-án a *Huszár*, a *Streiter* és a *Dinara*, november 16-án pedig *Streiter* és a *Réka* cirkált Velence körzetében megint csak a haditengerészeti repülőbiztosítása céljából.

1917. november 28-án egy nagyobb kötelék indult a keleti olasz partokon elhelyezkedő katonai objektumok megtámadására. A hajók hajnalban indultak a bevetésre és két csoportra oszlottak. A *Triglav II*, a *Réka*, a *Dinara* rombolók, és a *79 T*, a *86 F*, a *90 F* torpedónaszádok Senigallia közelében egy katonai vasúti szerelvényre mértek csapást. A *Dukla*, a *Streiter* a *Huszár II* rombolók, és a *82 F*, a *87 F*, a *89 F* torpedónaszádok pedig a Rimini és Porto Corsi-

ni (Ravenna előkikötője) közötti parti objektumok, illetve parti őrhajók ellen intéztek támadást. Mindkét csoport többször került ellenséges tűzbe, sőt még repülőgépek is bombázták őket. Az ellenséges hajók üldözőbe vették a hazatérő egységeket, de Polából kifutott a biztosításukra az *Admiral Spaun* gyorscirkáló, erre az üldözők visszafordultak.

Még ugyanebben az évben, 1917. december 7-én megint két hajócsoporthoz futott ki bevetésre a Pesaro – Senigallia közötti partok létesítményei ellen. A *Triglav II* vezette első csoport a *Scharfschütze*, a *Huszár II*, a *Dinara* rombolókból, valamint a 78 *T*, és a 87 *F* torpedónaszádokból állt, míg a másik a *Turul*, a *Streiter*, a *Réka* rombolókból, és 82 *T*, valamint a 95 *F* torpedónaszádokból tevődött össze. A feladat eredményes végrehajtása után a hajók Fano-szigeténél találkoztak és együtt indultak vissza a támaszpontjukra. Útközben egy léghajó és több repülőgép támadását kellett visszaverniük, majd egy rádióon kapott utasítás értelmében ismét az olasz partok felé fordultak az elveszett *K 219*-es o. m. vízirepülőgép felkutatására. A gépet megtalálták és a személyzetét kimentették, de a repülő hazavontatása azonban nem sikerült.

1918. május 7-én kifutott a *Turul*, a *Huszár II*, a *Réka* és a *Pandúr* romboló, hogy az olasz parton. Silvi közelében szabotázsakciókat hajtsanak végre. 9-én kora hajnalban a *Huszár II* megközelítette a partot, miközben a másik három romboló a tenger felől biztosította a helyszínt, és csónakon egy szabotázscsoportot tett partra Weimann Pál fregatthadnagy vezetésével. Az olasz parti őrség azonban észlelte a partraszálló egységet és tüzet nyitott rájuk. A csoport harcolva visszavonult és csónakba szállva visszatért a *Huszár*ra, mely viszont megfigyelte az olasz parti őrség riadóztatásának módszerét és rendszerét.

1918. július 1-én késő este a *Balaton* és a *Csikós* kifutott Polából a 83 *F* és a 88 *F* torpedónaszádok kíséretében, hogy egy repülőgépek által végrehajtott támadást támogassanak. A csoport a *Balaton* egyik kazánjának üzemzavara miatt nem tudta tartani a meghatározott sebességet. Július 2-án, a kora hajnali órákban egy MAS (olasz torpedónaszád) torpedót lőtt ki a *Balaton*ra, de elhibázta. A kötelék hajnali 03.10-kor füstöket észlelt maga mögött és mellett. Két olasz flottilla támadt rájuk, melyek eredetileg a Piave menti frontvonal megtámadására indultak. Az olasz kötelék igen nagy létszámfölényben volt, hiszen a *Missori*, a *La Masa*, az *Audace*, az *Orsini*, az *Acerbi*, a *Sirtori*, és a *Stocco* rombolók alkották. Az ellenség tüzet nyitott, és ezt a két cs. és kir. romboló, illetve a két torpedónaszád azonnal viszonzta. Az egyre csökkenő távolságból vívott ütközetben az osztrák-magyar egységek tüze bizonyult pontosabbnak. A csata hevében a *Balaton* előrerohant, a *Csikós* meg a két torpedónaszád lemaradt. A *Stocco* kigyulladt és leállt, az *Acerbi* a segítségére sietett, így az is kiesett a további küzdelemből. A *Csikós* csoportja a *Missori*, a *La Masa* és az *Audace* rombolókkal vívta a maga külön ütközetét. Az összecsapás során mindkét harcoló fél eredménytelen torpedótámadásokat intézett a másik ellen. Az olaszok ezután elhagyták az ütközet színhelyét, ahol a cs. és kir. hajók összesen 2 db. 10 cm-es és 16 db. 7 cm-es löveggel megfutamodásra kényszerítették a 30 db. 10 cm-es löveggel rendelkező olasz köteléket. A *Balaton* több találatot kapott az orrfedélzetén, a *Csikós*nak a hátsó kazánházába csapódott be egy lövedék, míg a két torpedónaszádot egy-egy találat érte.

A DURAZZO ELLENI TÁMADÁS 1915. DECEMBER 29-ÉN

A flottaparancsnokság hírszerzői jelentésekből arról értesült, hogy olasz rombolók érkeznek Durazzoba hogy részt vegyenek a megvert és menekülő szerb csapatok elszállításában. Ennek megakadályozása érdekében úgy határoztak, hogy a *Helgoland* gyorscirkáló (Seitz sorhajókapitány) vezetésével odaküldenek egy öt rombolóból (*Csepel*, *Tátra*, *Balaton*, *Triglav* és *Lika*) álló hajócsoportot.

A kötelék 1915. december 28-án 24.00-kor futott ki a Cattarói-öbölből Durazzo irányába. A Menders-fok magasságában a *Helgoland* legázolta a *Monge* nevű francia tengeralattjárót, melyet azután a *Balaton* süllyesztett el tüzérségi tüzellel. A személyzetét, a hajójával önként elsüllyedő parancsnokát kivéve, a rombolók kimentették.

A *Helgoland*-csoport sűrű ködben érkezett meg 07.30-kor Durazzo elé. A gyorscirkáló a parti útegeket vette tűz alá, miközben a rombolók az aknamezőn átkelve behatoltak a kikötőben, ahol a jelzett két ellenséges romboló helyett csak egy tehergőzöst és egy vitorlást találtak. Ezeket elsüllyesztették. Amikor a cs. és kir. rombolók kifelé indultak a kikötőből, a rejtett és eddig néma parti lövegek tüzet nyitottak az aknamentesített kijárat csatornára, ezért a hajók kissé balra tértek. A *Csepel* sértetlenül átjutott az aknamezőn, majd *Tátra* is, de a hajócsavarjai felszakítottak egy aknát, és a *Lika* 08-30-kor ráfutott. A hajó a jobboldalára dőlt és nagy lánggal égett. A sérült rombolót még kétszer rázta meg aknarobbanás és gyorsan elsüllyedt. A segíteni akaró *Triglav* alatt is akna robbant, de még úszóképes állapotban maradt. A *Lika* személyzetéből 50 fő elesett, a többi kimentették. A *Triglavot*, melyen tíz ember halt meg, a *Tátra* és a *Csepel* megkísérelte vontatókötéltre venni, de a kötel feltekeredett a *Csepel* jobboldali hajócsavarjára és kiszállt a műveletből. A súlyosan megsérült és kormányozhatatlan *Triglav* tönkretette a *Tátra* vontató berendezését, és ekkor a *Balaton* maga mellé véve vontatni kezdte. A manőverek elhúzódása miatt a csoport maradéka csak 09-30-kor tudott 6 mérföldes sebességgel vánszorogva visszaindulni Bocche di Cattaróba. A *Helgoland* 10.35-kor küldött rádió jelentése alapján 11.15-kor kifutott Cattaróból a *Kaiser Karl VI* páncélos a kötelék megsegítésére, míg a *Budapest* partvédő csatahajó, valamint a *Novara* gyorscirkáló és az *Aspern* védett cirkáló kazánjait is elkezdték felfűteni.

Durazzóból még a reggel folyamán jelentették Brindisibe a támadást, ahonnan arra utasították a tengeren tartózkodó *Quarto* olasz, és a *Dartmouth* brit cirkálókat, hogy Cattaro felé hajózva próbálják meg elvágni a *Helgoland*-csoport hazafelé vezető útját. Emellett nemsokára kifutott Brindisiből a *Casque*, a *Commandant Bory*, a *Renaudin*, a *Commandant Lucas*, és a *Bisson* francia romboló, majd az *Abba*, a *Nievo*, a *Mosto* és a *Pilo* olasz rombolók kíséretében a *Nino Bixio* olasz és a *Weymouth* brit cirkáló. A Pali-fok magasságában hajózó *Helgoland* kötelék 11.30-kor ugyanakkora távolságra volt Cattarótól mint a *Nino Bixio* vezette hajóraj, míg a *Dartmouth* és a *Quarto* az öt francia rombolóval már 20 mérfölddel közelebb járt a Cattarói-öböl bejáratához. Az ellenség azt tervezte, hogy a *Dartmouth* hajórajjal elvágja a *Helgoland* útját, és dél felé, a *Nino Bixio*-csoport felé tereli a cs. és kir. hajókat. Seitz sorhajókapitány, a kötelék parancsnoka 11.45-kor értesült rádión arról, hogy az ellenség már előtte jár és ezután a *Helgoland* átvette a *Triglav* vontatását, a hajócsavarjára tekeredett vontatókötel miatt az egy főgéppel mindössze 20 mérföldes sebességre képes *Csepel*nek pedig parancsot adott, hogy kíséreljen meg áttörni északi irányban.

13.30-kor, amikor észak felé észlelték az ellenséget, az addig vontatott *Triglavot* elsüllyesztették, a *Helgoland*, a *Balaton* és a *Tátra* pedig délnyugati irányba fordult. Az ellenség körbefogta a cirkálót és a rombolókat és tüzet nyitott. Először a *Helgolandot* érte találat, melynek következtében egy ember meghalt, hét pedig megsebesült. A *Dartmouth* és a *Quarto* két oldalról tüzelt a *Helgolandra*, majd az olasz cirkáló a nyomdokvonalába állt. A *Helgoland* hátsó torpedóvető csövéből egy torpedót indítottak a *Quartora*, amely kitért oldalra és a támadása egy időre abbamaradt. Ez idő tájt Opperl, a *Csepel* később elesett gépmestere ráadta a drótkötél által leblokkolt tengelyű főgépre a legnagyobb gőznyomást. A 10 000 LE lassan

megforgatta a beszorult tengelyt és a rátekeredett drótkötél szétszakadt. A *Csepel* ezzel visszanyerte régi mozgékonyágát, és 32 csomó sebességgel megkísérelte utolérni a *Helgolandot*, miközben az öt francia romboló, majd később a *Quarto* is üldözőbe vette. Hosszú tűzpárbaj következett, melyet 8-10 km-es távolságból vívtak egymással.

A *Helgoland* kezdetben a *Dartmouth* cirkálóval harcolt, majd később odaérkezett a *Weymouth* és a *Nino Bixio* cirkáló is a négy olasz romboló kíséretében. Az ellenség óriási erőfölénybe került, és a *Helgolandot* több találat érte. Elesett egy matróz, négy megsebesült, tönkrement a kormányt működtető gőzgép és ettől kezdve kézi erővel kormányoztak, továbbá károk keletkeztek a felépítményekben. A *Csepel* 16.30-kor egyesült a csoportjával, amikor Seitz sorhajókapitány rádiótávírárral közölte a *Kaiser Karl VI*-tal, hogy forduljon vissza, ő pedig déli irányba fordult a hajórajával. Tél lévén hamarosan beállt az esti szürkület és Seitz 17.20-kor egy hurkot leírva megtévesztette az ellenséget és északnyugati irányba fordult, majd 18.15-kor északnak vette az irányt. A váratlan manőver meglepte az ellenséget, mely csak késve reagált, így a *Helgoland*-csoport az ellenség „T”-jét keresztezve, a vezérhajótól mindössze 3500 méterre végrehajtotta az áttörést. A *Nino Bixio*, melynek tüzelését nagyban gátolta a *Weymouth* pozíciója, súlyos sérülést szenvedett egy találattól. Az áttörés sikere után az üldöző hajók lemaradtak és később beszüntették a tüzelést.

Egy angol értékelés szerint: „Seitz sorhajókapitány hőiesen kitartott a besötétedésig, aminek meg is lett a jutalma. Ha a manővert nappal hajtják végre, az a *Helgoland*-csoport teljes pusztulásához vezetett volna.”

Az ütközet erőviszonyai:

Osztrák-magyar részről 4 hajó, összesen 6050 tonna és 33 löveg,
Az ellenség részéről 13 hajó, összesen 24 000 tonna és 94 löveg.

	Az antant egységek	A cs. és kir. egységek
15 cm-es löveg	16 db	-
12 cm-es löveg	12 db	-
10 cm-es löveg	10 db	15 db
7 cm-es löveg	56 db	18 db

BEVETÉS EGY CSAPATSZÁLLÍTÓ KONVOJ ELLEN 1916. MÁJUS 31-ÉN

A flottaparancsnokság híreket kapott arról, hogy május végén egy ellenséges csapatszálítmány fog áthajózni az Otrantói-szoroson, és parancsot adott annak megtámadására. Az akcióra 1916. május 31-én éjjel a Cattarói-öbölből kifutott a *Balaton* és az *Orjen* romboló, valamint a *77 T*, a *79 T* és a *81 T* torpedónaszád. Az Otrantói-szorosba érve hiába kutattak a csapatszálító hajók után. Vagy az értesülés volt pontatlan, vagy elkerülték egymást. Saseno közelében azonban a szorost lezáró erőkhöz tartozó, vontatott hálókkaal felszerelt négy halászgőzöst észleltek. A köteléket vezető *Orjen* romboló ágyútűzzel elsüllyesztette az egyik halászgőzöst, mire a másik három eloltotta a jelzőfényeit és eleresztette a hálóit, majd szétszóródva elmenekült a helyszínről de közben segítségért rádióztak. A cs. és kir. egységek fogták a rádiójeleket és attól tartva, hogy az így felriasztott ellenséges kötelékek elvághatják az útjukat hazafelé, visszafordultak a Bocchéba.

TÁMADÁS AZ OTRANTÓI ZÁR ELLEN 1916. DECEMBER 22-ÉN

Az Otrantói-szorosban létesített tengeralattjárók elleni hálózár nagymértékben megnehezítette a központi hatalmak tengeralattjárói számára a szoroson való átkelést. Ezért az osztrák-magyar flotta több ízben hajtott végre támadást a zár ellen. Az egyik ilyen támadásra 1916. december 22-én került sor, mégpedig azzal a közelebbi céllal, hogy megkönnyítsék a német *U38* és *U52* jelzésű tengeralattjárók visszatérését az Adriára.

A hadműveletre négy romboló futott ki: a *Scharfschütze* vezérhajó, Bogumil Nowotny korvettkapitány, a *Dinara*, Sándor Virgil korvettkapitány, a *Réka*, Milan von Milenkovich korvettkapitány és a *Velebit*, Method Koch korvettkapitány parancsnoksága alatt. A kötelék 1916. december 22-én 12.00-kor indult el a Bocche di Cattaróban lévő állomáshelyéről. A 18 óra tájban beállt sűrű köd miatt már majdnem visszafordultak, amikor a szél eloszlatta a ködöt. 20.00-kor érték el Saseno magasságát, ahol Otranto felé fordultak. A menetalakzat bal-szélén haladó *Réka* 21.18-kor észlelte az első ellenséges hajót. Pár perc múlva már a *Scharfschütze* is megpillantotta a fényjeleket adó és jelzőrakétázó két halászgőzöst. A parancsnok abba az irányba fordult a hajójával és a másik három egység nyomdokvonalba sorakozott mögötte. A *Scharfschütze* 21.30-kor tüzet nyitott, és a *Réka* is követte a példáját. A halászgőzösök elengedték a vontatott hálóikat és viszonozták a tüzet. Az egyik azonban hamar abbahagyta a tüzelést és süllyedni kezdett, majd nemsokára a másik halászhajó is elsüllyedt.

A *Scharfschütze* ekkor előretört, majd az északi irányban látott fények felé fordult. Kévéssel később a *Réka* is utolérte. Ezután észak-északnyugat felé újabb, gyorsan közeledő fényeket észleltek. A két romboló kikapcsolta az ismertető fényeit és lecsökkentette a sebességét, hogy a másik kettő utolérje őket. A *Scharfschütze* az árnyképeikből felismerte az ellenséges rombolókat és 21.40-kor tüzet nyitott rájuk, melyek azonnal visszalöttek. A *Velebit* és a *Dinara* erre az időre nem tudott felzárkózni.

A négy közeledő francia romboló, a *Protet*, a *Commandant Bory*, a *Dehorter* és a *Boutefeu* kisvártatva kelet felé fordult, miközben még két francia romboló, a *Casque* és a *Commandant Rivière* közeledett az ütközet helyszínére felé. A *Scharfschütze* 21.48-kor találatot ért el a *Rivière*-en, amelytől az kigyulladt. A *Casque* odamanőverezett az égő társához, így a *Scharfschütze* és a *Réka* lehagyta őket.

A francia hajók el akarták vágni a cs. és kir. rombolók útját, míg Nowotny korvettkapitány át akart törni a vonalukon.

A harc teljes sötétségben kezdődött a hat francia és négy osztrák-magyar romboló között, és hamarosan olyan zűrzavar alakult ki, hogy sem a csoport, sem az egyes hajók parancsnokai nem tudták áttekinteni a kialakult helyzetet. A rombolók közelharcot vívtak az időnként felvillanó fényszórók által még sötétebbé változtatott éjszakában. A kémény- és lőporfüst miatt nem láthatták a találatokat, és a hajóparancsnokok sem tudták már megkülönböztetni az ellenséget a saját egységektől. Az ütközet lefolyását a maga idejében egyik résztvevő fél sem tudta átfogóan értékelni, és csak sok évvel a háború után sikerült tisztázni a részleteket. Forget

francia tengernagy, aki akkoriban mint sorhajóhadnagy a *Protet* parancsnokaként és a Második Romboló Csoport vezetőjeként szolgált, a következőket írta:

„21.30-kor fényeket, majd 21.39-kor ágyútüzet észleltünk. Vezetőnk, de Boisanger fre-gattkapitány jellemét ismerve attól tartottam, hogy teljes sebességgel az ellenségre ront. Vezérhajóján (*Casque*) és a *Rivière*-en minden kazán teljes kapacitással üzemelt, de a másik négy rombolón két kazánban csak „kis tűz” égett, és legfeljebb 19 mérföldes sebességre voltak képesek. A *Casque* valóban 20 mérföldes sebességgel indult, és 21.46-kor már 600 méter előnyre tett szert. A *Rivière* kitört az alakzathóból és 28 csomó sebességgel a vezérhajó után iramodott, és éppen akkor érte utol, (21.48-kor) amikor az erős ellenséges tűzbe került. Azért, hogy ne előzze meg, szinte teljesen le kellett állnia. Emiatt hatalmas füstfelhő keletkezett és mindkét hajót szem elől tévesztettük. A feltehetően Cattaro irányába visszavonuló ellenség útjának elvágása érdekében pontosan keleti irányba fordultam és a másik három romboló követett.”

Ezután álljon itt a *Rivière* jelentése, mely a következő:

„21 óra 48 perc. Előttünk nagy ívben ágyútűz villogott és elvakított bennünket. Erős fénysugarakat és fehér fényeket láttunk, mire felhúztuk az árbocra az R/B ismertetőjelünket. Úgy tűnt, mindenki minket lő. Mintha nem csak az ellenfél, de a halászgőzösök tüzeit is magunkra vontuk volna. (Megjegyzés: Tévedésből a *Rivière* is lőtte a halászgőzösöket, melyek fehér fényt viseltek.) 21.52-kor a baloldalon 42 fokra előttünk két nagy füstfelhőt észleltünk, a jobboldalon pedig fehér fényeket. 21.54-kor kiáltás harsan: Torpedó jobbról! és 100 m távolságban megpillantottunk egy ellenséges rombolót, amely azonnal tüzet nyitott ránk. Teljes erővel elfordultunk és a torpedó célt tévesztett. Ekkor két találat robbant a kazánházban, a sebességünk gyorsan csökkent, és nyugati irányban elhagytuk az ütközet színhelyét.”

Forget sorhajóhadnagy így folytatta a jelentését:

„21.55-kor közelharcba keveredettünk, melyben nem tudtunk különbséget tenni ellenség és barát között, mindketten minket lőttek. Tudtam, hogy *Casque* valahol a közvetlen közelünkben tartózkodik, ezért bekapcsoltattam az ismertetőjelet az árbocra, de nem kaptam rá semmi választ. Az ellenség kioltott fénnel hajózott, éreztem a széngáz szagát (a francia hajók olajtüzelésűek voltak), de nem mertem működtetni a fényszórót, nehogy valamelyik saját egységünket világítsam meg. 22.15-től északi útirányban teljes sebességgel üldöztem az ellenséget, de már nem találtam rájuk.”

A *Commandant Bory* romboló jelentése:

„A halászgőzösök, amelyek eddig egy tengeralattjárót üldöztek, ellenségnek vélték és megtámadtak. Bekapcsoltuk az ismertetőjelzésünket és déli irányba fordultunk egy gyanús célpont ellen. Később északi irányt vettünk fel, hogy egyesüljünk a *Protet* és a *Dehorter* rombolókkal.”

(Megjegyzés: A francia rombolók és az üldözésre szintén kifutó olasz-angol hajócsoporthoz csak hajnali 2 órakor találkozott, de közben az *Abba* romboló 31 csomó sebességgel belerohant előbb a *Casque*-ba, majd a *Boutefeu*-ba. A megsérült *Casque*-t a *Bory*nak kellett vontatókötélre venni, és a három sérült hajó reggelre ért Brindisibe. Az *Abba* az ütközésben egy holtat és egy súlyos sebesültet veszített.)

A hátramaradt *Dinara* és *Velebit* egy darabig külön csatát vívott a hol jobbról, hol balról felbukkanó franciákkal, akikkel rövid tűzpárbajokba keveredtek. A *Dinara* kazánfelépítményét ért találat következtében egy ember meghalt. A romboló az ütközet közben nyugati irányba fordult és alig száz méter megtétele után hiába kereste, nem találta meg többé a csoportját, ezért Sándor korvettkapitány észak felé hajózott magányosan egészen hazáig.

A *Velebit* ezután utolérte a köteléket és ekkor egy újabb ütközet alakult ki, mellyel kapcsolatban a *Scharfschütze* parancsnokának, Nowotny korvettkapitánynak a jelentéséből idézünk:

„Észleltük a hátunk mögötti sűrű füstből néha előbukkanó *Réka* lövegeinek torkolattüzét. A balra vízbecsapódó gránátok 21.45-kor vízzel borították el az egész fedélzetet. Lassan teret nyertünk és a tüzelés is gyengülni kezdett. Ekkor vettük észre, hogy a 4 erősen lemaradt ellenséges romboló a hátunk mögött áttörte a vonalunkat. A *Dinara* a legközelebbi ellenfél (a *Rivière*) felé fordult és 100 méterre közelítették meg egymást. A *Dinara* két kilőtt torpedóját az ellenség ügyesen kikerülte, miközben 5 becsapódó gránát mozgásképtelenné tette a *Dinara*-t. Ebben a kritikus pillanatban az ellenség szem elől tévesztett bennünket és a nagy füstben átcsúsztunk az ellenség és az újból felbukkant halászgőzösök között. Láttuk a fényjeleiket, de mi még a taton lévő halványkék jelzőfényeket is eloltottuk. Ekkor a *Velebit* előtt 100 méterre fényszóró villant fel és egy torpedó csapódott a vízbe, de célt tévesztett. Az ellenség most (22.05) legázolással próbálta elpusztítani a *Velebitet*, de a magyar Dudás lövegirányzó az irányzócsövére napszűrő üveget helyezve szétlőtte az ellenség fényszóróját. Az ellenséges rombolót más találatok is érték, így sietve eltávozott.”

A *Scharfschütze* csoport 22.00 után 20 mérföldre csökkentett sebességgel észak-északkeleti, majd 22.55-kor keleti irányba fordult. Pár perc múlva feltűnt mögöttük a hatalmas sebességgel száguldó *Casque* a *Velebit* fényszórójának sugarában. A francia rombolót mintegy 100 méterről vették tűz alá, az pedig kilőtt két torpedót, de a fénytől elvakítva rosszul célzott. A gyors *Casque* kazánházát ért találattól tönkrement két kazán, így a lecsökkent sebesség miatt nem tudta fenntartani a harcérintkezést.

Ezután a *Scharfschütze* csoport útját hazáig már nem zavarta meg semmi. A csoport maradéktalanul teljesítette a feladatát: kimentette a halászgőzösök hálójából az *U38*-at, és szabad átkelést biztosított az *U52* számára. A támadás hatása olyan tartós maradt, hogy ez a tenger-alattjáró másnap felmerülve kelhetett át az őrizetlenül hagyott Otrantói-szoroson.

A CSEPEL ROMBOLÓ RÉSZVÉTELE AZ OTRANTÓI ÜTKÖZETBEN **1917. MÁJUS 14 – 15.**

Az ütközet részletes ismertetése a *NOVARA* gyorscirkáló címszónál olvasható. Az alábbiakban az egyik résztvevő, a *Csepel* romboló útját követjük nyomon.

Kivonat az SMS Csepel hadinaplójából: 1917. május 14 – 15.

Dátum	Időpont	Hely	Esemény	Megjegyzés
05.14	18.20 19.30 21.08	Gjenovic Remo Menders	Kifutás a <i>Balaton</i> társaságában a hajózóútvonalakra Mendersig Seb: 20 csomó Útirány 186,5°, Seb: 20 csomó	<p>Órjáratozás ellenséges szállítóhajók ellen Fanótól ÉNY-ra és támadás cirkálók ellen a Leuca – Fano halászgőzös útvonalon.</p> <p>A valonai és a sasanoi világítótornyok óránként világítanak.</p> <p>A romboló és a nagyobbik gőzös kezdetben gyenge tűzérési ellenállást tanúsított.</p>
05.15.	01.27	14 tmf-re NY-ra Sasenótól	Útirány 141	
	02.27		Útirány 109,5 ° Éliás – hegy felé	
	02.31	Kb. 800 m-rel Saseno alatt	Útirány 145° a partvonal mentén.	
05.15.	03.06		Útirány 235°, Seb: 15 csomó	
	03.10		Ellenség a láthatáron, balra 4 vonásnyira, 4 vízi jármű.	
	03.20		Menet az ellenség felé.	
	03.24	11 tmf-re Fanótól É-ra	Az ellenség azonosítása: 1 <i>Espero</i> osztályú romboló és három tehergőzös. Tüzelés megkezdése az ellenséges rombolóra, majd több jól ülő sortűzzel való elpusztítása. Torpedóindítás 2 tehergőzös. Az egyiket a pk-i hid magasságában eltaláltuk. Több altiszt megfigyelés szerint a hajó rövid idő múlva elsüllyedt. Azután a többi gőzöst vettük tűz alá, melyek kigyulladtak. A romboló égő és süllyedő állapotba.	
	03.45	12 tmf-re Fanótól É-ra.	Tüzet szüntettünk Útirány 320,5° Seb: 25 csomó	
	04.20		Torkolattűzek, valószínűleg a cirkálóké.	
	04.45	14 tmf-re Sasenótól NY-ra	Útirány 315°	
	05.15		Útirány 355° Seb: 20 csomó	
	06.15		Útirány 129°	
	06.30		Útirány 189°	
	06.45		Útirány 159°	
	07.30		Útirány 335°	
	07.35		4 vonásnyira balra elől több füstoszlop.	
	07.39		Irányváltoztatás Dulcigno irányába, Seb: 29 csomó. A látókörbe került egységek, jobbról balra: 1 nagy romboló, kb. 1500 t-ás, ismeretlen nemzetiségű /árnyképe a <i>Quarto</i> hoz hasonlít/, 4 <i>Indomito</i> - osztályú romboló, 2 <i>Liverpool</i> – osztályú cirkáló. A <i>Liverpool</i> – osztályú cirkáló fényszórójával többször a KCH, LCH jelzést adja le.	
	08.12		Irány Rodoni – fok. Ellenséges rombolók üldözésbe kezdenek, megkísérlik elvágni a visszavonulást É felé, emiatt ÉK felé húzzuk őket magunk után. A cirkálók kikerülnek a látókörünkből.	
	08.15		Tűzpárbaj az ellenséges rombolókkal. Távolság az ellenségig: 9000 – 12 000 méter.	
	08.32		A hátsó 10 cm-es ágyunk egyik lövedéke eltalálja a vezérombolót az 1. sz. kéménye alatt, emiatt jobbra kifordul a sorból és erősen füstölve megáll. A többi rombolóval folytatódik a tűzpárbaj.	
	08.52		Irány Pali-fok felé. Az ellenség irányt változtat és egyre jobban lemarad. A tüzet a követő román típusú rombolóra összpontosítjuk.	

	09.00		Mali Durcit jelzőállomásnak: Tüzelni az ellenséges egységekre!	Éjjel hideg idő, nyugodt tenger, 08.30-kor friss ÉK-i szél támadt. Igen jó láthatóság. Hold kelt 02.00-kor, napközben is igen jó látási viszonyok.
	09.05		Irány Mali Durcit. A parti üteg srápneltűzzel avatkozik be az ütközetbe. Ellenség elfordul NY felé. Tüzet szüntetünk, megállunk a partnál.	
	09.30	Pali-fok	Útirány változtatás Menders felé, Seb: 12 csomó	
	09.45		Seb: 20 csomó.	
	10.57	10 tmf-re D-re Dulcignotól.	A <i>Balaton</i> jelzése: ellenséges tengeralattjáró támadása. 2 torpedót lőtt ki a <i>Balatonra</i> . Seb: 25 csomó.	
	11.23	Menders	Kijelölt hajóútvonalon Guiratig.	
	12.00	Guirat	Irány 275° a <i>Sankt Georg</i> elé.	
	12.26		Irányváltoztatás Remo felé, Seb: 20 csomó	
	13.06	Remo	A <i>Budapest</i> + 3 torpedónaszád kifut.	
	13.45	Gjenovic	Horgonydobás.	

A CSEPEL ROMBOLÓN AZ OTRANTÓI ÜTKÖZETBEN

(Rauscher Ottó egykori negyedmester beszámolója)

1917. május 14-én a Cattarói-öbölben horgonyoztunk, amikor 6 óra tájban parancsot kaptunk, hogy a *Csepel* és a *Balaton* 19.00-ra legyen kifutásra kész állapotban. A két rombolón azonnal befűtötték a kazánokat, valamint kiegészítették az olaj- és vízkészleteket. Úgy hírlett, hogy messze délre, az Otrantóhoz megyünk. 19.00-kor elengedtük elől-hátul a parti köteleket. A *Csepel* mindkét gépét „lassan előre” járatta követte a *Balaton*t. Elhagytuk a Bocchét, majd $\frac{3}{4}$ erővel hajóztunk a part mentén déli irányban. Nemsokára bealkonyodott, és amire elhagytuk Antivarit, beburkolt bennünket a sötétség. Az éjféli órákban közelítettük meg Durazzot, melyet jól ki tudtunk venni, ugyanis szorosán a partok mentén hajóztunk. Minden rendben ment, a Hold csak 02.00 körül kelt, az éjszaka sötét volt, a tenger pedig nyugodt.

Azért, hogy ne kerüljünk bele a valonai fényszórók hatósugarába, délnyugat felé eltávolodtunk a parttól. Ugyanebben az időben a három gyorscirkáló, a *Novara*, a *Helgoland* és a *Saida* már a keleti olasz partok közelében tartózkodott.

Valonát elhagyva újból a szárazföld felé fordultunk, és lassan hajóztunk a part mentén. Az ellenséggel való érintkezés nélkül értük el a parancsban meghatározott leshelyünket, és ezután már csak cirkálnunk és reménykednünk kellett.

02.45-kor négy vastag vonalat észleltünk a nyugati látóhatáron. Azonnal feljűk fordultunk. Gyorsan közeledtünk hozzájuk, mire morzelámpával az ismertetőjelünket kérték, végül fényszóróval ránk világítottak. A *Csepel* erre gépfegyvertüzet nyitott, és ezzel csaknem egy időben egy sortűz is eldőrdült. A fényszóró sugara láthatóan gyengült, végül kialudt. Most mi világítottuk meg a másikat, amelyben egy *Nembo* – osztályú rombolóra ismertünk, mely a fő gőzvezetékét ért találat után mozdulatlaná vált. Később megtudtuk, hogy a *Borea* volt az, és röviddel ezután elsüllyedt.

Közvetlenül ezután megtorpedóztunk egy teherhajót, amely szintén hamar elmerült. A *Balaton* a másik két hevesen tüzelő gőzöst vette tűz alá. Mindkét rombolónk keringeni kezdett az ütközet színhelyén, közben jobb és baloldaltól egymás után lőttük ki a sortüzeinket a gőzösökre. Olyan közel voltunk, hogy jól hallottuk a lövedékeink becsapódását. Az egész ütközet kb. fél órán át tartott. Amikor a helyszínt elhagytuk, még sokáig láttuk az égő szállítóhajókat, melyeket súlyos megrongált állapotban bevontatták Valonába. Az elsüllyesztett teherhajók

egyike a *Caroccio* (1657 BRT) volt, az egykori német *Choising* gőzös, melyen az *Emden* német könnyűcirkálónak, a Keeling-szigeten rekedt partraszálló különítménye megtette kalandos hazautazásának egy részét. (A különítmény tagjai a Holland-Kelet-Indiák előtt az *Ayesha* kisméretű vitorlásról szálltak át a *Choisingra*, mellyel az Indiai-óceánon átkelve behajóztak a Vörös-tengerre, és 1915. január 8-án Hodeidánál partra szálltak. A hajó 12-én átment a tenger szemközti oldalán lévő olasz gyarmatra, Massawába, mivel Olaszország akkor még semleges volt. Ott a hajót Olaszország hadba lépése után lefoglalták, és új nevet kapott, a „*Caroccio*”-t. *A szerk. megj.*)

A cirkálóinkkal 07.00-kor kellett volna találkozunk egy előre meghatározott négyzetben. E pont körül cirkáltunk, de eredmény nélkül. Kevéssel 08.00 után délnyugaton fekete füstfelhőket észleltünk, amik gyanúsak tűntek. Egy lehallgatott rádiótávirat megerősítette, hogy ezek a füstcsíkok nagyméretű ellenséges hajóegységektől származnak. Idővesztés nélkül a hazai kikötő felé kellett fordulnunk, ugyanis az angol hajóraj igen nagy tűzérzségi fölényben volt. Az ellenséges hajócsoport a *Bristol* és a *Dartmouth* angol könnyűcirkálókból, valamint 6 olasz rombolóból állt, melyeket az olaszok eredetileg Románia számára építettek modern kivitelben, de 1915-ben lefoglaltak és besorozták az olasz flottába.

Mint második kazánfelügyelő teljesítettem szolgálatot, és azonnal észleltem a történeteket. Felhangzott a harci riadó, és a gépházi parancsjelző készülék „teljes erővel előre” jelzést mutatott. Ki kellett tehát teljesen nyitni mind a 12 fűtőfűvőkát, a legnagyobb teljesítményre kellett felpörgetni az üzemanyag szivattyút, ugyanígy a tápszivattyút és a ventilátorokat is. Már éppen fél órája futottunk teljes sebességgel, amikor a hajónk erősen megrázkódott. A hangos csattanás mindent elárult. Körülöttünk becsapódást követett. Saját két 10 cm-es lövegünk viszonzta a tüzet. Amikor egy ellenséges gránát a közelben csapódott a vízbe, a hajónk valósággal felemelkedett. Ezután az ágyútűz egy félóránnyira ellanyhult, hogy azután még hevesebben lángoljon fel. A közelünkbe becsapódó lövedékek robbanása olyan heves volt, hogy találatoknak véltem azokat. Egyszóval elszabadult a pokol. A harc hevessége egyre fokozódott, amikor odafentről a szellőzőaknán keresztül ujjongást hallottam. Mi történt? Az ütközet zaja kissé alábbhagyott, az ágyúk lassan elhallgattak. A csend azonban csalókévan bizonyult, mert kevéssel ezután két egyes lövés rázta meg a hajót, azután megint szünet következett. Csend lett, de mi továbbra is teljes sebességgel futottunk, és a hajó minden eresztékében remegett. A kazántér hőmérséklete 64°C-ra emelkedett, de nem volt elviselhetetlen.

Ekkor újra kezdődött a tüzelés. Robbanás robbanást követett, és már találatoknak véltem azokat. Elveszítettem az időérzékemet. Amikor újra beállt a csend, már csak félerővel futottunk. Kinyitottam a bejárati nyílást és jobbra, némi távolságban partot láttam. Az volt az első gondolatom: Vajon hol vagyunk? A hűvös levegő belélegzésekor a testemen kis patakokban csurogni kezdett az izzadság. Ezelőtt a kazántér száraz hőségében az izzadság azonnal elpárolgott. Ugyanebből az okból szomjúságot sem éreztem, most pedig a hirtelen hőmérsékletváltozás szörnyű szomjúságérzetet idézett elő.

Elöl a parton szórványos ágyútűzet láttam, amikor egy fűtő lépett hozzám egy kancsó borral és egy pohárral a kezében, és azt mondta, hogy a parancsnok utasítására erősítenünk kell magunkat. Két kérdést tettem fel. Hol vagyunk? Mi történt?

A következők derültek ki: Amikor kevéssel 08.00 előtt délnyugaton megpillantottuk a füstfelhőket és a rádiótáviratból értesültünk az ellenség közeledéséről, a 130 mérföldre lévő Cattaro felé vettük az irányt. Az ellenség délnyugat felől érkezett, és észak felé megpróbálta elvágni az utunkat. Hosszas üldözés után a saját lövegei lőtávolságára közelített meg bennünket, de még kívül volt a mi 10 cm-es ágyúink lőtávolságán. Ennek ellenére viszonztuk a tüzet és egy telitalálatot értünk el az ellenség élen haladó rombolóján, mely hatalmas füstfelhő közepette megállt. Mivel akadályozta a saját hajóraját, annak ki kellett kerülni balra. Így sem tudtuk azonban megakadályozni, hogy az ellenség megelőzzön minket. A parancsnokunk fel-

ismerte a veszélyt, útirányt változtatott Durazzo felé, minek következtében az ellenség hátramaradt. Ezért maradt abba rövid időre az ágyúzás, ami újrakezdődött egy jobbra hátul felbukkant célra, amit ellenséges torpedónaszádnak tartottunk. Sohasem fog kiderülni, hogy mi volt az, mert az akcióban nem vettek részt olasz torpedónaszádok. Az ellenség elfordulása után félerővel hajóztunk a part mentén a hazai kikötő felé. A San Giovanni di Medua öböl elhagyása után a tengeralattjáró veszély miatt 25 csomóra növeltük a sebességünket. Valóban kaptunk egy támadást a jobboldal felől, elég nagy távolságból. A torpedók a *Balaton* és a *Csepel* között futottak ki a nyílt tenger irányában. Röviddel 12.00 előtt ismét a tenger felé fordultunk, mivel a közben kifutott *Sankt Georg* páncélos cirkáló és egy torpedónaszád flottilla tehermentesítését kellett megoldanunk. 13.00-kor kaptuk a jelentést, hogy a gyorscirkálóinkkal harcban álló ellenséges erők visszavonultak. Ezután kaptunk parancsot a befutásra.

A háború alatt a torpedónaszádok után a rombolók voltak a legtöbbet foglalkoztatott egységek. A flotta mindeneseiként alkalmazták őket. Alapvető feladatukat a nagyobb hadihajók kísérése és biztosítása jelentette, de ezen kívül számtalan önálló bevetésen, őrzárazáson és felderítésen vettek részt, továbbá utánpótlást, katonákat és sebesülteket szállító hajókat, illetve konvojokat kísérték. Természetesen terjedelmi okokból és a rendelkezésre álló források korlátai miatt nem lehetett minden akciójukra kitérni, de a fentiekből kitűnik, hogy a személyzeteik mindvégig derekasán helytálltak. A rombolók alábbiakban ismertetett sorsa pedig a korabeli, közöttük a magyar hajógyárok, minőségi munkájáról tanúskodik, hiszen több egység, még az igen megerőltető háborús szolgálat után is sokáig szolgálatban maradt a győztes hatalmak flottáiban

A ROMBOLÓK SORSA A HÁBORÚ ALATT ÉS UTÁN

<i>HUSZÁR (I)</i>	1908. december 3-án Traste közelében egy viharban zátonyra futott és elsüllyedt.
<i>WILDFANG</i>	1917. június 4-én az Észak-Adrián, Penedától nyugatra aknára futott és elsüllyedt.
<i>STREITER</i>	1918. április 16-án Laurana közelében összeütközött az általa kísért konvojhoz tartozó <i>Petka</i> gőzössel, és elsüllyedt.
<i>TRIGLAV (I)</i>	1915. december 29-én Durazzo előtt olasz aknára futott, de vontába vették, majd a Rodoni-fok közelében a saját személyzete süllyesztette el.
<i>LIKA (I)</i>	1915. december 29-én Durazzo előtt olasz aknára futott és elsüllyedt.

**Az 1920-as békeszerződésben az olaszoknak ítelt és Olaszországban
szolgálatba állított rombolók:**

TÁTRA	FASANA néven szolgált, 1923-ban kiselejtezték és lebontották
BALATON	ZENSON néven szolgált, 1923-ban kiselejtezték és lebontották
CSEPEL	MUGGIA néven szolgált és 1929. március 25-én egy tájfunban elsüllyedt Amoy közelében
ORJEN	POLA néven szolgált, majd 1931-ben átkeresztelték ZENSON -ra. 1937-ben selejtezték ki.
UZSOK	MONFALCONE néven szolgált, 1939-ben selejtezték ki
LIKA II.	CORTELAZZO néven szolgált, 1939-ben selejtezték ki
TRIGLAV II.	GRADO néven szolgált, 1939-ben selejtezték ki

Az olaszoknak ítelt, és Olaszországban lebontott rombolók:

WARASDINER
SCHARFSCHÜTZE
CSIKÓS
USKOKE
VELEBIT
HUSZÁR II.
TURUL
DINARA

**Az 1920-as békeszerződésben a franciáknak ítelt és Franciaországban
szolgálatba állított romboló:**

DUKLA **MATELOT LEBLANC** néven szolgált az 1935-ös leselejtezéséig

A franciáknak ítelt és Franciaországban lebontott rombolók:

RÉKA
PANDÚR

**Az 1920-as békeszerződésben a görögöknek ítelt és Görögországban
szolgálatba állított romboló:**

ULAN **SMYRNI** néven szolgált 1932-es lebontásáig

Összeállította: V. A. tkp.

Források:

ALMANACH für die k.u.k. KRIEGSMARINE 1905

ALMANACH für die k.u.k. KRIEGSMARINE 1909

ALMANACH für die k.u.k. KRIEGSMARINE 1913

ALMANACH für die k.u.k. KRIEGSMARINE 1917

Dr. Bak József, Dr. Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: HADIHAJÓK, Zrínyi
Katonai Kiadó, Budapest, 1984

Csonkaréti Károly: HORTHY a tengerész: Zrínyi kiadó, Budapest 1993.

Csonkaréti Károly: Az OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETE,
Kossuth Kiadó, Budapest 2001.

Dr. Csonkaréti Károly: CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADIHAJÓK, Hajja és Fiai, Debrecen,
2002.

Greger, René: AUSTRO-HUNGARIAN WARSHIPS OF WORLD WAR I., Ian Allan Ltd.
London, Évszám nélkül.

Kertész Róbert: HAJÓK ÉS HŐSÖK, Franklin Társulat, Budapest, évszám nélkül

Marine, Gestern-Heute: Különböző évfolyamok, Mistelbach, Ausztria.

Martiny, Nikolaus: BILDDOKUMENTE AUS ÖSTERREICH-UNGARNS SEEKRIEG
1914-1918. I-II. Leytam - Verlag, Graz, 1939.

Sokol, Hugo Hans: ÖSTERREICH-UNGARNS SEEKRIEG 1914-1918., Amalthea, Zürich-
Leipzig-Wien, 1935.

Sokol, A.E.: SEEMACHT ÖSTERREICH, Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine,
1382-1918. Verlag Fritz Molden, Wien-München- Zürich, 1972.