

Krámli Mihály:

AZ OTRANTÓI ÜTKÖZET

ÖSSZEFOGLALÓ: 1917. május 15-én zajlott az első világháború adriai-tengeri hadszínterének legjelentősebb ütközete, az otrantói ütközet. A Horthy Miklós sorhajókapitány vezette cirkálókól és rombolókól álló kötelék a hajnali órákban megtámadta az antant által létesített otrantói tengerzárát, érzékeny veszteségeket okozva. A visszatérő cirkálók összecsaptak az üldözésükre Brindisiből kifutott, túlerőben lévő antanterőkkel, és összességében jóval nagyobb károkat okozva az ellenségnek sikerült elmenekülniük.

KULCSSZAVAK: első világháború, Osztrák–Magyar Monarchia, haditengerészet, Adria, tengeri ütközet, Horthy Miklós

Az első világháború során az adriai-tengeri háború természetét a földrajzi és a stratégiai viszonyok alapvetően meghatározták. Az Adria, a Földközi-tenger keskeny, egyetlen kijáráttal rendelkező nyúlványaként eleve nem a csatahajóflották összecsapásának ideális terepe volt, s ezt az alkalmatlanságot csak fokozta a tengeralattjárók és az aknák jelentette veszély. A háború kitörését követően pillanatokon belül a Monarchia haditengerészetének a rosszabbik forgatókönyvvel kellett szembenéznie: 1914. augusztus 2-án az addig szövetséges Olaszország bejelentette semlegességét, s augusztus 12-e után egyedül kellett szembenéznie a nyomasztó túlerőben lévő francia flottával, miközben várható volt, hogy Olaszország az antant oldalán lép be a háborúba. Ez a helyzet stratégiailag bezárta az Adriára a cs. és kir. haditengerészetet, melynek fő feladatává a saját partok védelme vált. Ebben a Monarchia kezére játszottak a földrajzi viszonyok, a tagolt, szigetekkel teli keleti part a védelem számára kedvező helyzetet teremtett. 1915 nyarának végére lényegében patthelyzet alakult ki. Az osztrák–magyar flottát bezárták az Adriára, amely nem akart onnan kifutni, az antant viszont nem akart oda bemerészkedni nehéz hadihajókkal. Ugyanakkor az osztrák–magyar haditengerészet jelentős antanterőket kötött le. Az adriai hadműveletek ezt követően szinte kizárólag korlátozott erők bevetésével, korlátozott célokért folytak, melyekben a felszínen a gyors, könnyű cirkálók és rombolók játszották a fő szerepet.

Olaszország 1915. május 23-i hadba lépését követően az osztrák–magyar haditengerészet elleni hadműveletek fő súlyát az olasz flottának kellett viselnie. Miután az olasz kormány az 1915. április 26-án aláírt londoni egyezményben elkötelezte magát a hadba lépésre, Párizsban összehívtak egy konferenciát a szövetségesek közötti haditengerészeti együttműködés kidolgozására. A konferencia kemény alkudozások színtere lett. Végül a május 10-én megkötött olasz–francia–brit haditengerészeti egyezményben érvényesültek a legfontosabb olasz követelések. Az „Első Szövetséges Flotta” parancsnoksága olasz kézbe került. E flotta alapvetően az olasz flottából állt, a franciák ehhez tizenkét rombolóval, legalább hat tengeralattjáróval, illetve torpedónaszádokkal járultak hozzá. A britek négy elavult standard csatahajóval csatlakoztak a Tarantóban állomásozó olasz csatahajóflottához, illetve négy cirkálóval a Brindisiben állomásozó könnyű erökhöz.¹ A következő évek jelentősebb felszíni

¹ Paul G. Halpern: Otrantói ütközet. Győr, 2007, 32–35.

összecsapásaiban ezzel a vegyes, olasz–francia–brit, cirkálókból és rombolókból álló erővel kerültek szembe az osztrák–magyar haditengerészet könnyű egységei.

A felszíni hadműveletekben a fő szerepet azok a korszerű cirkálók és rombolók játszották, melyeket sebességük és hatótávolságuk együttesen tettek alkalmassá a feladatra. Az osztrák–magyar haditengerészet az első világháborúban négy gyors, turbinás cirkálóval (ADMIRAL SPAUN és a HELGOLAND-osztály² három egysége), valamint a TÁTRA-osztály hat, később a TRIGLAV II osztály további négy rombolójával rendelkezett. A korszerű, turbinás osztrák–magyar rombolók együttes száma sosem haladta meg a nyolcat. Az Adria túlsó partján állomásozó antanterők a gyors felszíni egységek terén is fölényben voltak. Az olaszok a turbinás cirkálók terén valamivel elmaradtak a Monarchia mögött, mivel csak három, az osztrák–magyar egységekkel összevethető cirkálójuk (QUARTO, NINO BIXIO és MARSALA) volt.³ A Brindisiben állomásozó négy brit cirkálóval azonban az antant felé billent a mérleg. Az olasz haditengerészet 1916–1918-ban összesen hat úgynevezett *esploratorét*, felderítőcirkálót állított szolgálatba (CARLO MIRABELLO-osztály, AQUILA-osztály),⁴ melyek átmenetet képeztek a rombolók és a cirkálók között. Ezek jóval nagyobbak, erősebb fegyverzetűek és gyorsabbak voltak, mint a korabeli rombolók, viszont a cirkálókkal ellentétben semmiféle páncélzattal nem rendelkeztek. Az olasz haditengerészet korszerű rombolók terén fölényben volt az osztrák–magyar haditengerészettel szemben: 1913 és 1918 között huszonöt rombolót állítottak szolgálatba.

Az antanterők anyagi fölényét részben csökkentette heterogenitásuk. Az egymásra riválisként is tekintő olaszok és franciák között folyamatos volt a torzsalkodás, és a britekkel sem volt mindig zökkenőmentes a viszony. Az együttműködés nehézségei nem kedveztek a vegyes, három nemzet egységeiből álló erő tökéletes egységbe kovácsolásának. Az osztrák–magyar haditengerészet bevethető könnyű erőinek anyagi hátrányát viszont szintén részben ellensúlyozta egységességük, ami annak ellenére jól működött, hogy maga a legénység többnemzetiségű volt.

AZ OTRANTÓI TENGERZÁR

Az antant által létesített otrantói tengerzár az osztrák–magyar kikötőkből kiinduló, a Földközi-tengeren harcoló német tengeralattjárók ellen hozták létre. Az első német tengeralattjárók még 1915 tavaszán jelentek meg a Dardanellák elleni antanttámadás idején. A Földközi-tenger több okból is ideális terepévé vált a tengeralattjáró-hadviselésnek, 1916-ban az antant az összes hajóvesztés felét itt szenvedte el. 1917 januárjában a német kormány engedett a hadvezetés nyomásának és beleegyezett a korlátlan tengeralattjáró-hadviselés felújításába (1917. február 1.). A tervek szerint havi 600 ezer bruttó regisztertonna (BRT) hajótér elsüllyesztésével kellett volna Nagy-Britanniát békekötésre kényszeríteni. Ezt a számot azonban csak összesen két hónapban sikerült elérni, majd a konvojrendszer bevezetése

² HELGOLAND, NOVARA és SAIDA. Az első kettő magyar hajógyárban, a fiumei Ganz és társa Danubiusban épült. Főbb adataik: 3445 tonna, 130,6×12,7 m, 27–29 csomós sebesség, 60 mm páncél, 9×10 cm ágyú, 6×53,3 cm torpedóvető.

³ Méretük 3500–4000 tonna, sebességük 27 csomó volt, fegyverzetük 6×12 cm-es és 6×7,6 cm-es ágyúból és 2×45 cm-es torpedóvetőből állt.

⁴ A CARLO MIRABELLO 1800 tonnás volt, 34 csomós sebességgel és 8×10 cm ágyúval, illetve 4×45 cm-es torpedóvetővel. Az AQUILA-osztályt eredetileg Románia számára kezdték el építeni, de az olasz kormány lefoglalta azt. Az 1400 tonnás hajók 35 csomós sebességre voltak képesek, fegyverzetük 3×15 cm-es és 4×7,6 cm-es ágyúkból, valamint 4×45 cm-es torpedóvetőből állt.

után, 1917 szeptemberétől már csak a kitűzött érték felét sikerült havonta teljesíteni, ami messze nem bizonyult elegendőnek. A Monarchia, bár vonakodva, de végül beleegyezett a korlátlan tengeralattjáró-hadviselésbe. A lépés egyik legaktívabb támogatója Anton Haus, az osztrák–magyar haditengerészet parancsnoka volt, aki minden segítséget megígért az osztrák–magyar bázisokról operáló német tengeralattjáróknak. Áttételes módon halálát is a korlátlan tengeralattjáró-hadviselés okozta: Haus ugyanis elkísérte IV. Károlyt az erről folyó tárgyalásokra Plessbe, majd a hazaúton tüdőgyulladást kapott, és 1917. február 8-án elhunyt. Utódja, Maximilian Njegovan alapvetően Haus politikáját kívánta folytatni, de belőle hiányzott elődje vitathatatlan tekintélye.

Az Otrantói-szorosban létesítendő, a tengeralattjáróknak az Adriáról való kijutását megnehezítő zár ötletét még Winston Churchill, az Admiralitás első lordja vetette fel. Miután az olaszok képtelenek voltak a zárat önerőből felállítani, a brit Admiralitás vette kezébe a dolgot. Megvalósításához 1915 szeptemberében láttak hozzá. A zár alapvetően felfegyverzett halászhajókból, úgynevezett drifterekből állt, melyek egy megadott útvonalon hálókat vontatva járőröztek. Elméletileg ezekben a hálóba kellett volna belegabalyítani a tengeralattjárókat. A zár azonban korántsem volt tökéletes, részben a rendelkezésre álló hajók kis száma, részben az időjárási körülmények, részben pedig a koncepció eleve hibás volta miatt. Az 1917. január 23–24-én Londonban megtartott antant haditengerészeti konferencián sikerült a briteknek elérniük, hogy a zár brit parancsnokság alá kerüljön. A zár parancsnoka Algernon Heneage commodore⁵ lett. Amikor 1917 áprilisában az antant hajóvesztéségei rekordnagyságot értek el, Korfun április 28-ára összehívtak egy válságkonferenciát. Ezen az egyik legvitatottabb kérdés az otrantói zár volt. Brit részről felmerült, hogy vegyék át teljesen a zárrendszert a védelmével együtt. 1917 májusában végül Sir John Jellicoe első tengeri lord⁶ úgy döntött, hogy az otrantói zárral kapcsolatban minden marad a régiben. 1917 áprilisában a zár 120 drifterrel rendelkezett, melyek közül átlagosan egyszerre 70 tudott őrzáratozni.⁷

Az otrantói zár nem igazán bizonyult hatékonynak. A létrehozásától az 1917 májusáig terjedő időszakban mindössze egyetlen alkalommal sikerült elkapni egy tengeralattjárót. 1916. május 13-a estéjén az osztrák–magyar U 6 tengeralattjáró két drifter között 30 méteres mélységben áttörve beleakadt az egyik hálóba, melynek kigyulladt a jelzőbójája. A tengeralattjáró felmerült, és megpróbálták levágni a hálót, de nem sikerült. A lemerülésre képtelen U 6 a felszínen próbált elmenekülni a tüzelő drifterek elöl, de az egyik hajócsavarja beakadt a hálóba. Hugo von Falkhausen sorhajóhadnagy, az U 6 parancsnoka végül kénytelen volt önelsüllyesztést végrehajtani, a tengeralattjáró teljes személyzete pedig hadifogságba esett. Ettől az egy esettől eltekintve a német és az osztrák–magyar tengeralattjárók többé-kevésbé akadálytalanul tudtak mindkét irányban keresztülhajózni a szoroson.

A gyakorlatilag védtelen halászhajókból álló zár meglehetősen sebezhető volt az osztrák–magyar támadásokkal szemben. Az 1916. május 31-éről június 1-jére virradó éjszaka (a skagerraki csatával egy időben) a HELGOLAND cirkáló, a BALATON és az ORJEN rombolók, valamint három torpedónaszád rajtaütött az őrzáratozó driftereken, és egyet elsüllyesztett. Július 9-én éjszaka a NOVARA cirkáló, Horthy Miklós sorhajókapitány parancsnoksága alatt két driftert elsüllyesztett, kettőt pedig megrongált. Az 1915. decem-

⁵ A commodore a sorhajókapitány és az ellentengernagy közötti rendfokozat, mely jellemzően egy adott megbízatás időtartamára szól.

⁶ Első tengeri lord (First Sea Lord) az Admiralitás második embere volt az első lord után. Jellicoe volt a brit Grand Fleet parancsnoka az 1916. május 31-én és június 1-jén vívott skagerraki/jütlandi csatában.

⁷ Halpern: i. m. 42–43.

ber 5-i San Giovanni di Medua albán kikötő elleni sikeres rajtaütés után ez az újabb akció megerősítette a Horthyról mint agresszív és kezdeményező parancsnokról kialakuló képet. 1916. december 22-én éjjel az ekkor már elavult HUSZÁR-osztályú rombolók közül hat ütött rajta a záron, de a közelben tartózkodó hat, jóval erősebb fegyverzetű francia romboló időben közbe tudott lépni.

A ZÁR ELLENI TÁMADÁS 1917. MÁJUS 15-ÉN

A levéltári anyagokban nincs nyoma, hogy akár a német haditengerészet, akár az osztrák–magyar hadvezetés bármiféle nyomást gyakorolt volna az osztrák–magyar haditengerészetre egy otrantói zár elleni akció végrehajtása érdekében. Úgy tűnik, az akció alapvetően alulról jövő kezdeményezés eredménye volt, azoké az ambiciózus tiszteteké, akik nehezen bírták elviselni, hogy felszíni egységeik tétlenségre vannak kárhozthatva.⁸ Az adriai patthelyzetben, amikor ráadásul Njegovan személyében az osztrák–magyar és Paolo Thaon di Revel személyében az olasz haditengerészet élén óvatos, a védekező stratégiát preferáló vezetők álltak, a felszíni egységek nagyobb szabású bevetésére kevés esély mutatkozott. Egy lehetséges akció célpontjának gyakorlatilag egyedül az otrantói zár mutatkozott.



A NOVARA cirkáló (archív fotó)

A májusi akció megtervezésében és kivitelezésében kulcsszerepet játszott a NOVARA cirkáló parancsnoka, Horthy Miklós sorhajókapitány. Horthy, aki 1886-ban végezte el a fiumei Haditengerészeti Akadémiát, azon kevés magyar haditengerésztisztek közé tartozott, akik hosszú távon kitarítottak a haditengerészetben. Háború előtti pályafutásának csúcspontját jelentette, amikor 1911 novembere és 1914 májusa között Ferenc József szárnysegédjeként szolgált. A háború alatt újra egy irigyelt és elitnek számító beosztást kapott: kinevezték az 1915. január 10-én szolgálatba állított NOVARA cirkáló parancsnokának. Horthyt a bátorság és a szakértelem mellett magas fokú kezdeményezőkézség is jellemezte, és rendkívül nehezen viselte a tétlenséget.

Horthy jóval később keletkezett emlékiratai keveset árulnak el az akció valódi motivációjáról és a terv eredetéről.⁹ Az otrantói zár 1917 tavaszán messze nem jelentett komoly fenyegetést a tengeralattjárók számára, ezért a valódi motiváció inkább maga az akció, a hajók és az emberek harcbevételére lehetett. 1917 márciusában Alexander Hansa ellentengernagy lett a Cattaróban állomásozó Cirkáló Flottilla új parancsnoka. Ez a változás megkönnyítette a már január óta tervezett akció engedélyezését. Áprilisban Horthy barátja, Erich von Heysler sorhajókapitány adminisztratív feladataitól szabadulva a HELGOLAND cirkáló parancs-

⁸ Halpern: i. m. 65.

⁹ Horthy Miklós: Emlékirataim. Buenos Aires, 1953, 93–94.

noka lett. Az akcióban a fő szerepet a három testvérhajónak, a Monarchia legkorszerűbb cirkálóinak, a NOVARA-nak, a HELGOLAND-ak és a SAIDA-nak szánták.

Heyssler Pólából május 11-én este futott be Cattaróba. Hansa május 13-án írta alá a támadási parancsokat. Az ellenség megzavarása érdekében két párhuzamos hadműveletet terveztek. A fő csoport a három cirkálóból állt, melyeknek 14-én este kellett kifutniuk és másnap hajnali 3:15-kor szétválniuk. A szétválás után a zár körzetében önállóan tevékenykedő cirkálóknak legkésőbb 7:15-kor kellett újra egyesülniük a Linguetta-fok közelében, és úgy visszatérniük. A Brindisiből esetleg kifutó antanterők támadása esetére Hansa zászlóshajója, a SANKT GEORG páncélos cirkáló gőzkészen várakozott, hogy kifuthasson. A cirkálókból álló csoport parancsnoka Horthy lett. A másik csoport a CSEPEL és BALATON rombolókból állt. A rombolók feladata az albán partok előtti portyázás volt, majd a hazatérő cirkálók előtt mintegy 20 mérfölddel¹⁰ kellett Cattaro felé visszahajózniuk. A csoport parancsnoka Johannes von und zu Liechtenstein herceg fregattkapitány, a CSEPEL parancsnoka volt. A Brindisiből esetleg kifutó antanterők megfigyelését a 15-én reggel Durazzóból és Kumborból felszálló repülő kapták feladatul. A hadműveletbe három tengeralattjárót is bevontak, az osztrák–magyar U 4-et és U 27-et, valamint a német UC 25 aknarakó tengeralattjárót. Utóbbi feladata az volt, hogy a támadás előtti éjszaka telepítsen Brindisi elé aknákat.

Május 14-én este az elsötétített cirkálók, majd a rombolók elhagyták Cattarót. Az első harcérintkezésre a rombolók részéről került sor nem sokkal hajnali három óra után. A két osztrák–magyar romboló az albán partoknál összefutott három olasz teherhajóval, melyeket az apró és elavult BOREA romboló kísért. Az osztrák–magyar hajók 3:26-kor nyitottak tüzet a konvojra, melynek következtében az olasz romboló és két teherhajó súlyos sérüléseket szenvedett. Liechtenstein először fel akarta venni a süllyedő hajók túlélőit, de aztán meggondolta magát, mivel attól tartott, az égő hajók mellett az ellenség meglepheti, emellett úgy vélte, a nyugodt tenger és a part közelsége miatt erre nincs szükség. A négy olasz hajóból végül a BOREA és az egyik teherhajó süllyedt el, a konvoj 182 olasz tengerésze közül 162-en menekültek meg.

A három cirkáló külön-külön végrehajtott zár elleni támadását nyugatról keletre haladva tekintjük át. Az olasz partokhoz legközelebbi zónában a HELGOLAND hajtotta végre a támadást. Heyssler úgy döntött, hogy déli irányból lepi meg a driftereket, ezért tett egy kitérőt. A cirkáló nem sokkal hajnali 5 óra előtt kezdte meg a drifterek lövését, előtte időt adva, hogy személyzetük csónakba szállhasson. Volt azonban olyan drifter is, mely a harcot választotta.¹¹ A vonalon lévő hat drifterből három elsüllyedt, kettő súlyosan megsérült. Ezt követően a HELGOLAND további két hálóvontató hajót süllyesztett el. Nem sokkal 6 óra előtt a cirkáló visszaindult a találkozási pont felé. A Purschka sorhajókapitány parancsnoksága álló SAIDA cirkáló mindössze két driftert tudott elsüllyeszteni, mivel a megtámadott szakaszon tartózkodó hajók még időben szétszóródtak. A Horthy vezette NOVARA érte el utolsóként a drifterek vonalát. Valamivel 5 óra előtt fedeztek fel tizenkét hajót a Fano-sziget közelében. A NOVARA összesen hét driftert süllyesztett el, és összesen 35 embert mentett ki. A három osztrák–magyar cirkáló összesen 14 driftert süllyesztett el az azon az éjszakán őrző 47 egységből. A gőzösök személyzetéből összesen 72-en estek hadifogságba, míg a halottak és az eltűntek száma mindössze 9 volt, köszönhetően az osztrák–magyar cirkálók lovagias magatartásának. A támadásról készült jelentésében Heneage elismerően nyilatkozott e lovagiaságról.

¹⁰ 1 tengeri mérföld = 1852 méter.

¹¹ Közülük került ki a leghíresebb drifter, a GOWAN LEA, melynek kapitányát, Joseph Wattot később felterjesztették Viktória-keresztre, amit meg is kapott. Maga a drifter a támadásban súlyosan megsérült, de nem süllyedt el.

Az osztrák–magyar erőknek mind a zár vonalán, mind pedig az albán partoknál sikerült érzékeny veszteséget okoznia az ellenségnek, saját veszteség nélkül, azonban számukra még hátravolt a neheze. A biztonságot nyújtó cattarói támaszponttól több mint 160 mérföldre voltak, ami hatórást jelentett, miközben a Cattarótól 120 mérföldre lévő Brindisiben állomásozó, túlerőben lévő antanterők már értesítést kaptak a támadásról.

AZ ÜTKÖZET

Az első rádióüzenet az osztrák–magyar rombolók konvoj elleni támadásáról nem sokkal hajnali 4 óra előtt érkezett a Valona előtt lévő Saseno-szigetről Brindisibe. Később az olasz partról és a COMMANDANT BORY francia rombolóról is jelezték a zár vonalán történő harctevékenységet. A Brindisiben lévő erők parancsnoka, az olasz Alfredo Acton ellentengernagy hajnali négy óra után parancsot adott a gőzfejlesztésre,¹² majd a már a tengeren tartózkodó, a CARLO MIRABELLO felderítőcirkálóból és három francia rombolóból álló csoportnak a délnek fordulásra. Brindisit 4:50-kor a brit BRISTOL cirkáló hagyta el két olasz romboló kíséretében. A brit DARTMOUTH cirkáló,¹³ fedélzetén Acton ellentengernaggal, két olasz rombolóval 5:40-kor futott ki. Az olasz AQUILA felderítőcirkáló 6:00-kor hagyta el Brindisit. Reggel 7 óra körül a különböző időpontokban kifutott hajók csatlakoztak egymáshoz, s az Acton vezette, két cirkálóból, egy felderítőcirkálóból és négy rombolóból álló kötelék 24 csomós¹⁴ sebességgel haladva igyekezett elvágni a hazatérő osztrák–magyar erők útját.

Az első harcérintkezésre a három osztrák–magyar cirkáló és a Vicuna fregattkapitány vezette MIRABELLO-csoport között került sor néhány perccel 7 óra után. Az antanthajók kisebb lőtávolságú lövegeikkel nem tudták elérni a három cirkálót, végül egy manőverrel elfordultak, és messze lemaradtak tőlük. A MIRABELLO, hogy követni tudja az osztrák–magyar hajókat, 32 csomóra növelte a sebességét, így a három lassabb francia rombolót hátrahagyta. Horthy kötelékét 8 és 9 óra között légitámadás érte, de a bombák nem okoztak komoly károkat.

A következő összecsapás a két osztrák–magyar romboló és a Brindisiből kifutott erők között történt. Az antantkötelék élén haladó AQUILA 8:15-kor nyitott tüzet 15,2 cm-es ágyúiból, melyet a rombolók kisebb lőtávolságú 10 cm-es ágyúikkal egy ideig nem tudtak viszonzni. A rombolók segítségére két osztrák–magyar haditengerészeti repülőgép sietett. Az egyik rendelkezett rádióval, és ennek segítségével pontosították a rombolók tüzelését. Ennek köszönhetően a CSEPEL tatlövege eltalálta az egyik kazánházat, és a felrobbanó gránát tönkretett két kazánt, majd meggyulladt a kiömlő olaj. Az AQUILA 8:30-ra mozgásképtelenné vált. Az olasz rombolók egy ideig még eredménytelenül üldözték a két osztrák–magyar egységet, de 9 óra után felhagytak vele, és visszatértek a kötelékbe. A hazafelé tartó rombolókra a francia BERNOULLI tengeralattjáró valamikor 10 óra után kilőtt két torpedót, de egyik sem talált.

Horthy 9:05-kor pillantott meg kelet felé haladó füstoszlopokat, majd hamarosan felismerhetővé váltak az ellenséges hajók. Horthy ekkor elküldte a SANKT GEORG kifutását kérő rádiótáviratot, majd vonalba rendezte három hajóját. Az élen a NOVARA haladt, ezt

¹² A kazánok felfűtése a korszerűbb hajók esetében 1-2 órát, a régebbieknél akár 6-8 órát vett igénybe.

¹³ A BRISTOL és a DARTMOUTH az úgynevezett „Város”-osztály tagjai voltak. A BRISTOL 4800, a DARTMOUTH 5200 tonnás volt. Előbbi fegyverzete 2×15 cm-es és 10×10 cm-es, utóbbié 8×15 cm-es ágyúból állt, sebességük 25-26 csomó volt.

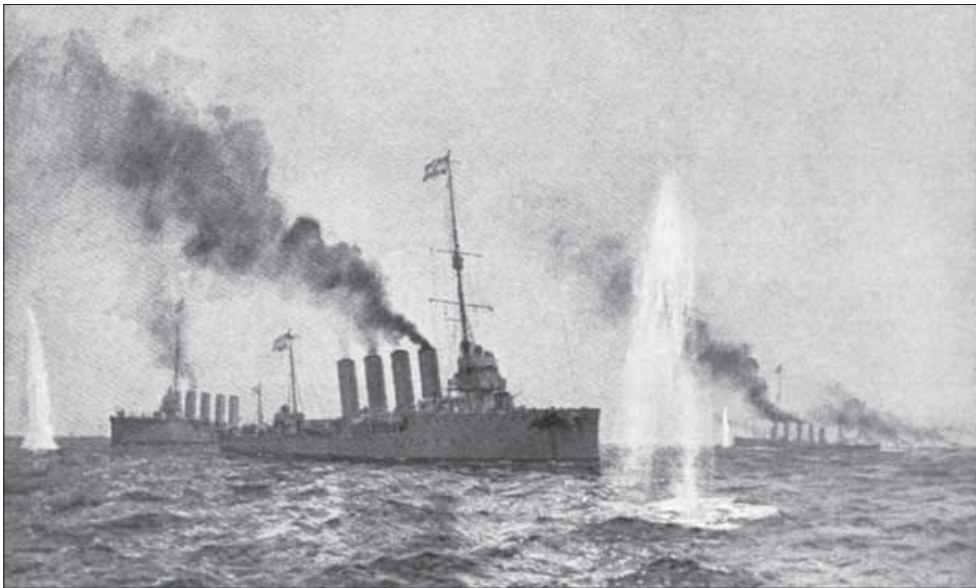
¹⁴ 1 csomó = 1 tengeri mérföld/óra (1,852 km/h). A kötelék sebességét a leglassabb hajóhoz, a BRISTOL-éhoz kellett igazítani.

követte a SAIDA és végül a HELGOLAND. Horthy, ha megkapja a CSEPEL korábbi rádióüzenetét, hogy sikerült biztonságba kerülniük, még északnyugat felé, a harcot elkerülve áttörhetett volna. Így azonban, abban a hiszemben, hogy a rombolók menekülését fedezni kell, felzárkózott az ellenséghez. Mikor közelebb értek, akkor derült ki, hogy először rosszul azonosították a cirkálókat, és azok valójában nagyobbak és erősebbek, mint korábban gondolták. Körülbelül 9:30-kor a DARTMOUTH nyitott először tüzet, amit az osztrák–magyar hajók viszonzoztak. Ugyanekkor utóbbiak mesterséges ködöt kezdtek fejleszteni, ami egy időre teljesen eltakarta őket. Mikor Horthy hajói kibukkantak a ködből, a távolságuk jelentősen lecsökkent, ami lehetővé tette az osztrák–magyar cirkálók 10 cm-es ágyúinak eredményesebb alkalmazását. A saját maguk fejlesztette ködben azonban majdnem súlyos baleset történt, a HELGOLAND épp hogy el tudta kerülni a NOVARA-val való összeütközést. Mindeközben a levegőben összecsaptak az olasz és az osztrák–magyar repülőgépek, amely végül az egyik olasz gép kényszerleszállásával és későbbi elvesztésével járt. A későbbiekben két újabb osztrák–magyar repülőgép érkezett a helyszínre, felváltva a korábbiakat, és géppuskatűzzel, illetve bombákkal támadták a brit cirkálókat, azonban ezekkel kárt nem tudtak okozni.

A ködben való manőverezés végeztével újra megkezdődött a tüzérségi párbaj. Miután a lassabb BRISTOL fokozatosan lemaradt, antant részről az ütközet fő súlya a DARTMOUTH-ra nehezedett. A MIRABELLO gépei pont akkor álltak le egy műszaki hiba következtében, amikor 10:15-kor Acton parancsot adott a DARTMOUTH-hoz való felzárkózásra. A hibát 11 órára elhárították, de ekkor már reménytelenül le voltak maradva az üldözésben. Háromnegyed óra múlva az egyik francia romboló gépei álltak le, így a MIRABELLO-csoport végképp kiesett az ütközetből. A DARTMOUTH 15,2 cm-es ágyúinak a tüzeit a NOVARA-ra koncentrálták, és az osztrák–magyar cirkáló több találatot kapott. Az egyik megölte az első tisztet, Szuborits Róbert korvettkapitányt, majd 10:10-kor Horthy is súlyosan megsebesült mindkét lábán. 10:35-kor a gépházat érte találat, aminek következtében a hajó jelentősen vesztett a sebességéből. Időközben az osztrák–magyar hajók is értek el néhány találatot a DARTMOUTH-on, de ezek egyike sem okozott komoly károkat.

Tizenegy óra után jött el az ütközet Horthy csoportja számára legválságosabb pillanata. A gépei miatt¹⁵ kisebb sebességre képes, ezért lemaradó SAIDA a két brit cirkáló ösztüzébe került, míg a NOVARA a sérült gépei miatt nem tudta tovább fenntartani a sebességét. Ekkor azonban az osztrák–magyar erők nagy meglepetésére az antanthajók beszüntették a tüzelést, és elfordultak. Mindez Acton parancsára történt, aki azzal magyarázta a döntését, hogy értesülést kapott a Cattaro felől közelítő felmentő erőkről, illetve egyesülni akart az olasz MARSALA cirkáló vezette csoporttal. 11:15-re a NOVARA végleg leállt, és a SAIDA megpróbálta vontába venni, míg a HELGOLAND úgy manőverezett, hogy magára vonja az ellenség tüzeit. Ekkor a 18 csomós sebességgel haladó SANKT GEORG még nagyjából 25 mérföldre volt tőlük. Az ACERBI romboló támadást kísérelt meg a cirkálók ellen, de az erős tűzben nem tudta torpedóvetésnyi távolságra megközelíteni azokat. 11:25-kor északon füstöt pillantottak meg, mely a közeledő SANKT GEORG-ot jelezte. A közeledő MARSALA-csoportból a RACCHIA felderítőcirkáló szintén megkísérelt egy támadást, de ez is félbemaradt. Acton 12:05-kor elrendelte a Brindisibe való visszatérést, a közeledő osztrák–magyar egységekre, illetve a saját támaszponttól való nagy távolságra hivatkozva. Húsz perc múlva sikerült a NOVARA vontábevételére, és ekkor egyesültek a SANKT GEORG-gal és kísérvél.

¹⁵ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archivuma Mladiáta-gyűjtemény 13. d. 36/LXXXIII. A Monfalconei CNT-ben épült SAIDA a próbajáratán sem volt képes elérni az előírt 27 csomós sebességet, és a gépeivel a későbbiekben is állandó problémák voltak.

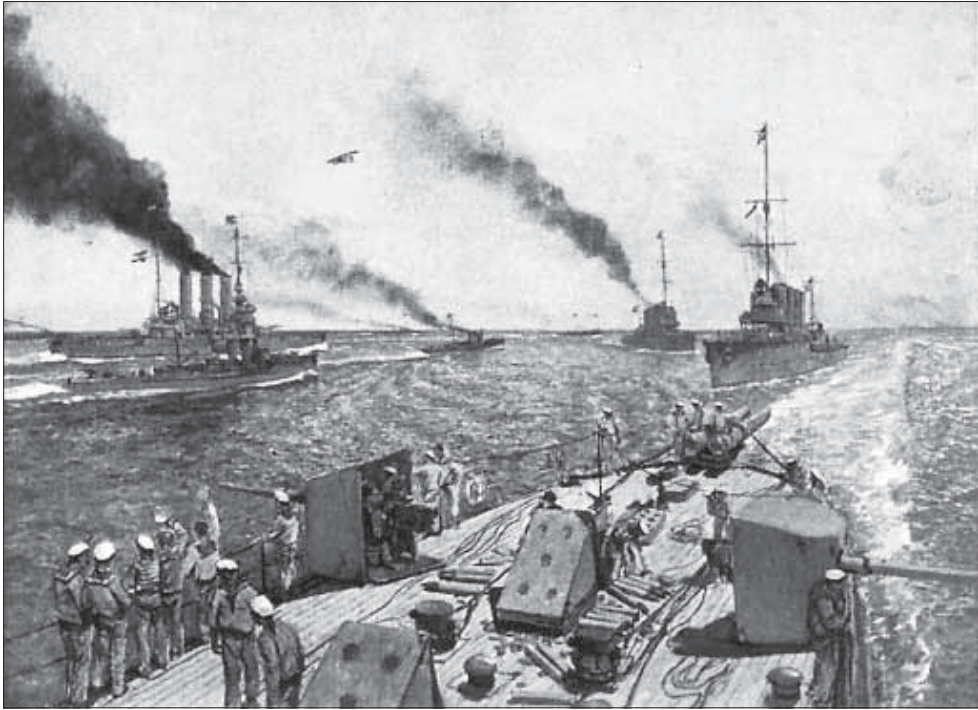


A felmentésre érkező SANKT GEORG-gal való találkozás (Forrás: korabeli képeslap)

Acton döntésével Addison kapitány, a DARTMOUTH parancsnoka is egyetértett, ugyanakkor az olasz ellentengernagy vélhetően eltúlozta a kockázatokat. Úgy tűnik, lett volna még elegendő idejük kedvező helyzetüket kihasználva további súlyos károkat okozni az osztrák–magyar cirkálóknak, mielőtt a felmentő egységeknél gyorsabb hajóikkal vissza-indultak volna Brindisi felé. Acton így elszalasztotta a győzelem lehetőségét, de karrierje ezt nem sínylette meg.¹⁶ A győzelem kapujából visszaforduló antanterők csalódottan indultak vissza támaszpontjukra, s ezt a csalódottságot csak fokozták a visszaúton elszenvedett veszteségek. 13:35-kor a lesben álló német UC 25 megtorpedózta a DARTMOUTH-t. Egy óra múlva a legénysége elhagyta a cirkálót, de miután kiderült, hogy helyzete stabilizálódott, visszatért rá. A hazatérő egységek elé Brindisiből 14:30-kor kifutó francia BOUTEFEU romboló ráfutott az UC 25 által telepített egyik aknára, és elsüllyedt. A sérült DARTMOUTH csak másnap hajnali 3 óra előtt tudott befutni a kikötőbe. Az antanterők összes vesztesége jelentősen meghaladta az osztrák–magyar veszteségeket: elsüllyedt tizennégy drifter, két romboló és egy teherhajó, valamint nyolcvanhárom emberük meghalt.

Az osztrák–magyar erők hazatérése eseménytelenül zajlott. 14:55-kor egyesültek a szintén kiküldött BUDAPEST partvédő páncélossal, majd 17:30-kor befutottak a cattarói öbölbe a horgonyzó hajók, a parti létesítmények személyzetének hangos éljenzése közepette. Az ütközetben a legnagyobb károkat a NOVARA szenvedte el, személyzetéből tizennégyen estek és huszonkilencen megsebesültek. A HELGOLAND egy halottat és tizenhat sebesültet számlált, a SAIDA pedig mindössze három sebesültet. A NOVARA néhány nappal később Pólába ment javításra; Horthy sebesülten is ragaszkodott hozzá, hogy maga vezesse hajóját. Június 3-án a Pólában a NOVARA fedélzetén személyesen az uralkodó, IV. Károly tüntette ki az ütközetben részt vevő tiszteket.

¹⁶ Acton 1919–1921 között a haditengerezeti vezérkar főnöke volt, 1925-ben bárói címet kapott, majd 1927-ben szenátor lett.



A csata ábrázolása (Forrás: korabeli képeslap)

Az 1917. május 15-i összecsapás volt az adriai háború legjelentősebb ütközete. A csata legfőképp szimbolikus jelentőséggel bírt. A zár meggyengítése ellenére 1917 nyarától jelentősen csökkent a német és az osztrák–magyar tengeralattjárók által a Földközi-tengeren elsüllyesztett hajók száma, ami a konvojrendszer bevezetésének köszönhető. Ugyanakkor a zár elleni akció indirekt módon azzal az eredménnyel járt, hogy a valójában hatástalan zár fenntartására az antant jelentős erőforrásokat vont el más, sokkal fontosabb feladatoktól.

Az otrantói ütközetnek jelentős szerepe volt Horthy Miklós karrierjének felívelésében. Az 1918. februári cattarói lázadás Njegovan bukásához vezetett. Az uralkodó elhatározta, hogy a flotta élére egy fiatalabb admirálist nevez ki, és a haditengerészet parancsnokságát maga veszi át. Február 27-én Horthyt előléptette ellentengernaggyá, és kinevezte flottaparancsnoknak.¹⁷ Ebben jelentős szerepe volt a róla kialakult nimbusznak, melynek fő eleme az otrantói ütközet volt.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Halpern, Paul G.: *Otrantói ütközet*. Lexecon Kiadó, Győr, 2007.

Horthy Miklós: *Emlékirataim*. Buenos Aires, 1953.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma Mladiáta-gyűjtemény 13. d. 36/LXXXIII.

Wagner, Walter: *Die obersten Behörden der k. und k. Kriegsmarine*. Wien, 1961.

¹⁷ Walter Wagner: *Die obersten Behörden der k. und k. Kriegsmarine 1856–1918*. Wien, 1961, 113.