

Kiss László

# Jutland szemtanúi – Az ENGADINE és a WARRIOR

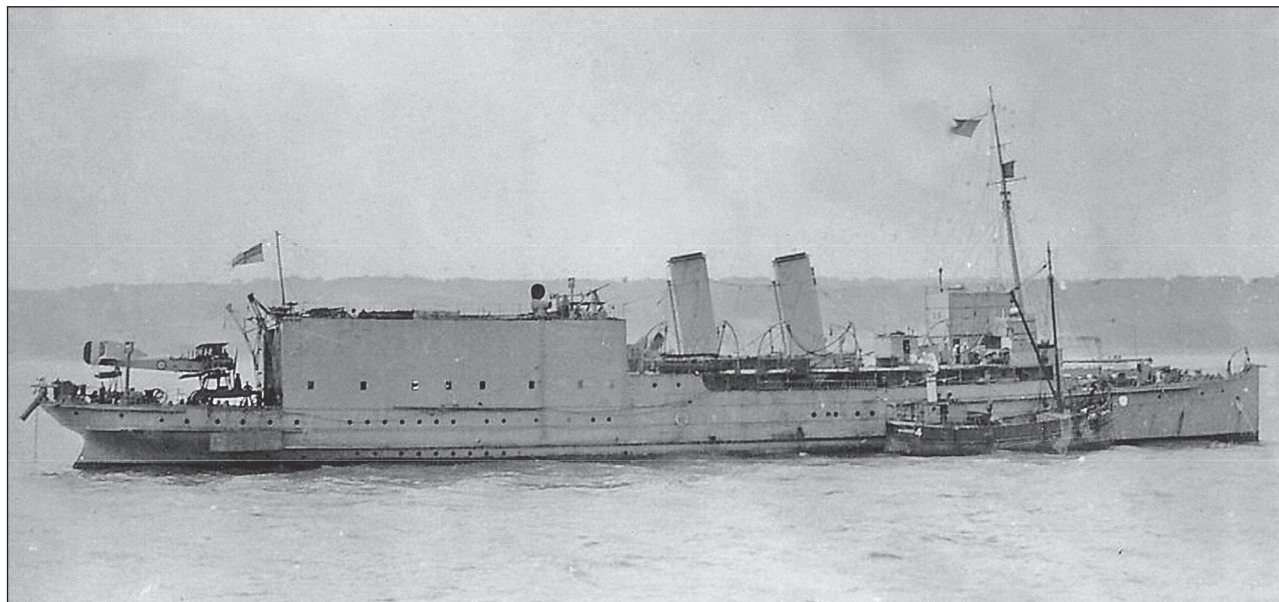
A brit tengerészeti hírszerzés tudomást szerzett róla, hogy 1916. május 31-én a német haditengerészet akcióra készül. 30-án este ezért a Nagy Flotta minden bevethető hajója kifutott, hogy megtalálja ellenfelét. A Rosyth-ból kihajózó csatacirkáló flotta mellett elindult az ENGADINE vízirepülőgép-anyahajó is, amelynek feladata volt a hidroplánjai használatával minél hamarabb rátalálni az ellenségre. (A britek a FURIOUS könnyű csatacirkálót több ütemben repülőgép-hordozóvá építették át, amely 1918-ban állt aktív szolgálatba. Bővebben: Kiss László: Tonderni csapás – az első, repülőgép-hordozóról végrehajtott légitámadás. Haditechnika, 2015. évi 1. szám.)

A Scapa Flowból elindult főerővel is kellett mennie vízirepülőgép-anyahajónak. A CAMPANIA végül nem tudott ki-

1. táblázat. Az ENGADINE repülőgép-anyahajó főbb jellemzői:<sup>1</sup>

Név (szolgálatba állítva)	ENGADINE (1914)
Teljes hosszúság (m)	96,3
Normál vízkiszorítás (t)	1881
Sebesség (cs)	21,5
Fegyverzet (db × űrm.)	2 × 10,2 / 1 × 5,7 / 4 × vrg
Max. páncélzat (mm)	– / – / –
Személyzet (fő)	kb. 250

1. ábra. Az ENGADINE vízirepülőgép-anyahajó, a taton egy leeresztésre kész hidroplán. Az alkalmazott Short 184-es felderítő-hidroplán hatósugara 180 km volt



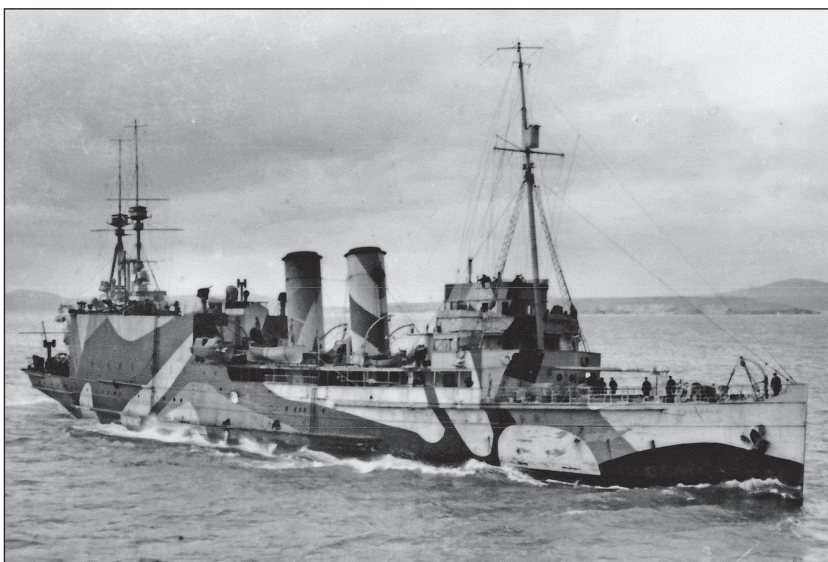
**ÖSSZEFOGLALÁS:** Az I. világháborúban a brit haditengerészetnél már repülőgép-anyahajókat és repülőgép-hordozókat is alkalmaztak. Ilyen volt az ENGADINE vízirepülőgép-anyahajó is, amelyről hidroplánt bocsátottak a vízre, majd – a felderítő-feladat végrehajtása után – visszaemelték azt a fedélzetre. A cikk az ENGADINE 1916 májusi alkalmazását mutatja be, amely során az angol Nagy Flotta elővédjét alkotó csatacirkáló flotta tevékenységét támogatta. A harcok során a brit WARRIOR páncélos cirkáló eltalálta a WIESBADEN-t, ám a német hajókkal való küzdelem során maga is súlyos sérüléseket szenvedett. Az ENGADINE menteni próbálta a WARRIOR-t, ami másnap mégis elsüllyedt.

**KULCSSZAVAK:** I. világháború, brit haditengerészet, vízirepülőgép-anyahajó

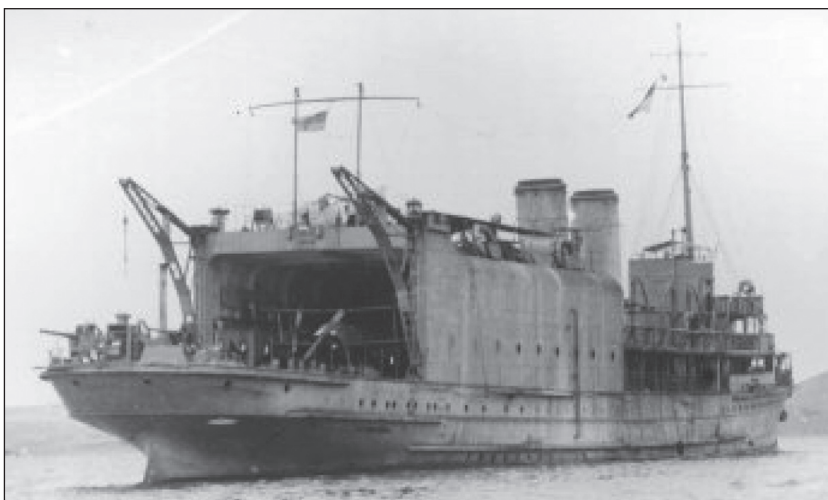
**ABSTRACT:** During the World War I, seaplane tenders and aircraft carriers were already used by the Royal Navy. Such a vessel was the seaplane tender ENGADINE from which seaplane was floated, and then, after execution of reconnaissance task, it was lifted back onto the board. This article deals with the application of the ENGADINE in May of the year 1916, when it supported activities of the Battlecruiser Fleet being the advance guard of the Grand Fleet. During the battles, the armoured cruiser WARRIOR hit the ship WIESBADEN, however, in the course of fights against the German vessels, itself was crippled by hits of the enemy ships. The ENGADINE tried to save the WARRIOR, nevertheless the latter sank next day.

**KEY WORDS:** World War I, the Royal Navy, seaplane tender



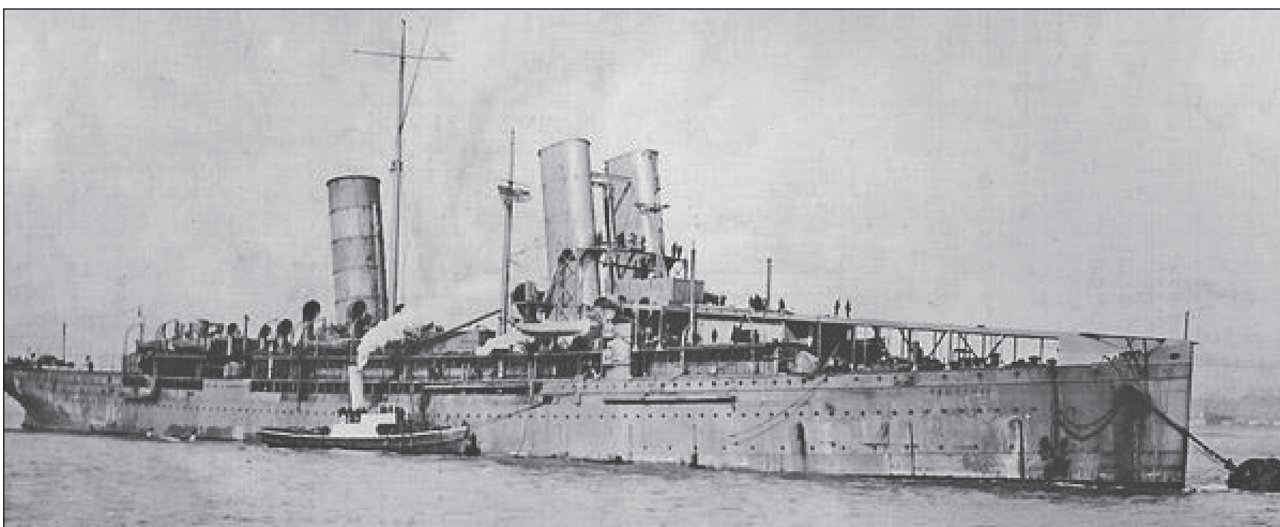


2. ábra. Az ENGADINE a világháború második felében



3. ábra. Az ENGADINE és hangárja a darukkal, 1915-ben

4. ábra. A CAMPANIA végül nem tudott kihajózni a flottával. A személyszállító hajóból átalakított vízirepülőgép-hordozó 10-12 repülőgép katapultos indítását biztosította 1915-től. A tengeri hadviselést forradalmasító haditengerészeti légierő eszközeinek kifejlesztését Winston Churchill – 1911–1915 között az Admirális Első Lordja, 1917-től légügyi miniszter – szorgalmazta



hajózni a flottával; ugyan 31-én hajnali fél kettőkor mégis útnak indult, ám három órával később visszarendelték a bázisára.

1916. május 31-én az első világháború legnagyobb tengeri ütközete kezdődött el.

Fél órával azután, hogy a brit és német elővédek megpillantották egymást, 14.47-kor Sir David Beatty (1871–1936) altengernagy, a csatacirkáló flotta parancsnoka utasítást adott az ENGADINE-nek, hogy egy repülőgéppel derítse fel a tőle északkeletre lévő területet. A polgári hajóból átalakított, védtelen anyahajó mellé a 13. rombolóflottillából az ONSLOW-t és a MORESBY-t rendelték kíséretnek.

Utasításának megfelelően az anyahajó vízre tett egy Short 184 típusú hidroplánt, amely 15 óra után pár perccel a levegőbe is emelkedett. A gép pilótája Frederick J. Rutland (1886–1949) repülőraj-hadnagy volt, a megfigyelő pedig G. S. Trewin helyettes pénztáros.

Mintegy 10 percnyi repülés után német hadihajókat vettek észre.

„Az észlelt ellenségről nagyon nehezen lehetett megállapítani az összetételét, ezért 1000 láb [300 m – K. L.] magasan mintegy 1,5 mérföldre [2,7 km – K. L.] megközelítettem őket. Ők tüzelni kezdtek légelhárító és más ágyúikból, a repülési magasságom miatt a torpedónaszádok elleni lövegeiket is használhatták.

Az észleléskor északi irányba haladtak. Számos srapelgránát robbanása okozta füstön átrepültem.

Amint a megfigyelő megszámlolta az ellenséget, illetve megállapította az elhelyezkedését, és ezt továbbította drótnélküli távíron, 3 mérföldnyire [5,5 km –



2. táblázat. Az 1. cirkálórój egységeinek főbb jellemzői<sup>3</sup>

Név (szolgálatba állítva)	Teljes hosszúság (m)	Normál vízkiszorítás (t)	Sebesség (cs)	Fegyverzet (db × űrm.)	Max. páncélzat (mm)	Személyzet (fő)
DEFENCE (1909) páncélos cirkáló	158,1	14 600	23 (g)	4 × 23,4 10 × 19 16 × 7,6	152 19-38 203	755
WARRIOR (1906) páncélos cirkáló	154	13 550	23 (g)	6 × 23,4 4 × 19 26 × 4,7	152 19-38 190	712
DUKE OF EDINBURGH (1906) BLACK PRINCE (1906) páncélos cirkáló	154	13 550	23 (g)	6 × 23,4 10 × 15,2 22 × 4,7	152 19-38 190	790

K. L.] távolodtam, szemmel tartva az ellenséget...” – áll Rutland jelentésében.<sup>2</sup>

A vízirepülőgépnek hamarosan eltört a benzinvezetéke, ezért kényszerleszállást kellett végrehajtania. Rutland gyorsan helyrehozta a hibát, majd jelentette, hogy a hidro-



5. ábra. Short 184-es vízi repülőgép. Az ENGADINE-ről vízre tették, majd a feladat végrehajtása után daruval kiemelték a vízből

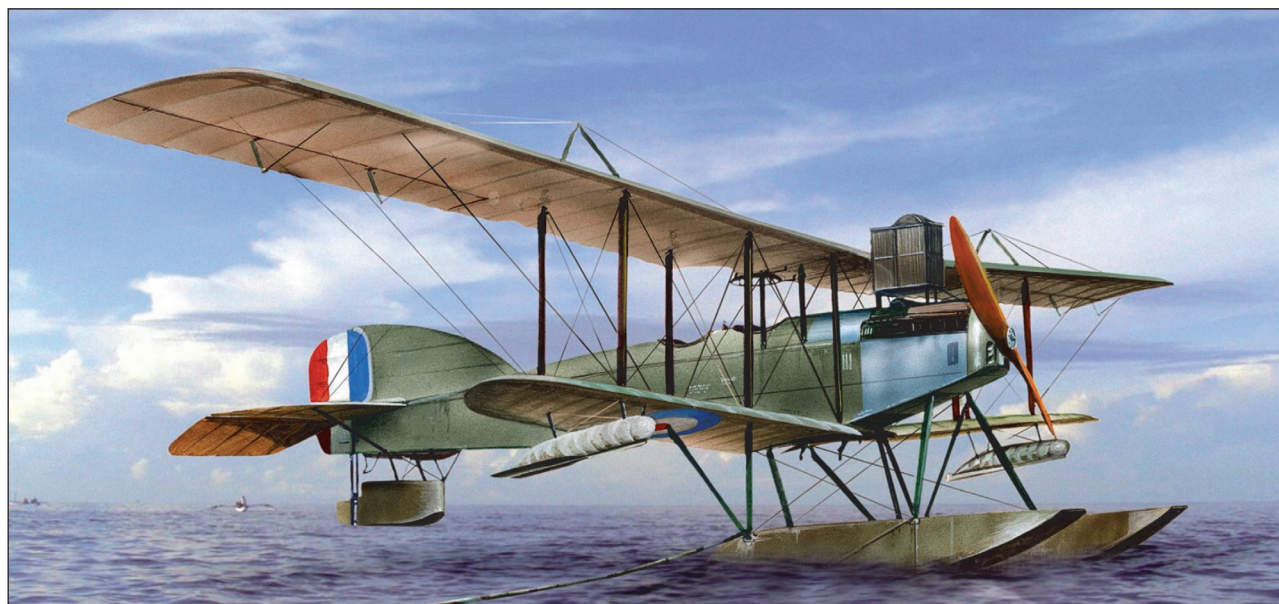
plán alkalmas a feladat folytatására, ám az ENGADINE visszahívta. Az anyahajó mellé leszálló repülőgépet 16 órakor a fedélzetre emelték.

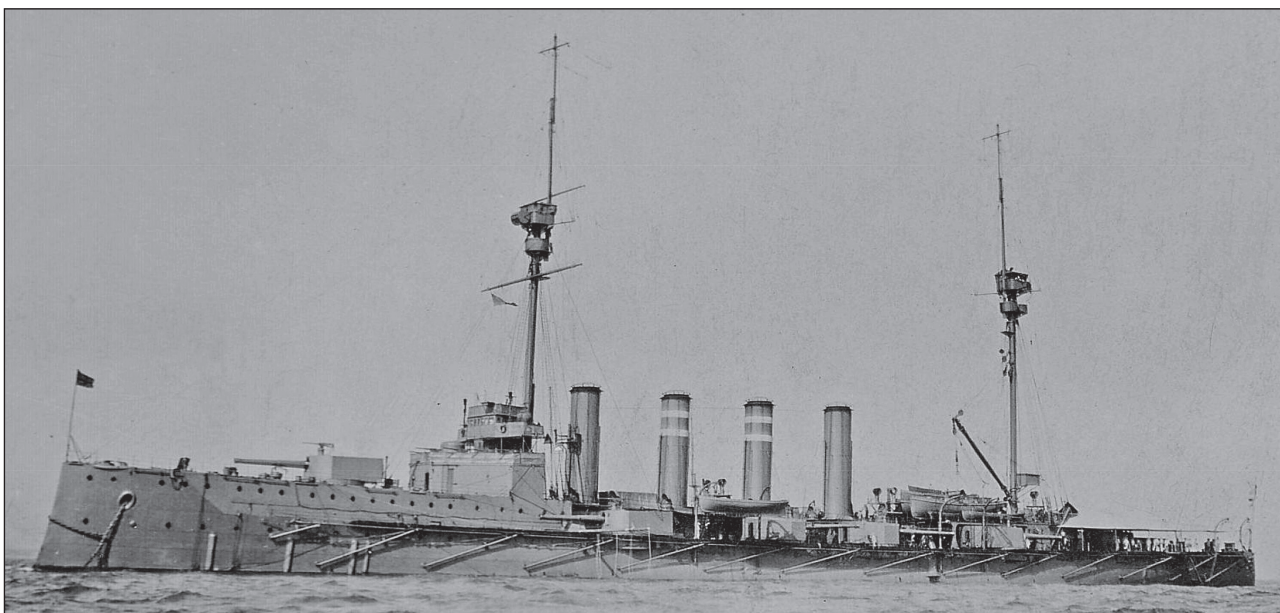
A korlátozott látási viszonyok és a műszaki hiba folytán lerövidült repülési idő megnehezítette az ellenség észlelését, így a hidroplánról csak a német elővédhez tartozó ELBING, PILLAU és FRANKFURT kiscirkálókat vették észre. Ám még így is nagy jelentőségű esemény történt: ez az első alkalom a történelem során, hogy repülőgépről végrehajtott felderítéssel ellenséges hajókat sikerült észlelni.

Ennek azonban nem sok haszna volt: sem az ENGADINE-nek, sem pedig a repülőgépnek nem sikerült a látottakról értesítenie Beatty altengernagyot. Rutland repülése egyben az utolsó is volt a csata folyamán, mivel az egyre rosszabbá váló időjárási viszonyok lehetetlenné tették további felderítő repülések végrehajtását.

Miután a felek csatacirkálói heves harcokat vívtak egymással, a britek a közeledő főerők felé csalták a németeket. 18 óra előtt Beatty egységei találkoztak az angol Nagy Flotta elővédjét alkotó 1. cirkálórójával, amelynek parancsnoka Sir Robert K. Arbuthnot (1864–1916) ellentengernagy volt.

6. ábra. A Short 184-es vízi repülőgépet felderítésre alkalmazták, de volt torpedó, illetve bombavető változata is





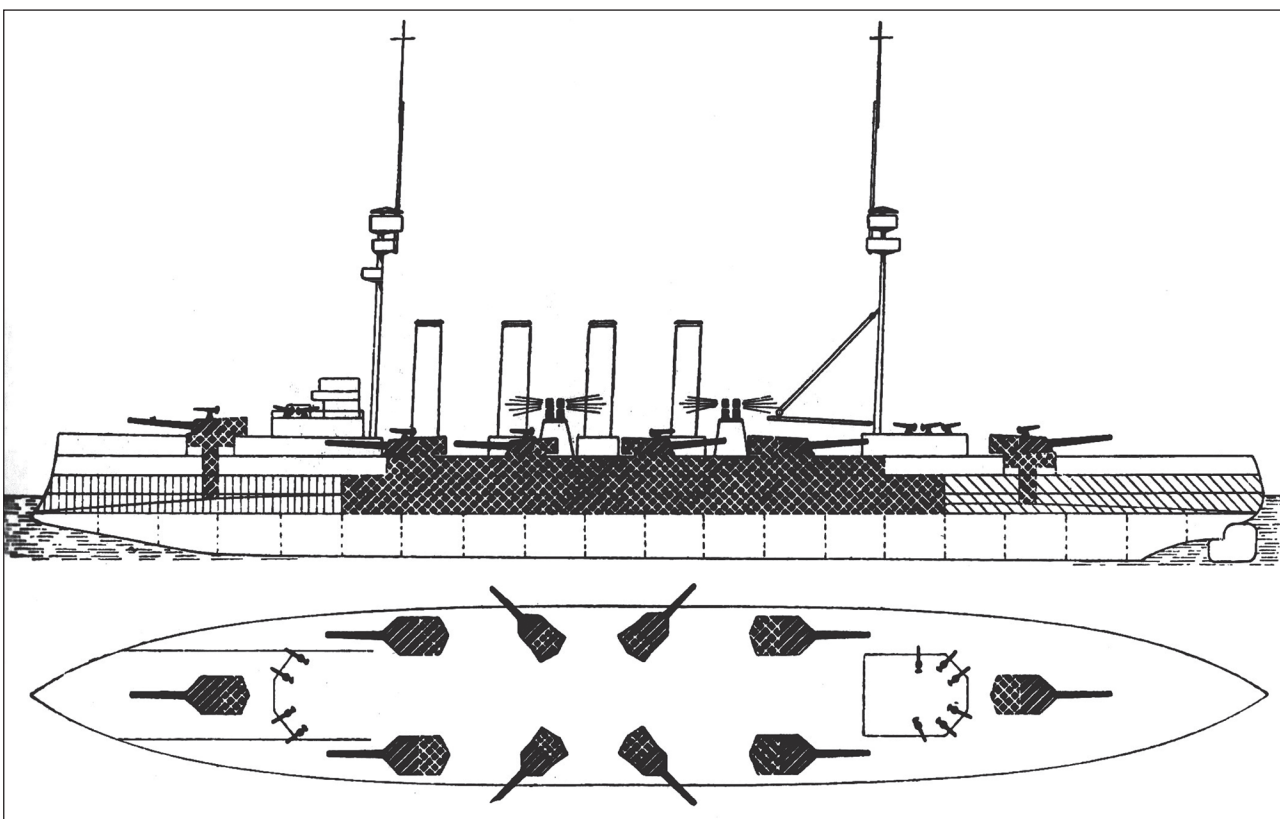
7. ábra. A WARRIOR páncélos cirkáló

Arbuthnot hajói gyorsan harcba bocsátkoztak. „17.47-kor három, talán négy ellenséges kiscirkálót észleltem jobbra előttünk, és 21 csomóra gyorsítottam a hajót, hogy a DEFENCE mögötti távolságunkat fél mérföldről negyed mérföldre [900 m-ről 450 m-re – K. L.] csökkentsem. A DEFENCE 30 fokkal balra fordult, hogy a jobbra 80 fok-ban lévő legközelebbi kiscirkáló – a WIESBADEN – irányára álljon és jelezte: »tűzet nyitni, hajónként 12 másodperces időközökkel«. Minden hajó koncentráltan, egymás tűzét

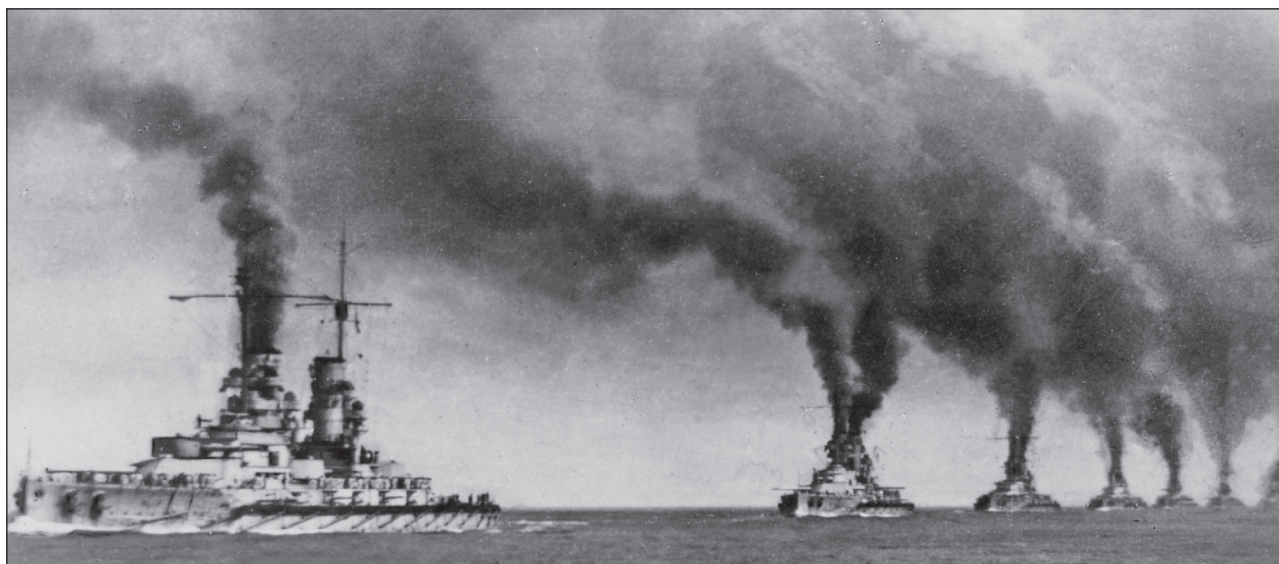
nem zavarva három sortűzet lőtt ki az ellenséges hajóra, de mindegyik rövid lett, ezért abbahagytuk a lövetést, a DEFENCE pedig irányt változtatott egyenesen a WIESBADEN felé. 18.01-kor a DEFENCE megint fordult, így a WIESBADEN balra 40 fokra esett...

A DEFENCE és a WARRIOR tűzet nyitott és mindkét hajó második sortűze eltalálta a WIESBADEN-t, amely lángra lobbant, és nagymennyiségű gőz csapott fel belőle. Néhány percen belül a cirkáló leállt, de mivel még mindig olyan

8. ábra. A WARRIOR jellegrajza







9. ábra. Német csatahajók oszlopa. A széntüzelés – a Winston Churchill nyomására 1913-tól elsőként a QUEEN ELIZABETH-osztályon bevezetett olajtüzeléssel szemben – egyrészt a hatótávolságot korlátozta, másrészt már nagy távolságról is jól láthatóvá tette a kötelék mozgását

helyzetben volt, hogy torpedókat indíthatott a csatacirkálókra, mi, a DEFENCE és a WARRIOR, megközelítve 6000 yardra [5400 m – K. L.], a bal oldali ágyúinkkal tüzelve újból és újból eltaláltuk, majd fordulásba kezdtünk. Minden rendben haladt, semmi szokatlan, semmi meglepő vagy nyugtalanító. Emlékszem, amikor a második sortüzeink eltalálták az ellenséget, azt mondtam a navigátornak: »soha nem hajtottunk végre koncentrált tüzelést ilyen simán és sikeresen« – írta a WARRIOR parancsnoka, Vincent B. Molteno (1872–1952) sorhajókapitány.<sup>4</sup>

Ekkor az 1. cirkálórak közelében, a vízen megülő füstből német csatahajók bukkantak elő.

A YARMOUTH kiscirkáló egy tisztje így emlékezett: „az 1. cirkálórak (DEFENCE stb.) áthaladt a kötelékünk közepén. A BLACK PRINCE a zászlóshajónk, a FALMOUTH orra előtt ment át, míg a DUKE OF EDINBURGH a BIRKENHEAD és köztünk vágott át, a manőver miatt a BIRKENHEAD-nek és a GLOUCESTER-nek balra irányt kellett változtatnia. Arbuthnot tengernagy hajórajja ezután jobbra fordulva nyugati irányt vett fel, és tüzet nyitott egy, tőlünk jobbra előre lévő német kiscirkálóra. Arbuthnot tengernagy láthatóan össze akart csapni valamilyen ellenséggel, mielőtt még elfordulna, és nagyon türelmetlenül előretört. Köteléke remekül nézett ki, ahogy a hajók egymást követve fordultak és tüzeltek, de szinte azonnal a német csatahajók és csatacirkálók lőtávolságban találták magukat, és mielőtt még el tudtak volna kanyarodni – egyszerűen nem volt hely, ahova elfordulhattak volna –, az ellenséges hajók elsőpró erejű ágyútüzet koncentráltak rájuk.<sup>5</sup>

„A LÜTZOW-ról hirtelen egy négy-kéményes hajót észleltek a brit 1. csatacirkálórak élen járó egységeinek irányából, amelyeket épphogy csak látni lehetett. Első pillantásra mindenki úgy vélte, hogy az a német ROSTOCK kiscirkáló, mert senki sem számított rá, hogy egy öreg páncélos cirkálóval találkoznak ilyen közel a német csatasorhoz. A LÜTZOW parancsnoka, Harder sorhajókapitány azonban biztos volt benne, hogy brit egység az, és amíg a

DERFFLINGER hezitált, ő... tüzet nyitott, majd egy torpedót is indított 7700 yard [7000 m – K. L.] távolságból. Ezzel egy időben a GROSSER KURFÜRST, a MARKGRAF, a KRONPRINZ és a KAISER is csatlakozott az ágyúzáshoz” – írták a világháborús északi-tengeri harcokat feldolgozó német műben.<sup>6</sup>

A DEFENCE-t és a BLACK PRINCE-t szétlőtték és felrobantak [a BLACK PRINCE nem robbant fel és csak jóval később süllyedt el – K. L.], a WARRIOR arrébb tudott vándorolni, lángokban állva, menthetetlenül; az egyetlen hajó, amelyik a kötelékből el tudott menekülni, a DUKE OF EDINBURGH volt, amely még időben északi irányba kanyarodott...” – írta a YARMOUTH tisztje.<sup>7</sup>

A WARRIOR súlyos sérüléseket szenvedett. Hogy nem jutott azonnal a DEFENCE sorsára, az annak köszönhető, hogy a német csatasor értékesebb célpontot talált. Az angol 5. csatahajórajhoz tartozó WARSPITE dreadnought „magára vonzotta azt a tüzet, amit előtte miránk koncentráltak, ezzel ott és akkor minden kétséget kizáróan megmentette a WARRIOR-t az elsüllyedéstől. A WARSPITE tettét a magunk részéről roppant gáláns cselekedetnek tartottuk, és nagy meglepődéssel láttuk, hogy az őt ért súlyos találatok ellenére mindegyik 15 hüvelykes [38,1 cm-es – K. L.] ágyújával válaszol az ellenségnek” – írta a WARRIOR kapitánya.<sup>8</sup>

A páncélos cirkáló el tudott távolodni az ellenségtől. „18.55-kor délnyugatra észleltük az ENGADINE repülőgépanyahajót, és amikor felismertük, kértem, hogy jöjjön köze-

10. ábra. A WARRIOR páncélos cirkáló fő fegyverzete 6 db 234 mm-es löveg volt







11. ábra. A WARSPITE csatahajó. A QUEEN ELIZABETH-osztály (QUEEN ELIZABETH, BARHAM, MALAYA, VALIANT, WARSPITE) tagjait „gyors csatahajó”-ként is emlegették, mivel az olajtüzelésű kazánoknak köszönhetően 24 csomós maximális sebességre voltak képesek



12. ábra. A WARSPITE, már az I. világháború után. 330 mm-es övpáncélja lehetővé tette számára, hogy túlélje az I. világháború harcait

lebb és várakozzon a WARRIOR mellett, amíg ki nem derítjük, milyen súlyosak a sérüléseink. Legalább tizenöt alkalommal nehézgránát talált el minket – 11 vagy 12 hüvelykes [28,3 vagy 30,5 cm-es – K. L.] – és még minimum hatszor

ezeknél kisebb kaliberűek. Hátul olyan heves tűz égett, hogy lehetetlen volt bejutni a gépterembe; az egész főfedélzetet lánggal, füsttel, gázzal töltötték meg az ellenség lövedékei; a felső fedélzet összevissza tört, és minden csónak menthetetlenül tönkrement. Az árbócok és a kémények még álltak, bár át voltak lyuggatva, a kötélzetet ellőtték. A legsúlyosabb sérülést a bal oldalon, a vízvonal táján becsapódó 11 vagy 12 hüvelykes gránát okozta, amely átment a hátsó tartalék szénraktáron, átrepült a bal oldali gépterem felső részén, majd a középvonali válaszfalon áthatolva felrobbant, gázzal árasztva el a bal géptermet, míg a nagyobb repeszai lefelé eltérülve méretes nyílást vágtak a jobb oldali gépterem hátsó részében, a kettős hajófenéken. A találat nyomán a keresztben futó kiegészítő gőzvezeték is megsérült, amely gőzzel árasztotta el mindkét géptermet” – emlékezett Molteno kapitány.<sup>9</sup>

A károk súlyosak voltak, ám a személyzet nem adta fel a reményt, hogy a hajót megmentse. Az ENGADINE 20 és 21 óra között vontatókötélre vette a

páncélost, majd 8 csomós sebességgel Cromarty felé vette az irányt.

A WARRIOR állapota június 1-én a hajnali órákban kritikusává vált. A hajó parancsnoka így írt: „a géptermekekben a





13. ábra. Az első világháborút követően átépített WARSPITE csatahajó a máltai kikötőnél. Fő fegyverzete 8 db 381 mm-es L/42-es hajóágyú volt

vízszintemelkedést minden második órában jelentették nekem. Az emelkedés hajnali 2 és 4 óra között csökkent, ám 4 óra után a szél és a hullámozás felerősödésével az emelkedés mértéke is megnőtt. 6 órakor, majd 7.15-kor is lementem megnézni, és arra a következtetésre jutottam, hogy semmivel nem tudjuk megakadályozni a hajó elvesztését. A vízbetörést nem tudtuk kezelni, és a hajó már nem a hullámok mentén ringott, hanem a főfedélzeten lévő nagy mennyiségű víz miatt dőlni kezdett, jelezve, hogy gyorsan veszíti el a stabilitását.”<sup>10</sup> A páncélos cirkáló kapitánya ezért utasította az ENGADINE-t, hogy hagyjon fel a vontatással, és álljon a hajó mellé, átvenni a legénységét.

„Az ENGADINE számára hatalmas kockázatot jelentett a WARRIOR mellé állni és felvenni a személyzetét, de a kapitány nem hezitált és a legénység egy emberként állt mögötte. Először a WARRIOR jobb oldalán próbálkoztunk, de az rossznak tűnt; ezután a bal oldalán próbálkoztunk, de az még rosszabb volt. Az ENGADINE ezért a WARRIOR jobb hátuljához manőverezett, amellyel bizonyára próbára tette a páncélos cirkáló embereinek idegeit, mert azon felül, amin eddig átmertek, úgy tűnt, hogy úszniuk kell az ENGADINE-ig, vagy együtt süllyednek el a hajójukkal...

Az ENGADINE azonban csak arra várt, hogy a WARRIOR az imbolygása során kissé szintbe kerüljön egy kis időre, hogy az anyahajó megpróbáljon újból a jobb oldalához állni, ahhoz az oldalához, amelyet először megnéztek maguknak. Néhány perccel később, amely a WARRIOR-on lévőeknek bizonyára óráknak tűnt, az ENGADINE a páncélos cirkáló oldala mellé állt, amely manővert, aki látta, az azt hiszem, a hajókezelés egy csodálatos példájának tartotta” – írta az ENGADINE repülőcsoportjának egyik tisztje.<sup>11</sup>

„A jobb oldala mellé álltunk, a hídja táján. Tartottam tőle, hogy az erős hullámozásban a csónakok, a daruk, stb. kilyukasztják majd a hajóoldalt, de minden rendben ment, csak az egyik lelógó daru nyomta be kissé az oldalunkat a kazán-teremnél.

Először a sebesülteket vettük át, és helyeztük el őket az étkezdében, majd a személyzet többi tagja ugrott át, míg annyira meg nem telt a fedélzetünk, mint egy szardíniásdoboz. A sebesültek átszállítása közben, a hajók közötti mozgás miatt egy ember leesett a hordágyról, éppen a két hajó közé. A WARRIOR kapitánya, aki a hídon volt, azt az utasítást adta, hogy senki se menjen utána, mivel úgy látszott, hogy mindjárt szétzúzódnak a két hajótest között; ám a hajóról Rutland repülőraj-hadnagy elől, senki által nem látva, leereszkedett, és nagy kockázatot vállalva elúszott az em-

berig, amely nemes tetteért később megkapta az Albert Érmét” – emlékezett az ENGADINE parancsnoka, Charles G. Robinson (1881–?) korvettkapitány.<sup>12</sup>

„Háromszoros hurrá közepette elhagytuk az öreg hajót, és az ENGADINE irányt vett Rosyth felé” – írta a WARRIOR parancsnoka.<sup>13</sup> Az anyahajó végül június 2-án a hajnali órákban befutott a kikötőbe, fedélzetén a páncélos cirkáló 743 ép és sebesült emberével.<sup>14</sup> A június 1-én, ismeretlen időpontban elmerült cirkáló személyzetéből 71 fő halt meg.<sup>15</sup>

100 évnek kellett elteltie ahhoz, hogy a WARRIOR roncsára rábukkanjanak; 2016 augusztusában egy brit–dán kutatócsoport megtalálta a páncélos cirkálót, amely felfordulva fekszik a tenger fenekén, érintetlenül.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Campbell, John: Jutland, An Analysis Of The Fighting (The Lyons Press, New York, 2000);  
 Conway's All The World's Fighting Ships 1906–1921 (Conway Maritime Press, London, 1986);  
 Corbett, Julian S.: History Of The Great War. Naval Operations III. kötet (Longmans Green & Co., London, 1923);  
 Fawcett, H. W.–Hooper, G. W. W.: The Fighting At Jutland. The Personal Experiences Of Sixty Officers And Men Of The British Fleet (Naval Institute Press, Annapolis, 2001);  
 Massie, Robert K.: Castles Of Steel (Random House, New York, 2003);  
 Narrative Of The Battle Of Jutland (His Majesty's Stationary Office, London, 1924);  
 Scheer, Reinhard: Germany's High Sea Fleet In The World War (Cassell and Company Ltd., London, 1920);  
 Tarrant, V. E.: Jutland – The German Perspective (Naval Institute Press, Annapolis, 1995).

## JEGYZETEK

- 1 Conway's All The World's Fighting Ships 1906–1921, 65. oldal.  
 A vízkiszorítás angol tonnában (1016 kg) van megadva.  
 A Sebesség oszlopban a zárójelbe tett g betű gőzgépes, a t betű gőzturbinás meghajtást jelent. A Fegyverzet oszlopban az űrméret cm-ben van megadva; a „vrg” vízirepülőgépet jelöl. A Max. páncélzat oszlopban a felső sor az övvért legnagyobb vastagságát jelöli, a középső sor a fedélzet(ek) páncélvastagságát, az alsó sor pedig a fő fegyverzet védelmére szolgáló, övvérten kívüli páncélzatot.
- 2 Fawcett–Hooper: The Fighting At Jutland, 25. oldal.
- 3 Conway's All The World's Fighting Ships 1860–1905, 72., 73. oldal.
- 4 Fawcett–Hooper, i. m. 162–163. oldal.
- 5 Fawcett–Hooper, i. m. 159–160. oldal.
- 6 Tarrant: Jutland, 127. oldal.
- 7 Fawcett–Hooper, i. m. 160. oldal.
- 8 Fawcett–Hooper, i. m. 164. oldal.
- 9 Fawcett–Hooper, i. m. 165. oldal.
- 10 Fawcett–Hooper, i. m. 168. oldal.
- 11 Fawcett–Hooper, i. m. 172–173. oldal.
- 12 Fawcett–Hooper, i. m. 171. oldal.
- 13 Fawcett–Hooper, i. m. 169. oldal.
- 14 Massie: Castles Of Steel, 656. oldal.
- 15 Tarrant, i. m. 271. oldal.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)