

BÁNSÁGI ANDOR*

AZ HMS PHOENIX ROMBOLÓ ELSÜLLYESZTÉSE



1. ÁBRA. A megtorpedózott HMS Phoenix romboló az ausztrál HMAS Warrego rombolóról fotózva
(Forrás: Australian War Memorial múzeum. Leltári jelzete: EN0372)

Összefoglalás: Az Osztrák–Magyar Monarchia SM U-27 tengeralattjárója Josef Holub sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt sikeres rajtaütést hajtott végre az Égei-tengeren 1918. április 22. és május 15. között. Hazafelé, 1918. május 14-én, 11:30-kor az Otrantói-szorosban megtorpedózta a brit HMS Phoenix rombolót, amely végül elsüllyedt. Az ügy kapcsán 1918. május 23–24-én az HMS Blenheim cirkáló fedélzetén több tisztet is kihallgatott a hadbíróság. A brit Nemzeti Levéltárban található dokumentumok lehetővé tették az események pontos rekonstrukcióját. Josef Holub tökéletes támadást hajtott végre tengeralattjárójával, amely sértetlenül hagyta el a helyszínt. Ez a támadás bebizonyította, hogy az Otrantói-szorosban az állandó blokád hatástalan volt, és időnként a blokádokat tartó hajók nagyobb veszélyben voltak, mint a megsemmisíteni próbált tengeralattjárók.

Kulcsszavak: Császári és Királyi Haditengerészet, SM U-27, HMS Phoenix, Josef Holub, első világháború

Abstract: The Austro-Hungarian submarine SM U-27 completed a successful raid on the Aegean Sea between 22 April and 15 May 1918, under the command of ship-of-the-line lieutenant Josef Holub. On her way back to home, on 14 May 1918, at 11:30 AM in the Strait of Otranto, he successfully torpedoed the British destroyer HMS Phoenix, which was eventually foundered. On 23–24 May 1918, on the deck of the cruiser HMS Blenheim, several officers were interrogated by a court martial. The documents held in The National Archives made it possible to reconstruct the events accurately. Josef Holub conducted a perfect attack with his submarine and she was able to leave the scene unscathed. This successful attack proves that the Entente blockade in the Strait of Otranto was ineffective and occasionally the blockading ships were in greater danger than the submarines they tried to destroy.

Keywords: Imperial and Royal Navy, SM U-27, HMS Phoenix, Josef Holub, World War One

Az Osztrák–Magyar Monarchia közös minisztertanácsa 1915. október 6-án hat darab német B II-es típusú tengeralattjáró beszerzését hagyta jóvá a császári és királyi haditengerészet tengeralattjáró-flottillájának megerősítésére.

Ezek közül kettőnek, az SM U-27 (Seiner Majestät Unterseeboot Nr. 27 – Őfelsége 27-es számú tengeralattjárója) és az SM U-28 jelzésűnek az építését a Cantieri Navale Triestino vállalat kapta. Mivel a hajógyárat az olasz hadüzenet után ki kellett üríteni, megállapodtak a Duna Gőzhajózási Társasággal (DGT), hogy a tengeralattjárókat annak óbúdai telepén építik, onnan részegységekben szállítják Pólába, ahol az Arzenál szereli azokat össze. [1; 679.] A maximálisan

306 t vízkiszorítású naszádok 2 db dízel- és 2 db villanymotorral épültek. A felszínen 9, a víz alatt 7,5 csomó elérésére voltak képesek. Fegyverzetük 2 db 450 mm-es Whitehead-féle torpedóvetőcső és egy 75 mm-es ágyú volt. Egy útra maximum 5 db torpedót vihetek magukkal. Az U-27 építését 1916. május 25-én kezdték meg, 1916. október 19-én bocsátották vízre, és 1917. február 24-én állt szolgálatba. [1; 696.] Ami az elpusztított ellenséges hajók számát illeti, az osztrák–magyar tengeralattjárók közül az U-27 süllyesztette el a legtöbbet. Pályafutása során megsemmisített 33 kereskedelmi és egy hadihajót, megrongált továbbá egy hadihajót, egy kereskedelmi hajót pedig elfogott.

* Történész, Nemzeti Közszerológiai Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz.
ORCID:
0000-0003-0593-1691



Első parancsnoka Robert Teufl von Fernland sorhajóhadnagy volt, aki három teherhajót süllyesztett el vele, valamint súlyosan megrongálta a japán Szakaki rombolót. 1917. december 29-én Teufl betegsége miatt átadta a parancsnokságot Josef Holub sorhajóhadnagynak. [2; 128.]

Az U-27 1918. április 22-én a harmadik útjára indult a Földközi-tenger térségébe Holub parancsnoksága alatt. Az otrantói záron április 24-én, hajnali 4 óra 59 perckor tört át, periszkópmélységben haladva. Ezután Holub kedvenc vadászterületén, az Égei-tengeren cirkált, és hat kisebb teherszállító vitorlást süllyesztett el. Május 10-én visszaindult a Cattarói-öbölbe, majd május 14-én 0 óra 10 perckor érte el az Otrantói-szorost, ahol több



2. ÁBRA. Josef Holub sorhajóhadnagy portréja
(Forrás: Hadtörténeti Múzeum; HTM-Itszn. B1.3_Holub.sz.)

őrhajót is ki kellett kerülnie. 5 óra 30 perckor, 6 tengeri mérföldre a Linguetta-foktól, 100°-os irányban egy francia Bouclier osztályú rombolót észlelt. 11 óra 20 perckor négy másik romboló keresztezte az útját, Holub sorhajóhadnagy pedig támadásra határozta el magát. 11 óra 30 perckor, a 40° 22' 05" É, 19° 08' K pozícióban a felső torpedóvetőcsőből egy torpedót indítottak az utolsó rombolóra. Holub a lanszírozás (torpedó indítása) után 25 másodperccel hallotta a torpedó robbanását. 11 óra 43 perckor az ellenséges egységek hat vízbombával támadták az U-27-est. Ezek közül négy robbant a hajó közelében, ezért egészen 50 méteres mélységig merültek. 12 óra 15 perckor periszkópmélységre emelkedtek, ahonnan Holub egy őrhajót, három rombolót és egy repülőgépet látott azon a helyen, ahol a torpedót lanszírozták. 17 óra 00 és 17 óra 30 perc között még egy 77-es jelzetű, valamint egy Bouclier osztályú romboló érkezett a helyszínre az U-27 után kutatva. További támadásra az ellenséges tevékenység miatt már nem volt lehetőség. Holub tengeralattjárója 20 órakor, a rombolók távozása után a felszínre emelkedett, majd folytatta útját a Cattarói-öbölbe, ahová május 15-én délelőtt 9 óra 20 perckor futott be. Az út során 1 db torpedót, 38 db gránátot, 5 db ekrazit robbanótöltetet valamint 16 832 kg olajat és 1819 kg kenőolajat használtak fel, 2020 tengeri mérföldet tettek meg a felszínen, míg 50-et a felszín alatt. [3; 382–384.]

A megtorpedózott romboló a brit Acheron osztályú HMS Phoenix volt, mely 1911-ben épült (1. táblázat). Mivel a hajó elsüllyedt, 1918. május 23–24-én a Blake osztályú védett cirkálón, az HMS Blenheim fedélzetén részletes hadbíróági vizsgálatot folytattak le, melynek során több személyt is kihallgattak. A vonatkozó dokumentumokat a brit Nemzeti Levéltárban őrzik, és ezek alapján meglehetősen pontosan lehet rekonstruálni az eseményeket.

1918. május 14-én az HMS Phoenix az előretolt rombolóvonal harmadik alosztályának második egységeként

az Otrantói-szorosban látott el őrszolgálatot. Az alosztályvezető az HMS Phoenixével azonos, Acheron osztályú romboló, az HMS Forester volt, egy alosztály pedig két egységből állt. Az HMS Phoenix Észak, 14° Nyugat (346°) irányban hajózott, 16 csomós sebességgel, cikkcakkvonalon. Tízpercenként tett 20°-os fordulatot a kijelölt irányhoz képest, valamint óránként megállt a hidrofonokkal kémlelni a tengeralattjárók motorzaját. Az HMS Forester rombolóval 1 mérföldes térközt tartottak. Az időjárás kedvező volt: enyhe déli irányú hullámzást lehetett tapasztalni, a szél a Beaufort-skálán kettes-hármas erősségű (7-19 km/h) volt, míg a látási viszonyok kiválóak. [4]

Az U-27 torpedója 11 óra 38 perckor találta el a hajót, 90°-os szögben, a jobb oldali gépháznál, a 78. és a 89. borda között. A torpedót csak az egyik őrszem, William Arthur Gowing tengerész látta, nagyjából 100 yard (kb. 91,44 m) távolságra, amint az a nap irányából közeledik, de jelezni már nem tudta. [4]

A torpedó 6 láb (kb. 1,8 m) mélységben robbant, és a teljes jobb oldali gépházat elpusztította. Az összeroncsolódott részek a bal oldali gépházba estek, ami jelentősen hozzájárult a hajó dőléséhez. A robbanás a gerinctől a felső fedélzetig felszakította a hajó oldalát, V-alakot formázva. A lökéshullám a víz alatt befelé, míg a víz felett kifelé nyomta a lemezeket, és a felső fedélzet a hajó teljes szélességében felszakadt. Az első torpedóvető-készülék és a benne lévő torpedó, valamint a felépítmény többi része a vízbe repültek. A robbanás után a hajó azonnal 30°-kal balra dőlt, majd a dőlésszög fokozatosan tovább nőtt. [2; 54–55.]

Az HMS Forester fedélzetén Richard Thornton Down kapitány látta a robbanást, és azonnal az HMS Phoenix irányába fordította hajóját. A Forester a sérült romboló jobb oldalán kettő, a bal oldalán pedig egy vízbombát vetett, ezer yard (kb. 914 m) távolságban, majd cikkcakkvonalon körözött a hajó körül, hogy a mélyben tartsa a tengeralattjárót, ezen kívül jelzett az Acheron osztályú HMS Hydra, az Acorn osztályú HMS Rifleman brit rombolóknak, a River osztályú HMAS Warrego ausztrál rombolónak, valamint a Bisson osztályú Bisson (3. ábra) és a Bouclier-osztályú Cimiterre francia rombolóknak is (2. táblázat). 19 perccel a robbanás után Down kapitány a hajójától jobbra, 800 yard (kb. 730 m) távolságra megpillantotta a tengeralattjáró periszkópját, ami állítása szerint 10 másodpercig volt látható. Azonnal abba az irányba fordították a Forestert, majd három vízbombát vetettek, de az egyik túl korán, még a felszínen robbant. Down úgy vélte, a tengeralattjáróban nem tudtak kárt tenni. Jóval később, 18 óra 30 perckor a hidrofonnal észlelték a tengeralattjáró motor-

¹ Down, Richard Thornton (1882–1944) fregattkapitány (Captain). 1918. márc. 6. és 1919. dec. 15. között az HMS Forester romboló parancsnoka. [5]

1. TÁBLÁZAT. A brit Acheron osztályú HMS Phoenix főbb harcászati-technikai adatai (A szerző szerkesztése [9] alapján)

Harcászati-technikai jellemzők	Adat/érték
Víziszorítás [t]	777
Hosszúság [m]	75
Szélesség [m]	7,80
Merülés [m]	2,70
Hajtómű	3 db olajtüzelésű Yarrow kazán és 3 db Parsons turbina
Sebesség (csomó [km/h])	28 [51,9]
Fegyverzet	2 db 102 mm-es (4 inch) L/40-es Mark VIII ágyú, 2 db 12 fontos (76,2 mm-es, 3 inch) gyorstüzelő ágyú, 2 db 533 mm-es (21 inch) torpedóvetőcső
Legénység létszáma [fő]	72



3. ÁBRA. A francia Bisson romboló-osztály névadó hajója (Forrás: Wikipedia)

zaját. A hang irányába fordultak, és negyed órával később még egyszer hallották azt, de többé már nem, így nem tudták meghatározni a helyzetét. [4]

Az ausztrál HMAS Warrego a robbanás pillanatában 8 mérföldre (kb 12,87 km) tartózkodott az HMS Phoenixtól. Edward Neville Mortimer² kapitány is hallotta a robbanást, és azonnal a sérült romboló irányába fordította hajóját. [4]

A torpedótalálat után Richard Harter³, az HMS Phoenix parancsnoka utasította a legénységet, hogy aki nem tud részt venni a mentésben, az haladéktalanul szálljon a mentőcsónakokba. Csak a kapitány, az elsőtiszt és nyolc matróz maradt a fedélzeten. A sérült rombolót először az olasz Valoroso trawler⁴ vette vontába, de ekkor a szél már ötös erősségű (30-39 km/h sebességű, azaz a hullámok akár 2 m-esek is lehetnek) volt. Mivel a kötelek többször is elszakadtak, a szintén olasz Egadi vontató vette át a Valoroso helyét. A vontatási és mentési munkálatokba az időközben a helyszínre érkező HMAS Warrego is bekapcsolódott, és fedélzetére vette az HMS Phoenix mentőcsónakokba szállt személyzetét. [4]

Az HMS Hydra – parancsnoka Julian Herbert Woodbridge⁵ kapitány – az HMAS Warregóval együtt közelítette meg a sérült hajót. Woodbridge utasította az HMAS Warrego kapitányát, hogy ha lehetséges, vontassa be az HMS Phoenixet Valonába, majd a paravánjával átfésülte a körzetet, míg a Cimiterre a vontatást fedezte. A paravános kutatáshoz csatlakoztak az HMS Rifleman és az Acheron osztályú HMS Druid rombolók is. Miközben az HMAS Warrego próbálta vontába venni a sérült hajót, az egyik őrszem észlelte a tengeralattjáró periszkópját, így a többi romboló a jelzett irányban folytatta a kutatást, egy órán keresztül. Ezután az HMS Forester, az HMS Rifleman és az HMS Druid rombolók kapitányait Woodbridge kapitány arra utasította, hogy hidrofonnal is vizsgálják át a helyszínt. A Cimiterre és az HMS Hydra rombolókat azonban 8 mérföldes távolságra küldte, mivel nem volt hidrofonjuk, és csak zavarták volna a készülékeket. A kutatást egészen sötétedésig folytatták, majd a rombolók átvonultak az éjszakai őrzőparózási pozícióikba. [4]

A Valoroso trawler helyét átvevő Egadi vontató ugyan fel volt szerelve szivattyúkkal, de Harter kapitány szerint nem volt értelme megpróbálni kiszivattyúzni a Phoenix hajótestébe betörő vizet a lék hatalmas mérete miatt. További problémát okozott, hogy a folyamatos oldalirányú szél miatt a sérült romboló legyezőmozgást végzett, ami rendkívül megnehezítette a vontatást. A kapitány azt sem engedélyezte, hogy az HMS Phoenix farához állva egy másik hajó próbálja meg kormányozni azt, mivel úgy vélte, ettől a sérült romboló egyszerűen kettétörne. [4]

14:45-kor az HMS Phoenix hirtelen erősen megdőlt, ezért Harter kapitány elrendelte a vontatás beszüntetését. A hajó azonban nem fordult át, de még több berendezés csúszhatott át a bal oldalára, mert a dőlés 55 fokra nőtt. Folytatták ugyan a vontatást, de 15 óra 10 perckor az HMS Phoenix hirtelen felborult, majd 10 perccel később kettétört és elmerült a 40° 23' É, 19° 14' K pozícióban, három mérföldre a Linguetta-foktól. Két fűtő hullámsírba veszett, és további három személy sebesülést szenvedett. Harter kapitány úgy vélte, ha a szél nem támadt volna fel, a rombolót meg tudták volna menteni. [4]

A hadbíróság végül úgy találta, hogy az HMS Phoenix elvesztéséért senkit sem terhel felelősség, mindenki szabályszerűen és példásan viselkedett, és mindent elkövettek azért, hogy megmentseik hajójukat. Ezen kívül elrendelte, hogy a személyzet kilenc tagjának, valamint Robert Constable⁶ hadnagynak és Richard Harter parancsnoknak a szolgálati lapjára jegyezzék fel, hogy a romboló elsüllyedésekor kiválóan látták el a feladataikat.⁷ A mentésben résztvevők közül Edward Neville Mortimer korvettkapitányt, az HMAS Warrego parancsnokát részesítették dicséretben.⁸

² Mortimer, Edward Neville (1887–1924) korvettkapitány (Lieutenant-Commander). [6]

³ Harter, Richard (1889–1938) hadnagy (Lieutenant). 1917. máj. 8. és 1918. máj. 14. között az HMS Phoenix romboló parancsnoka. [7]

⁴ Felfegyverzett halászhajó. Eredetileg vonóhálós halászhajó volt, de az I. világháborúban többet felfegyvereztek és különféle segédhajóként alkalmazták.

⁵ Woodbridge, Julian Herbert (1878–1921) fregattkapitány (Commander). 1917. aug. és 1918. okt. 10. között az HMS Hydra romboló parancsnoka. [8]

⁶ Constable, Robert (1884–?) hadnagy (Lieutenant). 1916. máj. 3-tól szolgált az HMS Phoenix rombolón.

⁷ Sir William Archibald Howard Kelly (1873–1952) Commadore, az Adriai Brit Erők parancsnoka az olasz Egadi vontató és Valoroso trawler parancsnokainak is megköszönte a hajó és a legénység mentése során végzett szolgálataikat.

⁸ Loss of HMS PHOENIX. Court Martial. ADM 1/8526/152.

2. TÁBLÁZAT. A brit HMS Rifleman, az ausztrál HMAS Warrego, valamint a francia Bisson és Cimiterre főbb harcászati-technikai adatai (A szerző szerkesztése [10][11][12] alapján)

Harcászati-technikai jellemzők	HMS Rifleman	HMAS Warrego	Bisson	Cimiterre
Vízkesorítás [t]	731	762	756	720
Hosszúság [m]	75	74	78	78
Szélesség [m]	7,60	7,40	7,93	7,93
Merülés [m]	2,60	2,69	2,74	2,74
Hajtómű	4 db olajtűzelésű Yarrow kazán és 4 db Parsons turbina	3 db olajtűzelésű Yarrow kazán és 3 db Parsons turbina	2 db olajtűzelésű Guyot-du Temple kazán és 2 db Breguet turbina	2 db olajtűzelésű Guyot-du Temple kazán és 2 db Breguet turbina
Sebesség [csomó] (km/h)	27 (50)	26 (48)	30 (55,5)	31 (57,4)
Fegyverzet	2 db 102 mm-es (4 inch) L/40-es Mark VIII ágyú, 2 db 12 fontos (76,2 mm-es, 3 inch) gyorstűzelő ágyú, 2 db 533 mm-es (21 inch) torpedóvetőcső	1 db 102 mm-es (4 inch) L/40-es Mark VIII ágyú, 3 db 12 fontos (76,2 mm-es, 3 inch) gyorstűzelő ágyú, 3 db 450 mm-es (21 inch) torpedóvetőcső	2 db 100 mm-es ágyú, 4 db 65 mm-es ágyú, 2 db 450 mm-es ikercsőves torpedóvetőcső	2 db 100 mm-es ágyú, 4 db 65 mm-es ágyú, 2 db 450 mm-es ikercsőves torpedóvetőcső
Személyzet létszáma [fő]	72	73	81	81

Josef Holub az HMS Phoenix elsüllyesztéséért 1918. június 17-én megkapta a 3. osztályú Vaskorona-rend a hadiékítményekkel és kardokkal kitüntetését. A háború további részében az U-27-essel még huszonkét ellenséges szállítóhajót süllyesztettek el, egyet pedig elfogott. Holub az 1918. június 29. és szeptember 26. közötti útjáért 1918. november 5-én megkapta a Nagyezüst Vitézségi Érmét. Ez az út a császári és királyi tengeralattjárók történetének leghosszabb portyájának bizonyult. [4]

Holubot a fegyverszünet után a csehszlovák hadsereg 34. (Tengerészeti) Osztályához nevezték ki referensnek. 1919. július 1-én korvettkapitánnyá léptették elő, majd 1920 elején gépészeti felügyelőnek nevezték ki a japán Sunko Maru és Liverpool Maru teherhajókra, melyek Vlagyivosztokból Trieszten át hazahozták a csehszlovák légiót. 1920 júliusában a Legio Bank Kobében megvásárolta a 8579 GRT⁹-s Tai-kai Maru gőzöst az Ucsida vállalatától. A hajót Legie névre keresztelték át, és Josef Holub lett az első csehszlovák kereskedelmi gőzös parancsnoka. Később a Legio Bank igazgatótanácsába került, ahol a hajózási részlegnél dolgozott. Idővel ő lett a bank egyik igazgatója. Holub még a második világháború alatt is a bankban dolgozott, de 1948-ban, a kommunista hatalomátvétel után kényszernyugdíjazták. 1950-ben mint osztályellenséget letartóztatták és évekig kényszermunkatáborban tartották. Utolsó éveit Prágában, és 1964. október 28-án hunyt el. [2; 55–56.]

1918. október 31-én, amikor Horthy Miklós altengernagy átadta a flottát a délszláv nemzeti tanácsnak, az U-27 Pólában állt javítás alatt. A békeszerződés értelmében az Olasz Királyság kapta meg lebontásra, amit Fiumében hajtottak végre 1920 folyamán.

ÖSSZEGZÉS

Véleményem szerint az otrantói tengerzár rendkívül alacsony hatásfokkal bírt, hiszen fennállása alatt bizonyítottan csak két német és egy osztrák–magyar tengeralattjárót sikerült a segítségével elsüllyeszteni. Ráadásul ebben

az esetben a blokádot ellátó rombolók nemcsak azt nem tudták megakadályozni, hogy az egyiküket megtorpedózzák, de a támadás utáni ellentevékenységük is teljes mértékben hatástalan maradt. Ez a fegyvertény megmutatta, hogy a központi hatalmak tengeralattjáróinak ideális körülmények között még egy romboló megtámadására is lehetőségük nyílhatott. A Földközi-tengerre való kijutás pedig nem okozott megoldhatatlan problémát, hiszen a korlátlan tengeralattjáró-háború csúcán havonta több tucat alkalommal észlelték a blokádszolgálatot ellátó erők az ellenséges tengeralattjárók áthaladását. Az osztrák–magyar és német tengeralattjárók által okozott veszteségeket végül a konvojrendszer tudta érdemi módon csökkenteni, ami már 1917 második felében megmutatkozott. Ezzel párhuzamosan az antant egyre több és több erőforrást fektetett az otrantói tengerzár fejlesztésébe, de az még a háború végére sem érte el tervezett méretét olyannyira, hogy az 1918 októberében hazainduló tizenkét német tengeralattjáró közül egynek sem tudták megakadályozni a szoroson való átjutását. ■

HIVATKOZÁSOK

- [1] Bánsági Andor: Az Osztrák–Magyar Monarchia tengeralattjáró-beszerzései, 1906–1918. Hadtörténelmi Közlemények 2008/3–4., 660–702.
- [2] Trulei, Oliver: Die U-Boot-Kommandanten der k.u.k. Kriegsmarine. Vergessene Schicksale. Szerzői kiadás, Bécs, 2012.
- [3] Aichelburg, Wladimir: Die Unterseeboote Österreich-Ungarns. Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, Graz, 1981.
- [4] The National Archives, Kew. Loss of HMS PHOENIX. Court Martial. ADM 1/8526/152.
- [5] The National Archives, Kew. Down, Richard Thornton. ADM 196/47/113.
- [6] The National Archives, Kew. Mortimer, Edward Neville. ADM 196/51/129.
- [7] The National Archives, Kew. Harter, Richard. ADM 196/52/130.
- [8] The National Archives, Kew. Woodbridge, Julian Herbert. ADM 196/125/143.
- [9] Dittmar, F. J. – Colledge, J. J. British Warships 1914–1919. Ian Allan, Shepperton, 1972.
- [10] Colledge, J. J. – Warlow, Ben: Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy. (Rev. ed.). Chatham Publishing, London, UK, 2006.
- [11] Briggs, Mark: Australia's First Destroyers. Warship 2019, 153–167.
- [12] Jane's Fighting Ships or World War I. Random House Group, London, UK, 2001.

⁹ GRT: gross register tonnage, magyarul bruttó regisztertonna; a hajók teljes belső térfogatának regisztertonnában kifejezett mértéke, azaz a hajó bruttó belső térfogata.