

Vadászat a Bismarck csatahajóra

Gulyás Géza

őrnagy

Tengerparttal, hadiflottával nem rendelkező, közép-európai ország katonatisztjétől talán különös, hogy miért éppen egy tengeri ütközetet kíván feldolgozni? Való igaz, a XX. században sajnos szépszámmal tallálható olyan háború, csata és ütközet, amely esetében a jelenkorra, a jelenlegi honvédségünkre is igaz végkövetkeztetéseket lehet megállapítani. Én azonban szándékosan nem kívántam ezt tenni.

A II. világháború kezdeti szakaszában a mainál jóval komolyabb szerepe volt a hajókon elhelyezett csöves tüzérségnek. Mint tábori tüzérről mindig lenyűgözött az a fajta tűzvezetés, amikor a lövegek két dimenzióban (hiszen általában mozgó hajón helyezkednek el) a célok pedig kettő (a víz felszínén manőverező hajók), vagy három dimenzióban (repülőgépek) mozognak. Egyik és másik fajta cél megsemmisítése, vagy egyáltalán csak eltalálása is komoly feladat. Nem is beszélve arról, hogy a háború ezen korai szakaszában zajló tengeri ütközetben általában még a kétfajta cél együttesen jelent meg. Sok esetben a hajóknak egyszerre kellett harcolni – tehát tüzet vezetni – felszíni hajók és repülőgépek ellen. Ez ebben a csatában is így volt. Mindkettőre találunk néhány példát és annál több törekvést.

It's weird from an officer from Central Europe with no coast or naval force why he processes a naval battle. It's true, in the 2nd World War, there were battles whose results are applicable for HDF.

In the beginning, tube artillery on ships had bigger role than nowadays. I was always impressed by this kind of fire direction, when guns move in two, targets move in two or three dimension. Destroying or simply just hitting these targets is hard work. In this phase of war these kinds of targets appeared simultaneously and ships had to coordinate fire. It happened in this battle too.

Az eredeti doktori témában több éve folytatott tudományos tevékenység, publikálások és szabályzatírások során azzal kellett és kell szembesülnöm, hogy a cikk, vagy szabályzat, amit ma megírok, az előadás, amit ma megtartok, holnapra már elavulttá válik, de legalábbis átdolgozásra szorul. És az is egyértelműen kijelenthető, hogy a „ma” és a „holnap” között, sajnos nem évek telnek el, hanem sok esetben csak hetek, hónapok.

Jelenleg honvédségünk olyan gyors ütemben és olyan gyorsan változó irányokban fejlődik (félek, talán nem ez a leghelyesebb kifejezés...), hogy történelmi példák-ból levont következtetésekkel, esetleg ajánlásokkal nem próbálom meg követni. Néha az is komoly feladat, hogy az éppen zajló eseményeket figyelemmel kísérje az ember. Így tehát szándékosan olyan témát választottam, amely nem valószínű, hogy átértékelődik, vagy a vele kapcsolatos álláspont megváltozik.

Az előző bekezdésben leírtaktól függetlenül azonban a cikk során több esetben kísérletet teszek arra, hogy a történelmi események bemutatása mellett, azokat magyarázzam is. Rávilágítsak olyan – megítélésem szerint – fontos eseményekre, dönté-

sekre, tényekre, esetleg csak feltételezésekre, amelyek befolyásolták a csata kimenetelét, és amelyek nem biztos, hogy csak a tengeri hadviselésben fordulhatnak elő.

Témaválasztásomnak azonban – az előzőekben leírtakon túl – volt kettő személyes indoka is. Először is mindig érdekelt a II. világháború és ezen belül a tengeri hadviselés. Másodszor abban a korban még a mainál jóval komolyabb szerepe volt a hajókon elhelyezett csöves tüzérségnek. Mint tábori tüzért mindig lenyűgözött az a fajta tűzvezetés, amikor a lövegek két dimenzióban (hiszen általában mozgó hajón helyezkednek el) a célok pedig kettő (a víz felszínén manőverező hajók), vagy három dimenzióban (repülőgépek) mozognak. Egyik és másik fajta cél megsemmisítése, vagy egyáltalán csak eltalálása is komoly feladat. Nem is beszélve arról, hogy a háború ezen korai szakaszában zajló tengeri ütközetben általában még a kétfajta cél együttesen jelent meg.

Sok esetben a hajóknak egyszerre kellett harcolni – tehát tüzet vezetni – felszíni hajók és repülőgépek ellen. Ez ebben a csatában is így volt. Mindkettőre találunk néhány példát és annál több törekvést.

Előzmények: a versailles-i békeszerződéstől a II. világháború előestéjéig

Az 1919. június 28-án aláírt *versailles-i békeszerződés V. cikkelyének egy záradéka foglalkozik a német haditengerészettel*. Az I. világháborút befejező flotta mindössze hat csatahajót, hat cirkálót, tizenkét rombolót és tizenkét torpedónaszádot tarthatott meg. A keleten felüli egységeket át kellett adni a győztes hatalmaknak, vagy le kellett bontani. Németország tengeralattjárókkal sem rendelkezhetett és az új hajóegységek építését is tiltották, vagy nagyon szigorúan szabályozták.

A szigorú megkötések eredményeként az 1920-as évekre a német flotta egy létszámában kicsi, hajóegységeit tekintve gyenge haderőnémmé vált és nem jelentett semmilyen veszélyt a győztes hatalmakra.

Németország vezetője 1933-tól kezdve Adolf Hitler volt. Hatalomra kerülése után azonnal nekilátott tervei megvalósításának és már 1935-ben újra bevezette az addig tiltott sorozást. Elkezdett fegyverkezni és 1936-ban megszállta a demilitarizált övezetnek számító Rajna-vidéket. Ezek a kezdeti lépései nemcsak, hogy a győztes hatalmak hallgatólagos beleegyezésével történtek, hanem diplomáciai csatornákon azt is a hitleri Németország tudtára adták, hogy országuk újra elfoglalja az Európában őt megillető helyet, és esély mutatkozik arra is, hogy elveszített afrikai gyarmataikat újra visszakaphassák.

Valószínűleg mindezen folyamatok következményeként a felbátorodott III. Birodalom 1938 márciusában megszállta Ausztriát, és még az év végén a korábban győztes hatalmak – a müncheni egyezményben – átengedték számukra Csehszlovákia németek lakta vidékeit. Következő év tavaszán a németek megszállták Cseh- és Morvaországot, az önálló Szlovákia pedig szövetségesük lett.

Csehszlovákia bekebelezése már teljesen más megvilágításba helyezi az I. világháború győztes hatalmait. Ausztria megszállásával ellentétben ugyanis Csehszlovákia esetében egy a Nagy Britanniával és Franciaországgal szövetséges ország elfoglalásáról volt szó. Azon kívül, hogy az előbb említett országok, vonakodva bár garanciát adtak Lengyelországnak és Romániának, ismét nem történt semmi.

Ha a német vezetésnek még voltak kételyei a küszöbön álló világháború kirobbantása miatt, akkor ezek a kételyek a szövetséges hatalmak – a németek lépéseire adott – diplomáciai válaszai miatt szertefoszlottak. Bebizonyosodott, hogy a katonai erő alkalmazását ekkor már egyértelműen el akarták kerülni, így ezután már semmi nem állhatott Hitler útjába. 1939. szeptember 1-én megtámadta Lengyelországot és elkezdődött a II. világháború.

A II. világháborút megelőző időszakban Nagy-Britannia egy az egész világra kiterjedő birodalomként hatalmas és erős hadiflottát tartott fent. A szigetország és a birodalom mindenfajta biztonságának szavatolását egyértelműen ettől a flottától várta.

A II. világháborút közvetlenül megelőző időszakban, a tengerek uraként, bár neki volt a legnagyobb és legütőképesebb hadiflottája – Németországgal összehasonlítva – jóval szerényebb szárazföldi haderővel és légierővel rendelkezett. A III. Birodalom tehát fölényben volt a szárazföldön és a levegőben, azonban a tengeren nem.

1937 novemberében Hitler egyértelművé tette a német fegyveres erők parancsnokai előtt, hogy háborúra készül Nagy-Britannia ellen. A német vezetők úgy tervezték, hogy, egyik feladatként az I. világháborúban sikertelenül alkalmazott stratégiát – miszerint a szigetországot blokád alá vonják, és a megadásig éheztetik – most még erőteljesebben kísérik meg végrehajtani. Másfelől a brit szigetek tényleges megszállásához át kell kelni a Csatornán, ahhoz pedig meg kell szerezni a légi fölényt, és semlegesíteni kell a – szigetország közvetlen tengeri védelmét ellátó – Hazai Flottát. Az előbb említett két feladat eredményes végrehajtása érdekében létrehozott bizottság – 1938 elején – azt állapította meg, hogy vagy a Graf Spee-hez hasonló zsebcsirkálóból és tengeralattjárókból álló, vagy a Brit Haditengerészet hatalmas csatahajóihoz és csirkálóihoz hasonló tengeri haderő létrehozása vezethet eredményre. A második változat megvalósításához azonban legalább hét évre lenne szükség... Adolf Hitler és Erich Raeder admirális mégis a második lehetőség mellett döntött. *Létrehozták és elkezdték megvalósítani az úgynevezett „Z-tervet”.*

Németország 1935-ben felmondta a versailles-i békeszerződést. A nemzetközi egyezmények – hadihajókra vonatkozó – méretre és mennyiségre vonatkozó korlátozásait a németek kijátszották, vagy a későbbiekben egyszerűen figyelmen kívül hagyták. Azt a haditengerészetet, amelynek megalkotásához így tulajdonképpen még csak hozzáfogtak, más-más feladattal, négy részre kívánták osztani.

A Kriegsmarine egyik része képes sakkban tartani a nagyon erős brit Hazai Flottát, a másik része – amely elsősorban tengeralattjárókból állt volna – képes támadásokat intézni a kereskedelmi hajók ellen (konvojokról ekkor még nem beszélhetünk), illetve kettő gyors flottillára, amely képes a kereskedelmi hajókat támadó erők oltalmazására. A „Z-terv” szerint ezeknek a feladatoknak eredményes végrehajtásához a következő egységekre lett volna szükség: 10 db csatahajó; 3 db zsebcsirkáló; 16 db csirkáló; 2 db repülőgép-hordozó.

Ezzel a tervvel a birodalom vezetői ki is jelölték azt az irányt, amely irányban a hadiflotta fejlesztése haladni fog. A felszíni erők vezető szerepe – ekkor úgy gondolták – megmarad, és a Királyi Haditengerészettel azoknak kell felvenni a harcot.

A háború kitörésekor azonban ennek az optimális mennyiségnek csak töredéke ált rendelkezésre. A csatahajók közül a 42 500 tonnás Bismarck és a Tirpitz építése még folyamatban van volt, csakúgy, mint a később soha el nem készülő Graf Zeppen-

lin nevű repülőgép-hordozóé. A tengeralattjáróknak is csak egy-hatoda állt készen. Összességében 7:1 volt arány csatahajók, 6:1 cirkálók és 9:1 rombolók tekintetében Nagy-Britannia javára.

A háború kitörésekor, a számok tükrében ugyan a Kriegsmarine nem rendelkezett azzal a tengeri erővel, amellyel – véleményük szerint – eredményesen fel tudta volna venni a versenyt a Királyi Haditengerészettel, azonban a valóság kicsit árnyaltabb volt. A Királyi Haditengerészet erői az Atlanti-óceánon, a Földközi-tengeren és a távol-keleti vizeken is – egy időben – teljesítettek szolgálatot, hajói közül néhány pedig már megérett a leselejtezésre. A Bismarck csatahajó üldözésében résztvevő nagyobb egységek közül a HMS Hood 20 évvel korábban állt szolgálatba. Gyors és komoly tüzérvél rendelkező hajó volt, de a páncélzata – különösen a fedélzetén – gyenge. A HMS Repulse csatacirkáló a HMS Hoodnál is öregebb volt, gyenge páncélzatú és kettővel kevesebb nagy űrméretű ágyúja volt, mint a Bismarcknak. Ezzel szemben a HMS Prince of Wales annyira új volt, hogy mindössze kettő hónappal korábban állt szolgálatba. Legénysége összeszokatlan volt és még munkások dolgoztak a fedélzetén. Ugyanez volt a helyzet a HMS Victorious repülőgép-hordozóval is. Volt pilótájuk, aki még nem is gyakorolta a hordozóról való fel- és az oda való leszállást.

A Kriegsmarine felszíni egységeinek zöme azonban – az 1939. február 14-én Otto von Bismarck kancellár unokája, Dorotea von Loewenfeld által keresztelt Bismarck csatahajóhoz hasonlóan – új volt és a legmodernebb hajóépítési eljárások alkalmazásával készültek.

A német stratégia és annak megvalósulása

A brit szigetek elleni tevékenység német elgondolása roppant egyszerű volt, és nagyban hasonlított az I. világháborúban alkalmazotthoz. Nagy Britannia kereskedelmi flottájának közel a fele – 22 millió tonnányi hajótér – állt rendelkezésre arra, hogy az anyaországot ellássa. Így tehát, ha egy éven keresztül, havonta 750 000 bruttó regisztertonna brit hajóteret sikerül elsüllyeszteni (ami összességében 9 000 000 tonna), akkor a brit oroslán áruellátása megbénul és feladja a harcot.

A világháború kitörését követően a III. Birodalom még 1939 őszén nagy számban telepített mágneses aknákat a brit szigetek körüli vizekre, azonban ezek elleneszerét a Királyi Haditengerészet hamar megtalálta. Számottevő veszteséget ezzel nem tudtak okozni és csak a norvégiai és franciaországi tengerészeti támaszpontok elfoglalása tette lehetővé azt, hogy a fenti elképzelést sikeresen meg is valósítsák, hiszen ekkortól tudtak a német erők komolyan behatolni az Atlanti-óceánra. Így megállapítható, hogy hatásosan csak 1940 júniusától tudták a német repülőgépek, vadászhajók és tengeralattjárók a szövetséges hajóteret pusztítani.

Kezdetben ezek a támadások igen sikeresek voltak, mivel a szövetségesek ebben az időben voltak a leggyengébbek. A később oly sikeres konvojrendszert még nem építették ki az Atlanti-óceán teljes területére, így a németeknek nem kellett a veszélyekkel járó konvojokat támadni. Volt elég önállóan hajózó préda is. Ezen állítást mi sem bizonyítja szemléletesebben, minthogy az 1941 júniusáig terjedő időszakban elsüllyesztett 1787 hajóból mindössze 362 volt konvoj tagja.

A Kriegsmarine ebbéli tevékenysége 1941. március végére érte el a csúcspontját, azután csökkent a Luftwaffe és/vagy a német haditengerészet támadásainak eredményessége. Annak ellenére, hogy a vizsgált időszakban a német fél tengeralattjáró-vesztése lényegesen nem változott (havonta 3–9 hajó), a bevethető egységek száma 1941. márciusára kevesebb, mint a felére esett vissza!

A német stratégiák által előirányzott havi 750 000 bruttó regisztertonnányi hajó-tér folyamatos elpusztítása irreális elképzelés volt, hiszen az 1941 januárja és márciusa közötti – a legsikeresebb – negyedévben is csak a pusztításra előirányzott szállítótér 56%-át voltak képesek elsüllyeszteni.

A felszíni hadihajók által okozott veszteség pedig csak harmada-ötöde volt a tengeralattjárók által okozottaknak. A Kriegsmarine vezetése egy igen nagyszabású és „látványos” akcióval kívánt volna ezen változtatni.

Az indulás

Már a Rajna-hadműveletnek elkeresztelt akció megkezdése előtt – előre nem látható és nem tervezett – akadályok merültek fel. A Scharnhorst kazánja felmondta a szolgálatot és júniusig szárazdokkba kényszerült. A Gneisenaut április 6-án a 22. repülőszázadba tartozó Kenneth Campbell hadnagy által vezetett Beaufort repülőgép megtorpedózta. A repülőgépet ugyan lelőtte a légvédelem, de a hajó megsérült és szárazdokkba kényszerült. A szárazdokkban a brit légierő ismét megtámadta a javítás alatt álló egységet és a fedélzeten robbanó négy bomba hónapokkal késleltette a javítási munkák befejezését.

A Prinz Eugen aknára futott és technikai problémák miatt a Bismarck üzemanyagtartályait sem tudták teljesen feltölteni. Egyedül a Prinz Eugen esetében mutatkozott reális esély arra, hogy az akció megkezdéséig sérüléseit, hibáit helyre lehet hozni. A kedvezőtlen előjelek és Lütjens admirális ellenvetése ellenére, Reader admirális a hadművelet megkezdése mellett döntött.

1941. április 2-án a Bismarck megkapta a feladatra vonatkozó B.Nr. 1 Skl. I. Op. 410/41 Gkdos Chefs. számú parancsot és ezzel együtt az utolsó két Arado 196 típusú repülőgépet is. A parancs értelmében – a hadművelet alatt – a csatahajónak kellett volna elpusztítani a konvojok kíséretét, mialatt a többi egység a kereskedelmi hajókra veti magát, és tovább javítja az elsüllyesztett kereskedelmi hajók statisztikáját.

1941. május 5-én Adolf Hitler – Wilhelm Keitel tábornagy és Günther Lütjens admirális társaságában – egy rövid négyórás, demonstratív jellegű látogatást tett a Bismarck csatahajó fedélzetén, majd a parancs értelmében 1941. május 12-én Lütjens admirális, törzsével együtt visszatért a hajó fedélzetére. Ekkor azonban Ernst Lindemann sorhajókapitánnyal már a három hónaposra tervezett út végső előkészületeit tették meg.

A csatahajó május 13-án tengeren történő üzemanyag felvételt gyakorolta a Prinz Eugen nehézcirkálóval, majd 14-én a Leipzig cirkálóval. Ennek a két gyakorlatnak az eredményeképpen tönkrement a hátsó fedélzet 12 tonnás daruja, amelyet csak két nappal később tudtak megjavítani. Május 18-án 12.00-kor – a Bismarck – üzemanyag és egyéb ellátmány vételezése céljából – elhagyta azt a mólót, ahol a felkészülés időszakában horgonyzott.

1941. május 19-én 02.00-kor kihajózott Gotenhafen (Gdynia) kikötőjéből. 12.00-kor találkozott a Prinz Eugen nehézcirkálóval, a Z-16 és a Z-23 rombolókkal. Még aznap éjszaka, 22.30-kor csatlakozott hozzájuk a Z-10 romboló is. Az irány a norvégiai Bergen mellet fekvő Korsfjord volt.

Irány az Atlanti-óceán

Annak ellenére, hogy az akciót, vagy legalább annak megkezdését titokban szerették volna tartani – május 20-án 13.00-kor – a Kattegaton való áthaladás közben számtalan svéd és dán halászhajóval találkoztak, valamint a svéd haditengerészet – Agren kapitány által irányított Gotland nevű – cirkálója is felfedezte a hajórajt.

Másnap, május 21-én 09.00-ra a kötelék megérkezett a Bergen melletti fjordba. Már 13.15-kor, egy brit Spitfire felderítő repülőgép pilótája, Suckling repülőtsízt lefényképezte a Grimstadfjordban meghúzódó Bismarck csatahajót. A hajóraj többi egységei – a Prinz Eugen vezetésével – egy olajszállító tankhajóval találkoztak és üzemanyagot vettek fel, majd visszatértek. Aznap este 20.00-kor a hajóraj elhagyta a fjordot, így mire a brit bombázók a helyszínre érkeztek – a rossz idő és a sötétség leple alatt – a nyílt tengeren észak felé hajózó Bismarcknak sikerült megszöknie a támadói elől. Ezt a vakon bombázó gépek nem vették észre, így a támadás teljességgel sikertelen volt.

Az Admirális értesítette az északi vizeken szolgálatot teljesítő őrhajókat, hogy figyeljék a német egységeket és tűzerejüket megnövelendő – május 21-én – Lancelot Holland altengernagy hajóraját a Scapa Flow-i támaszponttól északra küldte. A rajban helyet kapott a HMS Prince of Wales csatahajó és a világ legnagyobb hadihajója a HMS Hood csatacirkáló, valamint hat romboló is.

Az üldözés

Május 22-én 04.20-kor a Bismarck és a Prinz Eugen elvállt a rombolókísérettől és az Izland és Grönland között található szűk Dánia-szoros felé vették az útjukat, abban a reményben, hogy mégiscsak észrevétlenül kijuthatnak az Atlanti-óceán északi részére. Az eseménytelen utat csak egy 12.37-től, 13.07-ig tartó tengeralattjáró-riadó törte meg.

Még aznap a brit légi felderítők jelentették, hogy a német hajók eltűntek a norvég vizekről. Tovey tengernagy – helyesnek bizonyuló – feltételezése szerint az egységek megkísérlik a kijutást az Atlanti-óceánra, így a Hazai Flotta nagy részét az üldözésekre rendelte. Az „üldöző csapat” a HMS King George V csatahajóból, a HMS Victorious repülőgép-hordozóból, négy cirkálóból és hét rombolóból állt. A nyílt tengeren csatlakozott hozzájuk a HMS Repulse csatacirkáló is. Azt azonban nem tudta a tengernagy, hogy hol kísérlik meg a kitörést. Négy lehetőség volt: Skócia és a Shetland-szigetek között, a Shetland-szigetek és a Feröer-szigetek között, a Feröer-szigetek és Izland között, valamint Izland és Grönland között.

A Bismarck és a Prinz Eugen 18.21-kor elérte a jéghatárt és az eddigi északi irány helyett keletre fordult. Május 23-án 19.22-kor a Bismarck megpillantotta a tőle balra, 7 mérföldre haladó HMS Suffolk cirkálót. A Frederic Wake-Walker ellentengernagy által parancsnokolt, a Dánia-szorosban őrszolgálaton lévő cirkáló újonnan felszerelt lo-

kátora segítségével szintén felderítette az ellenséget, majd előjárói értesítése után – a HMS Norfolk cirkáló kíséretében – a rossz időjárási viszonyok ellenére is követte a német egységeket, úgy, hogy a sűrű ködfüggöny segítségével azok látótávolságán kívül tudott maradni. Lancelot Holland altengernagy – ekkor már úton lévő – hajóra a Dánia-szoros felé igyekezett, azért, hogy lezárja annak déli kijáratát.

A csata lefolyása

Az első összecsapás, az izlandi csata

Május 23-án 20.30 perckor egy előre nem tervezett összecsapásra került sor a HMS Norfolk nehézcirkáló és a Bismarck között. A német csatahajó öt sortüzet lőtt ki az elülső löveg-tornyaiból, amelyek azonban célt tévesztettek. A saját lövései okozta rázkódás miatt, elromlott az első – FuMO 23 típusú – lokátora, így előrefelé vakká vált a hajó. Ezután a csatahajó már a Prinz Eugen nyomában haladt. Nagyjából egy órával később, 22.00-kor a Bismarck visszafordult és megpróbálta megsemmisíteni a HMS Suffolk nehézcirkálót, amely azonban időben észrevette a kísérletet és eredményesen kitért a német hajó útjából.

Május 24-én reggel 05.25-kor a Prinz Eugen hanglokátora tőlük balra jelzett két hajót, amelyeket 05.37-kor már meg is pillantottak. A két egységet könnyű cirkálóként azonosítottak 35 190 méteres távolságban. 05.43-kor a 28 csomóval délnyugati irányban haladó német hajók már ráeszméltek az ellenség hibás azonosítására. Ekkor úgy vélték, hogy tőlük balra két nehézcirkáló halad. A pontos azonosítás, a megfelelő lőszer kiválasztásához létfontosságú volt, hiszen ekkor már Paulus Jasper alezredes, a Prinz Eugen első tüzértisztje parancsot adott arra, hogy a 203 mm-es ágyúkat repeszromboló gránátokkal töltsék. A brit egységek nagy sebességgel közeledtek, mivel Holland ellentengernagy megpróbált minél közelebb kerülni a német egységekhez.

A HMS Hood csatacirkáló fedélzetén parancsnokló ellentengernagy elkövetett egy óriási hibát. A Bismarck csatahajó 52 méterrel hosszabb volt ugyan, mint a Prinz Eugen nehézcirkáló, azonban a két hajó sziluettje – nagy távolságból – könnyen összetéveszthető. Ezt tette Holland ellentengernagy legénysége is, így 05.49-kor arra adott parancsot, hogy mindkét hajója tüzet az egyik német egységre összpontosítsa. Arra, amelyről azt hitte, hogy az erősebb Bismarck csatahajó. Tévedett. Az összecsapás elején a Prinz Eugenra nyitott tüzet és a jóval nagyobb tűzerővel rendelkező csatahajót békén hagyta.

A britek – tűzerő tekintetében – jelentős fölényben voltak, hiszen nekik a két hajón összesen 8 db 381 mm-es, 10 db 356 mm-es és 16 db 133 mm-es ágyújuk, valamint 4 db 533 mm-es torpedóvetőjük volt. Szemben a két német egység 8 db 380 mm-es és 8 db 203 mm-es, 12 db 150 mm-es ágyújával és 12 db 533 mm-es torpedóvetőjükkel. Ami a hajók páncélvédeltségét illeti, a kép szintén hasonló volt. Amíg a brit hajók fő páncélzata 305 és 374 mm között volt, addig a Bismarck 320 mm-es, a Prinz Eugen nehézcirkáló pedig csak 80 mm-es főpáncéllal rendelkezett. Hasonló volt a helyzet a löveg-tornyok páncélvastagságánál is. Holland admirális – talán a HMS Hood gyenge páncélzata miatt – ferdén közelítette meg az ellenség hajóit és csak az orr-lövegeivel, azaz a fő-fegyvereinek felével nyitott tüzet.

A tűzpárbaj 05.52-kor kezdődött és mindössze hat percig tartott. A HMS Hood csatacirkáló nyitott elsőként tüzet, amely után a Bismarck csatahajó fedélzetéről a következő jelentést küldték az Északi Csoport parancsokságára: „*Harcban állok két nehéz egységgel.*” Alighogy a britek az első lövéseket leadták Holland ellentengernagy rájött a hibájára és megváltoztatta a parancsát. Ez a pár perces időkiesés a későbbiekben létfontosságú volt.

A Bismarck viszonzta tüzet, majd a Prinz Eugen nehézcirkáló is bekapcsolódott a harcba. A HMS Hood fedélzetén rögtön a harc elején tűz ütött ki. Ezt követően Holland altengernagy utasítást adott, a hajó 20 fokkal történő balra fordítására, hogy a többi lövegével is tudjon tüzelni. Ám ekkor a Bismarck egy – 19 km távolságból kilőtt – 380 mm-es gránátja beszakította a brit csatacirkáló vékony fedélzeti páncélját és a vízvonaltalatt található lőszerraktárban robbant. A robbanás ereje akkora volt, hogy a hátsó lövegtorony gyufaszálként repült a levegőbe. A Bismarckon lévő tengerészek megdöbbenve látták, hogy a már kettétört és süllyedő hajó első lövegtornya – valószínűleg elektromos rövidzárlat következtében – kilőtt még egy utolsó sorozatot. 06.01-kor a hajó elsüllyedt. A világ legnagyobb hadihajója mintegy kettő perc alatt a hullámsírbába merült, és 1420 főnyi legénységéből csak három olyan tengerész menekült meg, akik a hajó felső részén teljesítettek szolgálatot. Hősi halált halt a hajóraj parancsnoka Lancelot Holland ellentengernagy is.

Ezt követően a német hajók a HMS Prince of Wales csatahajót vették célba. Fő fegyvereivel szinte rendszerbe állítása óta problémái voltak, így nem volt méltó ellenfele a két német egységnek. Nyolc gránát becsapódását követően – melyen a két német hadihajó testvériesen megosztozott – a hajó kapitánya úgy döntött, hogy visszavonul és kiválik a küzdelemből. Az ütközet a britek számára megdöbbentő és nagyon gyors vereséget hozott.

A rövidnek mondható összecsapást a Prinz Eugen ugyan egyetlen találat nélkül átvészelte, azonban a Bismarckot – 05.55-től 06.01-ig – a HMS Prince of Wales három 356 mm-es gránátja is eltalálta. A brit csatahajóra 06.09-kor kilőtt utolsó lövedékig a német csatahajó mindössze 93 db 380 mm-es gránátot használt fel. Az öt ért találatok nem voltak végzetesek, de azok hatására az orr része lemerült és nagyjából 2000 tonna tengervíz hánykolódott a hajóban, az előfedélzet alatt. Maximális sebessége 28 csomóra esett vissza és egy kilyukadt tartályból pedig olaj folyt a tengerbe. Ennek következtében, a már amúgy is kevés üzemanyaggal rendelkező hajónak lassítania kellett, hogy el tudjon jutni a legközelebbi kikötőig.

A csata után 06.32-kor – tévesen – az Északi Csoport parancsokságának a Bismarck a következő üzenetet küldte: „*Egy csatacirkáló, valószínűleg a Hood, elsüllyedt. Egy másik csatahajó a King George, vagy a Renown megrongálva. Két további cirkálót megfigyelés alatt tartunk.*”

A Bismarck üldözése

A sérült német hajó kapitányának és a fedélzeten tartózkodó flottaparancsnoknak a legnagyobb gondja az volt, hogy mentsék a sérült hajót. Lindemann kapitány javaslata ellenére – ahelyett, hogy megfordultak volna, és az északi vizeken hazahajóztak volna – dél felé vették az útjukat, a német kézen lévő St. Nazaire kikötője felé, ahol

szándéka szerint a hajón elvégezhető lett volna a szükséges javítás. Ez a döntés megpecsételte a hajó és – mint később látni fogjuk – az egész német felszíni flotta sorsát...

A Királyi Haditengerészet figyelmét ezután a támadókra koncentrálni kezdte. A HMS Prince of Wales csatahajó, a HMS Suffolk, HMS Norfolk nehézcirkálók és az elhunyt Holland ellentengernagy flottájához tartozó rombolók továbbra is figyelemmel kísérték a német egységek útját, melyektől Tovey tengernagy flottája nagyjából 800 km-re délre hajózott. Megerősítendő az üldözőket Sir James Somerville altengernagy Gibraltárban állomásozó „H-egységét” is északra rendelte az Admiralitás. Ez az egység a HMS Ark Royal repülőgép-hordozóból, a HMS Renown csatahajóból, a HMS Sheffield könnyűcirkálóból és hat rombolóból állt. Ezekhez csatlakoztak az Atlanti-óceán nyugati medencéjében szolgálatot teljesítő HMS Ramillies és HMS Revenge csatahajók is. Azonban az eddig említett egységeken kívül is minden – a térségben tartózkodó – brit hajó parancsot kapott arra, hogy elsődleges feladatuk a két német egység elleni harc, még akkor is, ha eredetileg például konvoj kísérés volt a feladatuk. Ennek eredményeként május 23-án estére már öt csatahajó, két repülőgép-hordozó, tizennégy cirkáló és huszonegy romboló várta, hogy megütközhesse a németekkel. Megállapítható tehát, hogy tulajdonképpen az egész Hazai Flotta a két hajóóriásra vadászott. Ebben az egyenlőtlen küzdelemben nem volt esélye a Kriegsmarine egységeinek.

A Bismarck csatahajó fedélzetén az ellenség parancsnokai sem tétlenkedtek. Terveket készítettek a hazaútra, a megmenekülésükre. A Prinz Eugennek már fogytán volt az üzemanyaga, így Lütjens admirális úgy döntött, hogy kettéválnak. A Bismarck egyből a kikötő felé veszi az irányt, míg a másik egység találkozik egy tartályhajóval, majd az üzemanyag felvétel után megkezdte a kereskedelmi hajók elleni támadásokat.

18.14-kor a két német hadihajó elvált egymástól. Az őket árnyékként követő Wake-Walker ellentengernagy egységei közül a HMS Suffolk és a HMS Prince of Wales 18.40-18.56-ig eredménytelen tűzharcot provokáltak, és a szétválás után a német nehézcirkálónak sikerült Franciaországban partot érnie. 23.00-kor az USA Parti Órségének USS Modoc nevű hajója meglátta a Bismarckot.

A német hajóóriás újbóli megtalálása után éjfélkor Tovey tengernagy egy következő kísérletet tett a Bismarck megbénítására. Az éjszaka sötétjében a HMS Victorious repülőgép-hordozó 160 km-re megközelítette a sérült csatahajót és a 825. repülőszázad – Eugene Esmonde repülő-őrnagy, századparancsnok parancsnoksága alatt – kilenc (más források szerint 8) Swordfish repülőgépe indított támadást a hajó ellen. Ezek a gépek, bár áttörték a légvédelmi ágyúk tűzfüggönyét és mindegyik indított is torpedót, dolguk végezetlenül voltak kénytelenek „hazatérni”. A kilenc MK XII típusú 457 mm-es torpedóból ugyanis mindössze egy ért célba, de az sem okozott semmilyen kárt az akkor 27 csomóval haladó csatahajóban. Szerencsésük a szerencsétlenségben, hogy a sötét és viharos éjszakának köszönhetően a német légvédelem egyetlen gépet sem volt képes lelőni és a viharos tenger ellenére mindannyiuk sikeresen le is szállt a hordozó fedélzetére.

Május 25-én 0,28-kor a Bismarck csatahajó jelentette a támadást és a torpedótálatot, amely jelentést 01.53-kor kiegészítette azzal, hogy a torpedó semmilyen kárt nem okozott. A károk felmérése közben – 01.31-kor – a Prince of Wales és a Bismarck

maximális lőtávolság környékén ismét egy rövid tűzpárbajt vívott. A Bismarck csatahajó két sorozatot lőtt ki azonban ez sem hozott semmilyen eredményt.

03.10-kor a csatahajó jobbra fordult. Ekkor a Bismarckot követő brit hajókat tengeralattjáró veszélyre figyelmeztették, így egy tengeralattjárók ellen védettebb, északibb útvonalon haladtak tovább. A brit hajók balra fordulása után a radarképernyőkről 03.10-kor – a csatahajó fordulásával egy időben, átmenetileg – eltűnt a hatalmas német monstrum, így május 25-én, vasárnap a menekülő hadihajónak 31 órára sikerült lerázni üldözőit. Felcsillant a remény, hogy talán mégis el tudnak jutni a biztonságos franciaországi kikötőbe. Közben a Bismarcknak a követő erők egy részéről már volt információja, amit mi sem bizonyít jobban, mint a Nyugati Csoport Parancsnokságnak 07.27-kor küldött üzenet: *„...Egy csatahajó, két nehézcircáló folyamatosan megfigyelve.”*

A csata viszonylagos szünetében a Bismarck 09.12-től 09.18-ig, mintegy összegezve a helyzetet és eddigi tapasztalataikat – ismét a Nyugati Csoport Parancsnokságnak – egy hosszú jelentést küldött: „A szembenálló fél lokátorának hatásos felderítési távolsága legalább 35000 méter, legnagyobb mértékben ez befolyásolja negatívan az Atlanti-óceáni műveleteket. Az ellenség egységei – a sűrű köd leple alatt – a Dániai-szorosban helyezkedtek el, majd folyamatosan megfigyelés alatt tartottuk őket. Tőlük az elszakadás lehetetlen még kedvező időjárási körülmények között is. Az olaj utántöltése már nem lehetséges, így nagyobb sebességre képtelenek vagyunk. A csata közben 20800 és 18000 méter között változott a szembenálló egységek távolsága. A Hood az összes ágyújának tűzét a Bismarckra összpontosította. Öt perc múlva – egy robbanás következtében – a Hood megsemmisült; majd hajónk King Georgeot vette célba, aki a találataink nyomán keletkező fekete füstfelhőben elfordult és elhagyta a csata helyét. Jó néhány órán keresztül látótávolságon kívül marad. Saját lőszerfelhasználásunk 93 db. Később a King George igen nagy távolságból felvette a harcot. A Bismarck két találatot kapott a King Georgetől, amelyek közül az egyik a páncélzat XIII–XIV cellája alatt csapódott be. A XX–XXI rekeszben elért találat csökkentette a sebességet, tüzet okozott a hajó orrában és megrongálta az üzemanyagtartályokat. A Prinz Eugen elszakadása a cirkálókkal és a csatahajóval vívott harc alatt vált lehetségessé a ködben. A saját EM–2 lokátorunk hajlamos a meghibásodásra, különösen tűzvezetés közben.”

Másnap – május 26-án – teljesen véletlenül egy járőröző Catalina Z/209 típusú hidroplán 10.30 perckor az északi szélesség a felhők résein keresztül felfedezte a hajót. Ekkor csatahajó már csak 1110 km-re volt a francia partoktól.

A Hazai Flotta nagyobb része ez idő tájt üzemanyag gondok miatt már visszafordult és Tovey admirális zászlóshajójának a HMS King George V-nak is gondjai voltak. A terv az volt, hogy a délről még csak érkező H-egységben szolgáló HMS Ark Royal repülőgépei átveszik az üldözők szerepét és még aznap, a sötétség beállta előtt megtámadják a hajóóriást. Ezzel, ha el nem is sülyesztik, de meg tudják rongálni, és le tudják lassítani annyira, hogy másnap – üzemanyag-felvétel után – a flotta többi hajója utoléri, és a tenger fenekére küldi a csatahajót. A brit egységek közül a 17.40-kor a HMS Sheffield ismét kontaktusba került a német csatahajóval.

A támadó gépek – délután induló – első hullámának akciója azonban teljes kudarcot hozott, mivel tévedésből a csatahajóhoz ekkor már ismét viszonylag közel ha-

józó HMS Sheffieldet támadták meg. Szerencséjükre azonban az összes ledobott torpedó – köszönhetően az új mágneses gyújtók hibás működésének – a vízbeérkezéskor felrobbant...

A második – 19.10 perckor induló – 15 Swordfihból álló hullám a 810., a 818. és a 820. repülőszázadokból tevődött össze. A délutáni tapasztalatból kiindulva azonban ezeknek a gépeknek a torpedóit már a hagyományos és megbízható érintőgyújtókkal szerelték fel. Kis híján ez a támadás is a két nappal ezelőttihez hasonló eredménytelenséget hozott. A repülőgépek 20.47 perckor támadták meg a hajót. Kegyetlen időjárási körülmények nehezítették mind a támadók, mind a menekülők feladatát. Az alacsony felhőzet és az eső a repülőgépek személyzetének életét keserítette meg, míg a 8-as erejű szél által korbácsolt tengerrel a hajó küzdött.

Az elsőként támadó 3. és 4. raj baloldalról, hátulról indította torpedóit. 21.05-kor egy ezek közül célba talált ugyan, de nem okozott semmilyen kárt. Az 1., 2. raj közel 270 méter magasból indította támadását. Zuhanórepülés után 27–30 méteren közelítették meg a csatahajót. Néha olyan alacsonyan repültek, hogy légvédelmi ágyúk már nem voltak képesen tüzet vezetni rájuk. A 2. raj egyik gépe (Godfrey-Faussett hadnagy és Kenneth Pattison alhadnagy) 21.15-kor indította azt a 457 mm-es MK XII torpedót, amely – a hajófar jobb oldalán becsapódva – összetörte a hajó kormány-szerkezetét. A rövid csata, tehát 28 percig tartott. Ez volt a vég kezdete.

A csatahajón 16 db 110 mm-es és 16 db 37 mm-es légvédelmi löveg volt. Ezzel a 32 db gépágyúval azonban már a második támadás során maradtak eredménytelenek a német légvédelmi tüzérek. Szinte hihetetlen – és elgondolkodtató is egyben – hogy bár a Bismarck csatahajónak igen komoly légvédelmi képessége volt, ez idáig még nem sikerült egyetlen lassú kétfedelű repülőgépet sem lelőni. Mindössze annyit értek el, hogy megzavarták a támadók egy részét, ám ennek ellenére a kormány-szerkezet eltalált torpedó pusztítása a későbbiekben végzetesnek bizonyult...

A repülőgépek távozása után a kapitány megpróbálta újra irányíthatóvá tenni a hajót, ami csak részben sikerült. A hajó parancsnoka 21.15-kor – a torpedó becsapódása után – a következő üzenet küldte: *„A hajó nem irányítható.”* A csatahajó – bár eddig keletre tartott – két kör megtétele után, észak-nyugati irányba állt be, azaz pontosan Tovey tengernagy egységei felé haladt.

21.40-kor a Kriegsmarine és a Nyugati Csoport főparancsnokságára a következő üzenetet küldték: *„A hajó nem képes manőverezni. Az utolsó gránátig harcolni fogunk. Sokáig éljen a Führer.”*

A 4. Flottilla rombolóinak támadása

21.45-kor a német óriás 9 mérföld távolságból tüzet nyitott a HMS Sheffield nehéz-cirkálóra. 6 sorozatot lőtt ki a csatahajó, azonban a közben füst leple alatt északnak forduló nehéz-cirkálót nem sikerült eltalálnia. Néhány repeszdarab azonban így is tönkretette a hajó lokátorát és megsebesített 12 embert (akik közül három később belehalt a sérüléseibe). A brit hajó manővereinek és lokátora használhatatlanságának köszönhetően elvesztette a Bismarckot.

22.00-kor a HMS Sheffield nehéz-cirkáló találkozott a Philip L. Vian kapitány által vezetett 4. Flottilla fürge egységeivel a HMS Cossack, a HMS Maori, a HMS Zulu, a

HMS Sikh, és a lengyel Piorun rombolókkal, amely hozzávetőleges irányt és távolságot tudott adni a flottilla többi egysége számára. A fürge kis hajók a Bismarck után eredtek.

Ennek köszönhetően 22.38-kor a Eugeninsz Plawski parancsnok által vezetett Piorun romboló megpillantotta a csatahajót, amely – minden eredmény nélkül – 22.45-kor három ösztüzet lőtt a kis lengyel hajóra. A rombolók egymás után kapcsolódtak be a harcba, de a csatahajó keményen védekezett. Találatot ugyan nem sikerült elérnie, de néhány repeszdarabbal lesöpörte a HMS Cossack antennáját. 23.25-kor a Nyugati Csoport Parancsnokságára a következő üzenetet küldték: *„A Renown és könnyű egységek körbevettek.”*

Aznap éjszaka még két üzenet hagyta el a már nagyon komoly gondokkal küzdő német egységet. 23.58-kor a hajó parancsnoka jelentette: *„Adolf Hitlernek, Német Birodalom Führerének: Führerem, az Önbe vetett bizalommal és a német győzelembe vetett szikla-szilárd hittal az utolsó emberig harcolni fogunk.”* A másik üzenet közvetlenül ezután 23.59-kor küldte a hajó a Nyugati Csoport Parancsnokságára: *„A hajó fegyverrendszerét tekintve és technikailag teljesen ép, azonban a motorokkal nem képes kormányozni.”* A német tengerészek ekkor már sejtették, hogy sorsuk megpecsételődőtt és a napfelkeltevel már nem tudnak megszökni támadóik elől...

Nem sokkal éjfél után a rombolók által kilőtt világítógránátok elkezdtek bevilágítani a csatateret. Egy gránát ezek közül rá is esett a csatahajó orrára és tüzet okozott. A helyi tűzön azonban a személyzet néhány tagja gyorsan úrrá tudott lenni, ám a kis hajók támadásai egészen virradatig folytatódtak. A viharos tengeren a szakadó esőben, a rossz láthatósági viszonyok mellett ezek a támadások eredménytelenek voltak. A csatahajó minden egyes támadást keményen visszavert. Tüzeltek a 380 mm-es lövegtornyok és a 150 mm-es lövegek is. Reggel 07.00-ig a rombolók összesen 16 torpedót indítottak, de találatot nem értek el. A támadásoknak köszönhetően azonban, a csatahajó teljes legénysége talpon volt és harcolt az éjszaka folyamán...

A csatahajó elsüllyesztése

A kilenc napig tartó tengeri dráma immár végérvényesen a végéhez közeledett. *Május 27-én* a HMS King George V és a HMS Rodney csatahajók 08.44-kor 23 000 méter távolságban megpillantják a már csak 7 csomóval, széllel szemben vánszorgó német óriást. 08.47-kor a HMS Rodney 406 mm-es lövegei, majd egy perccel később a HMS King George V csatahajó 356 mm-es lövegei 20000 méter távolságból tüzet nyitnak. A Bismarck Anton és Bruno nevű lövegtornyai 08.49-kor célba vette a HMS Rodney csatahajót és viszonzta a tüzet. A tűzharcba 08.45-kor nyolc darab 203 mm-es lövegével bekapcsolódott a HMS Norfolk nehézcirkáló is, majd 08.58-kor megszólaltak a HMS Rodney 152 mm-es lövegei. Az első találat csak 09.02-kor érte a hajót, amikor is az elülső lokátor-állása megsérült. A hajó belövése után viszont már felgyorsultak az események. 09.04-kor a Benjamin C. S. Martin kapitány által parancsnokolt HMS Dorsetshire nehézcirkáló is tüzet nyitott 203 mm-es lövegeivel. Ekkor már két csatahajó és két nehézcirkáló lőtte a súlyosan sérült német hajót. 09.08-kor a hátsó lokátort is találat érte és egy időre az Anton és Bruno lövegtornyok is elhallgattak. A tűzvezető lokátorok kiesése után a Bismarck egyik tüzértisztje Müllenheim-Rechberg hadnagy négy lövedéket még ki tudott lőni a HMS King George V csatahajóra, de amint

a célt belőtte, 09.13-kor a brit csatahajó egy 356 mm-es gránátja csapódott a harcállásába. Ezt követően a hátsó Cēsar és Dora lövegtornyok közvetlen irányzással tüzet nyitnak a HMS Rodney csatahajóra, amely hat torpedót indított, azonban egy sem találta el a német hajót.

09.20-kor a HMS Ark Royal 12 db Swordfish repülőgépet indított támadásra. 09.21-kor a Dora lövegtorony jobb oldali ágyújában felrobbant egy gránát, így a torony oly mértékű sérüléseket szenved, hogy már nem képes tovább tüzelni, használhatatlanná válik. 09.27-kor a harcból akkorra már kiesett Anton és a Bruno lövegtornyok meglepő módon leadnak még egy utolsó lövést, és 09.31-kor a még egyedül működő Cēsar lövegtorony is leadja utolsó lövését. A sérült csatahajó legénysége mindent megpróbált, a végsőkig kitartott, de a hajó fő lövegei örökre elhallgattak... Ezt követően már csak a német csatahajó néhány 150 mm-es ágyúja tüzel, de kisvártatva ezek is elnémulnak a hatalmas brit tűzben. Ekkor Lindemann kapitány parancsot adott a hajó elhagyására.

A halálosan sérült Bismarck utolsó csatája tulajdonképpen véget ért, mindössze 46 percig tartott. Ezt követően 09.36–10.16 között közvetlen közletről – 2500–4000 méter távolságból – megszámlálhatatlan találat érte a csatahajót. Ebből a kis távolságból a HMS Rodney csatahajó kilenc 406 mm-es ágyúja folyamatosan ontotta a tüzet. A célt elvéteni szinte lehetetlen volt. A hajóágyúkkal végrehajtott mérszárlás alatt 09.56-kor a brit csatahajó kettő torpedót indított 2700 méteres távolságból, amelyek közül egy torpedó be is csapódott a hajó bal oldalába. 10.00 körül a gépházat is találat érte. Ebben az időben 3600 méterről a HMS Norfolk nehézcirkáló indított még négy torpedót, amelyek közül egy valószínűleg a hajó jobb oldalába csapódott. A lövegek ekkor már régen hallgattak, a legénység pedig a vízbe ugrált. A csatahajó víz feletti részét szinte teljesen szétlőtték, a fedélzetet és a fedélzet alatt heves tűz tombolt, ám a kiválóan megépített hajó még mindig nem süllyedt el, még mindig a felszínen úszott.

10.15-kor a korábban felszállt repülőgépek a helyszínre értek, ám a brit hajók eszeveszett tüzelése távol tartotta őket a csatától. A HMS King George V azonban német repülőknél nézve a támadó köteléket, légvédelmi fegyvereiből tüzet nyitott rájuk, de találatot nem ért el...

A brit hajók legtöbbjének ekkorra már – fogyó üzemanyaguk miatt – vissza kellett fordulniuk. Tovey admirális, hasonló ok miatt 10.16-kor elhagyta a csatateret. A már csak égő roncsként hánykolódó német csatahajónak a kegyelemdőfést – a britek szerint – Tovey admirális parancsára, megmaradt torpedóival a HMS Dorsetshire nehézcirkáló adta meg. 10.22-kor két 3000 méterről indított 533 mm-es MK VII torpedó csapódott be a hajó jobb oldalába, majd a roncs körülhajózása után 10.36-kor még egy torpedót indított 2200 méterről a hajó jobb oldala ellen. Ekkor a hajó hátsó lövegtornyai már a víz alá merültek.

A németek szerint azonban a becsapódó torpedók előtt már a hajó gyomrában hánykolódó gránátok felrobbantak és ez a robbanás kinyitotta a vízelzáró szelepeket. Akár hogyan is történt, 1941. május 27-én 10.39 perckor – farával előre – a víz alá süllyedt a III. Birodalom legnagyobb és talán a világ egyik legnagyobb és legismertebb csatahajója. Elsüllyedésekor még mindig lobogott a zászlója, tanújelül annak, hogy a hajó az utolsó pillanatig harcolt. Legyőzték, de meg nem adta magát...

A végső csata során az első gránát becsapódása és a Bismarck elsüllyedése között 74 perc telt el. Ez idő alatt a Bismarckra a következő mennyiségű gránátot lőtte ki a négy brit hadihajó:

HMS Rodney csatahajó	406 mm-es ágyúból 380 db; 152 mm-es ágyúból 716 db;
HMS King George V csatahajó	356 mm-es ágyúból 339 db; 133 mm-es ágyúból 660 db;
HMS Norfolk nehézcirkáló	203 mm-es ágyúból 527 db;
HMS Dorsetshire nehézcirkáló	203 mm-es ágyúból 254 db.

A mentés és a további események

A hajó elsüllyedéséig közel 800 embernek sikerült – a folyamatos brit tűz alatt – a 13°C-os vízbe ugrania. A mentés során a HMS Dorsetshire nehézcirkáló 86 tengerészt, a HMS Maori romboló pedig 25 tengerészt tudott a fedélzetére venni, azonban egy tengeralattjáró-riadó miatt elhagyták a helyszínt. A sors szomorú fintora, hogy az előbb említett tengeralattjáró-riadó valós volt. Órákkal később ugyanis a helyszínre érkezett az Eitel-Friedrich Kentrat hadnagy által parancsnokolt U-47-es. Ő azonban már csak 3 túlélőt talált és mentett meg. A helyszínre később odaérő német időjárás előrejelző hajó – a Wilhelm Schütte hadnagy által parancsnokolt Sachsenwald – is talált még kettő túlélőt. Aznap, 11.40-kor a spanyolországi El Ferrol kikötőjéből is elindult a Benigno González-Aller kapitány által irányított Canarias nehézcirkáló, azonban mire a helyszínre ért, már csak két élettelen testet talált. A spanyol hajón, másnap 10.00-kor a haditengerészet szokásainak megfelelően – a tengeren – adták meg nekik a végtiszteletet. A 2200 főnyi legénységből mindössze 116 élte túl a csatát.

Ezt követően a német légierő nagy erővel kereste Tovey admirális hazafelé tartó harccsoportját. *Május 28-án* megtalálták és megtámadták a HMS Tartar és HMS Mashona rombolókat. A HMS Mashona rombolót a bal oldalán bombatalálat érte és 46 fővel a fedélzetén elsüllyedt. A HMS Tartar meg tudott menteni a szerencsétlenül járt romboló személyzetéből 170 főt, köztük a hajó kapitányát William H. Selby parancsnokot. A Királyi Haditengerészet – akcióban részt vett – többi egysége biztonságosan hazaérkezett.

A csata következményei

Hitler elvesztette bizalmát Reader admirálisban, helyét Dönitz admirális – a tengeralattjáró flotta parancsnoka vette át. Ez a váltás a Német Haditengerészet tevékenységének további irányát is meghatározta. Az építés alatt álló nagy hadihajók közül többet szétbontottak és az így nyert acélt a tengeralattjárók építésébe, valamint a keleti fronton harcoló harckocsik gyártásába fektették. Nem fejezték be az egyetlen épülő repülőgép-hordozójukat a Graf Zeppelint sem. A Kriegsmarine fő csapásmérő ereje – ettől kezdve – a tengeralattjáró lett, ezen hajóegységek építésére és alkalmazására fektették a fő hangsúlyt.

A későbbiekben Németország vezetője úgy ítélte meg, hogy az addigi események, és a Bismarck csatahajó elvesztése arra utal, hogy ha nagyobb egységeit továbbra is alkalmazza, akkor hasonló sors vár rájuk is. Megparancsolta, hogy a jövő-

ben egyetlen csatahajót se küldjenek az Atlanti-óceánra. A pusztá létükből fakadó veszély teljesen ugyan meg nem szűnt, azonban jelentősen csökkent. Így tehát egyértelműen kijelenthető, hogy a Bismarck elvesztése döntően befolyásolta a tengeri háború kimenetelét.

Érdekes azonban elgondolkodni azon is, hogy ha a német hadvezetés az Atlanti csata előtt is meghallgatja a bűvárhajók képviselőit – és a Dönitz admirális által sok esetben kért 350 egységgel kezdik a harcot – vajon mi lett volna a végeredmény?

Hiszen ne felejtjük el, hogy ha sikerül Nagy-Britanniát tartósan elzárni a külvilágtól, akkor valószínűleg sikerült volna megszállni is, mivel – véleményem szerint – a szerencsétlenül sikerült franciaországi „kaland” és Dunkerque után a szigetországban nem maradt olyan képességekkel rendelkező szárazföldi haderő, amellyel vissza tudott volna verni egy német inváziót.

Következtetések

Nagy-Britannia gyarmatbirodalma révén tulajdonképpen az egész világgal kereskedelmi kapcsolatban állt, leegyszerűsítve a dolgot – belőlük élt. Ebből következően, igen fontos volt számára, hogy a nemzetközi kereskedelem vízi útjai biztonságosak legyenek, hiszen évente több mint 60 millió tonna árut importált a világ különböző tájairól. Németország ezzel szemben kicsiny gyarmatai helyett nagyobbakat szeretett volna, valamint érdekében állt, hogy gyarmataitól, illetve az onnan származó anyagi javaktól megfossza a brit oroszlánt. Ezek a körülmények azt eredményezték, hogy a hadviselés fő színtere a tenger lett.

A britek elleni tengeri harcban, döntő lépés végrehajtására készültek a németek. Nagy erővel végrehajtandó, összehangolt felszíni támadást terveztek és kívántak végrehajtani a brit szigetek ellátását biztosító kereskedelmi hajók, valamint az azokat biztosító felszíni és felszín alatti egységek ellen. Annak ellenére, hogy alapos tervezés előzte meg a végrehajtást, már az indulás előtt rengeteg előre nem látott probléma merült fel.

Minden katonai akció tervezése és végrehajtása során nagyon fontos a rejtés. Az ellenség már indulás után kettő nappal felfedezte a tengeren úszó hajórajt, és már a harmadik napon elszenvedte az első ellene irányuló támadást. Annak ellenére, hogy még csak abba a térségbe sem értek az erők, ahol feladatukat végre kellett volna hajtani, mégis az eredeti terveknek megfelelően folytatták a feladat végrehajtását. Nem valószínű, hogy fogalmuk volt a rájuk leselkedő csapdáról, de a német egységek szárazföldi parancsnokságai számára küldött üzeneteikből egyértelműen kiderül, hogy tudták, az ellenség figyelemmel kíséri minden lépésüket.

A helyszínen lévő német parancsnokok nem fogalmaztak meg feltételezéseket? Nem értékelték a helyzetet? Esetleg hibás következtetéseket vontak le? Ma már ez nehezen deríthető ki, azonban szinte biztos, hogy a megoldást máshol kell keresni. Véleményem szerint az emberi tényezőkből.

A háború egy olyan időszakában, amikor a szárazföldi hadseregek sikert sikerre halmoznak, amikor a légierő szinte lesöpri a vele szemben harcoló légiflottákat az égről, akkor a tengerészet is bizonyítani szeretett volna. Különösen igaz ez a felszíni flottára, hiszen a bűvárhajók ekkor már letették a névjegyüket a háború asztalára.

Most végre – nagy kötelékben – megkapták a lehetőséget a hatalmas hadihajók is. Élni akartak vele. És a tények azt látszanak alátámasztani, hogy – mindenáron...

A cikk végén meg kell említenem, hogy két általánosan elfogadott nézettel nem értek egyet. Úgy gondolom, egy ilyen lehetőséget biztosít arra, hogy kicsit az általánosan elfogadott nézetektől eltérően magyarázzon a szerző bizonyos, megtörtént eseményeket. Ezt kísérlem meg ebben az utolsó fejezetben.

Egyfelől, sokak véleménye szerint a hadtörténelemben nincs értelme a „ha” szócskának. Én nem osztom ezt a nézetet. Amennyiben ugyanis a hadtörténelmet nem csak a múlt eseményeinek leírására használjuk, hanem megpróbáljuk segítségével a jelenlegi tevékenységeinket is elősegíteni, illetve a hadtörténelmi tapasztalatokból levont következtetéseket bedolgozni jelenlegi elveinkbe és eljárásainkba, akkor bizony érdemes eljátszani azzal a gondolattal, hogy „mi lett volna, ha...”. Úgy gondolom a hadtörténelem tudományának ez igenis feladata!

Másfelől, a tengeri hadviselés fejlődésével foglalkozó munkák nagytöbbsége egyetért abban, hogy erre a korra a hatalmas tengerfelszíni monstrumok kora lejárt. Míg az I. világháború a hatalmas páncélos hadihajókról – még épp, hogy csak megjelentek a repülőeszközök és a tengeralattjárók – valamint azok csöves tüzérségéről szólt, addig a II. világháború tengeri csatái már a repülőgépekről és/vagy a tengeralattjárókról. Amíg az I. világháborúban az ágyúcsövek döntöttek, addig a II. világháborúban a repülőgépek és a búvárhajók.

Nem állítom, hogy a fenti két megállapításnak semmi igazságtartalma nincs. Azonban úgy érzem a másodiknál érdemes egy kicsit elidőzni. Az új technikai eszközök megjelenésével valóban sokat változott a tengeri hadviselés is, bár talán a kép egy kicsit árnyaltabb. Amennyiben teljesen új eszközök, eszközrendszerek, ebből következően esetleg haderőnem (légierő) jelenik meg egy ország haderejében, akkor megbízható elméleti alap nélkül pusztán csak érdekes játékszerekről beszélhetünk. Katonaként meggyőződésem, hogy az új fegyverrendszerek, az új technikai eszközök csak új szemlélettel együtt értékes részei egy haderőnek, önmagukban semmit nem érnek.

Valószínűleg soha nem fogjuk megtudni, hogy az utolsó ütközet során a 2876 db brit gránátból hány találta el a német csatahajót. Ez a szám – a becslések alapján – valahol 400 és 600 között lehet, amelyhez vegyük még hozzá a számtalan torpedótalálatot is. Ez a rengeteg gránát és torpedó mind egyetlen célt szolgált. Elpusztítani a Bismarck csatahajót, egy olyan hadihajót, amely fölött éppen „eljárni készül az idő”.

Valóban lejárt a nagy páncélos hadihajók kora? Valóban a repülőgépek és a tengeralattjáróké lett a döntő szó a világ tengerein? Hiszen gondoljunk bele, hogy a világ legnagyobb hadihajóját ez az egység (amelyre napokig vadászott a „fél” Brit Flotta) 6 perc alatt 93 gránáttal elintézte. Érdekes párhuzam.

A történeket figyelmesen elemezve a következő kettő tény állapítható meg. Először is az egész akció során a brit fél – leszámítva a svéd Gottland könnyűcirkáló felderítési adatait – mindig felderítő repülőgépek segítségével szerzett tudomást a német egységek hollétéről. A modern technika, a lokátorok csak ezután kerültek alkalmazásra, és inkább arra használták őket, hogy a mostoha időjárási körülmények között ne vesszék szem elől a hajókat, semmint arra, hogy megtalálják őket. Tehát az eredményes felderítés elsődleges forrása a repülőgép volt.

Másodszor a német felszíni hajók lövegeinek pusztító ereje óriási volt, és a német tüzérek igen pontosan lőttek velük. Ezen kívül figyelemre méltó a Bismarck ellenálló képessége is. Azaz megállapítható, hogy a kor legújabb tudományos eredményeit ötvöző német hadihajók bizony nem voltak könnyű célpontok. Még a világ akkor legerősebb flottájának egységei számára sem!

A fejezet végén pedig – az előzőekben leírtak után, azokból kiindulva – játszunk el a már említett „mi lett volna, ha...” gondolattal. Képzeljük el, hogy az akció megkezdésekor mindazon egységek, amelyeknek rendelkezésre kellett volna állniuk, és amelyekkel a német tervek számoltak bevethetőek és alkalmazhatóak lettek volna. Nos, úgy gondolom, hogy abban az esetben a történelem tudománya egész más végeredményt jegyzett volna fel, hiszen ha mindössze két egység ekkora felfordulást és pusztítást volt képes okozni, és ekkora brit erőket tudott lekötni – amelyek között repülőgép hordozók is voltak – akkor a Scharnhorst és Gneisenau cirkálókkal kiegészülve (nem is beszélve romboló-kíséretükről) sokkal komolyabb ellenállást tudtak volna kifejteni. Valószínűleg a II. világháború legnagyobb tengeri csatája lett volna.

Más oldalról megközelítve a dolgot, azon is érdemes elgondolkodni, hogy mi lett volna, ha a németek egy kicsit másként gondolkoznak a haditengerészeti légi-erő méreteiről és feladataikról, egyáltalán fontosságáról? A II. világháború addig lezajlott szárazföldi csatáiban német részről számtalan példát ismer a hadtörténelem, amikor a repülőeszközök felderítési adataikkal és csapásaikkal eredményesen járultak hozzá a földi erők harcához. Sok esetben még a szárazföldi parancsnokok véleménye szerint is döntő volt a tevékenységük. Érthetetlen módon azonban a tengeren nem így gondolkodtak...

Az akcióban résztvevő hajórajnak valószínűleg egy kis repülőgép-hordozó is elég lett volna. Egy olyan hajó, amelyik legalább 10–12 többfeladatú repülőgépet hordozott volna. Amennyiben ezek a repülőgépek a Bf109 és Bf110 képességeivel rendelkeztek volna (talán éppen azok átalakított változatai lettek volna a legalkalmasabbak), akkor a hajókat észlelő felderítő gépek nem biztos, hogy egyáltalán a hajók közelébe tudtak volna férkőzni, viszont a német félnek pontosabb felderítési adataik lettek volna. Talán a HMS Suffolk és HMS Norfolk már a csata előtt veszteséget szenvedett volna, esetleg el is sülyednek. Valószínűleg a Bismarck csatahajó későbbi végzetéhez döntően hozzájáruló torpedóátlátra (ami a kormánystruktúra érte) nem kerülhetett volna sor, hiszen a kis kétfedelű Swordfishek meg sem tudták volna közelíteni a német óriásokat. Ezen kívül a tüzérségi párbajok ideje alatt szinte biztos, hogy több manőverre és nagyobb óvatosságra kényszerültek volna a brit hajók, ami szintén az esélyeiket rontotta volna, a repülőgépek által elvégezhető tüzérségi tűzhelyesbítésről nem is beszélve. Úgy vélem, hogy mind a kis repülőgép-hordozó megépítésére, mind a repülőgépek átalakítására képes lett volna a német tudomány és ipar, azonban nem tartották fontosnak, nem ismerték fel a bennük rejlő lehetőségeket.

Mindezeket összegezve tehát, úgy vélem nem a hatalmas ágyúkkal – tehát pusztító erővel – felszerelt hadihajók kora járt le, hanem a hozzájuk kapcsolódó nézeteké. Amennyiben a német haditengerészeti vezetők nem kizárólag a hatalmas csatahajókra és cirkálókra, valamint a tengeralattjárókra fordítottak volna kiemelt figyelmet, hanem a felszíni egységek légi oltalmazására is, akkor talán más fordulatot vett volna a tengeri hadviselés... de ennek a csatának a kimenetele biztosan!

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. The Times Atlas – Világtörténelem, Akadémiai Kiadó, Budapest (1992)
2. The Times Atlas – II. világháború, Akadémiai Kiadó, Budapest (1995)
3. John Macdonald: A II. világháború nagy csatái, GABO Kft. (1995)
4. Kurt Rieder: Hadihajók akcióban, Vagabund Kiadó, Kecskemét (2004)
5. Marjai Imre: Nagy hajóskönyv, Móra Könyvkiadó (1981)
6. Bak József – Bak Ferenc: Hadihajók, Zrínyi Kiadó, Budapest
7. [www. HMS Hood Association-Battle Cruiser Hood Photos and Graphics.htm](http://www.HMSHoodAssociation-BattleCruiserHoodPhotosandGraphics.htm)
8. [www. Kbismarck.com – Bismarck Paintings.htm](http://www.Kbismarck.com - BismarckPaintings.htm)
9. [www. Kbismarck.com – History – Career Timeline.htm](http://www.Kbismarck.com - History - CareerTimeline.htm)
10. [www. Kbismarck.com – History – The Ships Involved.htm](http://www.Kbismarck.com - History - TheShipsInvolved.htm)
11. [www. Kbismarck.com – History – Operation Rheinübung.htm](http://www.Kbismarck.com - History - OperationRheinübung.htm)