

BARTÓK ÁDÁM LÁSZLÓ

b.adam92@citromail.hu
egyetemi hallgató (SZTE BTK)

A tengeri háború elméleti kérdései és az első világháború



— *The Theoretical Issues of Naval Warfare and World War I.* —

ABSTRACT The late 19th century saw a great improvement in maritime technology, most importantly in the case of warships. The ever developing technology made the theorists to reconsider the views of sea power and of how to achieve naval supremacy. One of the leading theorists in this field was the American A. T. Mahan, well-known to the English audience, but much less widely known among Hungarian readers. For decades, his views about sea power dominated the strategic considerations of naval and political circles and had a great effect on the thriving navalism. Through studying the history of European nations, he composed some principles that can be applied to naval strategy regardless of the technological changes, like the role of a navy, the importance of sea communications and trade routes. Each great power tried to develop its own use of these, according to their strategic positions. Though the Mahanian theory opposes the division of fleets, it was difficult to apply for large empires like Britain and the USA. First Sea Lord of the Royal Navy, John Fisher offered an alternative emphasizing new technologies, the submarine and the battlecruiser. Finally, the experiences came from the Great War, most importantly the inability to bring about a decisive battle at sea and the small units gaining more weight in fleet operations has led to a reconsideration of the focus on battleships, which thereby led to changes in the doctrines – although, this change did not reach an end until the last years of the Second World War.

KEYWORDS naval strategy, sea power, theories on naval warfare, Alfred Thayer Mahan, World War I

DOI 10.14232/belv.2016.4.3 <https://doi.org/10.14232/belv.2016.4.3>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article: Bartók Ádám László (2016): *A tengeri háború elméleti kérdései és az I. világháború*. Belvedere Meridionale 28. évf. 4. sz. 39–51. pp

ISSN 1419-0222 (print) ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)
(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

A 19–20. század fordulóját övező évtizedek rohamos fejlődésének talán legnagyobb összszegzése volt az első világháború. Számos egyéb tényező mellett elsősorban az ugrásszerű technikai fejlődés volt az, ami elősegítette, hogy ez a háború különbözzön minden addigi katonai konfliktustól, nem csak grandiózussága, hanem a mentalitásra gyakorolt korszakválasztó jellege miatt.¹ Így volt ez a tengeri hadviselésben is, amelyet a 19. század második felétől kezdve a háború kezdetéig egy sor forradalmi újítás változtatott meg. Azonban a technikai fejlődéssel párhuzamosan itt egy másik területen is átalakulás zajlott.

Az 1890-es évekre a nagy „fehér foltok” eltűnőben voltak a térképről, az európai ember – vagy amerikai társa – a legtávolabbi egzotikus helyekre is eljutott; ez volt az a korszak, amikor a világot már egységesen lehetett szemlélni, ez időre tehető a geopolitika és a geostratégia megszületése. Sorra jelentek meg a világviszonylatban gondolkodó, átfogó művek, különféle megközelítési módot alkalmazó geopolitikai és geostratégiai elméletek, melyek szerzői közt olyan neveket találunk, mint Friedrich Ratzel, Alfred Thayer Mahan, Julian Corbett és Halford John Mackinder.²

A gyarmatosítás utolsó nagy hulláma – nagyjából az 1875 és 1914 közötti időszak – az ipari forradalom hatásait magán viselő, egyre gyorsabban átalakuló világ nagyhatalmai közötti vetélkedést hozott, amelybe az európai hatalmakon kívül már bekapcsolódott az Egyesült Államok és Japán is. Versenyfutás kezdődött meg, de már nem pusztán a területekért, nyersanyagokért, kereskedelmi pontokért; a korábbi kereskedelmi vállalkozások helyett a tudatos birodalomépítés határozta meg a nagyhatalmak terjeszkedését. A kapitalizálódó világgazdaság a világkereskedelem jelentős növekedését hozta. Fontossá vált a felvevőpiacok összeköttetése az anyaországgal; a tenger vált a legfőbb közvetítő térére az új világgazdaságban.

A gyarmatosító országok felismerték, hogy gyarmatbirodalmuk és a kereskedelmi útvonalak védelme szempontjából elengedhetetlen a tengerek feletti ellenőrzés, így a versengés kiterjedt a világtengerekre is. Talán soha azelőtt és azután nem volt akkora jelentősége az emberek szemében a világot felölelő óceánoknak, soha annyi szem nem szegeződött a tengerre, mint ebben a korban. Ugyanakkor mégsem volt annyira egyértelmű a tengeri hatalom definíciója, megszerzésének és fenntartásának mikéntje. Ehhez adták meg a kellő lökést és háttérrel az olyan elméleti munkák, amelyek évtizedekre meghatározták a tengeri hatalomról való felfogást és hatásuk jóval túlmutat az első világháború korszakán.

Az új korszakot sejtető technológiai változások és felemelkedő új versenytársak minden nagyhatalmat arra ösztönöztek, hogy megtalálja a módját a tengerek feletti uralomnak és a nagyhatalmi játszma minden korábinál nagyobb fegyveres konfliktusban összegződött. Írásom célja az első világháború tengeri hadviselésének bemutatása a háborút megelőző legfontosabb elméleti kérdések és a nagyhatalmak stratégiai lehetőségeinek fényében.

Új korszak a tengeri hadviselésben

A 19. század második felében látványos fejlődések mutatkoztak a hajózásban, nem kis részben a technikai változásoknak köszönhetően, melyek közül érdemes kiemelni néhány forradalmi újítást.

Ezek közé tartozott a gőzhajtás megjelenése. A tengeren való utazás ezáltal sokkal könnyebbé, gyorsabbá és kiszámíthatóbbá vált. A század közepétől alkalmazták nagyobb hadihajókon

¹ Kiss 2015. 53–55.

² Tóth 2014. 310–318.

is, melyek felvonulása többé nem függött a szélről és az áramlatok hatásától. Szintén fontos újítás volt a hajótüzérség terén a forgó lövegtorony, amely az 1860-as évektől kezdett elterjedni. Ezzel a hajónak valamivel kevesebbet kellett manővereznie a lövéshez, mint a hagyományos oldalsortűz esetén. Az új típusú robbanólövedékek ellen a hajókat páncélborítással kezdték ellátni; először a fa hajótestre erősítettek páncéllemezeket, később már az egész hajótesthez vas és acélelemeket használtak. Az ily módon megerősített hajószerkezet lehetővé tette nagyobb gőzgépek és nehezebb lövegek beszerelését; a hadihajók egyre nagyobbak és nehezebbek lettek. Új eszköznek számított a torpedónaszád és a tengeralattjáró, ám alkalmazhatóságuk még korántsem volt világos és valódi hatékonyságuk csak a századfordulóra mutatkozott meg. Szintén a századfordulón került használatba a drótnélküli távíró, amellyel lehetővé vált a nagyobb flottaparancsnokok döntéshozását és a parancskiadást, emellett pedig állandó összeköttetésben maradhattak a főparancsnoksággal.³

A technológiai újítások adaptálása sokszor új alkalmazási módszereket igényelt, ez ösztönözte a teoretikusokat arra, hogy egy-egy új technológia fényében a különböző alkalmazási elméleteket rendre felülvizsgálják. A kérdés az, hogy milyen hatással voltak ezek az újítások a tengeri hadviselésre, és megváltozott-e ezzel a tengeri hatalom gyakorlásának módja?

A téma egyik legátfogóbb elméleti vizsgálata az amerikai Alfred Thayer Mahantól (1840–1914) származik. Mahan tengerésztisztként részt vett az amerikai polgárháborúban, teljesített szolgálatot a Távol-Keleten és Dél-Amerika partjainál, kellő tapasztalatot gyűjtve ahhoz, hogy átlássa korának világpolitikai helyzetét, amely már akkor szorosan összefüggött a haditengerészettel. 1885-től a Newport-i Naval War College-ban oktatott – az itt leadott előadásorozata képezte az alapját a később híressé vált *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783* (A tengeri hatalom hatása a történelemre 1660–1783) című művének, amely vizsgálati módszerei tekintetében újító jellegű volt, és amelyet még számos magas színvonalú munka követett.⁴

Mahan szemléletének kialakulásában jelentős szerepe volt a megelőző korszakok nagy tengeri háborúinak; a 17–18. század katonai konfliktusai, az angol–holland háborúk, az 1778–83-as angol–francia háború során ádáz harcok folytak a tengereken és az ott vívott csaták nagyban befolyásolták a háború alakulását. Mahan alapelve, hogy egy nemzet sem válhat nagy világhatalommá nagy haditengerészet nélkül. Megfogalmazása szerint a világtenger olyan, mint egy közvetítő közeg, egy közös „országút”⁵, amely összeköti a világ nemzeteit. A haditengerészetek feladata, hogy ellenőrzést gyakoroljanak a tengeri összeköttetést jelentő vonalak, a kereskedelmi útvonalak felett.⁶ Mahan felismerte, hogy egy ország nagyhatalommá való előlépésében a tengeri kereskedelem, a világtengerekre való kijutás és ez által a világgazdaságba való bekapcsolódás kulcsszerepet tölt be. Rámutatott, hogy a történelem során azok az országok, amelyek hozzáfértek a tengeri kereskedelemhez, jóval nagyobb előnnyel indultak és idővel fejlettségükben kiemelkedtek. Ilyen ország volt Anglia, Németalföld, Spanyolország vagy Skandinávia, szembeállítva Közép-Európával vagy Oroszországgal, amelyek korlátozott kijutási lehetőségekkel rendelkeztek. Nagyon fontos, hogy egy ország meg tudja védeni nemzeti érdekeit, saját kereskedelmi lehetőségeit a tengeren. A világhatalommá válás záloga ezért egy erős hadiflotta fenntartása,

3 SPECTOR 2002. 11–46.

4 Többek között az 1911-ben megjelent *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land* c. műve, amelyben a tengeri hadviselés elveit veti össze a szárazföldi hadelmélettel, és amely érdekes alapot nyújt az első világháború némely aspektusának tanulmányozásához.

5 MAHAN 1890. 25.

6 WESTCOTT 2013. 286.

valamint a tengeri erőikivetítés, azaz elsősorban támaszpontok létrehozása vagy megszerzése a világ távoli részein, melyek segítségével bárhol fenntartható a haditengerészeti jelenlét és ezzel a kereskedelmi érdekek védelme.

A tengeri hegemonia elképzeléséhez a korban élő példaként szolgált a Brit Birodalom. Anglia a 19. század során megszerezte a világtengerek feletti uralmat és „*minden nemzet fölé egy őrszemet telepített*”⁷ erőd vagy hadikikötő formájában. Bizonyos területek, mint stratégiai pontok felértékelődtek – így például a tengerszorosok, átjárók, kereskedelmi csomópontok – ahonnan ellenőrzést lehetett gyakorolni az óceán egy adott része felett, különösen az arra haladó kereskedelmi utak felett. Kivételesen fontossá vált az 1869-ben megnyílt Szezei-, és az 1914-ben átadott Panama-csatorna. Előbbit a britek szerezték meg, utóbbit pedig az amerikaiak, miután felismerték annak stratégiai jelentőségét. Anglia a megelőző két évszázad győztes háborúiból a világ minden pontján szerzett kikötőket és telepeket. Később rendkívül kifizetődőnek bizonyultak ezek a területszerzések, mivel, bár a gőzhajók kevésbé függtek az időjárástól, nagyon is függtek viszont a szénutánpótlástól, amelyet kikötői raktárak felállításával tudtak biztosítani. Felértékelődött a szövetségesek szerepe, akik „baráti kikötőiket” rendelkezésre bocsátják a világ számos pontján, lehetővé téve a hajók feltöltését és javítását. A gyarmatai és domíniumi országai e téren megint csak hatalmas előnyt jelentettek Anglia számára; Ausztrália, Kanada és a Dél-afrikai Unió például mindkét világháború idején tengeri műveletek kiindulópontjául szolgált.

A haditengerészet számára tehát fontosak a tengerentúli bázisok, és ezeknek a bázisoknak a nagyhatalmak általi megszerzése a legváltozatosabb formában zajlott a 19–20. század során. Mahan szerint a haditengerészeti stratégia abban különbözik a szárazföldi katonai stratégiától, hogy az előbbi háború és béke idején egyaránt szerepet kap. Háborúban a fő cél az ellenség flottájának megsemmisítése és tengeri kereskedelmének ellehetetlenítése, békében pedig az állomány növelése – különösen, ami a kereskedelmi flottát illeti – és kikötők, támaszpontok létesítése vagy megszerzése a világ távoli pontjain vásárlásokkal, koncessziókkal vagy az ágyúnaszád-politika más eszközeivel.⁸

Továbbá ahhoz, hogy egy nemzet valódi és tartós tengeri hatalom legyen, elengedhetetlen bizonyos tengerész-hagyományok megléte, melyek nélkül a legdrágább hadiflotta és haditengerészet is csupán „*gyökér nélküli hajtás*”⁹; ezért az erős haditengerészet alapja általában egy kiterjedt kereskedelmi flotta, amely háború idején nem csupán hajókat, de emberanyagot is biztosít.¹⁰

Mahan ráirányította a figyelmet arra, hogy a tengeri hatalom birtoklásának képességét a katonai szempontokon kívül még számos egyéb tényező befolyásolja, mint a földrajzi szempontok, a politika, a nemzeti karakter vagy a gazdasági vonatkozások. Úgy vélte, hogy egy tengerésztisztnek ismernie kell ezeket a tényezőket ahhoz, hogy képes legyen stratégiai döntések meghozatalára, ezért mindig igyekezett a tengerésztiszt-képzést valamennyire interdiszciplinárisá tenni. A korszak nagy teoretikusainak sajátossága, hogy már globális méretben, összefüggő hadszínterekben gondolkodva elemezték a szárazföldi és tengeri hadviselés lehetőségeit és a hozzá kapcsolódó kihívásokat. Az e téren úttörőnek számító Clausewitz nagy hatással volt Mahan szemléletére, többek között abban, hogy a háborút és a politikát egymással összekapcsolta.¹¹ A háborúkat a

⁷ PARET 1986. 251.

⁸ MAHAN 1890. 22. Érthető, hogy a gyarmatosító országok gyorsan felkarolták a mahani elveket és terjeszték ideológiájának egyik alapelemévé tették. Ezért a baloldali történetírás később előszeretettel nevezte Mahant és elveit imperialistának.

⁹ MAHAN 1890. 88.

¹⁰ WESTCOTT 2013. 356.

¹¹ NAGY 2002. 240.

legtöbb esetben politikai vagy gazdasági okokból vívják. A tengeri fennhatóság kiterjesztése csak a hazai politikai és gazdasági-pénzügyi körök támogatásával valósulhat meg, de ezen felül a *navalista* vezetők igyekeztek össznemzeti érdekként is feltüntetni a tengeri fegyverkezést, hiszen az alapvetően a nemzeti érdekek védelmét szolgálta.

Szintén Mahan hívta fel a figyelmet arra, hogy mennyire fontos szerepe van a tengeri kereskedelem léte szempontjából egy sikeres vagy sikertelen tengeri háborúnak, kiváltképp az olyan országok esetében, amelyek jelentős mértékben függnek a külföldi importtól. A történelem során ilyen ország volt Hollandia, mely a tengerekről való kiszorítása után kiesett az élvonalból, és a 19. század végére ilyen lett Anglia, de a világháború előestéjén Németország is egyre inkább függeni kezdett a külföldi importtól. A hatalmassá duzzadt ipar és népesség már nem tette lehetővé az önellátást ezen országok számára. Bármilyen drasztikus változás a világkereskedelemben ezeknek az országoknak a (j)ölétét fenyegette. Maga a világgazdaság, a világkereskedelmen alapuló prosperitás is meglehetősen törékenynek bizonyult, amelyet mindig érzékenyen érinthetett a tengeri hatalmak rivalizálása. Anglia el akarta kerülni ezt a függésből adódó fenyegetettséget úgy, hogy mindenki másnál erősebb flottát tartott fenn.

A 19. század végi, viszonylag békés, fellendülést hozó időszak jelentős részben annak a hatalmi egyensúlynak volt köszönhető, amelyet Anglia, mint a tengerek ura biztosított. Anglia felügyelete alatt a tengerek viszonylag biztonságossá váltak és a tengerhajózás prosperáló szakasza köszöntött be a boldog békeidők alatt. Ugyanez mutatkozott egyébként a 20. század második felében (sőt – napjainkban is), amikor pedig az USA gyakorolt szinte korlátlan hatalmat a tengerek felett.¹² A századfordulóra azonban az iparosításnak köszönhetően egyre gyorsabb ütemben jelentek meg a versenytársak – Németország, USA, Japán – ami a hatalmi egyensúly felborulásával fenyegetett. Az 1889-es védelmi törvényben a brit parlament elfogadta a *two-power standard* elvét, vagyis Nagy-Britannia akkora hadiflottát kívánt fenntartani, amely erősebb, mint az utána következő mindenkori két legerősebb tengeri hatalom flottája együttvéve. Akkoriban ez Franciaországot és Oroszországot jelentette, de két évtizeddel később már Németország és az Egyesült Államok volt a két legnagyobb versenytárs. Előnye megtartásához Nagy-Britannia nagyszabású csatahajó-építési programot hirdetett meg. Ez hatalmas gazdasági terheket rótt a szigetországra és egy idő után nem is vált lehetővé a tartása, de egy időre még sikerült fenntartani a világelsőséget. Emellett a britek kínosan ügyeltek a külsőségekre is: flottájuk ne csak erős legyen, de annak is látszódjon. A Royal Navy mindig sokat adott a rendre, tisztaságra és fegyelemre a hajóin, hogy a világ bármely pontján méltóképpen reprezentálják a birodalmat. Talán érthető mindez Anglia szemszögéből nézve, hiszen történelme során gyakran kellett hagyatkoznia a tengeri erejére és végső soron nagyságát is ennek köszönhette. A britek számára csak ez a hadiflotta volt; Winston Churchill kifejezésével élve, amennyiben az angol flotta teljesen megsemmisülne „...a Brit Birodalom szertefoszlana, akár egy álom...”¹³. Ennek is köszönhető, hogy II. Vilmos tengeri fegyverkezési programja többször is „flottapánikot” váltott ki a szigetországban és beleüldözte Nagy-Britanniát egy fegyverkezési versenybe, amely jelentős mértékben hozzájárult a világháború kirobbanását okozó feszültséghez.

Az előbbiből is látszik a modern hadihajó szerepe, mint a nagyhatalmi reprezentáció eszköze. Már az 1890-es évektől kezdve érezhető volt a hajózás népszerűségének növekedése, különösen a gőzhajókon való utazás gyorsabbá és olcsóbbá válásával. Luxus-óceánjárók szeltek át az At-

¹² Mahan jövőképe egy, a tengeri nagyhatalmak által közösen ellenőrzött, mindenki számára előnnyel járó globális szabadkereskedelmi rendszer volt. SUMIDA 2006. 89.

¹³ Idézi: ROSE 2007. 27.

lanti-óceánt, hadihajók tettek földközi utakat, megtestesítve mindazt, amit az emberiség elért. A modern csatahajók a technika legújabb vívmányait ötvöző bonyolult harci gépek, az ipari forradalom csúcstermékei voltak. Számuk és méretük egyben az adott ország gazdasági teljesítő képességét és hadi potenciálját is jelezte. A modern kori tengeri hadviselés egyik jelentőségteljes pillanata volt a brit *Dreadnought* csatahajó 1906-os szolgálatba állítása. Ezen az új típusú hadihajón minden korábbi technikai újítás együtt volt. A forgó lövegtoronyokba azonos űrméretű ágyúk kerültek, így jött létre a „*csupa nagy ágyús*” (all-big gun) csatahajó.¹⁴ Jelentős tüzerő, az új gőzturbinák általi nagy sebesség és erős páncélzat egyesült egy minden korábbi típusnál nagyobb vízkiszorítású hajótestben.¹⁵ A *Dreadnought* különlegessége, hogy viszonylag egyszerű felépítésű, világos elrendezésű, éppen ezért sorozatban gyártható és könnyen lemásolható volt, ellentétben a korábban épült, rendkívül változatos megjelenésű és többféle fegyverzetű ún. *sorhajókkal*, melyeket ezután *pre-dreadnought*-oknak neveztek.

Az új csatahajó nem csak a brit közvéleményt nyűgözte le, hanem a Csatorna túlsó partján is érdeklődést keltett. Németország nem sokkal később hozzákezdett saját dreadnoughtjai építéséhez, és pár éven belül valamennyi nagyhatalom követte a példáját. A dreadnoughtok váltak a flották új első vonalbeli csatahajóivá, évről évre erősebb fegyverzetű és páncélzattal épültek, magát a névadót is hamarosan elavulttá téve. A korban egyedülállóak voltak, státusszimbólummá váltak. Minden „valamirevaló” tengeri hatalomnak szüksége volt ilyen hajókra, hogy fel tudja venni a versenyt riválisaival. Még a kisebb vagy kevésbé fejlett országok, mint Görögország vagy Argentína is igyekeztek vásárolni vagy építtetni maguknak.¹⁶ „Csatahajó-őrület” lett úrrá az egész világon. A *Dreadnought* megjelenése új lendületet adott a nagyhatalmi fegyverkezési versenynek és az elszabaduló *navalizmus*nak. A navalizmus az a jelenség, amikor a tengeri hatalom kérdése összefonódik a nemzeti büszkeséggel és a technika iránti csodálattal, valamint politikai és gazdasági érdekekkel.¹⁷ A navalizmus hulláma a világháború előtti negyedszázadban végigsöpört a világ országain, mindenhol népszerűvé téve a haditengerészetet, legimpozánsabb jelképei pedig kétségkívül az új csatahajók voltak. Képeslapokon szerepeltek, uralkodókról és tartományokról kapták neveiket, beépültek a köztudatba. Az újságok haditengerészeti statisztikákat közöltek, a boltokban hajómodelleket és a tengerészséget népszerűsítő ifjúsági regényeket lehetett kapni, de a fő attrakciók mégis az évenként akár többször is megrendezett nagy haditengerészeti szemlék, flottafelvonulások voltak.¹⁸ Ilyenkor a nagy csatahajók felvonultak Kronstadt, Kiel, Toulon, Portsmouth vagy Norfolk kikötőiben a lelkes érdeklődő tömeg előtt és az uralkodók, elnökök tiszteletére.¹⁹

A navalizmus kifejezése összeforrt Mahan nevével, mint annak egyik legjelentősebb alakja. A *tengeri hatalom hatása...* megjelenése után szerzője rendkívüli népszerűsége tett szert, először Angliában, majd hazájában is. Az amerikai haditengerészet egyik főtanácsadója lett és részt vett az 1899-es hágai békekonferencián is, az amerikai delegáció tagjaként.²⁰ Bár sokan

¹⁴ Erre elsősorban a fegyverek lőtávolságának jelentős megnövekedése miatt volt szükség. A hasonló kaliberű nehéz ágyúk lövedékeinek becsapódását nagy távolságból a tüzéségi megfigyelők nem tudták megkülönböztetni egymástól, ezért a következő lövés pontosítása is lehetetlenné vált. Az azonos kaliberű ágyúkból álló főfegyverzet tehát megkönnyítette a célzást.

¹⁵ KISS 2011. 15.

¹⁶ KISS 2011. 17.

¹⁷ KRÁMLI 2015. 182.

¹⁸ ROSE 2007. 156.

¹⁹ ROSE 2007. 157.

²⁰ WESTCOTT 2013. x–xi.

kritizálják Mahant, hogy túlzottan leegyszerűsített és kategorizált, elsősorban a művei hatására a gondolkodásmódban bekövetkezett változás az, ami igazán lényeges.

Mahan hatása már érződik az Egyesült Államok 19. század végi külpolitikájában. A Monroe-doktrína, melynek célja az európai hatalmak kiszorítása az amerikai kontinensről, de legalábbis további expanziójának megakadályozása, elengedhetetlen feltétele volt egy megfelelő méretű hadiflotta.²¹ Theodore Rooseveltnél elnök személyében fontos támogatóra lett az amerikai haditengerészet. Ő és még néhány amerikai kongresszusi képviselő kitűnő példa a századforduló *mahaniánus*, *navalista* politikusára, akinél megmutatkozik a clausewitzi elv, amennyiben a tengeri hatalom kérdését csak úgy, mint a háborút politikai és társadalmi ügyé teszi.²² 1907-ben Rooseveltnél indította „Nagy Fehér Flottáját”, egy világ körüli felderítőút és erődemonstráció céljából. Külpolitikájában az elnök figyelembe vette Mahan írásait az amerikai stratégiai helyzetéről és ez nagy hatással volt az általa követett irányvonalra.²³ Az idők során az USA érdekszférája a Karib-tengeren át a Panama-földszorosig terjedt ki. Ránézve a térképre, amerikai szemmel szinte evidensnek tűnt, hogy a Karibi-térség stratégiailag fontos, egy, a Földközi-tengerhez hasonló központi terület. Az Egyesült Államok igyekezett határait kitolni a tengerpartjaitól távolabbra. Az 1898-as spanyol–amerikai háború eredményeképpen megszerezte a Fülöp-szigeteket és Guamot a Csendes-óceánon, Puerto Ricót, valamint befolyása alá vonta Kubát a Karibi-térségben. Valamennyi külbirtok egy-egy előretolt védelmi vonalat volt hivatott képezni.

A *nyitott kapuk elvének* szintén lényeges eleme volt a tengeri erőfitogtatás. Hamarosan az ázsiai országok is kénytelenek voltak megtapasztalni a tengeri hatalom jelentőségét. Japán számára már talán akkor eljött ez a felismerés, amikor az első amerikai hadihajók megjelentek a partjainál az 1850-es években. Fél évszázaddal később Japán Ázsia vezető tengeri hatalmává lépett elő és beállt a gyarmatosító országok közé. A japán tengeri stratégiák mindenki másnál szorgalmasabban olvasták Mahan munkáit; több művét fordították le japánra, mint bármilyen más nyelvre a világon.²⁴

Régi és új elgondolások

A 19. század technikai újításai minden korábbinál pusztítóbb erővel ruházták fel a hadihajókat és fejlődésük további irányvonala sokak fantáziáját megragadta. Amikor a századfordulón még úgy látszott, hogy a hajótüzérség egyre nagyobbá, erősebbé és precízebbé válása reális fejlődési utat kínál, egyesek minden addiginál pusztítóbb tengeri csatákat prognosztizáltak.²⁵

Mahan szerint azonban, míg a technikai feltételek gyakran változnak, bizonyos elvek, illetve célok a tengeri hadviselésben ugyanazok maradnak.²⁶ Tehát, például ha a századforduló technológiai előrelépéseit – legfőképpen a gőz-hajtású hadiflották elterjedését – vizsgáljuk: a hatótávolság, gyorsaság és manőverező képesség terén valóban szembetűnő változást tapasztalunk, jelentősen megnőtt a hadiflották harcértéke, a háború könnyebbé és gyorsabbá vált, de maguk a háborús célok nagyjából ugyanazok maradtak. Műveiben Mahan a tengeri hadviselés történetéből vett példákon keresztül ismertette a főbb elveket, melyek nem változnak. Ezek közül

²¹ MAHAN 1911. 106.

²² NAGY 2002. 242.

²³ TÓTH 2009. 103.

²⁴ WESTCOTT 2013. xvi.

²⁵ ROSE 2007. 10.

²⁶ MAHAN 1911. 10.

az egyik legfontosabb, hogy egy hadiflotta feladata mindig az ellenség flottájának legyőzése, fő tengeri erejének megsemmisítése, lehetőség szerint egyetlen nagy „*döntő csatában*” (decisive battle), a háború minél korábbi szakaszában. Ezt követően az ellenfél maradék egységeit is meg kell semmisíteni, majd blokád alá vonni a kikötőit, amely többnyire súlyos hatást jelent a gazdaságára nézve. Mahan szerint e döntő csata szükségszerűen a hadiflották mindenkori legerősebb hajói, *főhadihajói*²⁷ között zajlik, mert ezek alkalmasak a leginkább annak megvívására; ezért egy hadiflottának döntően páncélozott csatahajókból kell állnia. (A kísérőegységek és eltérő feladatkorú hajók jelentősége csak a világháború alatt mutatkozott meg jelentősebb mértékben.)

Az előző század nagy tengeri ütközetei, mint a trafalgar, az abukiri, de később a japán–kínai háború alatti vagy a manila-öbölbeli csaták szinte mindig döntő fordulatot jelentettek a háború menetében. Ezt látszottak alátámasztani az 1904–1905-ös orosz–japán háború eseményei is: két nagyobb tengeri csatában az orosz flotta jó része megsemmisült, Oroszország egy csapásra megszűnt jelentős tengeri hatalom lenni. A modern óriásoknak korábban még nem volt alkalma igazi csatában kipróbálni erejüket. Pre-dreadnoughtok először az orosz–japán háború során ütköztek meg egymással és értékes tapasztalatokkal szolgáltak a megfigyelők számára.

Ugyanakkor azt látjuk, hogy a világháború alatt nem került sor döntő tengeri csatára a szembenálló felek két legerősebb hadiflottája között, vagyis a német és az angol flotta között. Az okok megvizsgálásához a következőkben célszerű tisztázni az ún. „*létező flotta elmélete*” (fleet in being) fogalmát, melynek definíciója nagyjából a következő: egy megfelelő erejű flottakötélék nagyszámú ellenséges egységet köthet le anélkül, hogy egyáltalán elhagyná a kikötőjét, mert pusztán *létevel* fenyegetést jelent az ellenség tengeri műveleteire, így képes állandó nyomást gyakorolni. A másik félnek ezért mindig közel ugyanakkora erőt képviselő köteléket kell készenlétben tartania egy lehetséges támadás kivédésére. *Fleet in being* vonatkozhat kisebb kötelékekre, de egész hadiflottákra is. Általában a gyengébb fél alkalmazza annak érdekében, hogy lekössön egy nála nagyobb ellenséges erőt anélkül, hogy hajóit csatában kockára tenné. Ezt egy kikötő biztonságából vagy a tengeren folyamatos kitérő manőverekkel megteheti.²⁸ A német nyílt-tengeri flotta nagyobb egységei (ugyanúgy, ahogy a Monarchia főhadihajói) a háború nagy részét a kikötőikben rostokolva töltötték, mivel az antant tengeri erők mindenhol komoly fölényben voltak velük szemben. Ugyanakkor mind az Atlanti-óceánon, mind a Földközi-tengeren az antant hatalmaknak is jelentős tengeri erőket kellett állomásoztatniuk a potenciális veszély miatt.

A német haditengerészet pedig komoly veszélyforrás volt a brit flottára nézve, mivel csatahajóik száma ugyan kevesebb volt, technikai fejlettség terén nem maradtak el a britektől. Az ellenség erejéből adódóan egy esetleges összecsapás során a győzelem is komoly véráldozatot követelt volna a Royal Navy részéről, aminek következtében megrendül a birodalom helyzete. Ez a „*kockázati flotta*” (Risikoflotte) elve, amely Alfred von Tirpitz, a Német Császári Haditengerészet főparancsnoka nevéhez köthető, és a Német Birodalom biztonságpolitikájában kulcsszerepet játszott. Lényege, hogy a császári hadiflottának nem szükséges az építési versenyben megelőznie a briteket, elegendő csupán akkora erőt létrehozni, amekkora túl kockázatosná tenné az angolok számára a döntő csata vállalását. A *fleet in being*-ből következik, hogy az erő nem az egyes csatahajók harci értékében, hanem a flotta teljes támadó erejében mutatkozik meg.²⁹ Ennek továbbvitele pedig, hogy soha nem szabad a flottát megosztani. Pontosabban, soha nem szabad a fő csapásmérő erőt képviselő csatahajókat többfelé osztani. Ha ugyanis a flotta erejét szétosztjuk

²⁷ Capital ship – a korszakban leginkább a csatahajókra használatos kifejezés.

²⁸ KAISER 2007. 56.

²⁹ PARET 1986. 458.

és a világ különböző pontjaira vezényeljük, fennáll a veszélye, hogy az ellenség azokat külön-külön, egymás után megsemmisíti.

Mahan a flotta megosztásáról való nézeteit elsőként az USA tengerpartjainak védelme kapcsán fejtette ki. Mivel művei elkészülte idején még nem épült meg a Panama-csatorna, az Egyesült Államok számára komoly fejtörést jelentett keleti és nyugati partvonalának védelme. Az Atlanti-parton Nagy-Britannia, a Csendes-óceánon Japán jelentett potenciális fenyegetést a leendő nagyhatalom számára. Mivel mindkét oldalon kiépíteni egy ütőképes hadiflottát iszonyú költségeket emésztett volna fel, ezért Mahan azt javasolta, hogy csak az egyik parton, egyetlen nagy tengeri haderő képviselje az országot, mégpedig az egyesített flotta visszatartó erejével – „... nem a flotta tényleges helye számít, hanem egyszerűen a léte, megfelelő száma és hatékonysága, egyetlen erővé való koncentrálása, amely megvédi mindkét tengerpartot”.³⁰ Az elmélet egyik legkézenfekvőbb alátámasztása abban az időben az orosz-japán háború volt. Amikor a japán flotta 1904 nyarán ostrom alá vette Port Arthurt, az orosz Balti Flotta kifutott, hogy az ottani és a vlagyivosztoki hajóik segítségére siessen, illetve, hogy visszaretentse a japánokat a kikötő ostromától. Ám a japánok még az orosz főerők megérkezése előtt megsemmisítették a külön harcoló két kisebb orosz flottát, majd a Rozsesztvenszkij tengernagy által vezényelt, a fél világot megkerülő Balti Flottát is elpusztították. Oroszország ezzel tengeri erejének jelentős részét elvesztette és lemaradt a fegyverkezési versenyben. Máshogyan alakulhatott volna a háború, ha a Császári Haditengerészetnek az egyesített orosz flottával kell felvennie a harcot.

Szintén az erők megosztásának kérdésével került szembe Nagy-Britannia az 1910-es években. Történelme során többször kellett megosztania tengeri erőit a hazai vizek és a Mediterráneum, illetve távoli gyarmatai között. Szintén akadt példa a szomszédságában felemelkedő új tengeri hatalomra, a 17. századi Hollandia képében.³¹ A holland kereskedelmi utakhoz való közelsége akkor ugyanazt az előnyt nyújtotta Angliának, mint később Németországgal szemben – vagyis kedvező földrajzi pozíciójának köszönhetően könnyen tudta ellenőrizni az Északi-tengerről az Atlanti-óceánra való kijutást. A flottáját otthon koncentráltta és súlyos veszteségeket tudott okozni a holland kereskedőflottának.³² Megváltozott a helyzet, amikor új, potenciális ellenfelek jelentek meg a világ túlsó végén az USA és Japán képében. Veszélybe kerültek a brit ázsiai érdekeltségek, hiszen minél távolabb van egy terület az anyaországtól, annál nehezebben védhető. A német flottával szembeni erőkoncentráció, a flotta összevonása hazai vizeken súlyos következményekkel járhatott a brit politikai és gazdasági érdekekre a világ többi részén.³³ A hadihajói voltak azok, melyek reprezentálták a világbirodalmat, terjesztették a brit kultúrát és végső soron biztonságot jelentettek az alattvalóknak. Természetesen politikusok és tengernagyok más szemszögből tekintenek a világra; ám ha a katonai stratégia szempontjából nem is bírtak olyan nagy jelentőséggel ezek a külbirtokok, lélektani szempontból mégiscsak nagy jelentőségűek voltak, hiszen például a „fehér gyarmatok” az anyaországtól várták védelmüket. Anglia nem hagyhatta magára alattvalóit, illetve, ami még fontosabb: nem engedhette meg, hogy bárhol gyengének mutakozzon.

Ez a nagy dilemma végül kevésbé mutatkozott meg az első világháborúban. Nagy-Britannia annak érdekében, hogy megőrizze előnyét a növekvő francia és orosz tengeri hatalommal szemben, Japánnal szövetségelt. Az első japán csatahajók brit hajógyárakban készültek és az

³⁰ WESTCOTT 2013. 274.

³¹ MAHAN 1911. 69.

³² MAHAN 1911. 73.

³³ ROSE 2007. 76.

orosz-japán háború eredményének fényében a szövetség végső soron jó befektetésnek bizonyult. A távol-keleti színtér feletti befolyás így megmaradt és lehetővé vált a nehéz egységek koncentrációja hazai vizeken, az egyre erősödő német hadiflotta ellen.³⁴ Más volt a helyzet a második világháborúban, amikor Japán volt az ellenfél. Az akkoriban szintén európai vizeken koncentrált Royal Navy az USA hadba lépése nélkül képtelen lett volna megakadályozni a japán terjeszkedést és megvédeni gyarmatait.

Sokat tett a Royal Navy háborúra való felkészítése érdekében a 20. század egyik legnagyobb reformerének tartott Sir John Arbuthnot Fisher (Első Tengeri Lord, 1904–1910). Nem értett egyet a mahani vizsgálati elvekkel; szerinte „*a múlt tanításai csupán az elpuffogatott ötletek tárháza*”³⁵ volt. Ambiciózus és kompromisszumokat nem ismerő jelleme, és emiatti vitái a konzervatív körökkel a brit haditengerészet modernizációjának kezdetét jelezték.

Fisher egy alternatívát kínált az erőkoncentrációra. Elképzelése szerint a nehéz hadihajókat a távoli vizeken kellett volna állomásoztatni, a gyarmatok védelmére, míg a Brit-szigetek védelmét kisebb egységekkel, torpedónaszádok és tengeralattjárók tömeges bevetésével lehetett volna biztosítani, amelyek partközélnél kedvező helyzetben voltak. Ez volt a „*flotilla-védelem*” (flotilla defence) elgondolása.³⁶ Fisher arra alapozott, hogy a torpedónaszádok képesek lehetnek felvenni a harcot a nehéz hadihajók ellen, mégpedig gyorsaságuk és manőverező képességük kihasználásával. A *Jeune École* (Új Iskola) nem számított új dolognak a századforduló haditengerészeti köreiben. A 19. század során, a francia haditengerészetben belül létrejött irányzat sajátossága, hogy megkérdőjelezte az egyre nagyobb hadihajók szükségességét és hasznosságát, szembeállítva azokat a gyors, kisméretű egységek összehangolt támadásának hatékonyságával. A kisebb méretű hajók kisebb célpontot is nyújtanak az ellenségnek, és elvesztésük kisebb anyagi- és embervesztést jelent, mint egy nehéz hadihajóé. A *Jeune École* az új találmányokra, a motoroshajóra, búvárnaszádra és a torpedóra fordította a figyelmet, melyek előállítására viszonylag olcsó volt, ezért az irányzat főként a kisebb haditengerészetek körében lett népszerű. Mint az a világháború során kiderült, a torpedónaszádok és tengeralattjárók bizonyos körülmények között valóban veszélyt jelentettek a csatahajókra. A kisméretű hajók támadásai ellen fejlesztették ki a *torpedónaszád-romboló*, később csak *romboló* néven emlegetett hadihajókat, amelyek azután a hadiflották legfontosabb kísérőegységeivé váltak, később a tengeralattjárók ellen is hatékonyan bizonyultak.

A másik újítás, ami összeforrt Fisher tengernagy nevével, az új típusú hajó, a *csatacirkáló* megalkotása. A nagy sebességű, erős fegyverzetű hajótípus feladata eredetileg a távoli kereskedelmi utak védelme, az ellenséges, kereskedelmi portyázást végző cirkálók elpusztítása volt. A sebesség és a nehezebb fegyverzet érdekében valamennyit fel kellett áldozni a páncélvédetségéből, de a nála nehezebb csatahajók elől szükség esetén el tudott menekülni. Fisher ezekkel a csatacirkálókkal akarta ellenőrizni a távoli vizeket, míg otthon a *flotilla-védelem* működik.³⁷

Fisher újszerű elgondolásokra való nyitottsága elnyerte Winston Churchill (az Admirális Első Lordja, 1911–1915) tetszését, aki átvette „Jacky” Fisher reformer szellemét, valamint technológia iránti lelkesedését. Ugyanakkor éppen a technika kezdeti korlátai okozták Fisher elgondolásának sikertelenségét. A brit tengeralattjáró-gyártás nem haladt megfelelő ütemben ahhoz, hogy elegendő egységet állíthassanak ki a hazai vizek védelmére. Sokak szemében pedig

³⁴ SUMIDA 2006. 92.

³⁵ SUMIDA 2006. 93.

³⁶ SELIGMANN 2015. 967.

³⁷ SUMIDA 2006. 94.

nem is volt több a bűvárhajó, mint kiegészítő feladatkört ellátó, a nagy hadihajók támogatására szolgáló eszköz. A csatacirkálók száma a háború kezdetekor szintén nem érte el a Fisher által megálmodott, és elképzelése megvalósításához szükséges mennyiséget. Nagy-Britannia szerencséjére, a szövetségesekkel elegendő tengeri erő állt rendelkezésre, hogy a Royal Navy hazai és távoli vizeken is megfelelő számban legyen jelen. A csatacirkáló a háború alatt, egyesek szerint nem a várt eredményt hozta. Ugyan sikeresen helyálltak például 1914-ben a Falkland-szigeteknél vívott csatában, Maximilian von Spee cirkálói ellen, viszont a csatahajóflották részeként alkalmazva, meglehetősen gyengének bizonyultak. Ennek oka, hogy a háború kezdetén nem volt kidolgozott és a parancsnokokkal kellően ismertetett alkalmazási elve a csatacirkálónak, sem egyértelmű utasítás az alkalmazására vonatkozóan.³⁸ Gyenge páncélszatuk miatt alkalmatlanok voltak a csatahajósrban való szolgálatra, mégis oda osztották őket, ez pedig Jütlandnál három csatacirkáló elvesztését jelentette.

A döntő csata és alternatívái

A háború kezdetén a hadiflották erőssorrendje többé-kevésbé tükrözte a nagyhatalmak közötti erőviszonyokat. Világosan látszott Nagy-Britannia tengeri elsősége, a modern csatahajói számának tekintetében pedig második helyen állt Németország. A korban elsősorban a csatahajók és csatacirkálók mennyiségének összehasonlítása képezte a flották közötti erőssorrend megállapításának alapját. Sokkal világosabb képet kapunk azonban, ha a többi hajóosztály tekintetében is elvégezzük ezt az összehasonlítást: Mahan úgy képzelte, hogy ha a sokat propagált dreadnoughtok, a flották legerősebb hadihajói összecsapnának és megtizedelnék egymást, akkor azután a másodvonalbeli hajóké lenne a főszerep (vagyis pre-dreadnoughtok, cirkálók és rombolók – amelyek száma terén a Brit Birodalom szintén világelső volt) és a harcok ugyanúgy folynának tovább.³⁹ A császári flottának ezért kevés eséllyel sikerült volna felülkerekednie nagy ellenfelén és egyértelmű ellenőrzést gyakorolni a vizeken.

A döntő csata elmaradása esetén a tengerek feletti uralom biztosításának másik módja a haditengerészeti és gazdasági blokádn fenntartása, az ellenség kikötőinek teljes lezárása. Ehhez is szükséges a tartós erőfölény, valamint komoly logisztikai összehangoltság. Németország kedvezőtlen földrajzi-stratégiai helyzete lehetővé tette egy viszonylag könnyen fenntartható blokádn létrehozását ellene. A brit hadihajóknak a hazai kikötőkből mindössze a két atlanti-óceáni kijáratot (a Csatornát, valamint a skót partok és Norvégia közé eső tengerrészt) kellett szemmel tartaniuk. A kommunikációs technológia fejlődése lehetővé tette a britek számára a „távoli blokádn” fenntartását, vagyis nagyobb hadihajók a kikötők biztonságából tarthatták sakkban a német flottát, amelynek kifutása esetén gyorsan tudtak reagálni. Az ún. „közeli blokádn”, amikor a blokádn fenntartó hajók az ellenséges partoktól látótávolságban helyezkednek el. Ez jóval veszélyesebb volt, mivel ki voltak téve az ellenséges torpedónaszád- és tengeralattjáró-támadásoknak. Tirpitz erre alapozta volna felmorzsoló taktikáját, ami így a távoli blokádnak köszönhetően nem járt eredménnyel.⁴⁰ Mivel a blokádn feltörésére indított egyetlen komolyabb német próbálkozás – a jütlandi csata – sem járt sikerrel, a németek egy ellenblokáddal válaszoltak, ami elhozta a tengeralattjáró-háború első hőskorát.

A kereskedelmi portyázás a tengeri hadviselés jól ismert formája volt már a 17-18. század

³⁸ ROSE 2007. 177.

³⁹ MAHAN 1911. 8.

⁴⁰ KAISER 2007. 60.

óta. Célja az ellenség kereskedelmi hajózásának zavarása, arra kényszerítve, hogy értékes hadihajókat vonjon el kereskedelmi útvonalai védelmére, ezzel gyengítve a főflotta csapásmérő erejét. Előnye, hogy a szétszórta tevékenykedő hadihajók elfogása az óceán hatalmas mérete miatt nagyon nehéz, ezért azok viszonylag alacsony kockázat mellett nagy károkat okozhatnak az ellenség kereskedelmi hajózásában. Emiatt a történelem során általában a gyengébb harcoló fél alkalmazta, amikor egy tengeri csatában nem lett volna esélye a győzelemre. Az első világháborúban viszont ennél továbbmentek: a tengeralattjáró-háború fő célja az ellenség kereskedelmének teljes megsemmisítése, gazdasági kimerítése volt. Mahan a kereskedelem elleni háborút mindig csak másodlagosnak tekintette; nem lehet döntő tényező, mert a tengeri fölény birtoklása nélkül a portyázó hadihajókat előbb-utóbb az ellenség felszámolja – mint ahogy ez a német cirkálók esetében nagyrészt a háború első éve alatt megtörtént. A tengeralattjárók a védekezés kezdeti hiánya miatt egy ideig ki tudtak bújni ez alól, de az ellenük való fegyverek kifejlesztésével végül hasonló sorsra jutottak. A korban sokáig úgy vélték, hogy az óceánok hatalmas mérete, valamint Nagy-Britannia kiterjedt kereskedelmi hálózata lehetetlenné teszi a tengeri kereskedelem hatékony ellehetetlenítését, amivel a stratégia helytelenségét támasztották alá.⁴¹ Ezzel szemben a brit Julian Corbett jóval nagyobb hangsúlyt helyezett a kereskedelem elleni harcra, mondván, hogy elsősorban azt kell megakadályozni, hogy az ellenség teljesen birtokba vegye a tengert. A flottának sokkal rugalmasabb alkalmazását preferálta, beleértve ebbe a kombinált hadműveleteket és a kereskedelmi portyázást, miközben elvetette a döntő csata kizárólagos jelentőségét. Leginkább a blokádot favorizálta, amely legfőbb céljának a nyomásgyakorlást tartotta – a gazdaságra és a polgári lakosságra vonatkozóan. Véleménye szerint az erőviszonyok kiegyenlítésével a gazdasági tényezők kerülnek előtérbe, tehát az a fél nyer, amelyik anyagilag tovább bírja.⁴² Végül elmélete helyesnek bizonyult.

Az 1914–1918-as tengeri háború egyik fő kérdése, hogy képes lett volna-e a német haditengerészet döntő befolyást gyakorolni a háború menetére. Lisle Abbott Rose amerikai történész szerint a német nyílt-tengeri flottának lett volna erre lehetősége a legelső időszakban, ha az Északi-tengeren keresztül benyomul a La Manche csatornára, megsemmisítve az ott állomásozó, pre-dreadnoughtokból és kisebb egységekből álló brit flottát. Az északon lévő Scapa Flow-ba telepített *Grand Fleet*, a brit flotta főerői csak egy napos késéssel tudtak volna megérkezni a Csatornára, addigra viszont komoly pusztítást vihetett volna véghez a német flotta, kereskedelmi hajókra vadászva és tűz alá véve az expedíciós erők behajózására szolgáló kikötőket, ami Rose szerint akár egy hét késést is jelenthetett volna a brit erősítés francia földre való megérkezésében. Egy hét pedig a háború kritikus első időszakában hosszú időnek számított.⁴³

Csakhamogy sem a flottaparancsnok, Ingenohl tengernagy, sem a császár nem merte kockára tenni a német hadiflottát egy ilyen hadműveletben, és itt mutatkozik meg a nehéz hadihajók gyengéje – túl nagy értéket képviseltek a vezetők szemében, túl sokba kerültek, túl sokáig épültek és elvesztésük túl nagy presztízsvesztéssel járt volna. Végül éppen a navalizmus miatti kiemelt státusuk juttatta tehetetlenségbe a csatahajóflottákat. A háború kitörésekor szinte mindenki a két nagy hadiflotta megmérkőzését várta, egy „*második Trafalgart*”.⁴⁴ Az, hogy a tengeri háború menetét nem a nagy felszíni hadihajók megmérkőzése döntötte el, meghatározta a háborút követő évek teoretikai vitáit.

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a németek gyors győzelmet vártak a nyugati-fronton,

⁴¹ MAHAN 1890. 539.

⁴² MOFFAT 2001. 21.

⁴³ ROSE 2007. 180.

⁴⁴ ROSE 2007. 183.

ezért feleslegesnek vélték kockázatni a csatahajóikat. A császári flotta elsősorban a német érdekek képviseletére jött létre, mindig harcra készen kellett állnia, de elvesztése Németország világpolitikai helyzetére is súlyosan hatott volna.

A háború után a britek nagyszabású flottaleszerelésbe kezdtek, mivel a fő ellenfél, a német flotta gyakorlatilag megszűnt létezni. Így tehát a csatahajók közül számos darab leselejtezésre került és ócskavasként végezte. A két világháború között, különösen az 1930-as évektől még jelen volt valami pislákoló emléke a navalizmusnak, de a korábbi rajongáshoz hasonlóan már soha nem váltott ki a tengeri hatalom kérdése az emberekből. A még gyerekcipőben járó, de a háború alatt már bizonyított technika, a repülőgép egyre több stratégia figyelmét keltette fel, köztük Mahanét (halála előtti éveiben) és Fisherét. Mindketten nagy jövőt jósoltak a légierőnek, bár igazi kiteljesedését már nem érhették meg. *

FELHASZNÁLT IRODALOM

- HOLMES, JAMES – YOSHIHARA TOSHI (2011): *Garbage In, Garbage Out. The Diplomat*. <http://thediplomat.com/2011/01/garbage-in-garbage-out>. Hozzáférés: 2016. április 10. 10:30.
- KAISER FERENC (2007): A blokádmélete és gyakorlata a tengeri hadviselésben. *Aetas* 22. évf. 4. sz. 49–68.
- KISS GÁBOR FERENC (2015): Erőviszonyok az első világháború előestéjén. In Kiss Gábor Ferenc – Vincze Gábor: „...kedves bajtársim kössétek be sebem”. A Nagy Háború emlékezete. Ópusztaszer – Szeged, Ópusztaszeri Nemzeti Történelmi Emlékpark. 49–74.
- KISS LÁSZLÓ (2011): *Csatahajók az első világháborúban*. Debrecen, Püldo Kiadó.
- KRÁMLI MIHÁLY (2015): A navalizmus és az osztrák–magyar haditengerészet felkészülése a Nagy Háborúra. In Majoros István (szerk.): *Sorsok, frontok, eszmék. Tanulmányok az első világháború 100. évfordulójára*. Budapest, ELTE BTK. 181–194.
- MAHAN, ALFRED THAYER (1890): *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Boston, Little, Brown and Company.
- MAHAN, ALFRED THAYER (1911): *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*. Boston, Little, Brown and Company.
- MOFFAT, IAN C. D. (2001): Corbett: A Man Before His Time. *Journal of Military and Strategic Studies* vol. 4. no. 1. 10–35.
- NAGY MIKLÓS MIHÁLY (2002): Geográfia és hadelmélet. *Földrajzi Értesítő* 51. évf. 1-2. füzet. 237–247.
- PARET, PETER (ed.) (1986): *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*. Princeton, New Jersey, Princeton University Press.
- ROSE, LISLE A. (2007): *Power at sea. Volume 1, The age of navalism, 1890–1918*. Columbia, Missouri, University of Missouri Press.
- SELIGMANN, MATTHEW S. (2015): Naval History by Conspiracy Theory: The British Admiralty before the First World War and the Methodology of Revisionism. *The Journal of Strategic Studies* vol. 38. no. 7. 966–984. <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01402390.2015.1005443> Hozzáférés: 2016. április 10. 16:11.
- SPECTOR, RONALD H. (2002): *Háború a tengereken*. Tengerészek és tengeri csaták a 20. században. Budapest, Kossuth Kiadó.
- SUMIDA, JON TETSURO (2006): Geography, technology, and British naval strategy in the Dreadnought era. *Naval War College Review* vol. 59. no. 3. (Summer 2006). 89–102.
- TÓTH JÓZSEF (szerk.) (2014): Általános társadalomföldrajz I-II. Pécs, NORDEX Kft. – Dialóg Campus Kiadó. http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_528_Toth_Jozsef_Altalanos_tarsadalomfoldrajz_I_II/ch08s02.html Hozzáférés: 2016. november 10. 16:11.
- TÓTH PÉTER ANDRÁS (2009): Alfred Thayer Mahan és az európai nagyhatalmi erőegyensúly a 20. század elején. *Külügyi Szemle* 8. évf. 4. sz. 100–109.
- WESTCOTT, ALLAN (ed.) (2013): *Mahan on Naval Warfare: Selections from the Writing of Rear Admiral Alfred T. Mahan*. 1918. Reprint. London, Forgotten Books.