

FEKETE KRISZTIÁN

Lothar von Arnauld de la Perière és az U-35

A „Nagy Háború”, ahogy kitörése után az első világháborút nevezték, korábban soha nem látott gépesítést hozott a hadviselésbe. Az antant (Franciaország, Brit Birodalom, Orosz Birodalom) és a központi hatalmak (Német Császárság, Osztrák–Magyar Monarchia) országai már a 19. század végétől tudatos fegyverkezési versenyben vettek részt. Ám a folyamatos újítások, új fegyverek feltalálása és sorozatgyártása egy olyan katonai tapasztalatra épített, amely még nem ismerte gyakorlati hatásukat, nem vívtak még velük háborút. A géppuska (amely bemutatkozott az amerikai polgárháborúban, pusztítónak bizonyult) és a tüzérség hatalmas fejlődése átformálta a katonai doktrínát, de még így is sok érte a hadviselő feleket azok hatékonysága miatt. Azok az új technológiák, amelyeket még csak a háború alatt fejlesztettek (a gáz, a lángszóró, a harcokci és a légierő), teljesen átformálták a hadviselés metódusát. A korszakban meghatározó szerepe elsősorban a szárazföldi ütközeteknek volt, de a tengereken is nagy változások történtek. Megjelent a tengeri hadviselés új ura, a tengeralattjáró, amelyet már az 1800-as évek végén több nemzet is próbált fejleszteni, ám hatékonyan és tömegesen csak a Német Császárság használta fel. A vízfelszín alóli támadásnak már voltak régi elméletei, és az első világháborúban sorra bizonyították használhatóságukat, hogy a tengeri hadviselés csúcragadozójaként fenyegezzék a felszíni hajózást. A haditengerészeti hajók ugyanis még a háború végén sem tudtak hatékonyan szembeszállni a tengeralattjárókkal, és erre a második világháborúig nem is nyílt lehetőség. A Német Császárság nagy gondot fordított az 1900-as évek elejétől a tengeri fegyverkezési versenyre, mivel a brit hadiflotta és a francia flotta egyesített erejével szemben mind mennyiségileg, mind minőségileg hátrányban volt. A háború kitörésével a stratégiai helyzet is bonyolultabbá vált, hiába volt felszíni flotta, annak nem volt elérhető közelségben célpontja, míg az angol flotta könnyen alkalmazhatott blokádokat a német hajózás ellen. Ezzel komoly probléma merült fel: az antant kereskedelmi hajózásának támadása és a német flotta épségének megőrzése egyszerre kivitelezhetetlen feladatnak tűnt. Ennek a problémának a tengeralattjáró-hadviselés lett a megoldása. A német tengeralattjárók az egész háború alatt hatalmas veszteségeket okoztak az antant hatalmaknak. A legkiemelkedőbb teljesítményű parancsnok Lothar von Arnauld de la Perière¹ volt. Eredményei alapján a történelem eddigi legnagyobb és valószínűleg megdönthetetlen rekordját állította fel. Nevéhez kapcsolódik a legtöbb bruttóregisztertonna² elsüllyesztése. A háború alatti egyik hajója, az U-35 azonban még nagyobb

¹ Családjában többféleképpen írták a Perière nevet, a francia felmenők két r-rel szerepelnek, öccse is két r-rel írta, míg Lothar Perière-t írt Perrière helyett.

² A bruttóregisztertonna a hajók hasznos befogadóképességének vagy szállítóképességének mértéke.

számmal büszkélkedhet: három parancsnok összesen 538 498 tonnányi BRT-t süllyesztett el.

A tengeralattjáró fegyvernem a 19. században tűnt fel. Bár voltak korai próbálkozások, az első használt és bevetése során sikeres süllyesztést elért tengeralattjáró az amerikai Hunley volt, amely támadása után szintén elsüllyedt. Ám a siker nem merült feledésbe. Szerte a világon elkezdődtek a tengeralattjáró-fejlesztések. A kezdeti hajók alapján sokan kételkedtek használhatóságukban. Ők főleg úgy érveltek, hogy nincs hasznuk, ha nem tudnak hatékonyan támadni víz alól. Erre azonban a torpedó mint fegyver hamar rációzott, sőt az orosz–japán háborúban bebizonyosodott, hogy a torpedók sokkal veszélyesebbek a felszíni hajókra nézve, mint a hagyományos hajótüzérség. A tengeralattjárók a torpedóval megtalálták fő fegyverüket, ám a víz alóli célzás nehézségei miatt az első világháborúban ritkábban használták, mint a fedélzeti löveget, főleg a kereskedelmi célpontoknál, amelyek nem rendelkeztek fegyverzettel. A németek inkább a tengeralattjáró másik előnyére és fő támadópotenciáljára építettek: a meglepetésre. Az első tengeralattjárókat kételyekkel fogadta a legtöbb haditengerészet. Nem bíztak hatékonyságukban, és egyfajta lovagiatlanságnak tartották a váratlan támadás előnyét. A hadihajókat rendeltetésük szerint általában három fő csoportba sorolják: támadó (aktív), elhárító (passzív, defenzív) és segédszolgálatot ellátó. A tengeralattjáró ezek alapján támadó és passzív feladatkörökben is alkalmazható volt.³ A támadófeladatokat a vízfelszín alatti támadással, torpedókkal, a vízfelszínen pedig a fedélzeti löveggel tudta ellátni. Passzív feladatköre a felderítés, aknarakás volt. Minden ellenséges hajóra veszélyt jelentett, bár igazán hatékony az első világháborúban még csak a gazdasági felörlő szerepkörében, a kereskedelmi hajózás támadásában vagy a hajózási útvonalak elaknásításában volt.

A német Birodalmi Haditengerészet első U-hajóját⁴, azaz tengeralattjáróját (U-1, 1904), még orosz fejlesztési modell alapján gyártották. A Kaiserliche Werft (Császári Hajógyár) német tervek alapján 1908-ra tudta legyártani saját tengeralattjáróját, az U-2-t még a flotta Torpedó Felügyelet ellenőrzése mellett, további testvérhajókkal együtt pedig megalkották a 8 hajóból álló U-hajó flottát. A Torpedó Felügyelet határozta meg a szükséges paramétereket a további hajók gyártásához.

.....
1969-től más nemzetközi egység van, de a korábbi hajóknál még ezt alkalmazták. (Innentől BRT rövidítéssel jelölve.) Definíció helye:

anzaliport.pmo.ir/pso_content/media/digitallibrary/2013/4/book15/15.pdf, Appendix 2, 523. (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.) Lásd még: bruttó [...] II. [...] ~ regisztertonna fn Hajó Kereskedelmi hajók űrtartalmának mérésére haszn. mértékegység: 2,83 m³ (röv.: BRT). = JUHÁSZ József–SZŐKE István–O. NAGY Gábor–KOVALOVSKY Miklós (szerk.): *Magyar értelmező kéziszótár A-LY*, Bp., Akadémiai, 1987, 158.

³ Azóta a fejlődésnek köszönhetően már mindhárom rendeltetésében használhatják.

⁴ A tengeralattjárót a németek *Unterseeboot*-nak hívják, ennek rövidítése az *U-boot*, amelyből következik a fegyvernem megjelölése. Ezzel a megjelöléssel és egy adott szám hozzárendelésével alkották meg a hajók elnevezését, például U-1 (felbontva: U-boot 1). Kezdetben a számjelölés sorrendben, majd később véletlen számhozzárendeléssel történt, ezzel is megzavarva az ellenfelet a darabszám megbecsülésében.

1913 decemberére született meg a független U-hajó felügyelet, amelyet 1914 márciusában helyeztek Kielbe. A háború kitörésekor a német tengeralattjáró-flotta 45 hajót számlált,⁵ ezek közül azonban csak 20 volt alkalmas aktív szolgálatra. Ezek a hajók rendelkeztek torpedókkal, fedélzeti löveggel, egyes hajók víziaknákkal, illetve körülbelül 50 méterre tudtak alámerülni, és a kor technikájának köszönhetően támadhatatlannak tűntek. Az egyetlen hatásos tengeralattjáró-elhárító módszer a vízibombák bevezetése volt, ám az ezekkel felszerelt hajók még a háború végén is alig álltak rendelkezésre. Így kijelenthető, hogy a háború alatt a tengeralattjárók ténylegesen korlátlanul támadhatták az antant hajóit. Ennek ellenére gyártásuk eléggé lassan fejlődött, a háború végére azonban hatalmas darabszámban kerültek ki a gyárakból, a gyártósorokon pedig rengeteg hajó várt. Az első világháborúban azonban a fegyvernemhez kellett a kiváló parancsnokok is. Ezért meg kell vizsgálni a legnagyobb teljesítményt elért hajózót és hajóját.

Lothar von Arnauld de la Perière és családja származása és életrajza

1757-ben párbajvétség miatt Jean-Gabriel Arnold, Perrière lordja, egy fiatal katolikus tüzérségi hadnagy kénytelen volt elhagyni Franciaországot, és Poroszországba menekülni. Frigyes, porosz király alkalmazta saját hadseregében, ahol háromcsillagos tábornokságig vitte a szolgálattal.

1778-ban családot alapított, öt gyermeke született. Felesége halála után, 1783-ban újranősült, további öt gyermeke született. Második felesége halála után, 1796-ban feleségül vette Luise Hieronimus-t, akitől négy gyereke született. Ebből a négy gyermekből 1800-ban másodikként (12. a születési sorrendben) született Lothar nagyapja. A család gyermekekben gazdag, hiszen Lothar édesapja is ötödik gyermekként látta meg a napvilágot 1856-ban. Lothar második gyermekként (az első gyermekbetegségben elhunyt), 1886. március 18-án született Posenban (Poznan, Lengyelország). Később két kisebb testvérével együtt militáns nevelésben részesült. Mindhárman katonai pályára léptek, Lothar a tengerészethez került, Friedrich (a középső) a Luftwaffe tábornoka lett, a legfiatalabb, Helmut pedig gránátos hadnagyként 23 éves korában, 1914. augusztus 22-én esett el.

Lothar a kadétiskolák után, 1903 áprilisának elején belépett a Birodalmi Haditengerészetbe. Tanulmányait kiválóan végezte, családjának köszönhetően a német anyanyelv mellett folyékonyan beszélt franciául is.

A Stein fedélzetén a karibi térségben tett tanulókörútját követően, 1904. április 15-én kadéttá léptették elő, melynek köszönhetően beléphetett a Haditengerészeti Akadémiára, ahol 1906 után torpedóosztási és tüzérségi képzést kapott (hadnagy lett). Szeptemberben a vezérkar az SMS⁶ Kurfürst Friedrich Wilhelm csatahajóra helyezte át gyakorlatra, majd 1907 tavaszán ismét a Stein vitorlásra a Földközi-ten-

⁵ Gordon WILLIAMSON: *U-boats of the Kaiser's Navy*, Oxford, Osprey Publishing, 2002, II.

⁶ SMS vagy S.M.S., a német *Seiner Majestät Schiff* rövidítése, fordítása: Öfelsége hajója.

gerre. 1908–1911 között az SMS Schlesien, majd az SMS Schleswig-Holstein csatahajókon szolgált torpedóosztásként (ekkor már főhadnagy), több gyakorlaton is részt vett. 1910–1911 telén a wilhelmshaveni II. *Torpedodivision* keretében ismerkedett a torpedóhasználattal. 1911 tavaszán az SMS Emden cirkálóra került, és a távol-keleti úton is szolgált rajta torpedóosztásként egészen 1913-ig. 1913 utolsó hónapjait az SMS Scharnhorst csatahajón töltötte, majd Hugo von Pohl admirális adjutánsaként szolgált, többek között Angliában is megfordult, a háború kitörése előtt pár nappal érkezett vissza kiküldetéséből. Ebben a pozícióban maradt egészen a háború kitöréséig, ám mivel részt akart venni a harcokban, áthelyezését kérte a haditengerészeti repülőkhöz, hogy léghajón szolgálhasson. Mivel kérelmét elutasították, új kérelmet adott be a tengeralattjáró fegyvernemre. Ezt a kérvényt elfogadták, és Kiel, majd Eckenförde iskoláiban képezték ki, gyakorlatát később az U-1 és U-3 hajókon fejezte be. A kiképzés alatt lett *Kapitänleutnant* (a szárazföldön századosi ranggal egyenlő), majd 1915. november 18-án vette át az U-35 parancsnokságát Polában. Az U-35 parancsnokaként merész támadásokat intézett, leggyakoribb módszere a hajó felszíni megközelítése, felszólítása, majd a legénység mentőcsónakokba helyezése után a hajó fedélzeti löveggel való elsüllyesztése volt. Teljesítményéért megkapta a legmagasabb katonai kitüntetések, többek között a Pour Le Mérite-t.⁷ Háborús tevékenységét az U-35-tel külön bekezdésben részletezem. 1918-ban áthelyezték, és kinevezték az U-139 parancsnokává, ez már jóval modernebb és nagyobb cirkáló tengeralattjáró volt, amellyel további győzelmeket aratott annak egyetlen bevetésén.⁸ A háború befejezésekor kitört matrózlázadás és a Spartacus-felkelés ellen csatlakozott a *Freikorps*-hoz, a Löwenfeld brigádhoz, ahol saját rohamosztagot vezetett 1919-ben és 1920-ban. Részt vett a berlini és a Ruhr-vidéki harcokban. Az 1920. május végi feloszlást követően jelentkezett, és felvételt nyert az új haditengerészethez (*Reichsmarine*). Itt 1920–1922 között a balti-tengeri flottánál, majd az 1922-es korvettkapitányi kinevezése után a vezérkarnál, a 2. katonai körzetben szolgált 1925 januárjáig. Ez alatt az idő alatt házasodott össze Marta Kaubessel. 1926-tól újra csatahajókon (Hannover és az Elsass) szolgált navigációs tisztként, utána az északi flotta vezérkarához került. Az 1928-as korvettkapitányi kinevezésével került az Emden⁹ kiképzőcirkálóra. Ezen a hajón világ körüli utazást tett, majd az atlanti térségben további kiképzési feladatokat hajtott végre. 1930-ban léptették elő a *Kapitän zur See* rangba (körülbelül ezredesi rang), majd 1931-ben nyugdíjat ajánlottak neki 28 évi szolgálatára hivatkozva, amit elfogadott (valószínűleg valamilyen nézeteltérés miatt), de nem maradt tétlen. 1932-től 1938-ig a török haditengerészet tanácsadója lett, tengerészeti akadémiájukon professzorként dolgozott 1936-ig. 1938 végén hajós afrikai körutazást tett, majd hazatérve már a második világháború előtti feszült helyzetben várta a fejleményeket. A náci eszméket egyáltalán nem fogadta el, ha-

⁷ A polai bázison szolgáló tengeralattjáró-parancsnokok nagyon sikeresek voltak; harmadikként kapta meg ezt a kitüntetést.

⁸ uboa.net/wwi/boats/index.html?boat=139 (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.)

⁹ A névazonosság ellenére nem összekeverendő korábbi szolgálati helyével, az SMS Emden cirkálóval! Az SMS Emden az első világháború során elsüllyedt.

záját azonban katonaként hűséggel kívánta szolgálni. A háború kitörésekor kérte aktív szolgálatba vételét (előtte már tartalékosnak jelentkezett), ám csak megbízást kapott, aktív szolgálatba még nem léphetett. A Danzig környéki tengeri régió élére helyezték altengernagyi rangban. Ez jelentéktelennek tűnő pozíció volt. A fordulat az 1940. májusi franciaországi offenzíva sikere után következett be: amikor ugyanis a francia kikötők elfoglalásával az atlanti csata elkezdődött, szükségessé vált minden tengeralattjáró-szakértő jelenléte. Először a holland–belga parti műveleteket, majd a bretagne-i terület munkálatait segítette (Reader közbenjárására nevezték ki, mert ismerte Lothar von Arnauld franciaszeretetét, amely származása miatt még az első világháború ellenére is végigkísérte életét), főleg Brest kikötőjének építését. 1940 végére, mivel olyan nagy sikerrel dolgozott, kinevezték a nyugat-francia területek legfőbb parancsnokává, ekkor már ellentengernagyi rangot ért el.¹⁰ 1941 elejére a legtöbb feladatot befejezte, ezért a mediterrán térség élére nevezték ki, ekkor már végre véglegesítették kinevezéseit, és újra aktív szolgálatba helyezték, valamint altengernagyi (*Vice-Admiral zur Verfügung*) rangot kapott február 1-től. Öröme korai volt. 1941. február 24-én Berlinbe igyekezve a párizsi Le Bourget reptérről felszállás közben gépe lezuhant, és kigyulladt. Lothar von Arnauld meghalt a balesetben.¹¹ A temetési szertartásra a párizsi Madeleine templomban került sor, majd koporsóját Berlinben, az Invalidusok Temetőjében helyezték el. A sír épségben vészelt át a háborút, máig eredeti állapotában megtalálható.

Az U-35¹² és a Germaniawerft¹³ rövid története

Az U-35 a német Type U-31 típuscsaládba tartozott, sorrendben az ötödik hajó volt.¹⁴ A gyártó, a Germaniawerft, Kielben az egyik legnagyobb hajógyár volt, ami beszállított a haditengerészetnek.

A Germaniawerftet 1867-ben alapították Kielben. Az alapító, Lloyd Foster a Norddeutsche Schiffbau Actien Gesellschaft részeként hozta létre. Kereskedelmi és hadi rendeltetésű hajók gyártását tűzték ki célul. A német császár első jachtját is itt építették. Maga a Germaniawerft kétszer is tulajdonost váltott, 1896 augusztusában végül a Krupp cég vette meg, amely bővíteni akarta részesedését a hadihajók építésében. Folyamatos bővítéssel megduplázva területét, az üzem végül 1902-ben a Friedrich Krupp Germaniawerft nevet vette fel.

1902. január végén kezdtek el foglalkozni tengeralattjáró-építéssel. Brazília, Oroszország, Ausztria és Norvégia is rendelt U-bootokat a cégtől, ezért végül a

¹⁰ Ez az utolsó szolgálton kívüli rangja.

¹¹ Még mindig nincs tisztázva, hogy baleset vagy merénylet történt. histomar.net/arnauld/htm/kriegsmarine.htm (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.).

¹² Gyártásának előzményeit és technikai adatait lásd: uboat.net:8080/wwi/types/?type=U+31 (ell. dátuma: 2015.01.29.)

¹³ uboat.net:8080/wwi/types/shipyards.html?yard=Germaniawerft%2C+Kiel (ell. dátuma: 2015.01.29.)

¹⁴ A hajók a következők: U-31, U-32, U-33, U-34, U-35, U-36, U-37, U-38, U-39, U-40, U-41.

német császári haditengerészet is rendelt egyet (U-1). 1905–1906 során Gustave Berling¹⁵ új technológiákat fejlesztett, nagyobb sebességet értek el, ám ezeket a spanyol főmérnökkel dolgozó Germaniawerft számára nem adták ki bizalommal. Ezt az álláspontot később az új főmérnök, Hans Techel változtatta meg. Az új főmérnöknek köszönhetően 1907-ben már sorra kapott birodalmi megrendelést az üzem. A háború küszöbén az egyik legnagyobb tengeralattjáró- és hadihajó-beszállítóvá vált a cég, többek közt Ausztriának is szállítottak. A háború előtt és alatt 84 tengeralattjárót adott át, melyek között aknarakó és kereskedelmi¹⁶ hajók is voltak.

Az U-35 teljesítménye

A hadrendbeállítás után a II. flottához került egészen 1915. augusztus 1-ig. Ezután áthelyezték a Pola-i Flottillához, ahol egészen 1918. november 11-ig szolgált, majd november 26-án megadta magát. 1919–1920 között az angliai Blythben bontották szét. Összesen 17 bevetése alatt 226 hajót és 538 498 BRT-t süllyesztett el, valamint további 10 hajót rongált meg 36 889 BRT értékben. Az antant hatalmaknak összesen 575 387 BRT veszteséget vagy időszakos kiesést okozott. Az antant hatalmak és a hadművelési zónákban hajózó többi nemzet vesztesége becsült adatok alapján 7656 hajó volt.¹⁷ Amennyiben ezt vesszük 100%-nak, úgy az U-35 hajó önmagában 3,08%, azaz 3% feletti teljesítményt hozott. Ha csak a tengeralattjárók által elsüllyesztett becsült körülbelüli 5000 hajót (közel 12 millió BRT) vesszük alapul, akkor körülbelül 4,50%-át süllyesztette el egyetlen hajó!¹⁸ Statisztikái alapján a történelem eddigi leghatékonyabb tengeri fegyverének bizonyult, ezzel is bizonyítva a fegyvernem létjogosultságát és hatékonyságát.

Az U-35 adatai¹⁹

Típusa: U-31-es

Gyártó: Germaniawerft, Kiel, 195-ös gyártósor

Megrendelve: 1912. március 29.

Gyártás kezdete: 1912. december 20.

Vízre bocsátva: 1914. április 18.

Hadrendbe állítva: 1914. november 3.

¹⁵ A Német Haditengerészet 1904-ben a Torpedó Felügyelet részeként létrehozta az U-Bootkonstruktionsbürot tengeralattjáró-fejlesztési feladattal, ahol főmérnikként dolgozott Gustave Berling.

¹⁶ A német tengeri kereskedelem az antant blokád miatt lehetetlenné vagy rendkívül veszélyessé vált, ezért a legfontosabb nyersanyagokat kereskedelmi tengeralattjárókkal próbálták meg beszerezni. A Germaniawerft 4 darab kereskedelmi tengeralattjárót gyártott. Ezeken kívül még 7 darabot állítottak szolgálatba különböző gyártóknál.

¹⁷ uboa.net/wwi/ships_hit/losses_year.html alapján becsült adat (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.).

¹⁸ uboa.net/history/wwi/part6.htm alapján becsült adat (ell. dátuma: 2015.01.29.).

¹⁹ uboa.net:8080/wwi/boats/index.html?boat=35 (ell. dátuma: 2015.01.29.)

Parancsnokai:

1914. november 3–1915. november 12.: KrvKpt.²⁰ Waldemar Kophamel²¹
 1915. november 13–1918. március 16.: Kptlt.²² Lothar von Arnauld de la Perière
 1918. március 17–1918. augusztus 13.: Kptlt. Ernst von Voigt
 1918. október 14–1918. november 11.: Kptlt. Heino von Heimburg

*Technikai adatok:*²³

Úrtartalom: 685 tonna felszínen
 878 tonna alámerülve
 971 tonna teljes súly
 Hossz: 64,70 m (teljes)
 52,36 m (nyomásálló hajótest)
 Szélesség: 6,32 m (teljes)
 4,05 m (nyomásálló hajótest)
 Magasság: 7,68 m
 Merülés: 3,56 m
 Meghajtás: Dízel (2x950 PS)
 Elektromos (2x600 PS)
 1850 lóerő felszínen
 1200 lóerő felszín alatt
 Sebesség: 16,4 csomó felszínen
 9,7 csomó felszín alatt
 Hatótáv: 8790 mérföld 8 csomós felszíni sebességgel
 80 mérföld 5 csomós felszín alatti sebességgel
 Garantált merülési mélység: 50 m
 Legénység: 4 tiszt
 31 legénységi tag
 Fegyverzet: 50 cm-es torpedók, 2 orr- és 2 farvetőcsővel, összesen 6 darab
 10,5 cm-es fedélzeti löveg (átépítés után 2 löveg), 300 lőszerrel

Lothar von Arnauld és az U-35

1916. január 11–26.: az első bevetés. A Polából kifutó hajó a rossz időjárás ellenére kijutott a Íón-tengerre. Az első célpont január 17-én a Sutherland²⁴ (3 542 BRT), amelyet evakuálás után a fedélzeti löveggel elsüllyesztett. Ezután egy angol Q-hajóval²⁵

²⁰ *Korvettenkapitän:* korvettkapitányi rang, kapitányi beosztás.

²¹ Kapitänleutnantként került a hajóra, korvettkapitánnyá 1915. október 17-én nevezték ki. uboat.net/wwi/men/commanders/150.html (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.).

²² *Kapitänleutnant:* tengerészetenél századosi rang, kapitányi beosztás.

²³ uboat.net:8080/wwi/types/?type=U+31 (ell. dátuma: 2015.01.29.)

²⁴ uboat.net:8080/wwi/ships_hit/5847.html (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.)

²⁵ Az angol haditengerészet tengeralattjárók elleni egyik védekezése volt az úgynevezett Q-hajó, amely átalakított és felfegyverzett kereskedelmi hajót jelent, kifejezetten a tengeralattjárók elleni harcra felszerelve. Gyakorlatilag egyfajta csapdaállítás volt a felszínen támadó tengeralattjárók ellen. Bev-

találkozott, de az óvatos megközelítés miatt sérülés nélkül el tudott menekülni.²⁶ A következő két hajó, a Marere és a Trematon szállítók szintén felszíni támadással kerültek víz alá. Ezután a hajó Cattaróba tért vissza feltöltésre.

1916. február 16–18.: a második bevetés. Sikertelen támadás egy nagyobb konvoj ellen Brindisinél. Eredmény nélkül tért haza.

1916. február 20–március 4.: a harmadik bevetés. 26-án a célpont a francia Provence²⁷ (vagy más megjelölésnél Provence II.), egy 13 754 BRT²⁸ csapatszallító volt, tele katonákkal. A hajó 10 perc alatt elsüllyedt, közel 990 főre becsülik az áldozatok számát. A bevetés során további két hajót süllyesztett el, majd sikeres támadást intézett az ágyúaszád HMS Primula²⁹ ellen, amelyet végül 4 torpedóval sikerült elsüllyesztenie. A torpedók elfogytával visszatért a bázisra.

1916. március 20–április 8.: a negyedik bevetés. 23-án az angol szállítót, a Minneapolis-t (13 543 BRT)³⁰ lőtte víz alá egy torpedóval. Az őrzőjárat további időszakában Kréta mellett Alexandria felé hajózott el. A rossz időjárás és az ebből adódó károk miatt kénytelen volt visszatérni javításra.³¹

1916. június 6–július 3.: az ötödik bevetés. Ezen a bevetésen állította fel első rekordját, 40 hajót süllyesztett el közel 57 000 BRT értékben. Ekkor már a fedélzeti löveget használta fő támadófegyverként, sokkal eredményesebben, mint korábban.

1916. július 26–augusztus 20.: a hatodik bevetés. A hadműveleti területe ezen a bevetésen a Földközi-tenger nyugati része volt. A legsikeresebb bevetése és egyben a történelem legjobb tengeralattjárós teljesítménye, amelynek során összesen 54 hajót küldött a víz alá, több mint 90 000 BRT-t. Bár a hazafelé tartó úton egy támadása csapdából való gyors meneküléssé vált, épségben tért vissza a bázisra.

1916. szeptember 7–október 9.: a hetedik bevetés. Ezen a bevetésen 22 hajót süllyesztett el, több mint 70 000 BRT-t. (Megjegyzendő, hogy vállalt már különleges küldetést, ezért megbízást kapott 3 német tiszt kimentésére Cartagena kikötőjéből, a tisztek között ott volt a későbbi német elhárítás, az Abwehr feje, Canaris, aki később több tengeralattjáróra alapozott speciális küldetést tervezett a második világháborúban.) A hazafelé tartó úton torpedózta meg legnagyobb zsákmányát, a Gallia nevű felfegyverzett csapatszallító cirkálót³² (14 966 BRT), 1338 fő (bizonytalan adat, de 1000 feletti, a másnapi mentés során közel 600 embert mentettek ki a vízből.³³) halt meg alig 15–20 perc alatt a gyors süllyedés miatt. Ez volt a háború

.....
 etéseik nem voltak túl sikeresek, a német hadvezetés hamar azonosította őket, a parancsnokok pedig elkerülték ezeket a hajókat. Elég rossz határfokuk ellenére a háború végéig fennmaradtak, sőt még a második világháborúban is alkalmazták őket.

²⁶ histomar.net/arnauld/htm/14-18.htm (ell.dátuma: 2015.01.29.)

²⁷ uboat.net:8080/wwi/ships_hit/3447.html (ell.dátuma: 2015.01.29.)

²⁸ 10 000 BRT feletti hajókból az első világháborúban 103 süllyedt el, Lothar von Arnauld ebből 3-at süllyesztett el. uboat.net:8080/wwi/ships_hit/largest.html (ell. dátuma: 2015.01.29.)

²⁹ uboat.net:8080/wwi/ships_hit/4915.html (ell.dátuma: 2015.01.29.)

³⁰ uboat.net:8080/wwi/ships_hit/4167.html (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³¹ histomar.net/arnauld/htm/14-18.htm (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³² uboat.net:8080/wwi/ships_hit/2357.html (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.)

³³ Több forrás eltérő adatot szolgáltat, én ezek közül az uboat.net adataival dolgoztam, azonban ér-

egyik legnagyobb embervesztesége a tengeri támadásokban.³⁴ A hazatérés után pihenés várt a legénységre, és Lothar von Arnauld is hazatért feleségéhez. Teljesítményéért október 11-én megkapta a Pour le Mérite kitüntetést.

1917. január 1–13.: a nyolcadik bevetés. A rendkívül rossz időjárás miatt rövidre sikerült akció alatt 6 hajót süllyesztett el, majd visszafordult a bázisra. A flottabázison utasítást kapott a hadműveleti zónában minden hajó, így a semlegesek (az Egyesült Államok hajóinak) támadására is, mivel február 1-jén életbe lépett a korlátlan tengeralattjáró-háború.³⁵

1917. február 6–27.: a kilencedik bevetés. Újabb különleges feladatot kapott, ezúttal csomagkézbesítést kellett végeznie a járőrtevékenység mellett. Sikerral teljesítette, és emellett 14 hajót süllyesztett el, kettőt megrongált, 12-én az első amerikai hajót küldte víz alá, a Lyman M. Law 1300 BRT-s vitorlást^{36, 37}

1917. március 31–május 6.: a tizedik bevetés. Ezen a bevetésen a Gibraltári-szoros környékén vadászott, ám a sorozatos, hajója elleni támadások miatt ez az őrzőjárat rendkívül megterhelte a legénységet. 23 hajót süllyesztett el, kettőt megrongált. Újra 68 000 BRT össztömeg felett teljesített, a kifáradt legénységnek pihenőt rendeltek el, az U-35-öt pedig újra javítani kezdték, főképp a sérüléseket és az elavult motorokat. Ez a bevetése különleges élményként jutott el a birodalmi vetítőtermekbe, mivel erre az útra elkísérte egy operatőr csoport is. A vetített film címe: *Der magische Gürtel (A mágikus öv)*, amellyel még inkább hozzájárult az ellenség tengeralattjáróktól való félelméhez, és a megfáradt otthoniak további küzdeni akarásához.³⁸

1917. október 2–november 6.: a tizenegyedik bevetés. A vadászterület a Földközi-tenger nyugati medencéje és a Gibraltár volt. Ezen a bevetésen 15-én félresikerült egy támadás, de egy erős vízibombázás után sikerült elmenekülnie. A vadászaton mégis 11 hajót sikerült elsüllyesztenie, és egyet megrongálnia. A visszatérés után kiderült, hogy a kisebb sérülések gyorsan kijavíthatók, ezért hamarosan újra kihasználták.

1917. december 8–31.: a tizenkettedik bevetés. A feladat az észak-afrikai partok és a spanyol keleti part melletti őrzőjárat volt. A bevetés elég rövidre sikerült, ám így is 8 hajót süllyesztett el (kicsit több mint 28 000 BRT-t).

1918. február 10–március 13.: a tizenharmadik bevetés. A február 2-i cattarói matrózlázadás kapcsán riadóztatták, ám a rend hamar helyreállt, ezért csak a kikö-

.....
 demes megemlíteni, hogy maga Lothar von Arnauld 1852 főnyi emberveszteségről írt visszaemlékezésében; lásd: Werner von Langsdorff: *U-boote am Feind*, Germany, Verlag C. Bertelsmann Gütersloh, 1937; Maritimepress, 2012². Az eredeti kiadás elérhető: archive.org/stream/Langsdorff-Werner-von-U-Boote-am-Feind/LangsdorffWernerVon-U-booteAmFeind1937356S.Text#page/no/mode/2up (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³⁴ histomar.net/arnauld/htm/gallia.htm (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³⁵ Gordon WILLIAMSON (2002): 42.

³⁶ uboa.net:8080/wwi/ships_hit/3777.html (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³⁷ uboa.net:8080/wwi/boats/successes/u35.html (ell. dátuma: 2015.01.29.)

³⁸ A film nagy sikert aratott, bejárta a világot, később is foglalkoztak vele, sőt az USA-ban még az 1920-as években is jelent meg könyv a témával kapcsolatban. Források: worldwar1.com/tgws/u35.pdf (ellenőrzés dátuma: 2015.01.29.).

tő blokádjában vett részt az U-35-tel február 3-án. Február 10-én azonban már kihajózott bevetésre. Újra a Nyugat-Mediterrán térségbe indult, ám a sorozatos motorhibák miatt hamar vissza kellett térnie a polai bázisra, ahol az U-35 újabb felújítás miatt kiesett a harcoló hajók közül. Ezen az utolsó bevetésen, mivel áthelyezték az U-139-re, 5 hajót süllyesztett el, kettőt megrongált.

A találati arányt is megvizsgálva:³⁹

1916=29 torpedó, 13 találat (45%)

1917=37 torpedó, 21 találat (57%)

1918=9 torpedó, 6 találat (67%)⁴⁰

Összesen: 74 torpedólövés, 39 találat (53%)

Elemzés és konklúzió

Az első világháború kitörésekor még az 1908/1909-es londoni, tengerészeti jogról szóló konferencia megállapításai voltak érvényben. A konferencia meghatározta, hogyan kell viselkedni a nem katonai tengeri egységekkel szemben. Ebben benne foglaltatott, hogy a legénységet kötelesség biztonságba helyezni a süllyesztés előtt. A tengeralattjáróknak ezért kötelességük lenne a felszínen megközelíteni, és megvárni a célponthajón tartózkodók mentőcsónakokba helyezését. Ez persze hosszadalmas idő, ami alatt a tengeralattjáró ki van téve az ellenséges támadás lehetőségének, sőt a felszíni megközelítés és a felszólítás időt adhat ellenintézkedésekre, akár erősítés hívására, akár rejtett fegyverzettel való tűzcsapásra. Megállapíthatjuk, hogy ez a békeidőben előirányzott rendszer teljesen lehetetlenné vált a háborús időszakra. A tengeralattjáró-háború leginkább kereskedelmi háború, mert a fő célpont nem az ellenség felszíni flottája, hanem az ellenséges kereskedelem, a nyersanyagszállítás és -utánpótlás megakadályozása. Ez különösen fontossá vált az angol haditengerészet számára, mivel a Brit Birodalom hajózása tette lehetővé az anyaország ellátását; függő viszonyban volt a hajózási útvonalak biztonságával. A két hadviselő fél között azonban nagy különbségek voltak. A háború kitörésekor az antant hatalmak jobb geostratégiai fekvésüknél fogva több nyersanyaghoz és nagyobb mozgásszabadsághoz jutottak, így lehetővé vált a központi hatalmak totális blokádjá, uralták a tengereket, ezáltal jobban tudtak védekezni a támadások ellen. A központi hatalmak rossz földrajzi helyzete kikényszerítette a gyors megoldásokat, azonban kérdésessé vált a tengeri győzelem kivívása a tengeri flotta kikötőbe szorítása miatt, ami új módszerekhez vezetett. A tengeralattjáró lehetővé tette, hogy a blokád ellenére kijussanak az antant hajózási útvonalaira, ráadásul a fegyvernem előnyét, a meglepetést kihasználva, és az ellene még kiforratlan védekezés gyenge volta miatt hatalmas pusztítást vittek végbe. Bár kezdetben a brit admirális nem foglalkozott komolyan a kérdéssel, a gyors pusztítás, amit véghezvittek,

³⁹ histomar.net/arnauld/htm/palmares.htm (ell. dátuma: 2015.01.29.)

⁴⁰ Az 1918-as adatokban benne vannak az U-139-cel kilőtt torpedók is.

hamar ráébresztette őket arra, hogy komoly veszélyről van szó. Rögtön a háború elején, 1914. szeptember 22-én három brit cirkálót süllyesztett el egyetlen tengeralattjáró, az U-9, ezzel előrevetítve a későbbi sikereket. A legnagyobb pusztítást azonban a kereskedelmi hajózás ellen vitték végbe, hiszen míg a fegyveres hajókat csak torpedókkal tudták támadni, melyből kevés volt a tengeralattjárón, addig a kereskedelmi hajók fegyvertelenek voltak, így ezeket a fedélzeti löveggel lötték szét, amihez rengeteg lőszert tudtak magukkal vinni. A legtöbb gondot a hajók megfelelő azonosítása vagy az adott hajók politikai jelentősége (például a Lusitania) jelentette. A tengeralattjárók elleni védekezés kezdetben rendkívül gyenge volt, a legtöbb esetben megpróbálta a gyorsabb felszíni hajó lerohanni, egyfajta ütközéssel megrongálni az U-bootokat, némely esetben csapdákat állítottak fel ellenük, vagy konkrét felfegyverzett kereskedelmi hajókat álcáztak védtelennek (Q-hajók). Megfelelő védelmet egyedül a konvojrendszer és a kezdetleges vízibombák alkalmazása jelentett, ám ezeket ritkán tudták használni. A német U-bootok hatalmas veszteségeket okoztak, egyes hónapokban a stratégiai nyersanyagok szállítását olyanmennyire megakadályozták, hogy éhínség veszélyeztette az angol szigeteket. 1917-re a sorozatos támadások miatt és egyéb politikai okoknál fogva az USA hadba szállt az antant oldalán, amivel eldőlt az atlanti hadszíntér sorsa, és a szállítókapacitás pótlásával lehetővé tette a nyugati front megerősítését. Emiatt a tengeralattjárók teljesítménye, bár továbbra is nagy veszteségeket okoztak, és sorozatgyártásuk már tömeges bevetést tett lehetővé, csökkent, ami elég volt a háború eldöntéséhez. A német hadvezetés nem tudta megakadályozni a nyugati áttörést a szárazföldön, a felszíni flotta lázadásának veszélye pedig meggátolta a háború folytatását. Lehetséges, hogy az épp gyártás alatt álló, nagyszámú tengeralattjáró legalább a tengeri háborút kiegyenlítette volna idővel, akár már 1919-ben, ám erre nem kerülhetett sor a szárazföldi vereség miatt. Véleményem szerint a háború tengeren zajló részét a német tengeralattjárók 1919–1920-ban megnyerték volna, akár az Egyesült Államokkal szemben is, ám az 1917-es hadba lépésekor még nem állt rendelkezésre elegendő hajó és légénység ennek a feladatnak a végrehajtásához, ezért a megerősödő szárazföldi antant seregek a nyugati fronton megtörték a német hadsereget, és a négy év háborújának morális vesztesége a tétlen felszíni flotta lázadásával és a hátország összeomlásával együtt kizárta a győztes kimenetelt.

Kitekintés

Az első világháborút lezáró béke egyik követelménye volt Németország tengeralattjáró-flottájának szétbontása, megsemmisítése. A hadiipar, mivel a versailles-i békediktátum betartása alatt nem volt lehetőség gyártásra sem, jelentősen csökkent gyártókapacitással kezdett neki az újrafegyverkezésnek. A kezdetekben még titokban fejlesztő, majd egyre nagyobb tervekkel előálló Kriegsmarine Hitler hatalomra jutásával előtérbe került. Sorra születtek meg az egyre nagyobb szabású tervek, ám ezek a felszíni flottát részesítették előnyben. A második világháború 1939-es

kitörésekor kevés tengeralattjáró állt rendelkezésre, és az előirányzott termelés is évekkel elmaradt a célkitűzésektől. A Kriegsmarine mégis a tapasztalatra alapozott, és fejlettebb technológiájával megingatta a szövetségesek Atlanti-óceán feletti uralmát, főleg amikor Franciaország eleste után közvetlen kikötőkhöz jutott. Az események azonban az első világháborúhoz hasonlóan alakultak, az USA hadba lépésével az ipari erőviszonyok miatt és a szövetségesek új tengeralattjáró-elhárító technológiáinak tömeges alkalmazásával egyértelműen eldőlt a küzdelem kimenetele. Kijelenthetjük, hogy a német haditengerészet rossz vagy csak részleges következtetéseket vont le az első világháborúból, ezért nem fektetett nagyobb hangsúlyt a tengeralattjáró-gyártásra és az új fejlesztésekre (pontosabban túl későn, már háborús időszakban kezdte el, amikor kiderült, hogy a háború előtti program kudarcot vallott), ugyanakkor az amerikai haditengerészet levonta a kellő tanulságokat, és tengeralattjáró-háborújával jelentősen befolyásolta a csendes-óceáni hadszínter eseményeit (a japán fél az első világháborúból nem vont le tengeralattjárókkal kapcsolatos következtetéseket: sem gyártásuk, sem elhárításuk nem fejlődött). A második világháborúból egyértelműen két nagyhatalom, az Egyesült Államok és a Szovjetunió került ki. A tengeralattjárók fontosságát az is jól mutatja, hogy napjainkig ez a két állam a két legnagyobb tengeralattjáró-hatalom. A 20. század új fegyverneme a vizeken és vizek alatt zajló háborúk máig uralkodó eszköze.

Abstract

The study includes the biography of Lothar von Arnauld de la Perière and a description of the submarine, the U-35, which he commanded in the First World War. Perière was the most successful submarine commander of all time; his record is unrepeatable. As the commander of U-35 he sunk an amount of 575 387 GRT freight space, which represents approximately 3,08% of the total Antant (Allied) naval losses of the First World War. The study includes the U-35 submarine's technical data and the description of his military operations. Perière and his submarine used out-dated techniques against the ships, mostly the deck gun to sink a merchant ship; moreover, Perière's success also shows that ships' protection against submarines in the First World War was under-developed. The convoy system was weak and rarely-used, mostly utilised only at the end of the war. The Second World War was strongly influenced by submarine war. All navies in the world drew some lessons from the First World War. Perière's life and the U-35 foreshadowed the future submarine commanders and the performance of the submarine weapon effectiveness in the Second World War and in the Cold War.