



NÉMET HADITENGERÉSZETI STRATÉGIA 1920-1945 Adalékok „A birodalom tengeri bástyái” c. regényfo- lyam történelmi háttéréhez

írta: Dr. Balogh Tamás, 2017.

TIT – Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület

Adalékok „A birodalom tengeri bástyái” c. regényfolyam történelmi háttéréhez

Dr. Balogh Tamás

A második világháború német haditengerészetének teljesítményét illetően – a tengeralattjárók támadásait nem számítva - kétségtelenül leginkább néhány hadihajónév közismert. GRAF SPEE, BISMARCK, SCHEER, SCHARNHORST, GNEISENAU, TIRPITZ. Hát valóban ilyen kevesen voltak? S, ha igen, mi az oka annak, hogy a német haditengerészet nem állított ki több és nagyobb felszíni hadihajót a világháborúban, azt a keveset pedig miért egyesével küldték bevetésre, ami felért egy öngyilkos küldetéssel? Cikkünkben erre a kérdésre keressük a választ.

Zavaró kérdések

Túl egyszerű lenne mindent Hitlerre fogni. Nem azért, mert Hitlert – a német katonai teljesítmények iránti egyes lelkesedők – máig egyfajta rajongással magasztalják, s ezen az alapon a Wehrmacht és az SS alakulatok (különösen a páncélos-hadosztályok) teljesítményét látva úgy vélik, hogy valamiféle vezéri éleslátás következménye az inkább kontinentális hadviselés és a tengerészetről való lemondás. Egy ilyen beállítás ugyanis több szempontból sem állná meg a helyét. Egyrészt Hitler a katonai sikerek elérését (a háború második felében már egyértelműen) ténylegesen inkább hátráltatta, mint segítette (a katonai sikerek mögött – hadműveleti, taktikai szinten – permanens „vezéri éleslátást” feltételezni, tehát jó adag elfogultság kérdése). Másrészt a német haditengerészeti vezetés – bár a két háború között valóban változtatott a korábbi doktrínáján – eredetileg jelentős fejlesztésekkel készült a háborúra.

Típus	Első világháború			Második világháború		
	Tervezett	Felépült	Veszteség	Tervezett	Felépült	Veszteség
Csatahajó*	21 + 24	21 + 24	3 + 0	10	4	4
Csatacirkáló	14	14	1	3	0	0
Repülőgép-hordozó	1	0	0	4	0	0
Zsebcsatahajó	-	-	-	15	3	2
Páncélos cirkáló	9	9	6	-	-	-
Védett cirkáló	8	8	0	-	-	-
Nehézcirkáló**	-	-	-	5	3	3
Könnyűcirkáló	55	47	27	13	6	6
Kis/felderítő cirkáló	8	8	1	22	0	0
Romboló	163	199	53	68	30	30
Torpedónaszád	73	37	2	90	36	35
Összesen	376	367	93	230	82	80
Tengeralattjáró	n.a.	360	178	249	1 250	793

* Az első világháborúban pre-dreadnought + dreadnought, a második világháborúban szuper-dreadnought.

** A „nehézcirkáló” kifejezés jelentése nem azonos a korábbi „páncélos cirkálóval”, ahogyan a „könnyűcirkáló” sem a korábbi „védett-”, illetve a „kis-” vagy „felderítő cirkáló” újabb megfelelője. Az 1930-as londoni tengerészet egyezmény cirkálónak minősített minden 1 880-10 160 tonna vízkiszorítású és 130-203 mm kaliberű ágyúval felfegyverzett hadihajót és két csoportra osztotta őket: az „A”-típusba tartozó cirkálók a 155-203 mm kaliberű ágyúkkal felfegyverzett hadihajók voltak, a „B”-típusba pedig a 130-155 mm-es kaliberű ágyúkkal ellátott cirkálókat sorolták. Az „A” típus a nehézcirkáló, a „B” típus pedig a könnyűcirkáló nevet kapta. Ezzel a történelemben első alkalommal határozták meg pontosan a cirkálók fogalmát és szabványosították a szerkezeti jellemzőiket.

Míg az első világháborúban a német felszíni flotta 25,34%-os veszteségével a tengeralattjáró-fegyvernem 49,40%-os vesztesége állt szemben, addig 27 évvel később már 97,50%-63,44% volt ugyanez az arány. Miközben a második világháborús felszíni flotta az első világháborúsnak – a pusztai hadihajószám alapján – csak a 22,34%-át tette ki.

Más szavakkal: míg a német haditengerészet felszíni egységei közül az első világháborúban csaknem minden negyedik, addig a második világháborúban kettő kivételével az összes egység megsemmisült (a tengeralattjárós fegyvernem veszteségei ugyanakkor kevesebb, mint 20%-kal nőttek, miközben az első világháborúhoz képest három és félszer annyi tengeralattjáróból négy és félszer annyi veszett oda).

Mi az oka annak, hogy a német felszíni flotta számára így alakult a mérleg? Vajon elég magyarázattal szolgálhat az, hogy, ha a második világháborúban durván csak negyedannyi hajót építettek, mint az elsőben, s az elsőben is a hajók negyede elpusztult, akkor ne csodálkozzanak, ha a másodikban az összes odaveszett? Ennél azért bonyolultabb a helyzet. Hiszen arányaiban sokkal rosszabb a második világháborús flotta teljesítménye (akkor lehetne legalább azonos hatékonyságról beszélni, ha a németek a második világháborúban is csak a hajóik negyedét veszítették volna el).

Vajon mi a rossz eredmény oka? A szövetségesek jobb teljesítménye és haditechnikája (radar, stb.)? Esetleg a stratégia változása? Vagy mindez együtt? A továbbiakban elsősorban a német tengerészeti stratégia változásait és annak az eseményekre gyakorolt hatását vizsgáljuk.

Háborúból háborúba – a német haditengerészeti doktrína változása

Kétségtelen tény, hogy a tengeri hadviselés eszközei jelentős változáson mentek át a második világháborúban. Az első világháborús hadihajók parancsnokai még nem is álmodhattak olyan távfelfelderítő rendszerekről, amelyeket a második világháború előrehaladtával már a kisebb egységeken is rendszeresítettek. Ugyanakkor jelentős szerepe van a flotta szintű stratégiai célok és az egyes hadműveletekben alkalmazott taktikai elemek megváltozásának is.

Az első világháború tengeri akcióinak tetőpontján, az azóta is a világtörténelem legnagyobb tengeri páncélos-ütközeteként nyilvántartott jütlandi csatában, 1916-ban, 21 német csatahajó és csatacirkáló – az összes többi megjelent német hadihajóval együtt mindösszesen 99 egység – vett részt (azaz egyetlen ütközetben több felszíni hadihajó, mint amennyivel az egész második világháborús német flotta rendelkezett). Az egész hatalmas, első világháborús német tengeri erőt, a Nyílttengeri Flottát (Hochseeflotte) elvben épp egy ilyen ütközet megvívására hozták létre. A kockázat-elmélet (Risikogedanke) alapján álló 1914 előtti német tengerészeti stratégia ugyanis a mindent eldöntő tengeri ütközet (Entscheidungsschlacht) megvívását tűzte ki célul a Nagy-Britanniát és Németországot elválasztó Északi-tengeren (az első világháborús tengeri stratégiáról és az ütközetéről bővebben: <http://www.ng.hu/Civilizacio/2016/06/01/Jutland-1916>).

A mindent eldöntő ütközetre sor került. A csata – amelyben brit és német részről összesen 250 hadihajó és több mint 100 000 tengerész vett részt – két napon át (36 órán keresztül) tombolt. A csatában német taktikai győzelem született: a hajó- és emberveszteség a brit oldalon volt jelentősebb. Az Északi-tenger atlanti kapuinál Németország köré vont, a tengeri kapcsolattartását bénító brit blokádot mégsem sikerült felszámolni („Na és? Hány márkával lesz olcsóbb a vaj ettől a győzelemtől Németországban?” – kérdezte, egyenesen a lényegre tapintva a korabeli amerikai sajtó). A taktikai előny tehát a briteknél maradt, s ezzel – bizonyos értelemben – a jütlandi csata (hiszen utána a németek már nem kezdeményeztek hasonló nagyságrendű összecsapást) tényleg mindent eldöntött a háborúban.

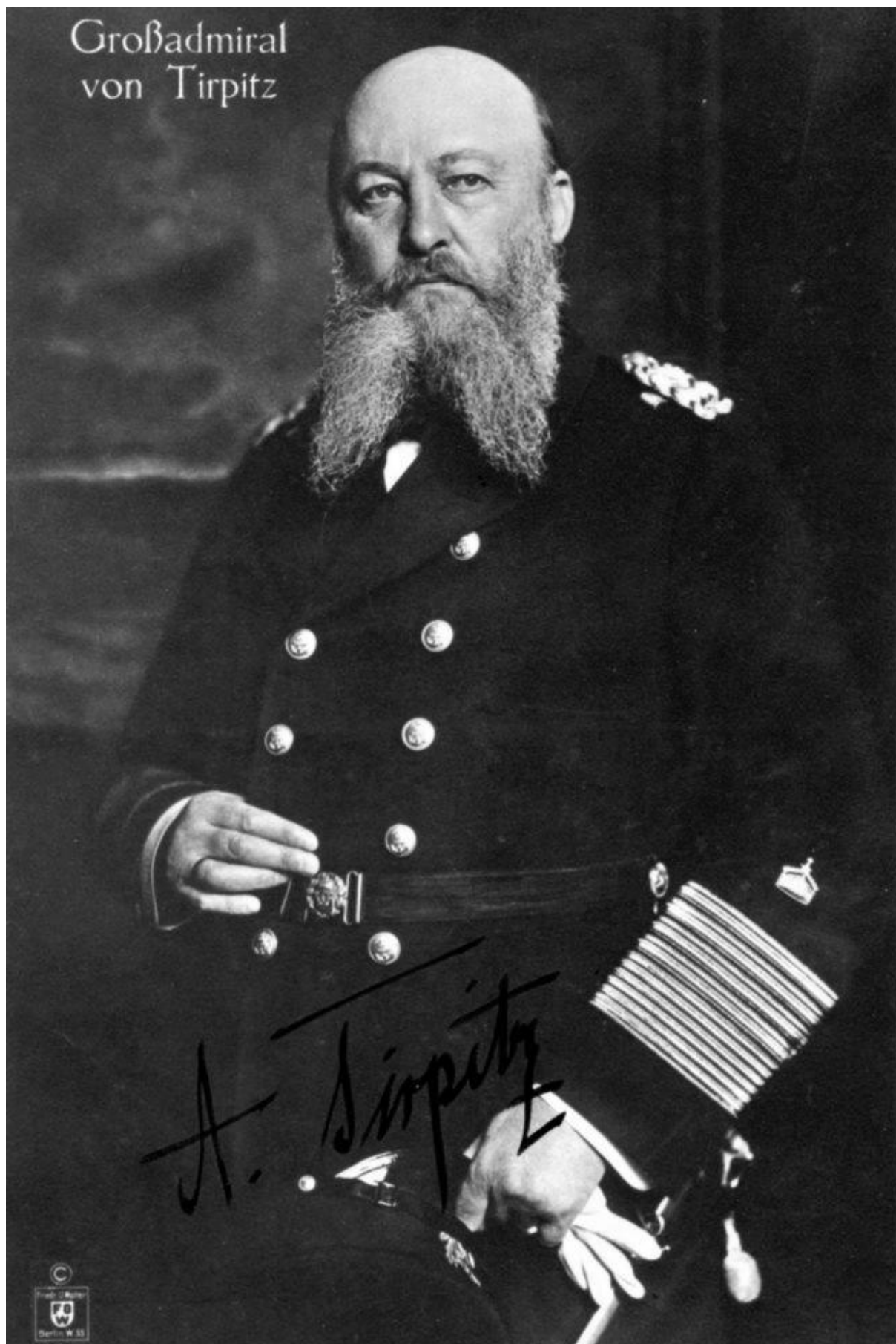
Reinhard Scheer, a Nyílttengeri Flotta parancsnoka az ütközet után (miközben a német sajtó még a német győzelemről áradozott) kijelentette, hogy a felszíni flotta egyedül nem nyerheti meg a tengeren az első világháborút. A tengeralattjárók viszont 1917 áprilisára nagyon is közel kerültek ehhez (az év első negyedévében naponta 13 hajót, összesen 860 000 tonnányi hajóteret süllyesztettek el, amivel a briteknek már csak 6 hétre elegendő kenyérgabona-tartaléka maradt). Az U-boot program fokozása visszafogta a nagy hadihajók építését, amelyek szerepe relativizálódott. A német szárazföldi haderő azonban vereséget szenvedett, s vele együtt a veretlen haditengerészet, majd a fejlesztéséért síkra szállt császárság intézménye is elbukott. A Nyílttengeri Flottát a hajókat kezelő német legénységgel együtt a brit Scapa Flow-ba vitték, ahol 1919. június 21-én önelsüllyesztést hajtottak végre.

Németországnak ezután csak pár kiöregedett pre-dreadnoughtja maradt a parti vizek felügyeletére: a versailles-i szerződés szerint legfeljebb 6 csatahajót (+ 2 tartalékot) engedélyeztek a számára. A többi hadihajó-típust is korlátozták, a repülőgépeket, repülőgép-hordozókat, tengeralattjárókat pedig betiltották. Az erődítési munkálatok és az élőerő tekintetében (toborzási módszerek, szolgálati idő, stb.) további korlátozások érvényesültek. A csatahajóknál azt is előírták, hogy egyet sem lehet lecserélni a vízrebocsátástól számított 20 évnél korábban, a pótlásukra épített új hajók vízkiszorítása pedig nem haladhatja meg a 10 000 tonnát. A Szövetségesek ezzel igyekeztek végleg semlegesíteni a német flottát. A meghagyott csatahajók ugyanakkor elég öregek voltak ahhoz, hogy már 1922-ben elkezdhessék a cseréjüket (ha előrelátóbbak és Németországnak inkább egy-két 1916-ban épült hajója megtartását engedélyezik, akkor 1936-ig meg sem kezdődhetett volna a fejlesztés). Mindent egybevéve, a versailles-i szerződés olyan egyoldalú dokumentum volt, ami erős ellenálláshoz, majd előbb titkos, később egyre nyíltabb kijátszásához, végül a teljes elvetéséhez vezetett.

Németország stratégiai látóköre az első világháború után kezdetben csak a Balti-tengerre és az Északi-tengerre (a Német-öbölre) korlátozódott. A stratégiát az 1920-as évek elején az adottságok (a geopolitikai realitások, s a versailles-i korlátozások), részben pedig az első világháborúban szerzett tapasztalatok határozták meg. Figyelembe kellett venni a hadihajók számára előírt 10 000 tonnás súlyhatárt, és azt a tényt, hogy az antant – Oroszország, a későbbi Szovjetunió, átmeneti gyengesége miatt – az újonnan létrehozott Lengyelország feladatává tette Németország keletről való sakkban tartását, amihez, szükség esetére, Franciaország nyugat felől ígért katonai támogatást. Németország leghosszabb partvonala a Balti-tenger mentén húzódott, ahol Lengyelország valódi fenyegetést jelentett, hiszen a „Lengyel folyosó” elvágtatta Kelet-Poroszországot a Birodalom többi részétől, a lengyel haditengerészet pedig támaszpontot hozott létre Gdyniában, ahonnan sikeresen zavarhatta a keletre vezető hajóforgalmat. Egy lengyel-német fegyveres konfliktus esetén azonban a nyugatról várható francia tengerészeti erők megjelenésével is számolni kellett.

Az 1920 decemberében megszületet – Wilhelm Michaelis (1871-1948) nevével fémjelzett – német haditengerészeti stratégia minderre tekintettel a flotta elsődleges feladatává Németország külvilág felé vezető kereskedelmi útvonalainak biztosítását tette (elismerve, hogy egy nagyobb tengeri hatalommal szemben nincs valós lehetőség nyílttengeri hadműveletekre), az Északi-, illetve a Balti-tenger menti hatalmakkal való konfliktus esetére pedig a flotta Balti-tengeri összevonását írta elő, míg az Északi-tengeri partvidék védelmét a helyi erőkre bízta. Az előrelátható stratégiai horizont tehát egy zárt vizeken vívott kisebb háborúra korlátozódott, s azzal számoltak, hogy az ellenség vagy megkísérel áttörni a Skagerrakon át a Balti-tengerre, vagy a balti-tengeri hatalmakkal alakul ki konfliktus. Mivel a versailles-i szerződés Schleswig-Holsteintől az Odera folyóig a Balti-tenger teljes partvidékét fegyvermentesítette, egy Lengyelországgal szembeni konfliktus esetén a keleti utánpótlás biztosítása is a haditengerészetre maradt.

Míg a szárnyait bontogató lengyel haditengerészettel szemben a németek képesek lettek volna helytállni, addig a francia-lengyel szerződés alapján várható francia expedíciós erőkkel (2 páncélos cirkáló, 4 cirkáló, 4 romboló, 3 tengeralattjáró) szemben ez valószínűtlen volt (még akkor is, ha francia csatahajók megjelenésére a Balti-tenger behatárolt és sekély vizein – az első világháború adriai hadszínterén szerzett keserű francia tapasztalatok alapján – nem kellett számítani). Aggodalomra adott okot



1. kép: Alfred Tirpitz (1849-1930), az első világháborús német flotta parancsnoka.



2. kép: Erich reader (1876-1960), a második világháborús német flotta parancsnoka.

azonban, amikor 1924-ben megkezdődött a lengyel flotta fejlesztése. A program 1936-ra 2 cirkáló, 6 romboló, 12 torpedónaszád és 12 tengeralattjáró építését irányozta elő. Bár a programból végül csak 2 romboló és 3 tengeralattjáró készült el, Németország a saját flottaprogramjának megindításakor erről még nem tudott, így abból indult ki, hogy a kicsi, gyenge és elavult német flotta két tűz közé szorulhat: kelet felől egy könnyű, gyors és modern, nyugat felől pedig egy nehézfegyverzetű és lassú páncélos-flotta közé.

A stratégia kérdése az elaggott BRAUNSCHWEIG-osztályú sorhajók selejtezésekor került ismét napirendre. A hajókat 1922-ben ki lehetett vonni a forgalomból, s Németország végre új hajókat építhetett. A fejlesztés nyitányaként a Tengerészeti Minisztérium (Reichsmarineamt) NV Ingenieurskantor voor Scheepsbouw néven fedőcéget alapított Hollandiában 1922-ben, a tengeri háborúban német részről szinte egyedül eredményes fegyvernem, a tengeralattjárók megújítására. Ez a vállalat végezte el az első világháborús UB-IIIa típusú tengeralattjárók terveinek továbbfejlesztését. Az eredményt – a később 50 egységet számláló II-es típusú tengeralattjárók prototípusát – Spanyolországba, Törökországba és Finnországba értékesítették (közéjük tartozik például a Helsinkiben ma is látható finn VESIKKO tengeralattjáró), 1923-ban pedig hozzáálltak a felszíni flotta új nagy páncélos egységeinek tervezéséhez is. Az, hogy (sebesség, tűzerő és páncélzat tekintetében) milyen legyen az új hajó, nyilvánvalóan a stratégiai gondolkodásmódtól függött, végső soron attól, hogy mit várnak el az új hajóktól, vagyis attól, hogy mi legyen a német felszíni flotta jövőbeni stratégiai célja.

Az 1920-tól érvényes korábbi stratégiai elgondolások ekkor fokozatosan egyre inkább megkérdőjeleződtek és új stratégia körvonalazódott. A német haditengerészet az első világháborút követően szinte azonnal hozzáállt az első világháborús tapasztalatok kiértékeléséhez. Nem csoda, hiszen nem fért a fejükbe, hogy hogyan veszíthetett Németország úgy, hogy elitfegyverneme, a háború eldöntésére épített hatalmas flotta (a brit után a világ második legnagyobb ilyen fegyveres ereje) szinte érintetlen maradt a háborúban, s a nagy csatahajók – a jütlandi ütközetből eltekintve – lényegében tétlenül álltak a kikötőkben. A Nyílttengeri Flotta Tirpitz tengernagy által meghatározott stratégiáját (a kockázatelméletet és az északi-tengeri mindent eldöntő ütközet feltételezését) ezért többen is kritikai elemzés tárgyává tették, elsőként Erich Reader (1876-1960) 1922-ben, majd Wolfgang Wegener (1875-1956) 1925-ben.

Reader elemzése szerint a felszíni flotta szempontjából az első világháborús évek tapasztalata kiábrándító volt. 1914-ben a flották összecsapása elmaradt, a tengeri háború lényegében mellékhadszíntereken zajlott. A németek 7 cirkálóját állomásozott a Távol-keleten, 1 Kelet-Afrikában és 1 Észak-Amerika partjai előtt a Mexikói-öbölben és 3 további segédcirkálót – hadihajóvá átalakított kereskedelmi hajót – küldtek ki a brit kereskedelmi hajóforgalom zavarására. Bár útja során a 12 német hadihajó (összefoglaló néven „kobzó-cirkáló”) 44 ellenséges kereskedelmi hajót süllyesztett el, 1915 áprilisára mindegyiküket hatástalanították (11-et még 1914. december elejéig), így ténylegesen alig néhány hónapig tevékenykedhettek. Reader szerint a hatalmas Nyílttengeri Flottának mégis ezek az apró, kikülönített egységei voltak képesek egyedül eredményeket elérni, még, ha a sikerük viszonylagosnak is bizonyult. Éppen ezért további vizsgálatai a kobzó-cirkálók tevékenységét akadályozó hiányosságok (ellátási és kommunikációs problémák) okainak feltárására és lehetséges jövőbeni orvoslására irányultak.

Fischer Ferenc így foglalta össze Reader stratégiai koncepciójának az alapelveit: „1. A tengeri kereskedelmi háború folytatásának lényege nemcsak az ellenséges hatalom gazdaságának, pontosabban hajóállományának elsüllyesztése, hanem tengeri útvonalainak állandó veszélyeztetése, nyugtalanítása, kikényszerítve ezzel az ellenfél tengeri erőinek diverzióját, hadiflottája diszlokációjának megváltoztatását. 2. A német haditengerészeti vezetés nem korlátozhatja magát az Északi- és Keleti-tengerre, hanem a távoli óceáni térségeket is ki kell jelölni operációs bázisként, ahol a tengeri forgalom veszélyeztetésével, nyugtalanításával, az ellenfél kereskedelmi hajóállományának veszélyeztetésével jelentős eredményeket tudnak elérni. 3. Az Északi-tenger térségének koncentrálnodó német tengeri erőket taktikailag offenzív módon kell bevetni, adott esetben rizikót is vállalva, annak érdekében, hogy az ellenfelet, az angol flottát lekössék az Északi-tenger térségében, és hogy ez által a cirkálóháborút

viselő távoli óceáni térségekben operáló német hajóegységeknek közvetett segítséget nyújtsanak. A hazai vizektől távoli színtereken működő német hadihajóknak állandóan változtatniuk kell a hadműveleti pozícióikat, és törekedni kell arra, hogy lehetőleg egyidejűleg lépjenek fel a legtávolabbi pontokon, elérve ezáltal az ellenséges főerők szétszóródását. 4. Az első világháborús állóháborúval szemben, amely a tengeri háborúra is jellemző volt, Raeder szerint mozgó, offenzív tengeri háborút kell folytatni.”¹ Mindez nem volt előzmények nélküli koncepció. Max Hahn, a VON der TANN csatacirkáló parancsnoka hasonló stratégiát javasolt a flotta északi-tengeri frusztráló passzivitása idején, 1915-ben, amikor – más működőképes ötlet hiányában – azt kérte, hogy a csatacirkálókat gyors és erőteljes támadó ékként vessék be az ellenség távoli blokádjának áttörésére, s kiszökve, a háttérben portyázva bénítsák meg a brit tengeri közlekedést. Reader munkája – amelyet egyetemi díszdoktori címmel is elismertek – német tengerészek sorára gyakorolt hatást.

Közéjük tartozott Wegener is, akinek az egyik legfontosabb gondolata az volt, hogy „le kell számolni azzal az illúzióval, hogy a hadiflotta pusztá ténye már tengeri hatalmat jelent”. Wegener elmélete szerint, ha a németek megszállták volna Dánia északi, Norvégia déli partjait, kiegészítve a franciák atlanti-partvidékével, akkor megnyithatták volna az utat az Atlanti-óceánra. Az Északi-tenger nyitott kapuin át pedig megkaparinthatták volna az ellenőrzést a tengeri kereskedelem fölött. Munkájának Fischer Ferenc által elvégzett értékelése szerint: „A német cirkálók dél-amerikai, illetve világkörüli kiképzőútjai a Wegener által kijelölt új, offenzív, nyílt óceáni térségben gondolkodó német haditengerészeti doktrína jegyében zajlottak. A német cirkálók által 1933 előtt többször is alaposan behajózott dél-csendes-óceáni, dél-atlanti – így a chilei és a dél-patagóniai vizek – megismerése is már az új stratégiai felfogás részét képezte. A német cirkálók egyrészt azt a feladatot gyakorolták, hogy újabb háború esetén hogyan támadják a brit és a francia tengerhajózási útvonalakat az egész atlanti térségben, másrészt a chilei fjord-vidék és a tűzföldi csatornák megismerése révén a cirkálók legénysége hasznos rejtőzködési tapasztalatokat szerzett. [...] A Wegener-memorandum ösztönzőleg hatott a (hadi)technikai fejlesztésekkel kapcsolatos vitákra is. Az 1920-as évek fő kérdése az volt, hogy milyen hajótípust fejlesszenek ki: olyant-e, mely csak a Balti- és az Északi-tengeren képes manőverezni, vagy pedig olyan modern hadihajótípust állítanak az új hadiflotta tengelyébe, mely képes »az Atlanti-óceánhoz való menetelésre« [Der Marsch zum Atlantik], és az »Atlantikum kapuinak« [Die Tür zum Atlantik] megnyitására.”²

Wegener – első ízben csak a flottaparancsnoknak átadott – 1925-ös memorandumát 1926-ban már a haditengerészeti vezetés belső köreiben köröztették, 1929-ben pedig könyvként közzé is tették, s 1941-ben újra kiadták (az 1926-os szerkesztetlen formában). A könyv előszava arról számolt be, hogy a memorandumban „kifejtett gondolatok és szakkifejezések utat találtak a szakirodalomba”. A „Marsch zum Atlantik” a német haditengerészet új doktrínájává vált. Tirpitz az Északi-tengerre – Nagy-Britannia partjai elé – koncentrált a német felszíni flottát, azt remélve, hogy a saját flottáját világbirodalma különböző pontjain szétszórva állomásoztató Anglia megriad ettől a közelében hajózó roppant erőtől és keresni fogja a Németországgal való megegyezés lehetőségét. Nem így történt, Nagy-Britannia lezárta az Északi-tengert, így a német flotta mintegy légüres térbe került. Wegener megfogalmazásában: „teljesen mindegy volt, hogy a német hadiflotta az Északi-tengernek a belső sarkában mit tesz, vagy nem tesz... a skaggerak-i [jütlandi] ütközet ebben a halott térségben a helgolandi stratégiai pozícióból kiindulva minden hatás nélkül maradt. Ahol nincsenek stratégiai feladatok, ott egy csatának nincs különösebb értelme. [...] Ki kell nyitni az atlanti kaput, az Északi-tengert, ez esetben szabad az út a kereskedelmi útvonalak felé. A német hadiflottának ez az egyedüli létjogosultsága. A tengeri uralmat ott kell gyakorolni, ahol kereskedelmi útvonalak vannak és ezek a kereskedelmi útvonalak az atlanti térségben vannak.”³

¹ FISCHER Ferenc: A német offenzív haditengerészeti stratégia kialakulása az 1920-as évek elejétől Erich Raeder és Wolfgang Wegener tengernagyok munkásságában és a zsebcsatahajó program, in.: Hindu istenek, szíami tigrisek Balogh András 70 éves. ELTE, Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2014., 114. o.

² FISCHER: i.m. 119. o.

³ FISCHER: i.m. 117.o.

Az új doktrínának megfelelő haditengerészeti fegyvert a saját bázisoktól távol tartóan önálló műveletekre képes, nagy hatótávolságú, erős páncélzatú, nagy tűzerejű, gyors hadihajók jelentették, amelyek első típusát az 1927-re elfogadott tervekkel rendelkező ún.: zsebcsatahajók alkották. Sikerükhöz – a Reader által elvégzett elemzések eredményeként – hatékonyan működő kommunikációs rendszerre és hadtápszolgáltatásra volt szükség, amely biztosítja az üzemanyag-, élelmiszer- és lőszerellátást. A flotta az új hajók tervezésével egyidejűleg az 1920-as évek közepétől kezdte meg a rendszer kiépítését. Ennek részeként megállapodást kötöttek a német kereskedelmi hajózási vállalatokkal arról, hogy háború esetén a távoli tengereken tartózkodó hadihajókhoz irányíthatassák a hajóikat, a hadihajók üzemanyagkészletének kiegészítésére. Ezen kívül 1932-től szisztematikusan gyakoroltatták a Kielből leadott haditengerészeti rádióüzenetek kereskedelmi hajók közötti átjátszását az egész világot lefedő rádiókommunikációs rendszer kiépítése érdekében, ami nemcsak a felszíni hadihajók, de a tengeralattjárók parancsközlési rendszerét és bevetését is megváltoztatta. Wilhelm Canaris sorhajókapitány – a Hírszerzés (Abwehr) későbbi főnöke – munkájának eredményeként a rendszer 1939-re naprakészen követte a potenciális ellenfelek kereskedelmi hajóinak mozgását és készen állt a flotta maximális támogatására.

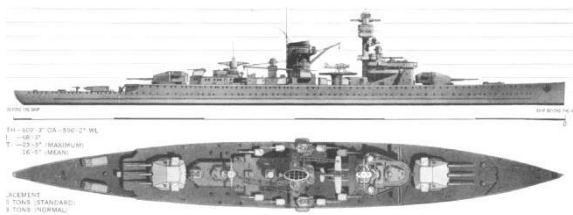
A Z-terv és az új stratégia megvalósítása a háborúban:

Adolf Hitler 1935. március 16-án egyoldalúan felmondta a Versailles-i Békeszerződést, június 13-án pedig aláírta az Angol-Német Haditengerészeti Egyezményt, amelyben vállalta, hogy a német flotta egységeinek összes tonnatartalma a britnek a 35%-át fogja kitenni. A csatahajók tekintetében ez 184 000 tonnát jelentett, amiből az addig elkészült három DEUTSCHLAND-osztályú zsebcsatahajó⁴, valamint a SCHARNHORST és a GNEISENAU 83 000 tonnát tett ki, így még 101 000 tonna maradt új csatahajók építésére. A Washingtoni Szerződés és a Londoni Tengerészeti Egyezmény előírásai szerint a csatahajók vízkiszorítása egységenként legfeljebb 35 000 tonna lehetett, így Németország még három ekkora hajót építhetett a maradék tonnatartalom terhére. Németország azonban ekkor már mindenféle szerződés teljes figyelmen kívül hagyása érdekében dolgozott

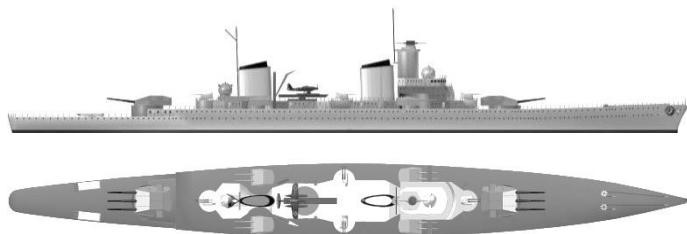
A DEUTSCHLAND-osztály – az első zsebcsatahajók – elkészülte után, 1939-ben Adolf Hitler utasítást adott a haditengerészet vezetőinek, hogy jelöljék ki a fegyvernem további kívánatos fejlesztésének irányát és dolgozzák ki a bővítés terveit. A flotta célja az volt, hogy egy 10 éves fejlesztési programmal 1948-ra megkérdőjelezze a britek tengeri erejét. A haditengerészeti parancsnokság a tíz csatahajóból és négy repülőgép-hordozóból, valamint az ezeket kiegészítő számos nagy hatótávolságú cirkálóból és viszonylag kevés tengeralattjáróból álló flottát javasolt.

A fejlesztési program, amelyet két fázisban – 1930-1936, illetve 1936-1943 között kellett megvalósítani – a „Z-terv” fedőnevet kapta.

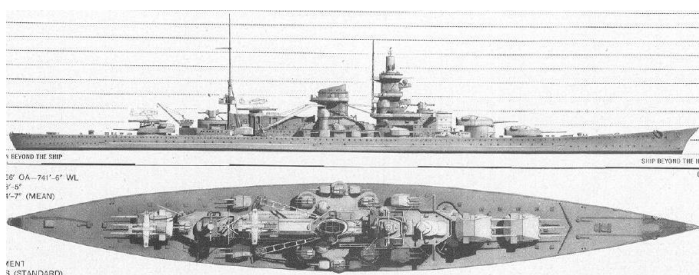
⁴ A hajóosztály három egysége, a DEUTSCHLAND (1940-től LÜTZOW), az ADMIRAL SCHEER és az ARMIRAL GRAF SPEE volt. Érdekesség, hogy az új német flotta első hajóinak a régi befejezetlen utolsó egységei számára kiválasztott neveket adták. Az első világháború vége előtt még egy csatacirkáló típus, a MACKENSEN-osztály építéséhez fogtak hozzá. A névadó hajó építését az 1914-es program szerint 1915-ben kezdték meg. 1915-ben további három hajó, a PRINZ EITEL FRIEDRICH, A FÜRST BISMARCK és a GRAF SPEE gerincfektetésére került sor, de ezek már nem kaphattak nevet, mivel a háború végéig nem bocsátották vízre, 1919-ben pedig szétbontották őket. A 35 300 tonna vízkiszorítású hajókat 8 db. 35,56 cm-es ágyúval látták volna el, a DERFFLINGER-osztályú csatahajókkal azonos lövegelrendezéssel. A még ezeknél is nagyobb méretű, 38,1 cm-es lövegekkel felszerelt a YORCK-osztály három egységét – a YORCK-ot, a SCHARNHORST-ot és a GNEISENAU-t – 1916-ban kezdték el építeni, de egyiket sem bocsátották vízre, a háború elvesztése miatt a befejezés előtt 26 hónappal lebontották őket. A BISMARCK, a GRAF SPEE, a SCHARNHORST és a GNEISENAU nevet azonban az új német flotta első egységei kapták.



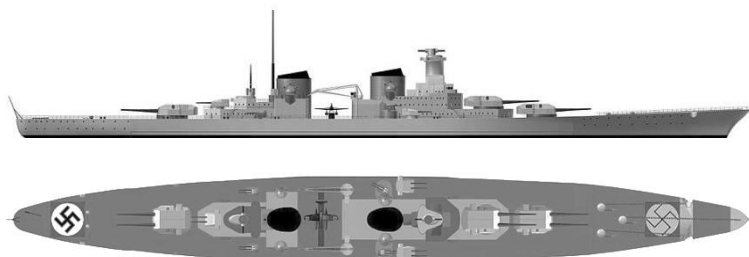
DEUTSCHLAND-osztályú
zsebcsatahajó



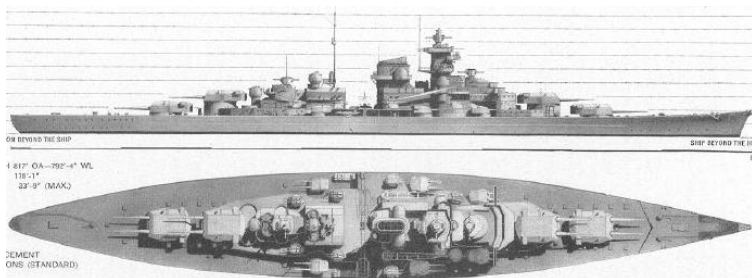
D-osztályú
cirkáló



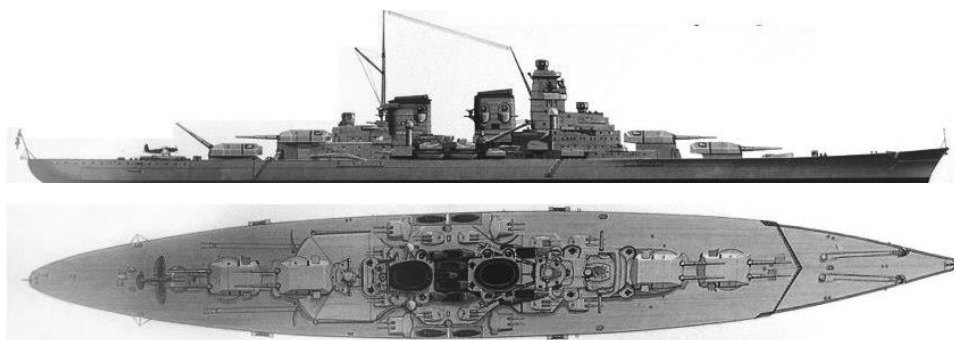
SCHARNHORST-osztályú
csatahajó



O-osztályú
csatacirkáló



BISMARCK-osztályú
csatahajó



H-osztályú
csatahajó

3. kép: A Z-terv alapvető hadihajótípusai

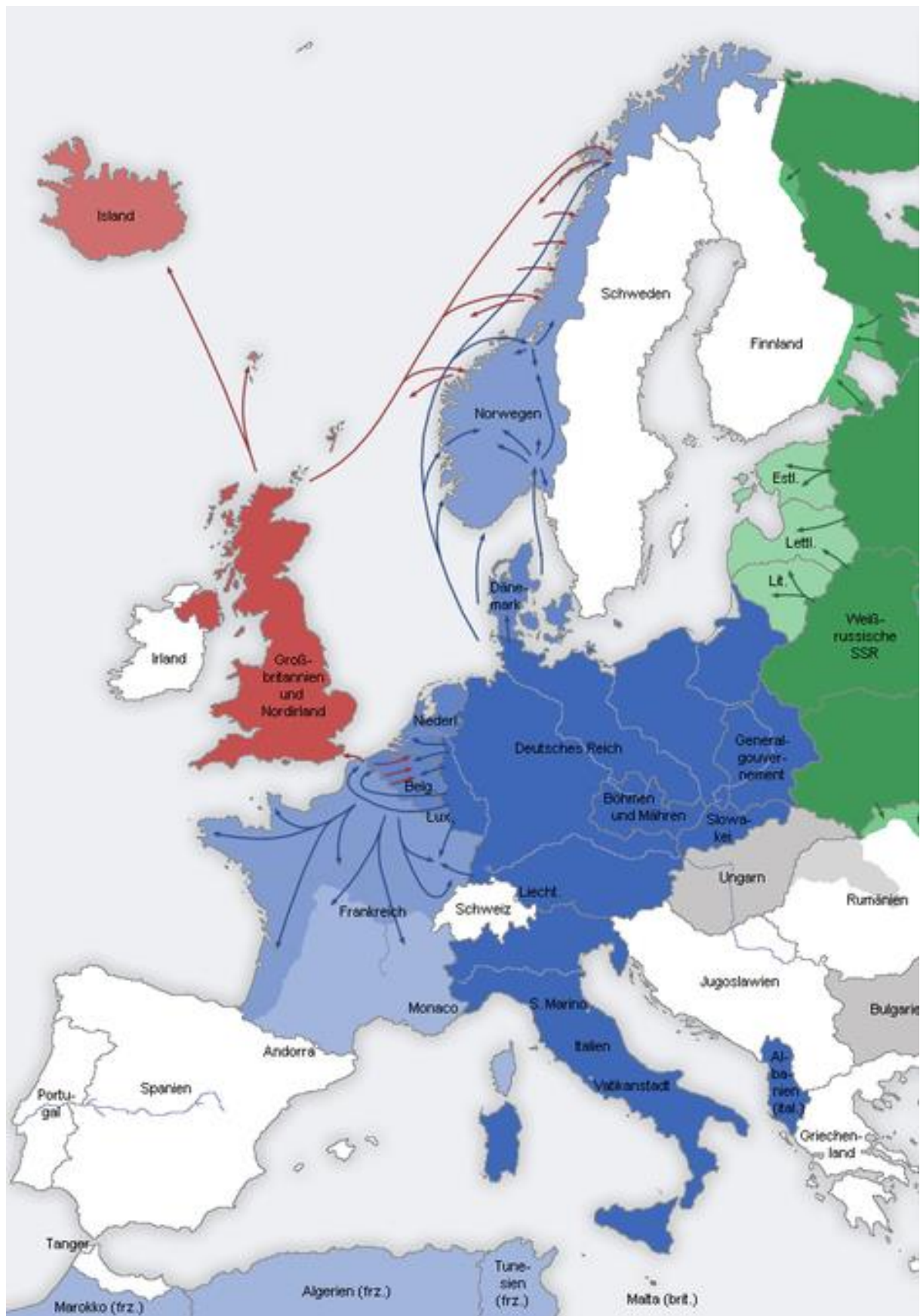
A második világháború 1939. szeptemberi kitörésekor a Z-terv megvalósítása még csak alig 36%-on állt, a tervezett 280 hajóból 82 (10 csatahajóból 4, 4 repülőgép-hordozóból 0, 15 zsebcsatahajóból 3, 40 cirkálóból 9) készült el. A program meghirdetése előtt már készen állt a DEUTSCHLAND-osztály 3 és a SCHARNHORST-osztály 2 egysége (utóbbiak a megnövelt, ún.: D-osztályú zsebcsatahajók helyett épültek fel, amelyek befejezését, a francia DUNQUERQUE-osztály építésének hírére elvetették). Az 1935-ös brit-német flottaegyezmény pedig lehetővé tette a BISMARCK és a TIRPITZ felépítését, ám ezeket a háború kitöréséig nem sikerült befejezni. Az O-osztályú csatacirkálók építését feladták. Az új hajók kényszerű kompromisszumokkal készültek: eredetileg a SCHARNHORST-osztály 305 mm-es, a BISMARCK-osztály 406 mm-es főtüzérséget kapott volna, mégis csak 280, illetve 380 mm-es ágyúkkal szerelték fel őket. A viszonylag gyengébb tűzérséget azonban nagy sebességgel és erős páncélzattal kompenzálták.

A haditengerészeti stratégia szerint a Z-terv alapján építendő egyes hadihajótípusoknak a következő hadműveleti feladatot szánták:

- A csatahajók és a repülőgép-hordozók feladata a brit Királyi Haditengerészet nagy felszíni egységeinek a legyőzése volt.
- A csatacirkálókat azzal a feladattal építették volna, hogy hosszú távú kereskedelmi portyázóként kikényszerítsék a brit Honi Flotta nagy csatahajóegységeinek diszlokációját (így egyenlítve ki az erőviszonyokat a több brit és a kevesebb német csatahajó között).
- A cirkálók feladata pedig a brit kereskedelmi hajóforgalom megbénítása – a cirkálóharc – lett volna.
- A tengeralattjáróknak – a Michaelis-féle 1920-as stratégiával összhangban – az újabb stratégiai elgondolások szerint is csupán a nagy felszíni hadihajók hadműveleteit támogató feladatot szántak és Karl Dönitz 1936-os kinevezéséig általános megegyezés tárgya volt, hogy a kereskedelmi portyázó feladatokat is a nagy hatótávolságú felszíni egységekre bízzák, amelyek az első világháborús portyázó szabályok szerint tevékenykednek.

A kezdet biztató volt, hiszen a háború előtt kidolgozott stratégiai elveknek megfelelően megtörtént az „Atlanti menetelés” (Marsch zum Atlantik). A hadműveleti bázis északi kibővítésének tervét (amelyet Wegener az 1920-as évek közepén vetett fel, s amelynek stratégiai előnyeit Raeder az 1939 tavaszi hadijáték során részletesen elemzett) 1940-ben – Dánia és Norvégia, majd Franciaország lerohanása után – megvalósították. Így Európa csaknem teljes atlanti partja rendelkezésre állt a nyílt óceáni cirkálóháború Raeder admirális által kidolgozott stratégiája megvalósításához mind a tengeralattjárók, mind a felszíni egységek számára (az Ibériai-félsziget államai ugyan formailag semlegesek voltak, de kormányaik ténylegesen a németekkel szimpatizáltak). A háború korai kitörése miatt azonban a flottának a tervezett erői töredékével és menet közben kellett alkalmazkodnia a változó körülményekhez.

Az eredeti stratégia megvalósítására az első csapást a Z-terv befejezetlensége mérte. A háború kitörésével a gyártási kapacitásokat a sürgetőbb feladatokra állították át. A haditengerészet így az építési programja feladására kényszerült, s addig csak egy maroknyi – már a Z-terv véglegesítése előtt megrendelt – hadihajó befejezésére kerülhetett sor. További problémát okozott, hogy először a GRAF SPEE, majd a BISMARCK elvesztésekor az is kiderült, hogy első világháborús módszerekkel már nem lehet hatékonyan küzdeni még a kereskedelmi háborúban sem. A német tengerészeti stratégia azzal, hogy a felszíni hadihajókra alapozott, minden innovatív eleme dacára ugyanúgy az Alfred Thayer Mahan 1903-as tételei alapján álló hagyományos tengerészeti stratégiai elgondolásokat követte, mint akkoriban a világ összes nagy haditengerészete. Az eredeti stratégia céljait a taktikai elemek megváltoztatásával kívánták elérni, amit a BISMARCK csatahajó és a PRINZ EUGEN nehézcirkáló együttes kiküldése jelzett. Ennek hátterében azonban tisztán kényszerűség, nem pedig valódi innováció állt. Hiszen a csatahajóknak nem kereskedelmi portyázó feladatot szántak, viszont nem épült belőlük annyi, hogy eredeti rendeltetésüknek megfelelően a brit felszíni flotta ellen is bevethették volna őket, így kényszerűségből a fel nem épült csatacirkálók feladatát, a kereskedelmi portyázást bízták rájuk – a brit flotta jelenlétében.



4. kép: Az „Atlanti menetelés” (Marsch zum Atlantik) 1940. március-június. Németország ezzel közvetlen atlanti kijáráshoz jutott a brit Királyi Légierő hatásúgarán kívül eső, védett kikötőkben.

A német flotta felszíni hajóinak jelentősebb akciói a második világháborúban					
Hadművelet (Operation)		Időpont	Cél	Veszteség	
				Német	Szövetséges
1940	Wiking	02.19.	Járőrözés a Dogger-padnál	2 romboló (LEBERECHT MAASS, MAX SCHULTZ)	-
	Weserübung	04.09.-06.10.	Dánia és Norvégia megszállása	1 nehézcirkáló (BLÜCHER) 2 könnyűcirkáló (KARLSRUHE, KÖNIGSBERG) 10 romboló több tengeralattjáró, szállítóhajó és kisebb hadihajó	-
	Juno	06.08.	A szövetségesek Norvégiába irányuló hadiszállításainak megszakítása	A SCHARNHORST csatahajó megsérült	A GLORIOUS repülőgép-hordozó elsüllyedt 2 romboló elsüllyedt 1 aknaszedő elsüllyedt 1 csapatszállító elsüllyedt 1 tartályhajó elsüllyedt
	Nordseetour	12.25.	Az ADMIRAL HIPPER első atlanti bevetése	-	A BERWICK nehézcirkáló megsérült. 3 kereskedelmi hajó elsüllyedt
1941	Berlin	01.24.-03.21.	A SCHARNHORST és a GNEI-SENAU atlanti bevetése	-	22 kereskedelmi hajó elsüllyedt.
		02.12.	Az SLS 64-es atlanti konvoj felszámolása az ADMIRAL HIPPER részvételével.	-	14 kereskedelmi hajó elsüllyedt.
	Rheinübung	05.18-27.	A BISMARCK és a PRINZ EUGEN kitör az Atlanti-óceánra.	A BISMARCK csatahajó elsüllyedt Hitler megtiltotta a nagy felszíni hajók további atlanti bevetését.	A HOOD csatacirkáló elsüllyedt. A PRINCE of WALES csatahajó megsérült.
1942	Cerberus	02.11-13.	2 csatahajó, 1 nehézcirkáló, 6 romboló, 14 torpedónaszád, 26 S-boot áttörése a franciaországi Brestből a német honi kikötőkbe (Csatorna-futam).	2 csatahajó megsérült. 2 romboló megsérült. 2 torpedónaszád megsérült. 22 repülőgép lezuhant (Luftwaffe)	1 romboló súlyosan megsérült. 42 repülőgép lezuhant.
	Sportpalast	03.05-09.	Az első kísérlet a sarkvidéki konvojok megzavarására a TIRPITZ bevetésével.	A TIRPITZ csatahajó megsérült.	2 Fairey Albacore repülő (HMS VICTORIOUS)
	Rösselsprung	07.04-06.	A PQ 17-es sarki konvoj felszámolása a TIRPITZ és a LÜTZOW részvételével.	5 repülő (Luftwaffe) lezuhant. A TIRPITZ és a LÜTZOW megsérült.	25 kereskedelmi hajó elsüllyedt (a 36-ból) nagyrészt tengeralattjáró-támadás miatt. A szövetségesek felfüggesztik a sarkvidéki tengeri szállításokat.
	Wunderland	08.16-10.05.	A sarkvidéki konvojok elleni akció az ADMIRAL SCHEER 3 romboló és néhány tengeralattjáró részvételével.	-	1 jégtörő elsüllyedt 5 kereskedelmi hajó elsüllyedt 2 kereskedelmi hajó megsérült 2 ágyúnaszád megsérült 4 helyszínen a parti létesítmények megsemmisültek
	Doppelschlag	09.10-11.	Az ADMIRAL SCHEER, az ADMIRAL HIPPER, a KÖLN és 6 romboló bevetése a kereskedelmi hajózás akadályozása a Novaja Zemlja előterében.	-	A felszíni hajók támadását Hitler lefújta, így a PQ 18 konvoj elleni hadműveleteket a légierő és a tengeralattjárók hajtották végre.
	Regenbogen	12.31.	A JW-51B számú konvoj felszámolása az ADMIRAL HIPPER és a LÜTZOW, valamint 6 romboló részvételével.	eader vezértengernagy lemondott. A felszíni flotta műveletei megrikkultak. Hitler a tengeren eztán csak a tengeralattjáróktól várt döntő eredményt.	1 romboló elsüllyedt. 1 romboló megsérült. 1 aknaszedő elsüllyedt. A konvoj 15 kereskedelmi hajója sértetlenül befutott Murmanszkba.
1943	Domino	01.25.-02.08.	A SCHARNHORST, a PRINZ EUGEN és 2 romboló sikertelen kitörési kísérlete a Balti-tengerről az északi óceánra.	-	-
	Zitronella	09.08.	A szövetséges megszállás alatt álló Spitzbergák meteorológiai állomásának elpusztítása 2 csatahajó és 9 romboló részvételével.	3 romboló megsérült.	11 halott norvég. 74 fogoly norvég.

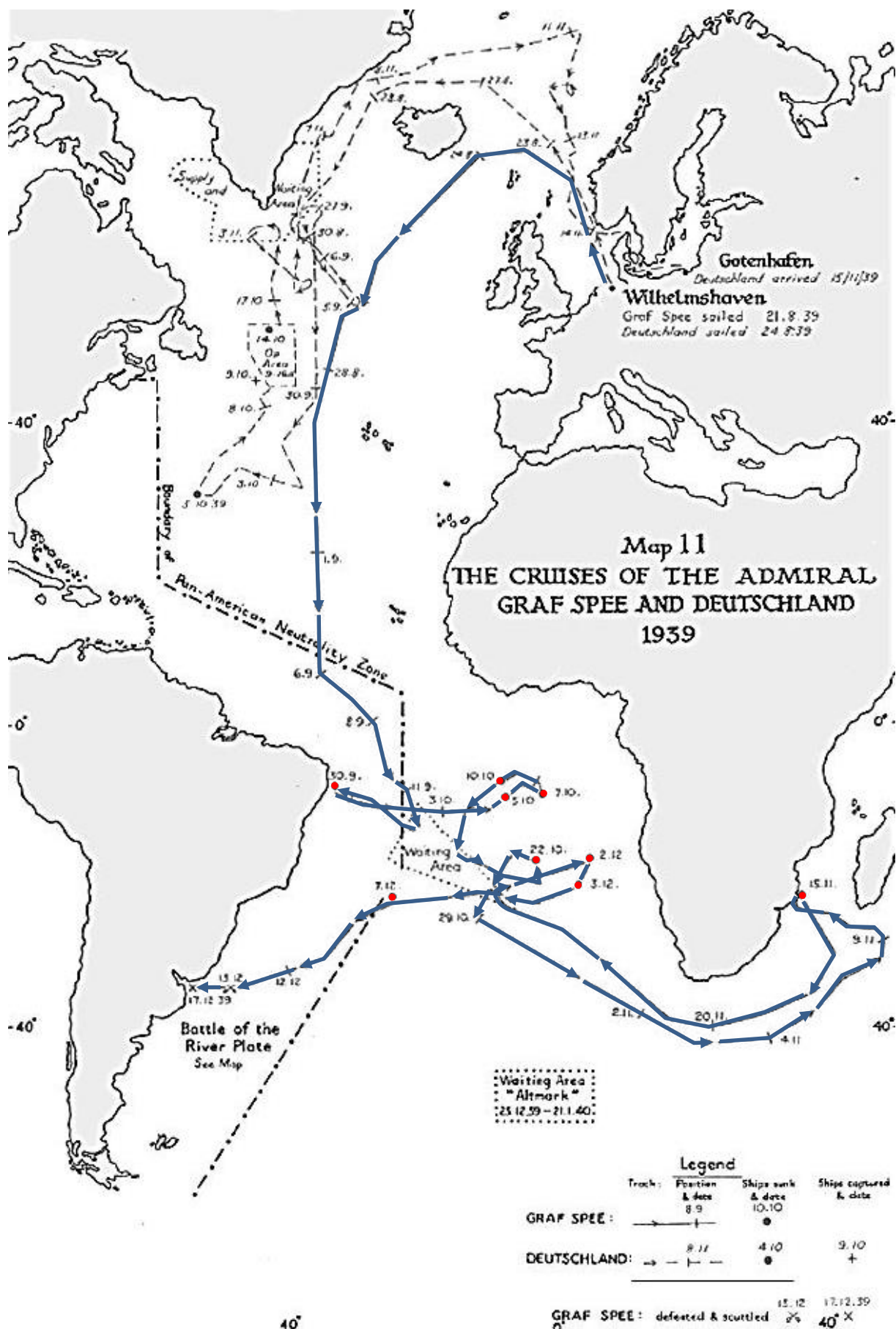
A német flotta felszíni hajóinak jelentősebb akciói a második világháborúban					
	Hadművelet (Operation)	Időpont	Cél	Veszteség	
				Német	Szövetséges
1943	<i>Ostfront</i>	12.26.	A JW 55B sarkvidéki konvoj felszámolása (a SCHARNHORST, utolsó bevetése).	A SCHARNHORST csatahajó elsüllyedt.	A DUKE of YORK csatahajó megsérült. A NORFOLK cirkáló megsérült. A STORD és a SCORPION romboló megsérült.
1944	<i>Tanne Ost</i>	08.19-09.15.	A baltikumi német csapatok (Tukums bombázása, Hoglandi partraszállás) támogatása a tenger felől a LÜTZOW zsebcsatahajó, a PRINZ EUGEN nehézcirkáló, a LEIPZIG könnyűcirkáló és több kisebb egység részvételével.	3 partraszálló jármű elsüllyedt. 3 őrnaszád elsüllyedt. 1 aknaszedő elsüllyedt. 1 vontató elsüllyedt.	2 őrnaszád elsüllyedt.
1945	<i>Hannibal</i>	01.15-05.09.	2 500 000 civil és katona evakuálása a körülrzárt Kelet-Poroszországból Németország nyugati részére csaknem 1 000 lefoglalt polgári és hadihajó részvételével.	5 kereskedelmi hajó (33 000 halott, a menekültek 1,3%-a, miközben a szárazföldön menekülni próbálók 60%-a elpusztult).	-
Összesen:		17, nagyobb felszíni hajókkal megvalósított haditengerészeti művelet		30 hadi- és kereskedelmi hajó elsüllyedt, 13 megsérült	85 hadi- és kereskedelmi hajó elsüllyedt, 9 megsérült

A taktika megváltozása a sarkvidéki konvojok elleni hadműveletekben volt a leglátványosabb, ahol a csatahajókat és a zsebcsatahajókat szintén rendszeresen a nehézcirkálókkal együtt vetették be: míg a nehézcirkálók magukra vonták a konvoj kísérek figyelmét és menekülést színlelve maguk után csalták őket, addig a csatahajók rávetették magukat az őrizetlenül hagyott konvojra.

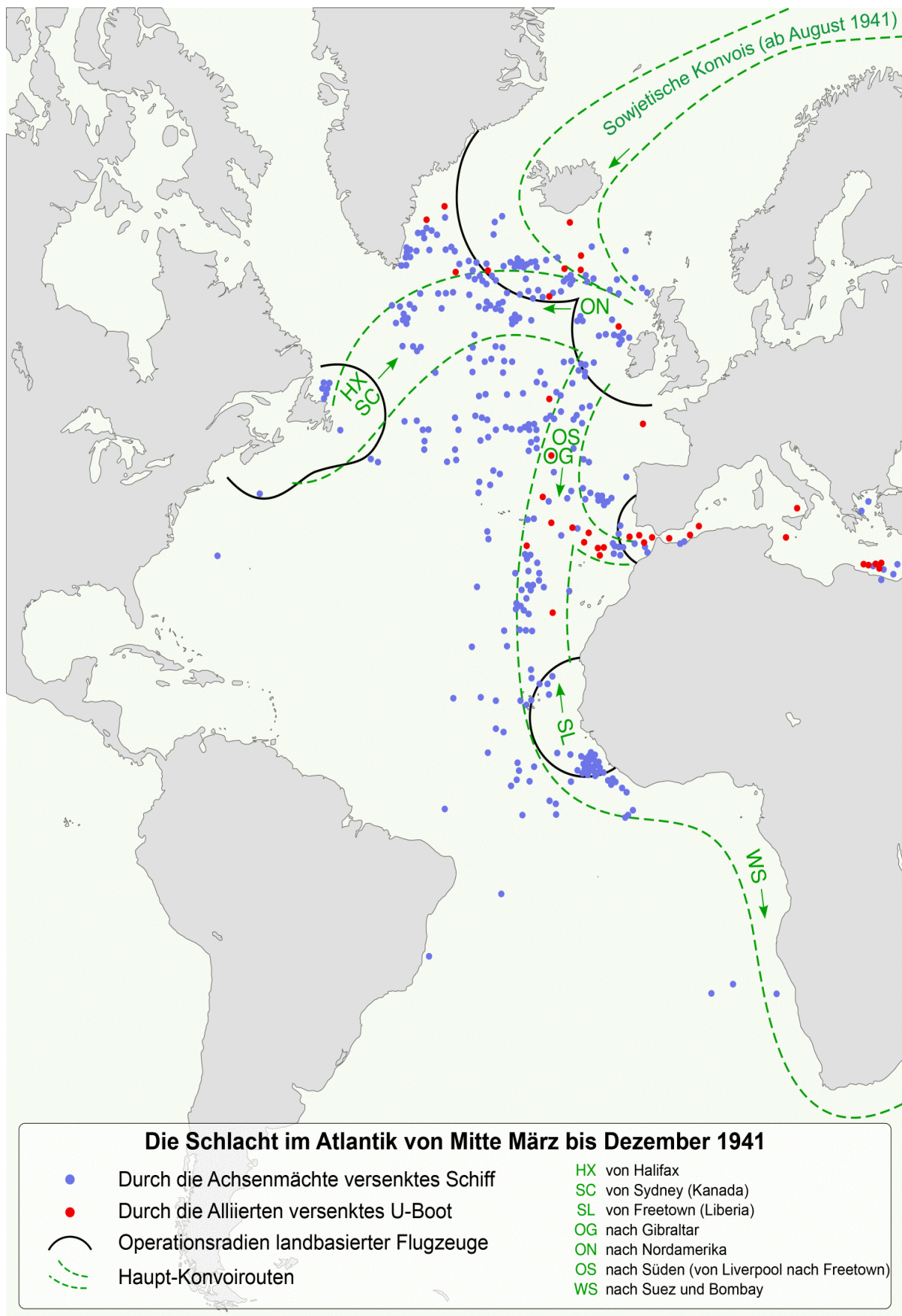
A német felszíni hajók legeredményesebb időszaka a cirkálóháborúban az 1941 júniusát megelőző időszak volt, amikor az ADMIRAL SCHEER zsebcsatahajó a délatlanti-óceánon portyázott, a SCHARNHORST és a GNEISENAU csatahajó Németországból, az ADMIRAL HIPPER nehézcirkáló a franciaországi Brestből kéthónapos atlanti bevetésre indult, a 7 kereskedelmi hajónak álcázott német segédcirkálóból pedig 6 a Csendes- és az Indiai-óceánon vadászott. A hadihajók 37 hajót süllyesztettek el 188 000 tonna hajótérrel, míg az álcázott portyázók 38-at 191 000 tonnával.

Bár a felszíni hadműveletekben a németek jelentős sikereket értek el és érzékeny veszteségeket okoztak a szövetségeseknek, az európai kontinens teljes atlanti partvidékének elfoglalása nyújtotta lehetőségeket a tervezetthez képest csak korlátozottabban sikerült kihasználni, részben a Z-terv megvalósításának félbeszakítása miatt.

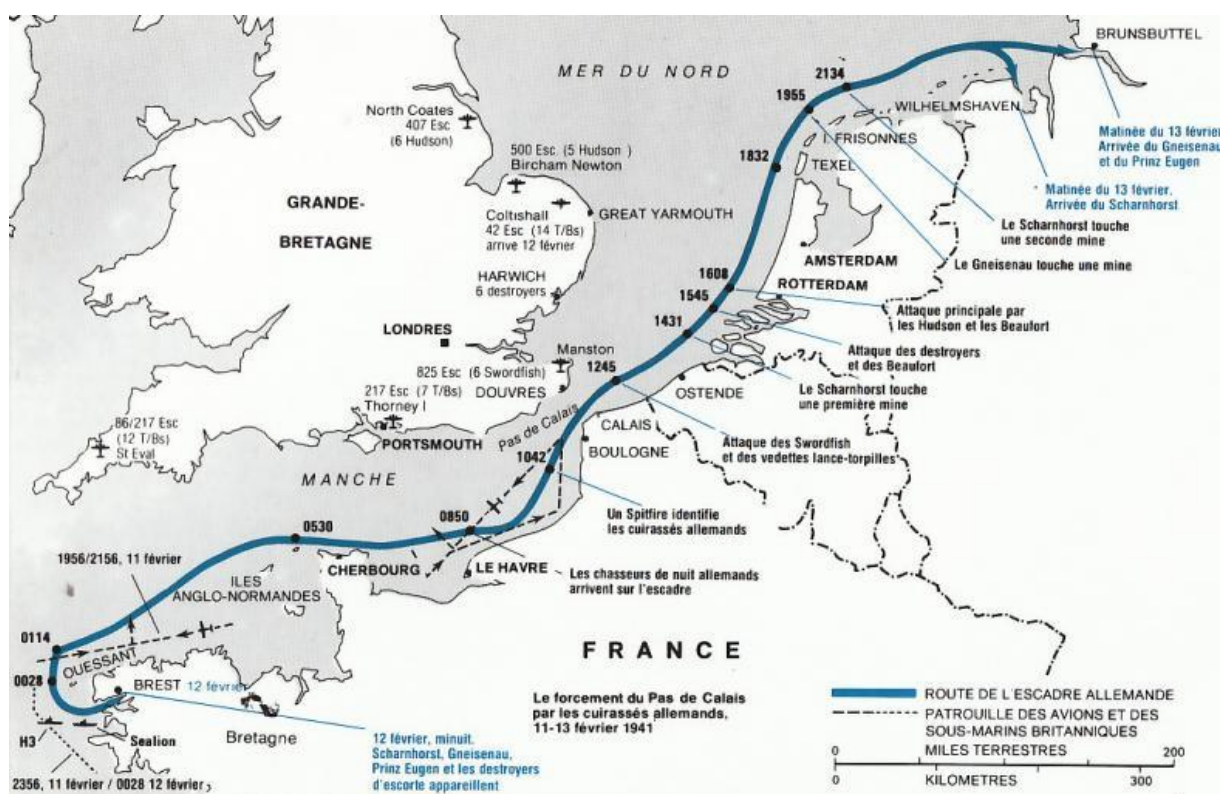
A Z-tervet kevesebb, mint egy évvel a jóváhagyását követően törölték, így a német hajóépítésre gyakorolt pozitív hatása minimális volt. A tervbe vett valamennyi hajót a háború kitörése után törölték, csak a BISMARCK és a TIRPITZ csatahajó, valamint a BLÜCHER és a PRINZ EUGEN nehézcirkáló felépítésére került sor. A hat H-osztályú csatahajó, a három csatacirkáló és a négy repülőgép-hordozó nélkül a Kriegsmarine képtelen volt egyenlő feltételekkel harcba szállni a brit Királyi Haditengerészettel. Ugyanakkor a terv megvalósítása is aggályokat vetett fel: az építendő hajóknak évi 6 millió tonna fűtőolajra és 2 millió tonna dízelolajra lett volna szüksége, miközben Németország teljes 1938. évi olajfelhasználása 6,15 millió tonnát tett ki (s ebből csak 2,4 millió tonna volt a hazai termelés). Ezt a problémát hatalmas üzemanyagraktárak építésével akarták megoldani, 1945-ig 10 millió köbméternyi tárolónak kellett volna megépülnie. Ezzel együtt felfuttatták volna a hazai termelést, viszont ebbe nem számították bele a Wehrmacht és a Luftwaffe üzemanyag-szükségletét.



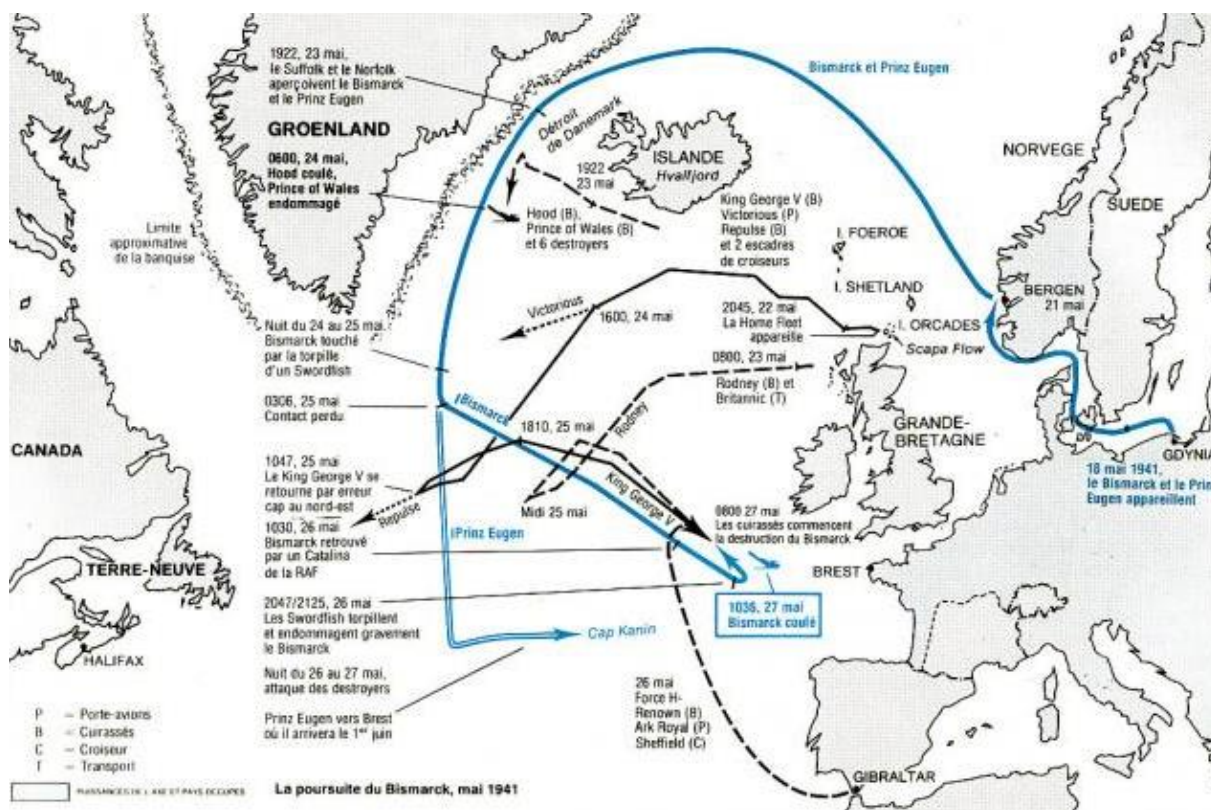
5. kép: Az ADMIRAL GRAF SPEE és a DEUTSCHLAND zsebcsatahajók útja 1939. augusztus-december.

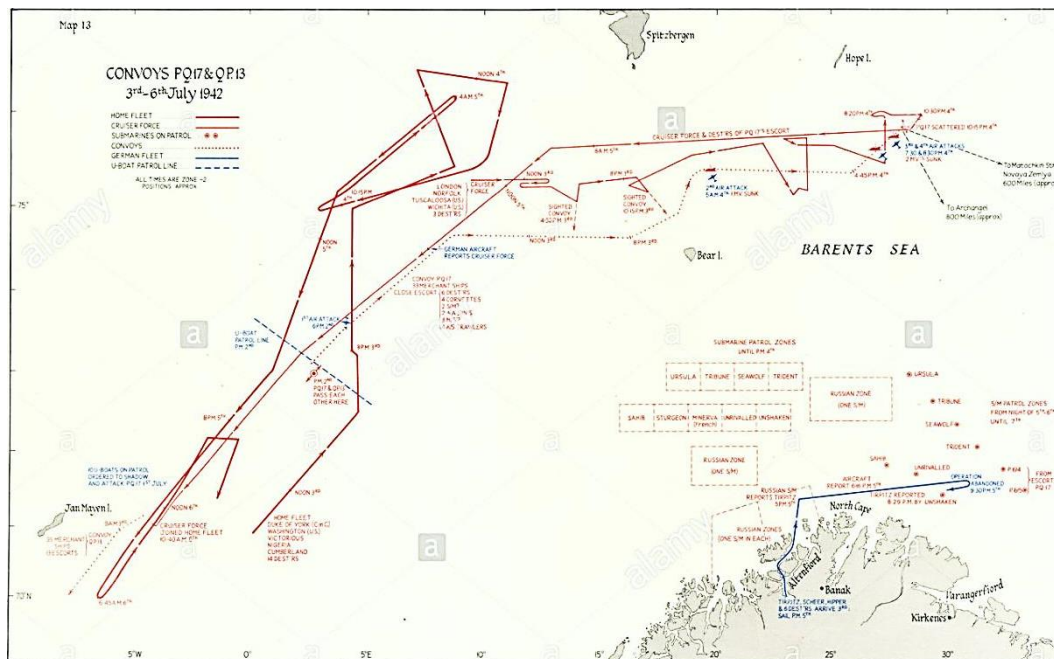


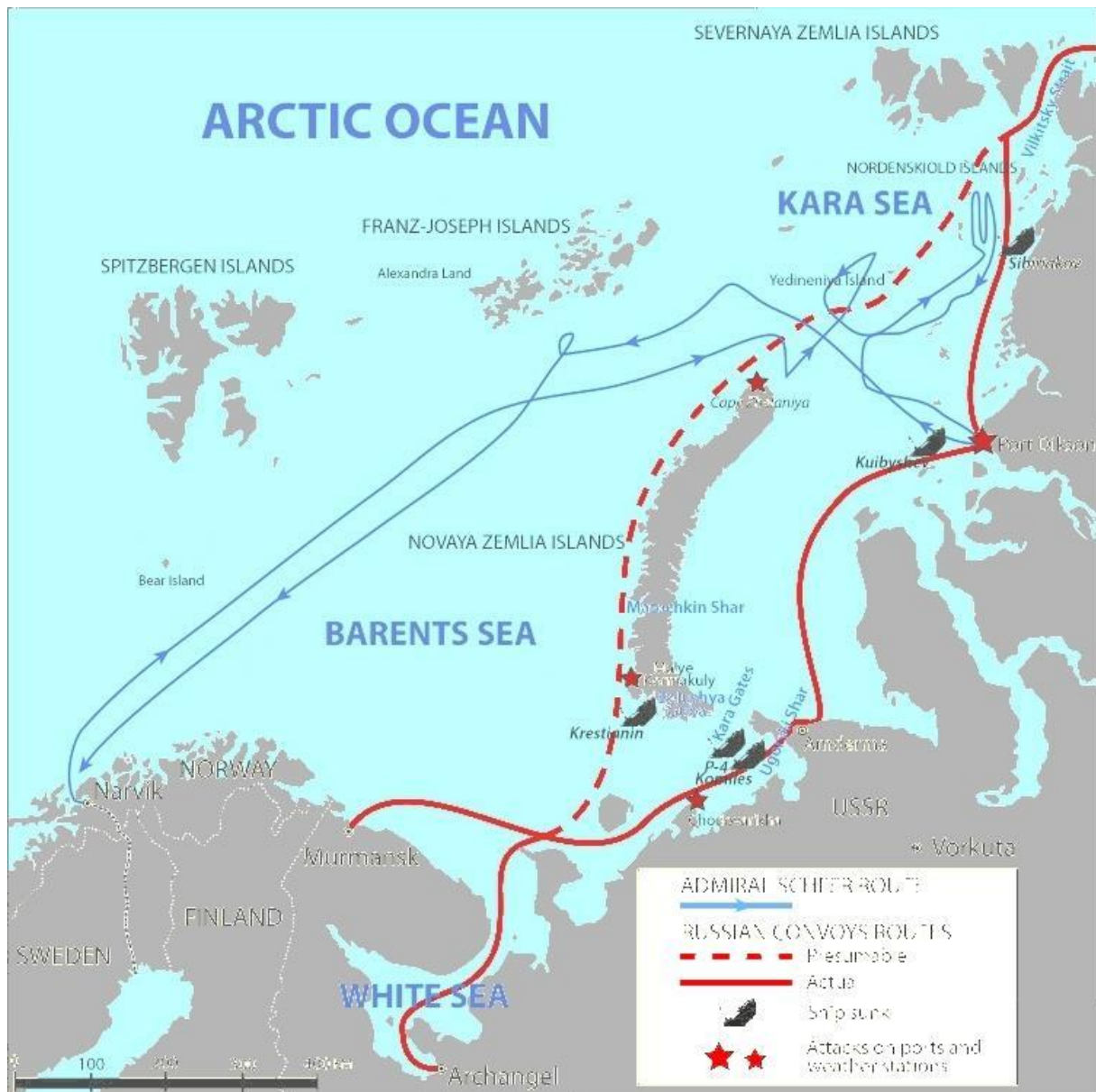
6. kép: Az „Atlanti csata” 1941. március-december közötti állása.



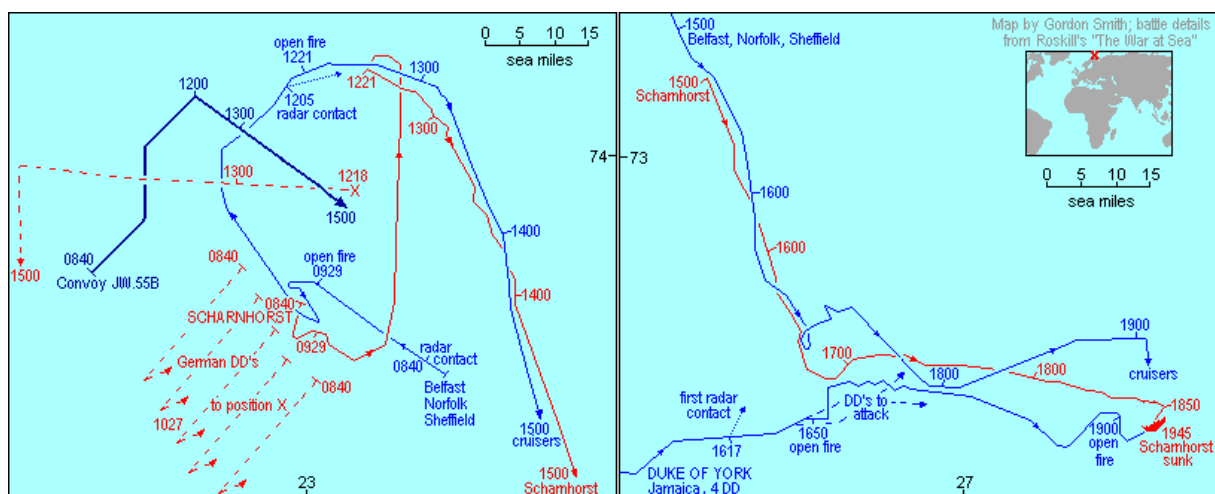
7. kép: A Cerberus hadművelet („Csatorna-futam”), 1941. február 11.-13.







11. kép: A Wunderland hadművelet, 1942. augusztus 16. – október 5.



12. kép: A Ostfront hadművelet, 1943. december 16.

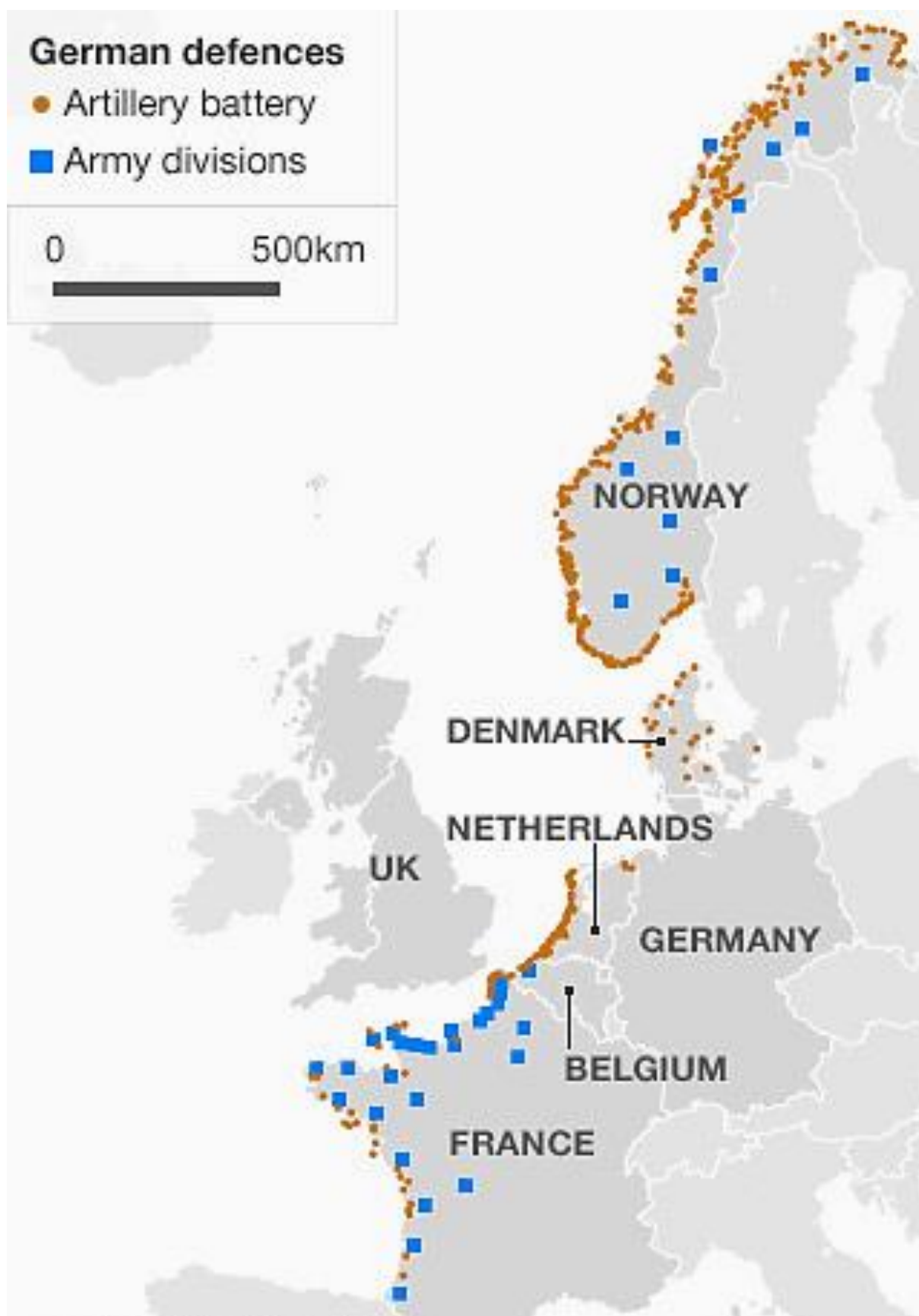
Ám a kudarchoz a Z-terv feladásán kívül az is hozzájárult, hogy Hitler még a meglévő nagy hadihajók bevetését sem mindig engedélyezte, korlátozó parancsai miatt pedig sok akció félbeszakadt vagy el sem kezdődött. A felszíni portyázók eredménytelensége mindenesetre végül Reader bukásához vezetett 1943-ban. Karl Dönitz váltotta a haditengerészet élén, aki 1937-től meg volt győződve róla, hogy német felszíni hadihajókra egyáltalán nincs is szükség, a szövetséges kereskedelmi kapcsolatok végleges megszakításához egy csak tengeralattjárókból álló német flotta is tökéletesen elegendő. Ennek megfelelően a teljes fejlesztési és gyártókapacitást a tengeralattjáró-fegyvernem megújítására használta. Erőfeszítései látványos eredményeket hoztak – az első világháborús fegyvernemi tapasztalatokat felhasználva kifejlesztette a farkasfalka-harcmodort, amellyel a háború 69 hónapja alatt csaknem 3 500 hajó ellen hajtottak végre sikeres támadást és jelentősen korszerűsítette a tengeralattjárók típusát (megalkotva a világtörténelem legelső olyan tengeralattjáróját, a XXI-es típus-t, amely már gyorsabb volt a víz alatt, mint felette, s előnyös tulajdonságainak köszönhetően a világ összes ma ismert modern tengeralattjárójának a prototípusává vált).

A német tengeralattjárók teljesítménye a második világháborúban*							
Hó/év	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Január	-	58	15	66	49	20	24
Február	-	54	47	82	88	28	24
Március	-	26	50	99	131	21	21
Április	-	11	48	89	57	12	23
Május	-	17	66	146	49	17	6
Június	-	66	65	146	27	22	-
Július	-	43	21	109	62	25	-
Augusztus	-	66	33	131	30	37	-
Szeptember	52	64	60	116	25	15	-
Október	37	72	51	120	31	10	-
November	30	36	17	142	16	11	-
December	46	50	28	76	17	25	-
Összesen: 3 474	165	563	501	1 322	582	243	98

* A táblázat a találatok számát (vagyis az elsüllyesztett és a megsérült, de felszínen maradt egységeket együtt) mutatja.

Annak ellenére, hogy a Z-terv alapján végül is nem gyártottak új hadihajókat a második világháború idején, a megvalósult egységek jelentős költségeket emésztettek fel: a két SCHARNHORST-osztályú csatahajó közel 150 millió, a két BISMARCK-osztályú csatahajó pedig közel 250 millió birodalmi márkába került. A 4 hajó árért több mint 100 tengeralattjárót lehetett volna építeni. A tengeralattjáró-háború irányába való stratégiai elmozdulás azonban 1943-ig nem történt meg, s mire rászánták magukat, adigra az Atlanti-csata lényegében már elveszett (az egyre több kísérőhajóval és repülővel védett konvoj-rendszer és a szövetségesek új harceszközei – az ASDIC-ok, a nagyfrekvenciájú iránymérők, a tengeralattjáró-elhárító rakéták –, valamint az Enigma rejtjelező berendezés működésének megfejtése miatt).

A németek számára kedvezőtlen fejlemények együttes hatására a Reader által megálmodott offenzív, mozgó tengeri háború egyre lassult, végül megállt. Ezzel együtt a németek 1943 nyarától (a szárazföldi német előrenyomulás végleges megtorpanásától) az atlanti partvonalon is védelemre rendezkedtek be, s Napóleonhoz hasonlóan – aki a brit tengeri kereskedelem ellehetetlenítése érdekében kontinentális zárlatot hirdetve igyekezett elfoglalni minden tengerparti területet Európában (hasztalanul) – a németek fizikailag akarták lezárni Európa atlanti partjait.



13. kép: A Reader-féle mozgó tengeri háború vége: beásott haditengerészeti ágyúk az Atlanti Falban.

Mozgó helyett állóháború – hajótüzérség a partokon

Az „Atlanti fal” (Atlantikwall) Finnországtól Norvégián és Dánián át a Holland és Belga partvidéken keresztül a francia-spanyol határig húzódott. Főépítészé Fritz Todt (a németországi autópályák építője) volt, aki a teljes szakaszra mintegy 15 000, különféle rendeltetésű, méretű és formájú tengerparti erődítményt, illetve bunkert tervezett mintegy 600 típusban. Ezek közül 1944 júniusáig – a szövetségesek normandiai partraszállásáig – 8 119 épült fel. A fal építése a németek által megszállt egyetlen brit felségterület, a Csatorna-szigetek erősítési munkálataival kezdődött, 1941. június 13-án.

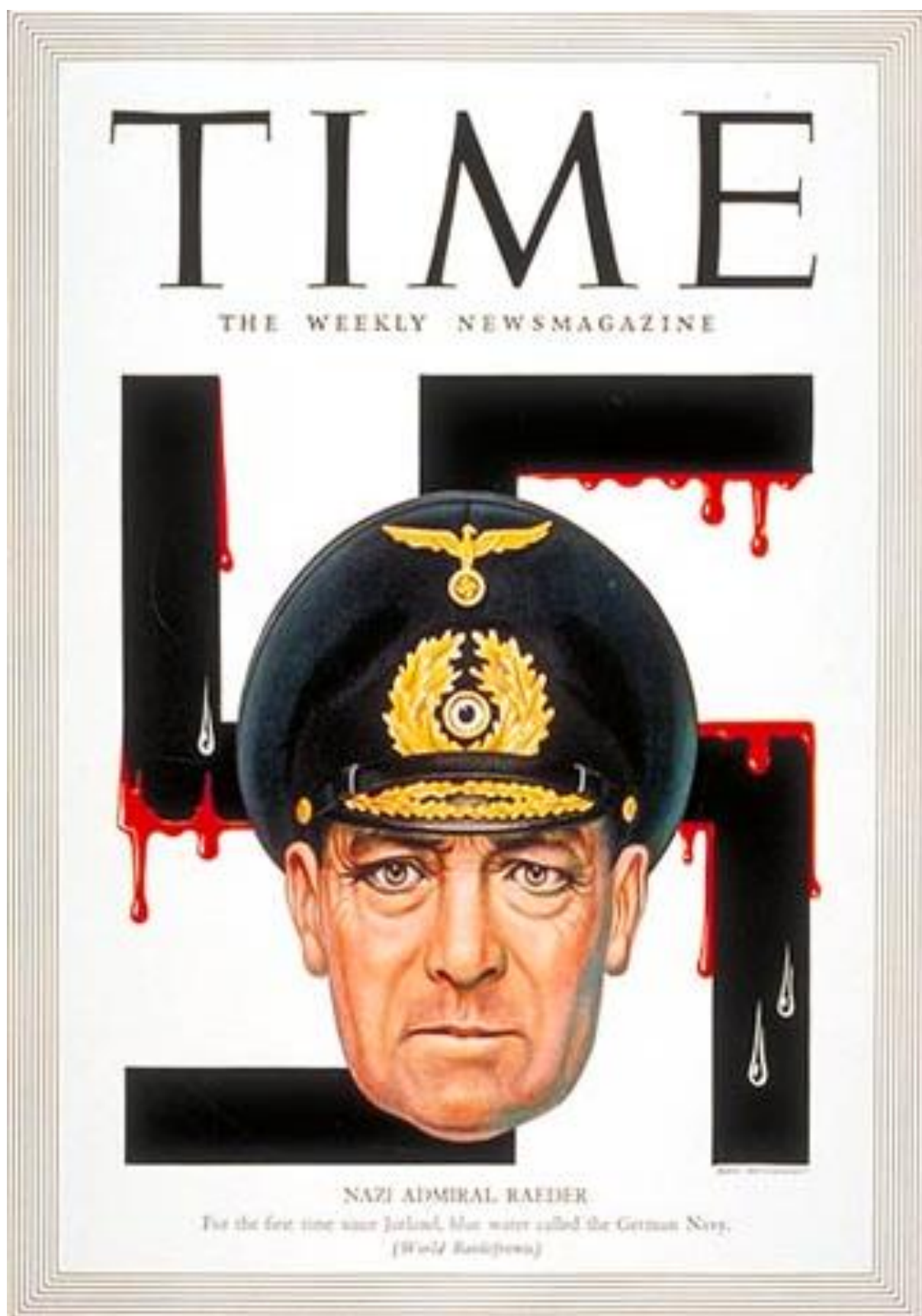
A következő 14 hónapban a németek mintegy 250 állandó vasbeton erődítményt emeltek a szigetekre. A tapasztalatok alapján 1942. március 23-án Hitler kibocsátotta a 40-es számú Vezéri Rendelkezést, az Atlanti Fal felépítéséről. A vasbeton létesítmények olyan szabványos jellemzőkkel rendelkeztek, mint például az alapra szelvényezett derékszögű bejárat, a páncélozott légbevezetés, a 30 mm-es acélajtók, a gépi szellőztetés és a telefonok vagy éppen a fafedéssel ellátott belső falak és az egységes vészkijáratok rendszere.

A védelmi létesítményeket a teljes szakaszon 38 (20 francia, 2 belga, 2 holland, 3 dán, 11 norvég) partvédelmi szektorba (Küsten Verteidigung Abschnitt) csoportosították. Az ágyúval felszerelt létesítményeket Tengerészeti tüzérhadosztályok (Marine Artillerie Abteilung), tengerészeti könnyű ütegek (Leichte Marine Artillerie Abteilung), tengerészeti légvédelmi hadosztályok (Marine Flak Abteilung), illetve a hadseregből kikülönített partvédelmi tüzérhadosztályok (Heeres Küsten Artillerie Abteilung) működtették. A létesítményeket őrző gyalogság elszállásolására támaszpontokat (Stützpunkt), támaszpont-csoportokat (Stützpunktgruppe), a tüzérség számára pedig erődöket (Festung) és – a hadihajók, tengeralattjárók fogadására – erősített kikötőket (Festung port) építettek.

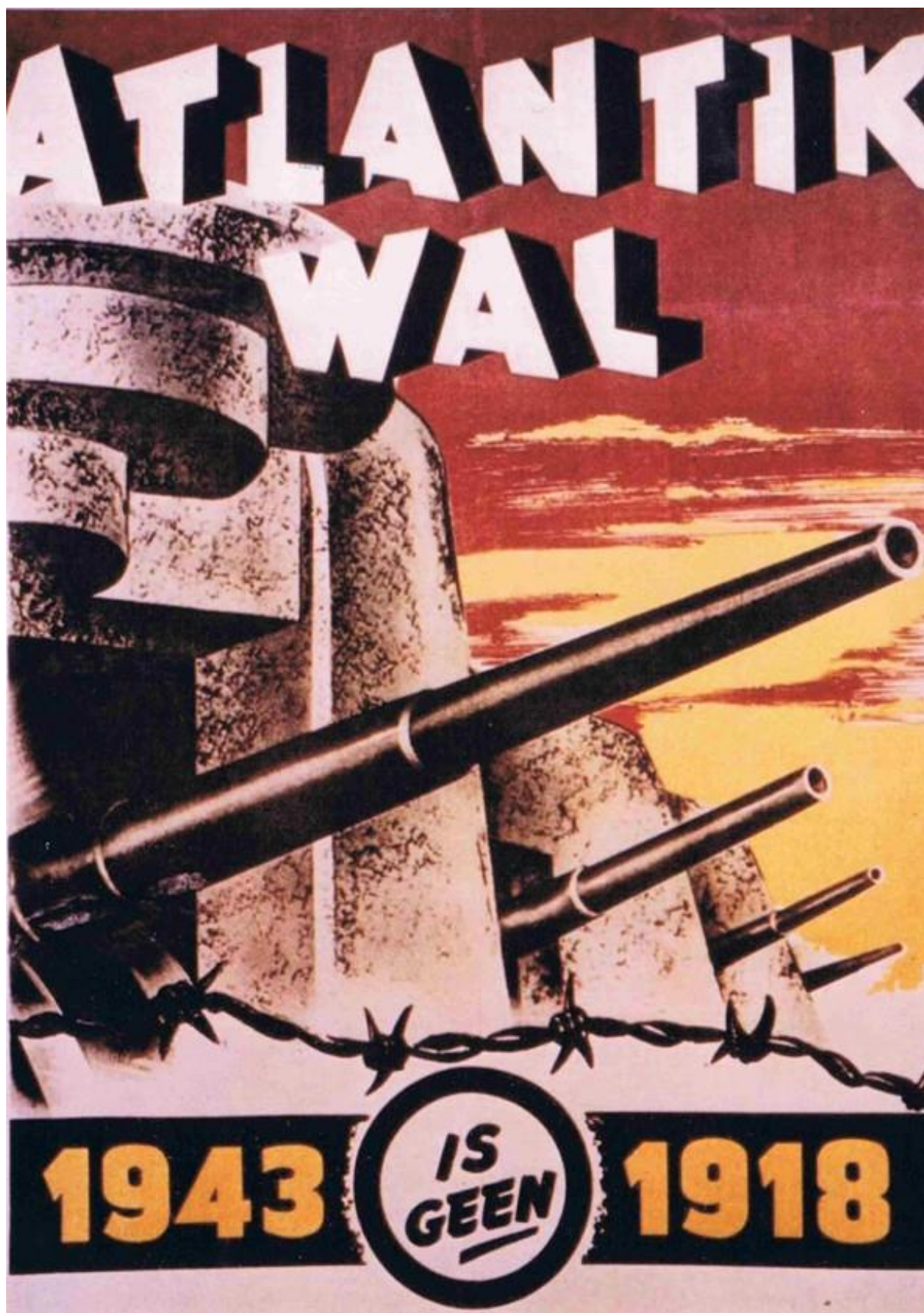
A tüzérségi eszközök vegyes képet mutattak, amennyiben az ellátás hiányosságainak pótlására az elfoglalt országok hadseregeinek tüzérségi eszközeit is igénybe vették (így került például az Atlanti Falba az első világháború végén hadikárpótlásként Franciaországnak ítélt osztrák-magyar PRINZ EUGEN csatahajó 12 db 30,5 cm-es lövege is, amelyet az országot előzőlő Wehrmacht egységei a bresti tengerészeti arzenál raktáraiban találtak meg azután, hogy az ágyútól megfosztott hajót a francia flotta egységei tüzérségi célhajóként elsüllyesztették 1922-ben). Ennek megfelelően a tengerészeti ágyúk mellett tankelhárító ágyúk, gépágyúk, tobruk-verembe épített harckocsi-tornyok is megtalálhatók voltak az Atlanti Falban. A fal védelmére felhasznált tüzérségi eszközök 105-406 mm-es haditengerészeti ágyúkból (600 db), illetve 75-90 mm-es harckocsi-ágyúkból (250 db) álltak.

A fal legnagyobb építményei a következők voltak:

- A Keroman-bázis a franciaországi Lorient-ben. A 30 tengeralattjáró befogadására alkalmas 3 német tengeralattjáró-bunker két futballpálya területű komplexum, amelyet 4,5 m vastag beton borít (a létesítmény ma is megvan, a francia haditengerészet 1997-ig használta).
- A Lindemann-üteg a franciaországi Nord-Pas-de-Calais [ejtsd: nɔʁ pa d(ə) kalɛ] közelében. A 3 db 406 mm-es tengerészeti ágyúval felszerelt komplexum feladata a szemben lévő dél-angliai partok bombázása volt (a csaknem 20 m hosszú ágyúk lövedékeinek súlya több mint 1 tonna volt). A 4 m vastag betontető védelmében működő ágyúkat 1944 szeptemberében semmisítették meg. Betonbunkereik maradványait a Csatorna-alagút építése érdekében semmisítették meg 1980-ban.
- A Fjell erőd és az Austrått erőd a norvégiai Bergen előtti Sotra, illetve a Trondheim előtti Ørland szigetén. A két erőd a GNEISENAU csatahajót ért 1942. február 26-i pusztító légitámadás után a hajó épségben maradt két, 3-3 db 280 mm-es hajóágyúval felszerelt lövegtornyát kapta meg. Az erődöket a háború után a norvég partvédelem használta. Az utolsó lövéseket 1953-ban adták le, 1968-ban pedig leszerelték őket. 1991 óta múzeumként látogathatók.



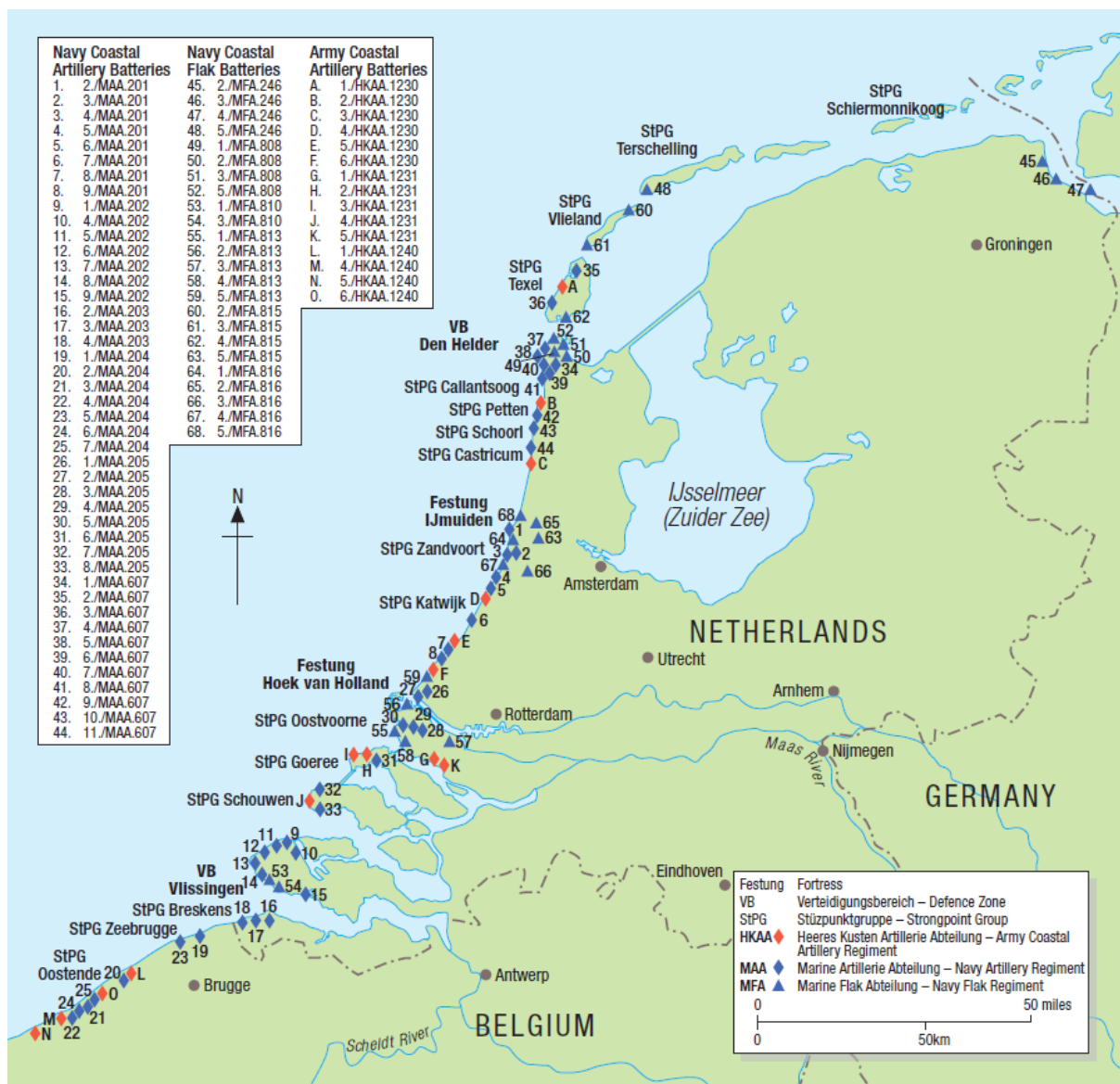
14. kép: Erich Reader a Time magazin 1942. április 20-i számának címlapján.



15. kép: Az Atlanti Fal propaganda-plakátja.



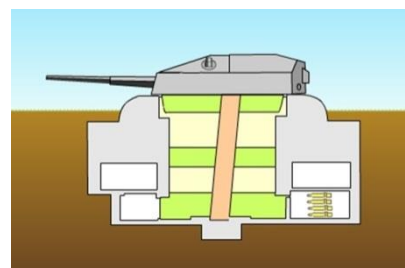
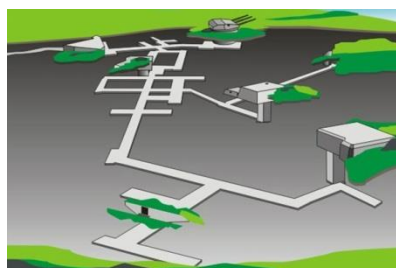
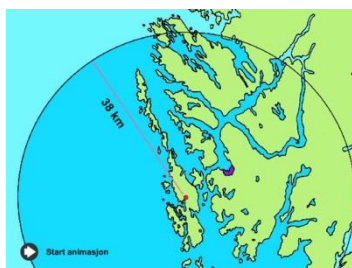
16. kép: Az Atlanti Fal franciaországi és belgiami szakasza.



17. kép: Az Atlanti Fal hollandiai szakasza.



18. kép: Az Atlanti Fal dániai és norvégiai szakasza, lent pedig a Fjell Festung.





ABOVE: Strongpoint WN10, Les Dunes de Varreville. WN10 was a fairly typical infantry resistance nest containing a mixture of reinforced concrete bunkers and earthen entrenchments. This was one of three inter-related strongpoints manned by 4. Kompanie, Infanterie-Regiment 919, 709. Infanterie-Division, and located to the north-west of Utah Beach, covering an area 600m wide and 300m deep. (Chris Taylor @ Osprey Publishing)

19. kép: A Varreville támaszpont az Atlanti Fal franciaországi szakaszán, lent pedig az egyik belgiumi ágyú.





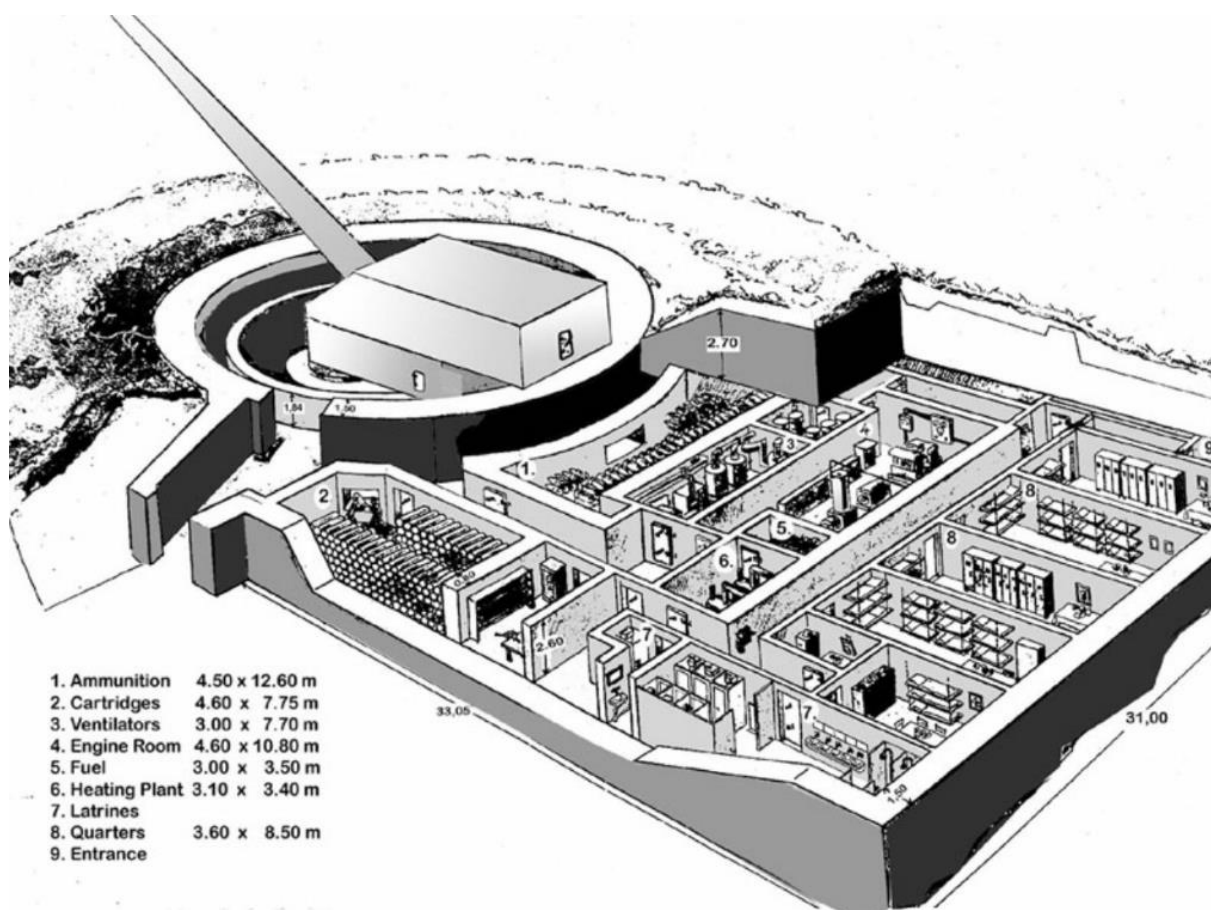
20. kép: 150 mm-es tengerészeti ágyúk Dánia partjain (lent Hanstholmnál).



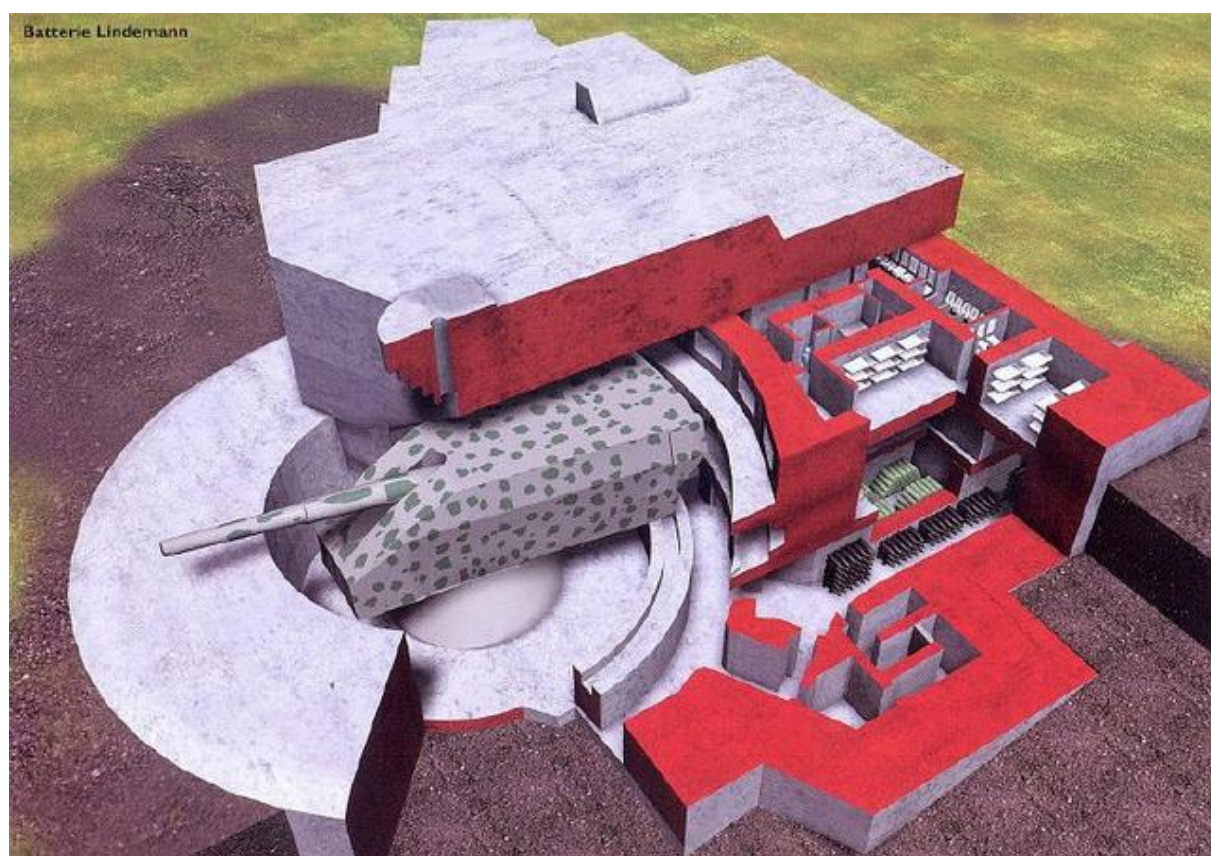


21. kép: 150 mm-es tengerészeti ágyúk Franciaország partjain páncélpajzs és betonbunker védelmében (utóbbiak Longue-sur-mernél).





22. kép: A Lindemann-üteg 406 mm-es tengerészeti ágyú a franciaországi Nord-Pas-de-Calais közelében.





23. kép: A Fjell erőd 280 mm-es tengerészeti ágyútornya a norvégiai Bergen közelében.





24., 25., 26. kép: az Austrått erőd 280 mm-es tengerészeti ágyútornya a norvégiai Trondheim közelében.





Az Atlanti Fal a felszíni hadihajókkal vívott mozgó tengeri háború kifulladásának hű szimbóluma. Az eredetileg kitűzött stratégia célok elérésére 1943 után már használhatatlannak minősített felszíni hadihajók fegyverzete a védekezésbe szorult birodalom állóháborúját szolgálta – a szárazföldön. A nyílt óceánt a hadihajók vízpermettől harmatos, széljárta, szabad fedélzete helyett immár a partok betonfedezékének szűk kémlelőnyílásain át szemlélő fegyveres erők végképp elvesztették a kezdeményezést.

A haditengerészet utolsó bevetése – a Vörös Hadsereg előrenyomulásának lassítása a Balti-tenger partján fekvő (tengerészeti ágyúkkal elérhető) területeken, illetve a szovjetek által körülzárt keleti területek kiürítése – mindazonáltal elismerésre méltó helytállással, pontossággal és kitartással történt. A Kriegsmarine még ebben a helyzetben is domináns maradt, s a Vörös Flottával szemben egyértelműen uralta a Balti-tengert. Nem meglepő, de a haditengerészet tartására jellemző gesztusként a flotta (melynek főparancsnoka, Karl Dönitz Hitler öngyilkossága után az államfői tiszteket is betöltötte) csak a fegyverszünet (1945. május 8.) utáni napon adta meg magát.

Mindössze két felszíni hajója maradt: a PRINZ EUGEN nehézcirkáló és a NÜRNBERG könnyűcirkáló. A flotta többi felszíni egysége odaveszett a háborúban. Szinte szó szerint az utolsó töltnyig harcoltak.

Reader a flotta 1928-1943 közötti parancsnokaként a régi császári haditengerészet becsületkódexén alapuló, ugyanakkor feltétel nélküli, kritikátlan engedelmességet váró (az ellenvéleményeket megtorló) tekintélyelvű vezetést gyakorolt. Paternalizmusa alárendeltjei magánéletét is szigorú keretek közé szorította. Meghatározta az öltözködést (tilos volt például az aktatáska, az esőkabát és a monokli – mint férfiatlan kiegészítők - viselete), a vallásgyakorlást – aki nem volt rendszeres templomjáró, nem is számíthatott előmenetelre – és az erkölcsi mintákat. Utóbbi szabályokra tekintettel távolíttatta el a flottától a házasságszédelgő Reinhard Heydrich-et, aki ezért végig a személyes ellensége maradt (s többek között a tengerészeti hírszerzést is kiszervezte volna Reader alól, amit az utóbbi csak a számára ellenszenves, de a birodalmi vezetők által támogatott Wilhelm Canaris kinevezésével tudott elkerülni).

A többek között ateista náci ideológia flottán belüli terjesztésének – nem utolsó sorban, mint nyakas evangélikus – következetesen és szilárdan ellenállt. Náci értelemben nem volt radikális antiszemita, de osztotta a német konzervatívok antiszemita előítéleteit, s elfogadta a Haditengerészet „zsidótlanítására” vonatkozó 1934. februári hadügyminiszteri intézkedést, ami 74 embert érintett.

Reader – bár magánbeszélgetésekben többször kritizálta – nem tűrt el semmiféle nyilvános kritikát Tirpitz tengernaggyal szemben, akinek emlékét a flotta tekintélyének megerősítésére igyekezett felhasználni akkor, amikor a legtöbb német meg volt győződve róla, hogy az első világháborús flotta felesleges volt. Mi több: Reader idővel második Tirpitzként tekintett önmagára, feltételezve, hogy amint Tirpitz képes volt megnyerni II. Vilmost a német flottafejlesztés ügyének, úgy fogja majd ő is elkötelezetté tenni Hitlert a német haditengerészet ügye iránt, a flotta újjáépítésére irányuló törekvésében mégis állandó kihívásokkal nézett szembe kezdetben Hermann Göringnek a Luftwaffe fejlesztésével kapcsolatos folyamatos követelése, végül a tengeralattjáró-fegyvernemmel kapcsolatos pozitív várakozások miatt.

A Weserübung-hadműveletet (Dánia és Norvégia megszállását) ő javasolta, a Seelöwe-hadműveletet (Anglia megszállását) és a Barbarossa-hadműveletet (a Szovjetunió megtámadását) azonban ellemezte (előbbit nem utolsó sorban a Z-terv törlése miatt). A felszíni flotta sorozatos kudarcai és a Karl Dönitz vezette tengeralattjáró-flotta kimagasló sikerei miatt Raedert a haditengerészet felügyelő admirálisává (Admiralinspekteur) fokozták le 1943 januárjában, a főparancsnoki posztot Dönitz vette át. Raeder ugyanezen év májusában lemondott posztjáról és nyugdíjba vonult.

A háború után a nürnbergi perben „háborús uszítás” vádjával életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték. Az ítéletet később enyhítették, végül 1955. szeptember 26-án – megromlott egészségére tekintettel – Raedert szabadon engedték. 1957-ben „Mein Leben” (Életem) címmel önéletrajzt írt. Kielben hunyt el 1960. november 6-án.

Karl Dönitz (1911-1980) a háború után háborús bűnök vádjával állt a nürnbergi törvényszék elé. A vádak szerint a korlátlan tengeralattjáró-háború elrendelésével az észak-atlanti térségben Németország megszegte az 1936-os Második Londoni Flotta-egyezményt.

A védelem, amennyire lehetősége volt rá, a brit és más alakulatok elleni búvárhajó-támadások, illetve az utasszállító és a kereskedelmi szállítóhajók elsüllyesztését illetően igazolta, hogy a háború első éveiben a német búvárhajó-parancsnokok betartották a nemzetközi hadijog szabályait, és lehetővé tették, hogy a kereskedelmi hajók legénysége a hajó elsüllyesztése előtt a mentőcsónakba szálljon. Miután azonban kiderült, hogy a kereskedelmi hajók legénysége – felső parancsra – a háború első napjaitól fogva rádión jelentette a német búvárhajók helyzetét, és a kereskedelmi hajók gyakran fel voltak fegyverezve, és tüzeltek a búvárhajókra, vagy megkísérelték meglékelni őket, ez változott.

Chester Nimitz a per folyamán kitöltötte a Dönitz ügyvédje, Otto Kranzbühler által készített kérdőívet, és ebben elismerte, hogy az amerikai tengeralattjárók a csendes-óceáni konfliktus elejétől fogva figyelmeztetés nélkül süllyesztették el a japán hajókat, és ha ez a tengeralattjárót, vagy további küldetését veszélyeztette, nem mentették ki a legénységet. Ezek a körülmények nyilvánvalóan hozzájárultak ahhoz, hogy Dönitz viszonylag enyhe büntetést – 10 év szabadságvesztést – kapott.

Szabadulása után egy Hamburg melletti kis faluban, Aumühlében telepedett le 1956-ban, ahol két önéletrajzi témájú könyvet írt, *Zehn Jahre, Zwanzig Tage* (Tíz év, húsz nap) és *Mein wechselvolles Leben* (Örökké változó életem) címen. 1980 karácsonyán halt meg szívrohamban.

Források:

Tanulmányok:

- FISCHER Ferenc: „A német offenzív haditengerészeti stratégia kialakulása az 1920-as évek elejétől Erich Raeder és Wolfgang Wegener tengernagyok munkásságában és a zsebcsatahajó program”, in.: Hindu istenek, szíami tigrisek Balogh András 70 éves. ELTE, Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2014.
<https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/18304/FISCHERFerenc.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- WEGENER, Wolfgang: „Die Seestrategie des Weltkrieges”. Berlin, 1929.
<https://usnwcarchive.org/files/original/e91a6fc4bd81a4237cae1c2fc4056d5e.pdf>
- M. J. Whitley, “German capital ships of world war two”, Arms and Armour Press, London, 1989

Internet-oldalak:

- https://en.wikipedia.org/wiki/Plan_Z
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_battleships_of_Germany
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_battlecruisers_of_Germany
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_heavy_cruisers_of_Germany
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_armored_cruisers_of_Germany
- https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Kreuzer
- https://en.wikipedia.org/wiki/German_torpedo_boats_of_World_War_II
- <http://www.naval-history.net/WW2CampaignsGermanWarships.htm>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Atlantic
- https://en.wikipedia.org/wiki/Timeline_of_the_Battle_of_the_Atlantic
- https://en.wikipedia.org/wiki/Interwar_naval_service_of_Erich_Raeder
- <http://atlanticwalls.uk/>
- <http://home.hib.no/mediesenter/krigsminne/index.html>
- http://www.atlantikwallplatform.eu/en/home/country/?niveau_id=1

Képek forrása:

- 1. kép: <http://alittlepieceofhistory.com.au/wp-content/uploads/cm/2014/01/Tripitz0233.jpg>
- 2. kép: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Bundesarchiv_Bild_146-1980-128-63%2C_Erich_Raeder.jpg
- 3. kép:
https://en.wikipedia.org/wiki/German_cruiser_Deutschland#/media/File:L%C3%BCtzow_ONI.jpg,
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/49/KMS_Ersatz_Hessen_Circa_Era_1935.jpg/1200px-KMS_Ersatz_Hessen_Circa_Era_1935.jpg,
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Scharnhorst-1-A503-FM30-50.jpg>
https://en.wikipedia.org/wiki/O-class_battlecruiser#/media/File:OclassCruiser2Dmap4-eBigFlagalt.jpg
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b6/Scharnhorst-1-A503-FM30-50.jpg/640px-Scharnhorst-1-A503-FM30-50.jpg>
<http://www.steelnavy.com/images/NNTHClass.htm/HKI0129p&p.JPG>
- 4. kép: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Second_world_war_europe_1940_map_de.png
- 5. kép: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8a/Graf_Spee_Fahrten.jpg

- 6. kép: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/The_battle_of_the_Atlantic_1941_map-de.png
- 7. kép: http://i39.servimg.com/u/f39/18/08/15/97/carte_11.jpg
- 8. kép: http://img10.hostingpics.net/pics/984983Bismarck_32.jpg
- 9. kép: http://www.alamy.com/stock-photo-arctic-convoys-pq-17-qp-13-3rd-6th-july-1942-1956-vintage-map-103814995.html?pv=1&stamp=2&imageid=D5337E87-FFCB-4FF7-A8EF-2D7BF86C0BFC&p=283958&n=0&orientation=0&pn=1&searchtype=0&IsFromSearch=1&srch=fo%3dbar%26st%3d0%26pn%3d1%26ps%3d100%26sortby%3d2%26resultview%3dsortbyPopular%26npgs%3d0%26qt%3darctic%2520convoys%26qt_raw%3darctic%2520convoys%26lic%3d3%26mr%3d0%26pr%3d0%26ot%3d0%26creative%3d%26ag%3d0%26hc%3d0%26pc%3d%26blackwhi-te%3d%26cutout%3d%26tbar%3d1%26et%3d0x0000000000000000000000%26vp%3d0%26loc%3d0%26imgt%3d0%26dtfr%3d%26dtto%3d%26size%3d0xFF%26archive%3d1%26groupid%3d%26pseudoid%3d%26a%3d%26cid%3d%26cdsrt%3d%26name%3d%26qn%3d%26apalib%3d0%26apalic%3d%26lightbox%3d%26gname%3d%26gtype%3d%26xstx%3d0%26simid%3d%26saveQry%3d%26editorial%3d1%26nu%3d%26t%3d%26edoptin%3d%26customgeoip%3d%26cap%3d1%26cbstore%3d1%26vd%3d0%26lb%3d%26fi%3d2%26edrf%3d
- 10. kép: http://www.alamy.com/stock-photo-arctic-convoy-pq-17-movements-of-ships-4th-28th-july-1942-1956-vintage-103815003.html?pv=1&stamp=2&imageid=A4CB6C62-2F61-49A2-8C95-2ADBC01F9A07&p=283958&n=0&orientation=0&pn=1&searchtype=0&IsFromSearch=1&srch=fo%3dbar%26st%3d0%26pn%3d1%26ps%3d100%26sortby%3d2%26resultview%3dsortbyPopular%26npgs%3d0%26qt%3darctic%2520convoy%26qt_raw%3darctic%2520convoy%26lic%3d3%26mr%3d0%26pr%3d0%26ot%3d0%26creative%3d%26ag%3d0%26hc%3d0%26pc%3d%26blackwhi-te%3d%26cutout%3d%26tbar%3d1%26et%3d0x0000000000000000000000000000000000%26vp%3d0%26loc%3d0%26imgt%3d0%26dtfr%3d%26dtto%3d%26size%3d0xFF%26archive%3d1%26groupid%3d%26pseudoid%3d%26a%3d%26cid%3d%26cdsrt%3d%26name%3d%26qn%3d%26apalib%3d0%26apalic%3d%26lightbox%3d%26gname%3d%26gtype%3d%26xstx%3d0%26simid%3d%26saveQry%3d%26editorial%3d1%26nu%3d%26t%3d%26edoptin%3d%26customgeoip%3d%26cap%3d1%26cbstore%3d1%26vd%3d0%26lb%3d%26fi%3d2%26edrf%3d0
- 11. kép: <http://www.allworldwars.com/image/079/Wunderland-Map1.jpg>
- 12. kép: <http://www.naval-history.net/ww2mR210NorthCape.GIF>
- 13. kép: http://news.bbc.co.uk/nol/shared/bsp/hi/dhtml_slides/11/atlantic_wall/img/slide03_atlantic_wall_624.jpg
- 14. kép: http://img.timeinc.net/time/magazine/archive/covers/1942/1101420420_400.jpg
- 15. kép: <https://i.pinimg.com/originals/bc/ae/c8/bcaec8a6d61ade6f3a46e8f531cabf04.jpg>
- 16. kép: <https://postimg.org/image/3wrtodss7/>
- 17. kép: <https://postimg.org/image/58u4v1vdd/>
- 18. kép: <https://postimg.org/image/gjwsjf28h/>
- 19. kép: <https://postimg.org/image/x0g1kmgvr/>
- 20. kép: http://7grad.org/Exkursionen/Atlantikwall/Daenemark/Hanstholm/Bunkermuseum/Hanstholm_Festung_Atlantikwall_039.jpg
- 21. kép: [http://www.langelandsfortet.dk/20%20+%20150%20mm%20Kanoner/150%20mm%20Kanon%20\(11\).JPG](http://www.langelandsfortet.dk/20%20+%20150%20mm%20Kanoner/150%20mm%20Kanon%20(11).JPG), https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Longues-sur-Mer_Battery.jpg
- 22. kép: <https://weaponsandwarfare.files.wordpress.com/2016/06/bgsgsbft.jpg>; https://farm7.staticflickr.com/6060/6408448525_ac524efd90_b.jpg
- 23. kép: http://www.krigsbunken.no/wp-content/uploads/2017/06/Fjellfestning_B2web.jpg, <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/74/1963FjellFestningKanon.jpg>

- 24. kép: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/36/Austr%C3%A5tt_Fort_%285930782981%29.jpg
- 25. kép: <https://pbs.twimg.com/media/BZYk-8IlgAEpCxN.jpg>
- 26. kép: <https://www.tracesofwar.com/upload/1112110323225152.jpg>