

## A SZUEZI-CSATORNA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN

Hazánkban kevésbé ismertek az első világégés török hadszíntereink eseményei, különösen igaz ez a Szuezi-csatornáért folytatott küzdelemre. Az éppen száz esztendeje dúló harcok ugyan a háború egyik mellékhadszínterén zajlottak, de nagy szerepet játszottak az Oszmán Birodalom végső összeomlásában. A csatorna mentén és a Sínai-félszigeten folytatott hadműveletekről alig jelent meg magyar nyelven munka, pedig számos osztrák–magyar vonatkozása volt az itteni harcoknak.

A Szuezi-csatorna 1869-es megnyitása hatalmas pénzügyi és erkölcsi sikert hozott Franciaországnak, és a XIX. század egyik legismertebb személyiségévé avatta az építőt, Ferdinánd Lessepset. Ennek ellenére a csatorna gazdasági és stratégiai előnyeit az első évektől kezdve leginkább a Brit Birodalom kamatoztatta, és Nagy-Britannia vált a nagy francia mérnöki munka elsősorú használójává. A franciák kezében volt a Szuezi Csatorna Társaság részvényeinek többsége, de a brit állam 1875-ben felvásárolta az egyiptomi kedive (alkirály) kezén lévő 44 százalékos részvénycsomagot, ezzel London lett a csatorna fő részvényese. A Földközi-tengert a Vörös-tengerrel összekötő csatorna a leg-rövidebb útvonalat jelentette az Indiai-óceán partján elterülő brit birtokokkal, mindenekelőtt a brit korona ékkövének tekintett Indiával. Szuezi volt a legfőbb összekötő kapocs a misztikus Indiával és a mögötte elterülő Távol-Kelettel. A brit területek körbeölelték az Indiai-óceánt Kenyától Arábián át Malájföldre és Ausztráliáig. Nem meglepő, hogy az angol katonai és politikai vezetés a birodalom „artériájaként” tekintett a keleti vizekre vezető útvonalra. A briteken kívül Szueztől keletre csak három nagyhatalom rendelkezett gyarmatokkal. Németország Tanganyika és a csendes-óceáni szigetek, Olaszország Eritrea és Szomáliföld, Franciaország pedig Madagaszkár, Francia Indokína és a pacifikus területek miatt használta katonai szempontból a csatornát. A kis Hollandia számára szintén nagy jelentőségű volt a mesterséges vízi útvonal, hiszen ez jelentette a leggyorsabb összeköttetési vonalat leggazdagabb birtokával, Holland Indiával.

A háború előtti évtizedekben lendületesen nőtt a Szuezi-csatorna forgalma. Míg 1870-ben mindössze 436 000 tonnányi nettó hajóteret regisztráltak, 1900-ra ez az adat 9 738 000 tonnára nőtt. A csatorna 1913-as adatai jól tükrözik Szuezi fontosságát az előbb említett országok számára. Az utolsó békeévben összesen 20 034 000 tonnatartalmú hajó használta a csatornát, ebből 12 052 000 (60,15%) tonna haladt át brit lobogó alatt. A második legnagyobb használó a császári Németország volt 3 352 000 tonnával (16,73%), míg Hollandia került a harmadik helyre, 1 287 000 (6,42%) tonnával. Érdekes, hogy az építő és fő részvénytulajdonos Franciaország csak a negyedik helyen állt (928 000 tonna, 4,63%), alig megelőzve az Osztrák–Magyar Monarchiát. Ausztria–Magyarország 846 000 tonnányi (4,22%) előkelő ötödik helye elsősorban a trieszti központú Osztrák–Magyar Lloyd Gőzhajózási Társaság virágzó dél- és kelet-ázsiai forgalmával magyarázható. A többi állam, így Olaszország vagy Japán részesedése két százalék alatt maradt,

miközben elgondolkodtató, hogy ebben az időben az Egyesült Államok alig 7000 tonnányi forgalmat bonyolított a csatornán keresztül.<sup>1</sup>

A Szezei-csatorna pénzügyileg nagy hasznot hozott a Szezei Csatorna Társaság tulajdonosainak, 1913-ban az éves bevétel 130 millió francia frank volt, ebből majdnem 88 milliónyi osztalékot fizettek ki. A brit állam a társaságban lévő 44 százaléknyi részvény-csomagja után ebben az évben több mint 33 millió frank hasznot könyvelhetett el.<sup>2</sup>

A világháború kitörésekor a részvényesek és az egyiptomi állam érthetően nem kívánta bevonni a hadműveletekbe a prosperáló vállalkozást. Erre lehetőséget adhatott az 1888-ban aláírt konstantinápolyi konvenció, amely összesen tizenhét cikkelyben szabályozta a csatorna használatának legfontosabb alapelveit.<sup>3</sup> A konvenció nemzetiségétől függetlenül biztosította a vízi út szabad használatát mind háborúban, mind békében. Az aláírók vállalták, hogy semmilyen körülmények között sem akadályozzák a szabad hajózást, egyikük sem veszi blokádnak alá a csatornát. A negyedik cikkely értelmében a csatornát háború idején nyitva kellett tartani, még a hadviselő országok hadihajói előtt is. Ugyanakkor megállapodtak abban, hogy ilyen esetben tilos az ellenségeskedés és a forgalom akadályozása.<sup>4</sup> A szezei vízi útvonal semleges státusának fenntartását azonban alapvetően megnehezítette, hogy Egyiptom 1882 óta brit megszállás alatt állt. Nagy-Britanniának természetesen nem volt érdeke, hogy a központi hatalmak hajózása szabadon használhassa a csatornát. London a háború éveiben a konvenció szinte összes pontjának megsértésével az antant hatalmak kizárólagos szállítási útvonalává tette a csatornát.

1914. augusztus 5-én az egyiptomi külügyminisztérium bejelentette, hogy a konstantinápolyi konvenció értelmében minden nemzet hajói előtt nyitva tartják a csatornát, csak a hadihajóknak kellett 24 órán belül távozniuk. Kezdetben a brit hatóságok sem léptek fel a központi hatalmak kereskedelmi hajói ellen, nem foglalták le a port száidi osztrák-magyar és német épületeket sem. Hamarosan 15 kereskedelmi hajó keresett menedéket a brit hadihajók elől a csatorna kikötőiben. Brit nyomásra egyáltalán nem engedték áthaladni a német és osztrák-magyar hajókat, mivel komoly aggodalmat váltott ki egy esetleges szabotázsakció, ami használhatatlanná tette volna a vízi útvonalat. Emiatt nem kelhetett át 1914. augusztus 17-én a Calcuttába tartó *Barenfels* nevű német hajó.<sup>5</sup> A félelem nem volt alaptalan, mert Ausztria-Magyarországon ténylegesen kidolgoztak terveket a forgalom megbénítására. A megtévesztés érdekében semleges lobogó alatt, cementtel megrakott kereskedelmi hajót süllyesztettek volna el Port Szaídnál.<sup>6</sup> A világháború kitörése után Bécsben Josef Pomianowski altábornagy és Walzel Kelemen hírszerzőtízt által kidolgozott akció tervezett költségei három millió koronára rúgtak, így a tervből végül nem lett

<sup>1</sup> A Szezei-csatorna forgalmáról: *Farnie* 1969. 751–758. o.; *Wilson* 1939. 135–137. o.

<sup>2</sup> *Farnie* 1969. 756–757. o.

<sup>3</sup> A konvenciót 1888. október 29-én írta alá kilenc hatalom: Nagy-Britannia, Németország, Ausztria-Magyarország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Hollandia, Oroszország és Törökország. A konstantinápolyi konvenció aláírói a Szezei-csatorna fő használói is voltak egyben. Ezt tükrözik az 1888-as adatok. Ebben az évben a teljes forgalom 6 641 000 tonnát tett ki, ennek 79 százaléka volt brit, hat százaléka francia, négy-négy százaléka olasz és német, három százaléka holland, két százaléka pedig osztrák-magyar. Spanyolország és Oroszország részesedése egy százalék alatt maradt. *Wilson* 1939. 135. o.

<sup>4</sup> Az egyezmény szövege franciául és angolul: *Barclay* 1907. 308–312. o.

<sup>5</sup> *Farnie* 1969. 530. o.

<sup>6</sup> *Fischer* 2006. 454. o.

semmi.<sup>7</sup> Ettől függetlenül az angol hatóságok a háború teljes időtartalma alatt komolyan aggódtak hasonló akciók lehetősége miatt.

1914 augusztusában a britek megtették az előkészületeket a csatorna védelmére. Az angol földközi-tengeri flotta cirkálói és kisebb hadihajói francia egységekkel megerősítve őrizték a csatorna két bejáratát. A Sínai-félszigeten lévő helyőrségeket kiürítették, az egyiptomi tevék hadtestet (Egyptian Camel Corps) a 170 kilométer hosszú csatorna nyugati partjára koncentrálták. Az ősz folyamán Indiából hamarosan jelentős erők érkeztek Egyiptomba, hogy felváltsák a franciaországi hadszíntérré vezényelt mintegy 5000 fős angol helyőrségi alakulatokat.<sup>8</sup> Az egyiptomi brit csapatok főparancsnoka szeptembertől Sir John Maxwell vezérőrnagy lett, aki kiváló helyismerettel rendelkezett, hiszen már az ország 1882-es megszállásában is részt vett.<sup>9</sup>

Szeptember és október folyamán fokozatosan nőtt a feszültség a Közel-Keleten, amint egyre valószínűbbé vált az Oszmán Birodalom hadba lépése. London erre a várható eseményre tekintettel úgy döntött, hogy lefoglalja a vízi útvonal kikötőiben rekedt ellenséges hajókat. 1914. október 15-én a német és osztrák–magyar hajókat felszólították, hogy hagyják el a csatorna három tengeri mérföldes felségvizeit, majd a várakozó brit hadihajók zsákmányul ejtették őket. A központi hatalmak 15 kereskedelmi hajóját fogták el ilyen módon, köztük az Osztrák–Magyar Lloyd három gőzöst.<sup>10</sup> Érdekes módon az osztrák–magyar révkalauzok ettől függetlenül még jó ideig folytathatták munkájukat, és az angol parlament alsóházában még 1916-ban is felvetődött, hogy miért alkalmazzák még őket a csatorna üzemeltetésében.<sup>11</sup>

A törökök október végén flottatámadást intéztek Oroszország ellen a Fekete-tengeren, és nyilvánvalóvá vált, hogy a Porta belép a háborúba. Az angol haditengerészet még a hivatalos hadiállapot beállta előtt, október 31-én megtámadta és ágyúzta Akabát, a Sínai-félsziget keleti részén fekvő török kikötőt.<sup>12</sup> 1914. november elején az egyiptomi kedive, II. Abbasz Hilmi Isztambulban nyíltan szembefordult a britekkel. November 5-én Nagy-Britannia hadat üzent az Oszmán Birodalomnak, ezzel az eseménnyel a Szezei-csatorna ténylegesen háborús frontvonalba került. A törökökhöz menekült II. Abbasz Hilmit a britek elmozdították, helyére unokaöccsét, az antanttal együttműködő Huszein Kámilt helyezték szultáni címmel Egyiptom élére. A Nílus-parti ország 1914. december 18-tól hivatalosan Nagy-Britannia protektorátusává vált, és ettől az időtől kezdve minden erőforrását az antant rendelkezésére bocsájtotta.<sup>13</sup>

Az antant hatalmak ellen szent háborút hirdető Porta viszonylag gyorsan maga mellé állította a Sínai-félsziget beduinjait. Ez a körülmény kezdetben eléggé megnehezítette a

<sup>7</sup> *Walzel* 1939. 52–54. o.

<sup>8</sup> *Young* 1984. 708. o.

<sup>9</sup> *Wilson* 1939. 138–139. o. Sir John Maxwell (1859–1929) az 1882-es tell-el-kebiri csata mellett harcolt a Mahdi-felkelés leverésében, a búr háborúban, majd 1908-tól az Egyiptomban állomásozó brit csapatokat irányította.

<sup>10</sup> *Farnie* 1969. 531. o.

<sup>11</sup> 1916 januárjában az alsóházi vita során felvetődött a kérdés, Robert Cecil (1864–1958) külügyi államtitkárnak ekkor már nem volt tudomása arról, hogy osztrák révkalauzok még alkalmazásban lennének. HCD 1916. Vol. 77. 1601. o.

<sup>12</sup> A támadásban a Minerva cirkáló, valamint a Scourge és a Savage rombolók vettek részt. *The Bombardment of Akaba*, 101–103. o.

<sup>13</sup> *Young* 1984. 707. o.

hírszerzést a csatornától keletre elterülő sivatagos félszigeten.<sup>14</sup> Az első összecsapásra november 20-án került sor mintegy 30 kilométerre keletre Kantarától, amikor egy indiai járőr 200 törökkel és beduinnal csapott össze.<sup>15</sup> A brit erők vereségével és visszavonulásával végződött harc után az eredetileg Európába szánt ausztrál és új-zélandi csapatokat Egyiptomba irányították. A Csatorna Társaság nagy kotróhajói átvágták a gátakat, és elárasztották a Tineh melletti mélyföldet, így biztosítva egy keleti támadás ellen Port Szaidot. A csatorna nyugati partján lövészárkokat ástak, a keleti parton pedig az átkelőhelyek biztosítására védelmi támpontokat építettek ki. A vízi út mentén három védelmi szektort építettek ki. Az első Szueztől a Keserű-tavakig, a második Deversoirtól El Ferdanig, a harmadik El Ferdantól Port Szaidig húzódott. A csatorna vizein a brit és francia hadihajók cirkáltak,<sup>16</sup> a védelmet tovább erősítette, hogy Iszmaliánál repülőteret, Port Szaidnál pedig hidroplán bázist alakítottak ki. 1915 elején az egyiptomi brit erők az East Lancashire hadosztályból, a 10. és a 11. indiai hadosztályból, az indiai Bikanir tevé hadtestből, egy indiai lovas brigádból, valamint indiai és egyiptomi tüzérségből álltak. Emellett az 1. ausztrál és új-zélandi hadtest kiképzés alatt lévő alakulataira is lehetett számítani.<sup>17</sup> 1915 januárjára összesen 70 000 katonát sikerült Egyiptomban összpontosítani, közülük 30 000-et közvetlenül a Szezi-csatorna védelmére vonultattak fel.

Az előkészületekre szükség is volt, mivel a törökök komoly támadást készítettek elő a csatorna ellen. Ahmed Djemal pasát nevezték ki a Szíriában és Palesztinában állomásozó 4. török hadsereg élére.<sup>18</sup> Djemal fő tanácsadója Friedrich Kress von Kressenstein német tüzér alezredes volt, elsősorban ő dolgozta ki a Szezi-csatorna elleni támadás terveit.<sup>19</sup> 1915 januárjára sikerült mintegy 20 000 katonát koncentrálni Beersheba környékén, Dél-Palesztinában. A törökök fő célja Egyiptom visszahódítása és a mohamedán egyiptomiak felszabadítása volt a keresztény uralom alól.<sup>20</sup> Bár a támadásra felsorakozott oszmán erők mennyiségileg és főleg minőségben elmaradtak a csatornát védő brit csapatoktól, Djemal pasa mégis reménykedett a hátszág muszlim lakosságának lázadásában. Ezt a célt szolgálta, hogy a török szultán szent háborút (dzsihád) hirdetett az oszmánok ellenségeivel szemben.

A támadás 1915. január közepén indult meg. A három hadoszlopba rendezett, mintegy 20 000 főt számláló török hadsereg kilenc tábori tüzérüteggel és egy taracküteggel

<sup>14</sup> A brit hírszerzés szerepéről a Sínai-félszigeten zajló harcok során: *Sheffy* 1998.

<sup>15</sup> Herbert Kitchener (1850–1916) hadügyminiszter tájékoztatta a Lordok Házának tagjait, hogy a brit erők már harcérintkezésben vannak a törökökkel 30 mérföldre keletre a Szezi-csatornától. *HLD* 1914. Vol. 18. 182. o.

<sup>16</sup> A Royal Navy lobogója alatt a következő egységek álltak rendelkezésre: Swiftsure pre-dreadnought csatahajó, Ocean régi csatahajó, Minerva és Proserpine védett cirkálók, Clio szlúp, Himalaya felfegyverzett kereskedelmi cirkáló, Hardinge felfegyverzett indiai csapatszállító. Emellett a francia D'Entrecasteaux védett cirkáló és a Requin partvédő vett részt a csatorna 1915. februári védelmében. *Falls – Macmunn* 1928. 30. o. A Szezi-csatorna védelmének haditengerészeti vonatkozásairól bővebben: *Defence of the Suez Canal*.

<sup>17</sup> *Newell* 1990. 42. o.

<sup>18</sup> Ahmed Djemal (1872–1922) az ifjútörök mozgalom egyik meghatározó alakja volt, a világháború előtt számos magas katonai tisztséget viselt, 1913-tól oszmán haditengerészeti miniszter volt, majd 1914 novemberében nevezték ki a 4. török hadsereg élére.

<sup>19</sup> Friedrich Kress von Kressenstein (1870–1948) bajor származású tüzértiszt az 1914 januárjában a Török Birodalomba küldött német katonai misszió tagja volt, egészen 1917 őszéig nagy szerepet játszott a Sínai-félszigeten és Palesztinában zajló harcokban. *Young* 1984. 1991. o.

<sup>20</sup> *Newell* 1990. 67. o.

volt megerősítve.<sup>21</sup> A fő erők Beersheéből kiindulva a Sínai-félszigeten áthaladó középső útvonalat választották, az északi tengerparti útvonal a brit hadihajók miatt túlzottan veszélyesnek tűnt. A mintegy 12 000 főt számláló középső hadoszlop három pontonhidat is vitt magával a csatornán történő átkeléshez. Összesen 5000 tevé szállította a nélkülözhetetlen vizet és utánpótlást a kietlen sivatagon keresztül. A török hadmozdulat azonban nem maradt rejtve, a félszigeten működő brit hírszerzők, de mindenekelőtt a felderítő repülőgépek jelentéseiből Maxwell informálódhatott, így a várt meglepetés elmaradt.<sup>22</sup>

A két szélső hadoszlop északon Kantaránál és délen Kubrinál intézett elterelő támadásokat a csatorna ellen, míg a főerők Serapeum és Toussoum között igyekeztek kiharcolni az átkelést. 1915. február 3-án került sor a legnagyobb összecsapásra, amikor a törökök pontonokon és csónakokon heves küzdelemben átkeltek a nyugati partra. A főleg indiai katonákból álló védelem sikerrel megállította a támadást. A csata során komoly szerepet játszott a csatornán állomásozó brit és francia hadihajók ágyútüze, amely hatékonyan segítette a támadók visszaverését. Eközben a *Clio* szlúp, a *Hardinge* felfegyverzett indiai csapatszállító, valamint a francia *Requin* partvédő hadihajó komoly sérüléseket szenvedett el a török ágyúk tüzétől.<sup>23</sup> Az első világháború utáni hivatalos brit történetírás szerint a sikertelen oszmán hadműveletben a támadók több mint 2000 halottat és sebesültet, valamint 750 foglyot veszítettek, míg a britek mindössze 32 halottat és 130 sebesültet.<sup>24</sup> Kressenstein kissé eltérő adatokat közölt a háború után megjelent visszaemlékezésében, szerinte a teljes török veszteség 192 halott, 381 sebesült és 727 eltűnt volt.<sup>25</sup>

A csatorna forgalmát csak nagyon rövid időre zavarta meg a török hadmozdulat, az antant csapatszállító és kereskedelmi hajói továbbra is akadálytalanul használták a vízi útvonalat, Egyiptom ezt követően válhatott a Brit Birodalom legfontosabb közel-keleti kiképző támaszpontjává. Djemal pasa és Kressenstein katonai kudarca biztosította, hogy az egyiptomiak ne lázadjanak fel és csatlakozzanak a szultán által meghirdetett szent háborúhoz.

Az elégtelen erővel végrehajtott hadművelet után a törökök visszahúzódtak palesztinai támaszpontjaikra, miközben a Sínai-félsziget kulcsfontosságú megfigyelő pontjain helyőrségeket hagytak hátra. Az 1915-ös oszmán támadásnak alig ismert epizódja, hogy a britek figyelmének elterelésére az Osztrák-Magyar Monarchia két fiatal magyarkatonatisztet küldött Palesztinába. Gondos György és Simon Pál Mihály elsődleges feladata a Szezei-öbölben lévő Djemsah brit olajkútjainak megsemmisítése volt. A két magyar önkéntes által vezetett 75 főből álló csapat 1915. január közepén vált el a Szezei-csatorna ellen vonuló oszmán főerőktől, majd tíz nap alatt átszelték a Sínai-félszigetet és Tor városkánál kerültek harcba az ott állomásozó brit haditengerészekkel. A Royal Navy hadihajói miatt Gondos arra kényszerült, hogy kerülő úton, az északra fekvő Abu Selimán keresztül átjusson a Szezei-öböl túlsó, afrikai partján lévő angol olajmezőkhöz. Ezt a feladatot egy motoros csónak és egy vitorlás segítségével sikerrel teljesítette, a meglepetésszerű táma-

<sup>21</sup> Reichmann 2009. 179. o.

<sup>22</sup> A készülő támadás foglalkoztatta a brit parlamentet is. Kitchener a Lordok Házában jelentette be, hogy a brit repülőgépek észlelték a török csapatmozgásokat. HLD 1915. Vol. 18. 234. o.

<sup>23</sup> Young 1984. 708–709. o. Az 1915-ös februári harcokról lásd még: Newell 1990. 64–79. o.

<sup>24</sup> Falls – Macmunn 1928. 50. o.

<sup>25</sup> Kress von Kressenstein, 1920. 17. o.

dás során három olajkutató sikerült felrobbantania.<sup>26</sup> Gondos György és Simon Pál Mihály a Tornál folytatott harcokban és a szabotázsakciókkal több millió márkára becsült kárt okoztak a briteknek, a két bátor magyart tettükért soron kívül hadnaggyá léptették elő.<sup>27</sup>

Kressenstein a februári fiaskó után tovább nyugtalanította a csatorna mentén beásott briteket. Mivel a törökök továbbra is uralták a Sínai-félszigetet, El Arishból és Nakhlból könnyedén hajthattak végre támadásokat a csatorna keleti partján állomásozó, többnyire indiai alakulatok ellen. Ezeket a zavaró akciókat megkönnyítette az 1915 áprilisában kezdődő Gallipoli hadművelet, amely során az ausztrál és új-zélandi csapatok többségét kivonták Egyiptomból. Nehezítette a brit hadvezetés dolgát, hogy Egyiptomot nyugatról is veszély fenyegette, mivel a Líbiai-sivatagban élő Szenusszi szekta törzsei nyíltan a szultán mellé álltak.<sup>28</sup> Az 1915-től egészen 1918-ig zajló úgynevezett Szenusszi-lázadás ugyan komolyabban nem veszélyeztette a brit jelenlétet, de újabb csapatokat vont el Szueztől.<sup>29</sup>

Az erőszakos felderítő akciók mellett újabb veszélyek is jelentkeztek. 1915 áprilisától a törökök megkezdték a csatorna elaknásítását. A Royal Navy ezt követően három aknaszedővel folyamatosan átfésülte a vízi útvonalat, ennek ellenére 1915. június 30-án a brit *Teiresias* gőzös aknára futott és 14 órára lezárta a forgalmat. A csatorna történetében először légi támadásokra is sor került: július 21-én a török légierő Szuezt, majd szeptember 1-jén Port Szaidot bombázta.<sup>30</sup> E támadások minimális kárt okoztak, nem veszélyeztették érdemben az áthaladást. Sokkal komolyabb problémát jelentett a német és osztrák–magyar tengeralattjárók megélénkülő tevékenysége a Földközi-tengeren. A bűvárnaszádok hatalmas pusztítást okoztak az antant tengeri hajózásiában, mely tevékenységnek köszönhetően jelentősen visszaesett a csatorna forgalma.<sup>31</sup>

1915 végén és 1916 elején ismételtelen megnőtt a Szezei útvonal védelmére bevethető brit erők létszáma. A kudarccal végződött Gallipoli hadművelet után Egyiptomba vonták vissza a Brit Birodalom csapatait. Átmenetileg 13 hadosztályra, mintegy 300 000 főre növekedett a helyőrség, gyakorlatilag értelmetlenné téve a török támadó erőfeszítéseket.<sup>32</sup>

A csatornától 10–12 kilométerre keletre, a nagyobb élőerőre építve egy új védelmi vonal kiépítésére került sor, amely megakadályozta, hogy a török ágyúk tüze elérhesse a vízi útvonalat. Növelte a védelem hatékonyságát a nyugati parton bevetett két páncélvonat. Az intenzív csapatszállítások lebonyolítására megnövelték a Nílus deltájának vasúti kapacitását is. A csatornán három nehéz és hat könnyebb úszó pontonhídon kelhettek át a brit erők. Az új lövészárokszerkezethez nyolc keskenyvágányú vasútvonalon szállították az utánpótlást. Ettől kezdve a török őrzékek már nem tudták elérni a csatorna keleti partját.<sup>33</sup>

<sup>26</sup> Fischer 2006. 254–255. o.

<sup>27</sup> Pilch 1936. 181–288. o.; Walzel 1939. 56–57. o.

<sup>28</sup> Az Egyiptomot nyugatról fenyegető szenusszi veszélyről Kitchener tájékoztatója a Lordok Házában. HLD 1916. Vol. 21. 27. o.

<sup>29</sup> Young 1984. 1064–1068. o. A szenusszi háborúról: The Campaign in the Western Desert.

<sup>30</sup> Farnie 1969. 536–537. o.

<sup>31</sup> A háború éveiben a német tengeralattjárók 1409 kereskedelmi hajót süllyesztettek el a Földközi-tengeren 3 286 462 regisztrertonna úrtartalommal. A Monarchia bűvárnaszádjai ezzel egy időben 94 hajót és 190 353 tonnányi hajóteret semmisítettek meg. *Sárhidai* 1989. 98., 115. o.

<sup>32</sup> Reichmann 2009. 182. o.

<sup>33</sup> Farnie 1969. 542. o.



1915. december 29-én az egyiptomi brit expedíciós haderő új főparancsnokot kapott Sir Archibald Murray altábornagy személyében.<sup>34</sup> Murray erélyesen látott hozzá a védelem megszervezésének, emellett egy El Arish irányába meginduló offenzíva előkészületeit is megtette. Murray elsődleges célja az volt, hogy egy vasútvonal és egy vízvezeték segítségével átkeljen a sivatagos Sínai-félszigeten és a termékeny Palesztinában kívánta folytatni a hadműveleteket. Márciusban megalakult az Egyiptomi Expedíciós Haderő (Egyptian Expeditionary Force), amely az összes Egyiptomban állomásozó erőt egyesítette Murray parancsnoksága alatt. Ugyanekkor megindult az új katonai vasútvonal építése Kantarától Katiáig. Ezzel párhuzamosan zajlottak a vízvezeték építésének munkálatai is. E két nagyszabású vállalkozás kivitelezésében az angol mérnöki szakértelem mellett nagy jelentősége volt az egyiptomi kormány által kiküldött munkás alakulatoknak (Egyptian Labour Corps) és tevék szállító osztagoknak (Camel Transport Corps) is. Segítségük nélkül bizonyosan nem épült volna meg a sivatagot átszelő vasútvonal és vízvezeték.<sup>35</sup>

A lassú ütemű keleti előrenyomulás annak ellenére tartott, hogy 1916 tavaszán a brit hadvezetőség a nyugati fronton kibontakozó véres anyagcsaták miatt az Egyiptomban állomásozó tizenhárom hadosztályból hatot kivont. A 150 000 főre csökkent brit haderővel szemben ismételten aktívabban léptek fel a törökök. Az El Arishba érkezett új német repülőgépek heves támadásokat intéztek a Katiánál és Romaninál állomásozó brit erők ellen, később pedig Port Szaidot is bombázták. 1916. április 23-án Kressenstein 3560 katonával váratlan rajtaütést hajtott végre az Oghratina és Katia között állomásozó brit előőrsökön. E támadás a törökök legnagyobb, egyben utolsó sikerét hozta a Sínai hadjáratban. A brit 5. lovasdandár mintegy 500 katonája halt meg vagy került fogságba, az előretolt alakulatok gyakorlatilag teljesen megsemmisültek.<sup>36</sup>

1915–1916 folyamán jelentősen megnövekedett Ausztria–Magyarország katonai segítségnyújtása a törökök számára.<sup>37</sup> 1916 áprilisában érkeztek meg Palesztinába az Osztrák–Magyar Monarchia első tarackütegei, összesen 22 tiszttel és 813 legénységi állományú katonával. A két tüzéruteg egy hegyitarack „hadosztályt” alkotott (Gebirgs-*haubitzen*division) Adolf Wilhelm Marno von Eichenhorst őrnagy és Wladislaw Anton Ritter von Truszkowski százados parancsnoksága alatt.<sup>38</sup>

Az 1916 júniusában Hedzsászban kirobbanó arab felkelés jelentős török erőt vont el a Sínai-félszigettől. A török hadvezetés szerint a Husszein serif vezette oszmán-ellenes lázadás megfékezéséhez egy Sínai-félszigeten aratott győzelem volt a legjobb eszköz. Így került sor a Szezei-csatornáért folytatott utolsó nagy csatára. A nyár folyamán Beershebanál a központi hatalmak komoly erőösszpontosítására került sor. A 3. török (anatoliai) hadosztály mellett német géppuskás osztagok, mozsárütegek, valamint a már említett osztrák–magyar tarackütegek is részt vettek a támadásban. A körülbelül 16 000

<sup>34</sup> Sir Archibald Murray (1860–1945) altábornagy korábban a franciaországi brit expedíciós hadsereg vezérkari főnöke volt, majd a birodalmi vezérkar főnökeként tevékenykedett. Murray egyiptomi tevékenységéről: Murray 1920.; Newell 1990. 160–199. o.

<sup>35</sup> Zaki-Khalil 1998. 145–155. o.

<sup>36</sup> Falls – Macmunn 1928. 160–169. o.; Wavell 1928. 40–45. o.

<sup>37</sup> A Monarchia szerepvállalásáról az Oszmán Birodalom katonai megsegítéséről bővebben: Jung 1992.; Fischer 2004.

<sup>38</sup> Reichmann 2009. 189. o. Az Osztrák–Magyar Monarchia által az Oszmán Birodalomba vezényelt katonai egységeinek felsorolása: Austro-Hungarian Units in the Ottoman Empire 1914–1918.

fős haderő július 16-án indult El Arishból, rekkenő nyári hőségben, hogy újra átszelje a sivatagot. A meglepetés megint elmaradt, a brit hírszerzés és a felderítő repülőgépek jelentették a török csapatmozgásokat. Murray így megerősíthette a Romaninál állomásozó brit csapatokat az 52., 53. és a 42. brit hadosztályok részeivel, valamint az ausztrál és új-zélandi lovasságból álló ANZAC lovas hadosztállyal.<sup>39</sup> A támadás előestéjén mintegy 14 000 főt és 36 ágyút sikerült a frontvonalba előrevinni, Sir Herbert Lawrence vezérőrnagy parancsnoksága alatt.

Kressenstein kimerült hadseregének nem sok esélye volt a jól felszerelt, és az új vasútvonalnak köszönhetően létszámban könnyen megerősíthető britekkel szemben. Az 1916. augusztus 3-a és 5-e között Romani mellett lezajló ütközetben a török haderő a megújuló támadások ellenére sem volt képes áttörni a masszív brit védelmet. Az ANZAC lovas hadosztály sikeresen vert vissza minden próbálkozást, a tartalékból felfejlődő brit gyaloghadosztályok pedig teljesen kilátástalanná tették a török erőfeszítéseket. A csatában demoralizálódott törökök nagy számban adták meg magukat, a hátráló gyalogsági erők fedezésében kitűntek az osztrák–magyar és német tüzerütegek. A visszavonulás ezért végül rendezetten zajlott le, az ausztrál és új-zélandi lovasság ismételt erőfeszítései ellenére. Kressenstein augusztus 12-én megszakította a harcérintkezést, és visszavezette csapatait El Arishig.<sup>40</sup> A Romaninál vívott csatában az oszmán fél súlyos, 9000 fős veszteséget szenvedett, köztük több mint 3000 foglyot.<sup>41</sup> A brit fél 1130, döntően ausztrál és új-zélandi katonát veszített, köztük 202 halottat.<sup>42</sup>

Romani véget vetett a csatorna majdnem két évig tartó török ostromának, a Sínai-félszigeten zajló háborút védekező hadviselés helyett támadóvá változtatta. Ettől kezdve szinte megállíthatatlanul nyomult előre a brit haderő, párhuzamosan a folyamatosan épülő vasúttal és vízvezetékkel. Murray hadserege 1916 végére érte el a palesztinai határt, december 21-én szállta meg El Arisht. 1917 januárjára a teljes Sínai-félsziget felszabadult, a háború a továbbiakban már oszmán területen, Palesztinában zajlott tovább, júniustól az egyik legismertebb brit tábornok, Sir Edmund Allenby irányításával. E sikerek nélkülözhetetlen elemét képezték az egyiptomiak által biztosított kiszolgáló és munkás osztagok. Jellemző a sivatagi offenzíva méreteire, hogy 35 000 tevét és 2000 egyiptomi hajcsárt alkalmaztak, emellett 25 000 egyiptomi munkás segítette közvetlenül az előrenyomuló csapatokat.<sup>43</sup> 1918 nyarára a csatornától induló katonai vasút elérte Jeruzsálemet, ezzel először valósult meg a vasúti összeköttetés Afrika és Ázsia között. Az átkelést egy forgó híd biztosította, amely 1918 áprilisára készült el Kantaránál.<sup>44</sup>

A török katonai fenyegetés elmúltával jelentősen csökkenthette a brit parancsnokság a csatorna közvetlen védelmére rendelt erők nagyságát. Az antant hajók áthaladását már csak a tengeralattjáró-veszély fenyegette. A mediterrán vizek egyre veszélyesebbé váltak, ezért 1917 áprilisában az antant korfui konferenciáján konvojrendszer kialakításáról döntöttek. Gyors kereskedelmi hajókból álló hajókaravánokat szerveztek meg, amelyek Port

<sup>39</sup> Young 1984. 1854–1855. o.

<sup>40</sup> A Romani csatáról részletesen: Falls – Macmunn 1928. 181–201. o.; Young 1984. 1857–1858. o.

<sup>41</sup> 1916 októberében Herbert Asquith miniszterelnök alsóházi tájékoztatójában kitért a Romani ütközetre, és 3164 főre tette a török foglyok számát, valamint négyre a zsákmányolt ágyúkéét. HCD 1916. Vol. 86. 99–100. o.

<sup>42</sup> Falls – Macmunn 1928. 199. o.

<sup>43</sup> Young 1984. 1858. o.

<sup>44</sup> Farnie 1969. 548. o.



Szaidnál gyülekeztek. A lassabb hajókat pedig az Afrikát megkerülő hosszabb, de biztonságosabb fokföldi útvonalhoz terelték.

A csatorna forgalmát a háborús események nagyon visszavetették. Az 1913-as utolsó békeévhez képest az összes tonnatartalom 42 százalékára esett vissza 1917-re. A konvojrendszer sikeres bevezetése és a háború befejezése növelte meg ismét a forgalmat 1918-ra, az 1913-as érték 46 százalékára. A radikális csökkenésnek számos oka volt. 1914 augusztusa és decembere között majdnem 40 százalékkal esett vissza a forgalom. Ezt a látványos visszaesést főleg a központi hatalmak lobogójának eltűnésével lehet megmagyarázni. Így az év folyamán kiesett a második legnagyobb használó Németország, az ötödik partner, Ausztria–Magyarország és a kilencedik, Törökország. E három ország 1913-ban több mint 26 százalékát adta a forgalomnak. A központi hatalmak számára a csatorna lezárult, így a korábbi virágzó ázsiai kereskedelem megszűnt. Sikerült teljesen elvágni Németország rizs-, juta-, kopra-, szójabab-, gyapot-, bőr- és mangánimportját.<sup>45</sup>

Az 1913-ban a hetedik helyen álló Oroszország nem azonnal, hanem 1917-re tűnt el a csatorna forgalmából. A háború előtt a Fekete-tenger térségéből nagy mennyiségben szállítottak bakui kőolajat, illetve ukrán búzát. Az Oszmán Birodalom hadba lépésével a török tengerszorosok lezárultak az orosz kereskedelmi hajók előtt. Az 1917-es forradalmak nyomán a maradék orosz hajók is eltűntek Szezei vizeiről.

A semleges országok lobogója ugyanakkor jó ideig gyors növekedést mutatott. A norvég tonnatartalom az 1913-as 93 000 tonnáról 1915-re 136 000-re, a holland 1 287 000-ről 1 334 000-re nőtt. Az intenzívvé váló földközi-tengeri tengeralattjáró-hadviselés, valamint a csatornát ért légitámadások és a török elaknásítás azonban hamar elrettenette a semleges országokat. A jelentékeny holland forgalom egyre inkább a hosszabb, de biztonságosabb Jöreménység-fokát megkerülő útvonalhoz terelődött. Kezdetben ennek oka részben az volt, hogy egyre nehezebben és drágábban lehetett Port Szaídban szénhez jutni.<sup>46</sup> Később inkább a tényleges háborús kockázatok okozták, hogy a holland hajók 1918-ra gyakorlatilag eltűntek a csatornáról. A világháborúban alig szerepet vállaló Japán forgalma általában növekedést mutatott, kivéve az 1916-os évet, amikor a csatorna menti intenzív harcok radikálisan visszavetették az áthaladó hajók számát.

A francia tonnatartalom 1918-ra, az utolsó békeévre éppen felére esett vissza, ennél kisebb arányú volt valamivel a brit csökkenés. Az 1916-os intenzív török és német légitámadások miatt a P&O és az Orient Lines társaság elterelte Ausztráliába tartó hajóinak forgalmát Afrika déli csücskéhez. 1917-re a tengeralattjárók fenyegetése miatt a Szezei-csatorna brit forgalma az 1913-as felére esett vissza. Nagy-Britannia azonban továbbra is a legnagyobb használó maradt nem utolsó sorban az igen intenzív csapatszállításoknak köszönhetően. Az európai hadszínterekre, vagy a Dardanellákhoz tartó ausztrál, új-zélandi és indiai hadosztályok szinte teljes egészében a csatornát használták, akárcsak a franciák indokínai csapatai. Nem véletlen, hogy a csökkenő összeforgalom mellett az angol lobogó részesedése az utolsó békeév 60 százalékáról 1918-ra majdnem 80 százalékra ugrott.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> Farnie 1969. 533. o.

<sup>46</sup> Robert Cecil külügyi államtitkár tájékoztatója szerint a holland kelet-indiai hajók a Port szaidi szénhiány miatt választották a fokföldi útvonalat. HCD 1915. Vol. 77. 4. o.

<sup>47</sup> Wilson 1939. 136. o.

A Szezei-csatorna megmaradt tehát az antant hatalmak nagy stratégiai jelentőségű főútvonalának, amelyet az Oszmán Birodalom és a segítségére siető Németország és az Osztrák–Magyar Monarchia sikertelenül próbált meg átvágni. A központi hatalmak megújuló erőfeszítései 1914 és 1916 között nem vezettek eredményre, és nem sikerült a Brit Birodalom „artériáját” átvágni. Nagy-Britannia a nagy világegés során számtalan esetben szegte meg az 1888-as konstantinápolyi konvenciót, amely eredetileg semleges státust biztosított háborús helyzetben a csatornának. Az egyezményt megsértve erődítéseket épített, tüzérséget helyezett el, lövészárkokat ásított a csatorna mentén. Szabotázs lehetőségére hivatkozva teljesen lezárta az ellenséges hajók elől az áthaladást. 1915 tavaszától ellenőrző állomásokat állított fel, és a csatorna három tengeri mérföldes felségvizein belül semleges hajókat kutatott át.

A csatornáért folyó küzdelemben a földrajzi adottságok és az utánpótlás nehézségei miatt természetesen csak korlátozott nagyságú haderők vettek részt. Az itt zajló ütközetek méretükben, az okozott veszteséget tekintve és a bevetett haditechnika terén eltörpültek a háború gigantikus felőrlő anyagcsatái mellett. A csatorna szabad használatának köszönhetően Nagy-Britannia és szövetségesei eredményesen harcoltak a világháború mellék hadszínterein. A brit palesztinai és mezopotámiai frontok fenntartásában éppen olyan fontos szerepet játszott a forgalmas útvonal, mint a balkáni antant erők ellátásában. A Szezei-csatornát felhasználó, arra a szó szoros értelmében is támaszkodó brit védelem sikerrel állta útját az Egyiptomot elfoglalni kívánó Törökországnak. A csatorna mentén és Egyiptomban alakították ki 1916-ra a Brit Birodalom legnagyobb katonai támaszpontját, ahol a brit csapatok mellett ausztrál, új-zélandi és indiai katonák kaptak kiképzést. A Szezei és Port Szaíd védelmében folytatott eredményes Sínai-félszigeti harcok 1917-re átmentek támadó hadműveletekbe. A brit fegyverek nagy 1917-es és 1918-as palesztinai győzelmei nem valósulhattak volna meg a csatorna és Egyiptom logisztikai ellátórendszere nélkül. A Szezei-csatornára támaszkodó Allenby tábornok fényes sikerei 1918-ban egyértelműen siettették az Oszmán Birodalom összeomlását, és ezzel hozzájárultak az első világháború gyorsabb befejezéséhez.

## MELLÉKLETEK

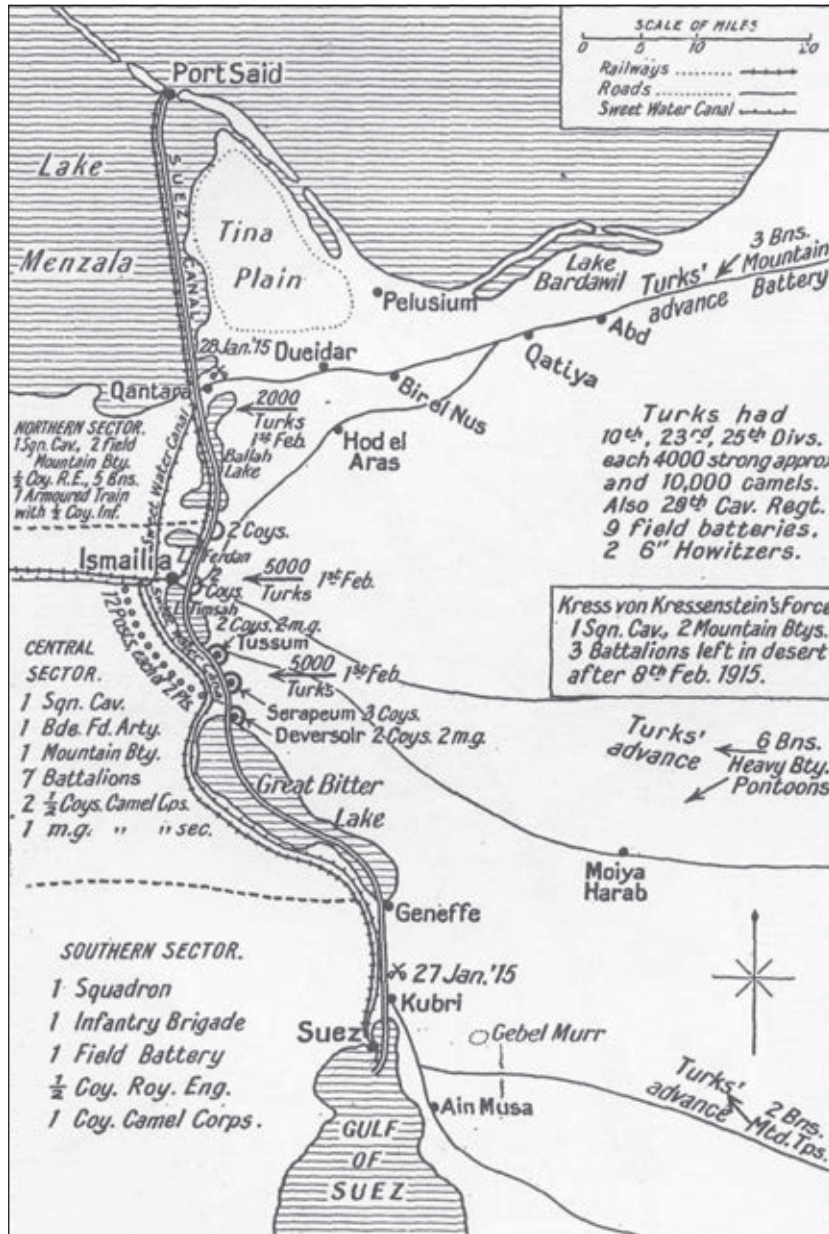
1. A Szezei-csatorna jelentősége Londonból számolva a hagyományos, Afrikát megkerülő útvonallal szemben<sup>48</sup>

<i>Célállomás</i>	<i>Szezezen át (km)</i>	<i>Afrika megkerülésével (km)</i>	<i>Megtakarítás aránya (%)</i>
Bombay	11 900	19 800	42,0%
Calcutta	14 700	21 800	32,6%
Fremantle-Perth	17 300	20 200	14,3%
Hongkong	18 000	24 200	25,7%
Kuvait	12 100	21 000	42,5%
Sanghaj	19 400	26 000	24,3%
Szingapúr	15 300	21 200	27,8%
Sydney	21 400	23 200	7,9%
Jokohama	20 600	26 400	22,2%

2. A Szezei-csatorna forgalma a legnagyobb használók szerint 1913 és 1918 között<sup>49</sup>

<i>Év</i>	<i>Összes forgalom</i>	<i>Nagy-Britannia</i>	<i>Németország</i>	<i>Hollandia</i>	<i>Franciaország</i>	<i>Osztrák–Magyar Monarchia</i>	<i>Oroszország</i>	<i>Olaszország</i>	<i>Japán</i>
1913	20 034	12 052	3 352	1 287	928	846	341	291	343
1914	19 409	12 910	2 119	1 389	800	632	200	369	354
1915	15 266	11 656	–	1 334	666	–	60	363	566
1916	12 325	9 788	–	643	774	–	27	439	70
1917	8 369	6 164	–	126	579	–	1	778	155
1918	9 252	7 356	–	3	380	–	–	477	502

<sup>48</sup> Forrás: *Farnie* 1969. 746. o.<sup>49</sup> Forrás: *Wilson* 1939. 136. o. A mennyiségek ezer nettó regiszter tonnában értendők.



A Szezi-csatorna elleni 1915. februári török támadás vázlatos térképe<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Forrás: A. Kearsey: Summary of the Strategy and Tactics of the Egyptian and Palestine Campaign With Details Of The 1917-18 Operations Illustrating The Principles Of War. <http://www.vlib.us/wwi/resources/egyptiancampaign.html> (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 23.)





A Romani melletti ütközet térképe<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Forrás: <http://www.1914-1918.net/romani.html> (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 23.)

## BIBLIOGRÁFIA

- Austro-Hungarian Units in the Ottoman Empire 1914–1918. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/ottoman.htm> (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 23.)
- Barclay* 1907. *Thomas Barclay*: Problems of International Practice and Diplomacy. With Special Reference to the Hague Conferences and Conventions and other General International Agreements. London, 1907.
- Defence of the Suez Canal. <http://www.naval-history.net/WW1battle1502SuezCanal.htm> (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 2.)
- Falls – Macmunn* 1928. *Cyril Falls – George Macmunn*: Military Operations Egypt and Palestine. Volume I: From the outbreak of war with Germany to June 1917. Official History of the Great War. London, 1928.
- Farnie* 1969. *Douglas Antony Farnie*: East and West of Suez. The Suez Canal in History, 1854–1956. Oxford, 1969.
- Fischer* 2004. *Robert-Tarek Fischer*: Österreich-Ungarns Kampf um das Heilige Land. Kaiserliche Palästinapolitik im Ersten Weltkrieg. Frankfurt, 2004.
- Fischer* 2006. *Robert-Tarek Fischer*: Österreich im Nahen Osten. Die Grossmachtpolitik der Habsburgermonarchie im Arabischen Orient 1633–1918. Wien, 2006.
- HCB 1915. Vol. 77. House of Commons Debates. Dutch East Indies Liners (Suez Canal Route). HC Deb 20 December 1915, vol. 77. 4. o. [http://hansard.millbanksystems.com/commons/1915/dec/20/dutch-east-indies-liners-suez-canal-route#S5CV0077P0\\_19151220\\_HOC\\_24](http://hansard.millbanksystems.com/commons/1915/dec/20/dutch-east-indies-liners-suez-canal-route#S5CV0077P0_19151220_HOC_24) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 13.)
- HCB 1916. Vol. 77. House of Commons Debates. Pilots of Enemy Nationality (Suez Canal). HC Deb 12 January 1916, vol. 77. 1601. o. [http://hansard.millbanksystems.com/commons/1916/jan/12/pilots-of-enemy-nationality-suez-canal#S5CV0077P0\\_19160112\\_HOC\\_187](http://hansard.millbanksystems.com/commons/1916/jan/12/pilots-of-enemy-nationality-suez-canal#S5CV0077P0_19160112_HOC_187) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 10.)
- HCB 1916. Vol. 86. House of Commons Debates. Statement by Prime Minister. HC Deb 11 October 1916, vol. 86. 99–100. o. [http://hansard.millbanksystems.com/commons/1916/oct/11/statement-by-prime-minister#S5CV0086P0\\_19161011\\_HOC\\_82](http://hansard.millbanksystems.com/commons/1916/oct/11/statement-by-prime-minister#S5CV0086P0_19161011_HOC_82) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 29.)
- HLD 1914. Vol. 18. House of Lords Debates. *The Progress of the War*. HL Deb 26 November 1914, vol. 18. 182. o. [http://hansard.millbanksystems.com/lords/1914/nov/26/the-progress-of-the-war#column\\_183](http://hansard.millbanksystems.com/lords/1914/nov/26/the-progress-of-the-war#column_183) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 10.)
- HLD 1915. Vol. 18. House of Lords Debates. The War. HL Deb 06 January 1915, vol. 18. 234. o. [http://hansard.millbanksystems.com/lords/1915/jan/06/the-war#column\\_234](http://hansard.millbanksystems.com/lords/1915/jan/06/the-war#column_234) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 20.)
- HLD 1916. Vol. 21. House of Lords Debates. HL Deb 15 February 1916, vol. 21. 27. o. [http://hansard.millbanksystems.com/lords/1916/feb/15/select-vestries#column\\_27](http://hansard.millbanksystems.com/lords/1916/feb/15/select-vestries#column_27) (A letöltés időpontja: 2015. szeptember 9.)
- Jung* 1992. *Peter Jung*: Der k.u.k. Wüstenkrieg. Österreich–Ungarn im Vorderem Orient 1915–1918. Graz, 1992.



- Kress von Kressenstein* 1920. *Friedrich Kress von Kressenstein: Überblick eine Ereignisse an der Sinaifront von Kriegsbeginn bis zur Besetzung Jerusalems durch die Engländer Ende 1917. Zwischen Kaukasus und Sinai-Jahrbuch des Bundes der Asienkämpfer*, 1. Berlin, 1920.
- Murray* 1920. *Archibald Murray: Sir Archibald Murray's Despatches (June 1916–June 1917)*. London–Toronto, 1920.
- Newell* 1990. *Jonathan Quentin Calvin Newell: British Military Policy in Egypt and Palestine August 1914–June 1917*. (PhD-thesis. Department of War Studies, Kings College, University of London.) London, 1990.
- Pilch* 1936. *Pilch Jenő: A hírszerzés és a kémkedés története*. II. k. Budapest, 1936.
- Reichmann* 2009. *Jan Cristoph Reichmann: „Tapfere Askers” und „Feige Araber.” Der Osmanische Verbündete aus der Sicht deutscherr Soldaten im Orient 1914–1918*. (Dissertation.) Münster, 2009.
- Sárhidai* 1989. *Sárhidai Gyula: Tengerek szürke farkasai*. Budapest, 1989.
- Sheffy* 1998. *Yigal Sheffy: British Military Intelligence in the Palestine Campaign, 1914–1918*. Abingdon, 1998.
- The Bombardement of Akaba. The Bombardement of Akaba. *The Naval Review*, IV. (1916) 101–103. o.
- The Campaign in the Western Desert. The Campaign in the Western Desert. <http://www.1914-1918.net/wff.htm> (A letöltés időpontja: 2015. július 23.)
- Walzel* 1939. *Walzel Kelemen: Kémszolgalat a háborúban. Egy hírszerzőtisztt emlékiratai*. Sopron, 1939.
- Wavell* 1928. *Archibald Percival Wavell: The Palestine Campaigns*. London, 1928.
- Wilson* 1939. *Arnold T. Wilson: The Suez Canal. Its Past, Present, and Future*. London, 1939.
- Young* 1984. The Marshall Cavendish Illustrated Encyclopedia of World War I. Ed. *Peter Young*. New York, 1984.
- Zaki-Khalil* 1998. *Karim Zaki-Khalil: British Sinai. Its Geopolitical Significance in the Middle East and its Strategic Role in British Colonial Policy*. (PhD-thesis. Centre for Middle Eastern and Islamic Studies, University of Durham.) Durham, 1998.

*Balázs Réti*

## THE SUEZ CANAL IN WORLD WAR I

### *Summary*

The Suez Canal played a lesser known role in the course of World War I. The fight going on in the Middle East Region far from Hungary were not part of Hungarian public thinking, although the army of the Austro–Hungarian Monarchy took active part in the attacks against the canal. The paper endeavours to give an outline of the wartime history of the waterway which was of major strategic and economic importance.

The military significance of the British-occupied Egypt increased during the world war. Due to the essential transports of troops and raw material the Suez Canal became an “artery” for the British Empire. London did everything it could to secure the free and undisturbed use of the canal for the Entente Powers, and at the same time it managed to lock out the trading ships of Germany and the Monarchy. Upon the Ottoman Empire’s entering in war in November 1914, Suez and Port Said found themselves directly in the frontline. In 1915 and 1916 the Turks made repeated efforts to cut the shipping route of Suez. In these fights the units of the Austro–Hungarian Army took part as well besides the Germans. The Central Powers eventually could not secure the military control over the Sinai Peninsula, the overwhelmingly growing British superiority in numbers and technics forced the Ottoman forces to defence and retreat from August 1916. The manoeuvres shifted to Palestine, and the need to supply the British front gaining shape here gave a new function to the waterway.

From this point on the security of the canal was threatened only by the German and Austro–Hungarian submarines in the Mediterranean Sea. For the rest of the war the Suez Canal remained a busy main route for the Entente Powers, due to its free use Great-Britain and its allies could fight successfully on the secondary theatres of the world war. The route played equally important role in the support of the British fronts in the Near East and in the supply of the Entente forces in the Balkans. The British troops fought successfully in the mentioned regions because they could count on the Suez Canal, and thus they accelerated the fall of the Ottoman Empire and the end of the war.

*Balázs Réti*

## DER SUESKANAL IM ERSTEN WELTKRIEG

### *Resümee*

Der Sueskanal spielte in der Geschichte des Ersten Weltkrieges eine nur wenig bekannte Rolle. Die Kämpfe im Nahen Osten, der fern von Ungarn liegt, prägten das Denken der ungarischen Öffentlichkeit nur wenig, obwohl die Armee der Österreichisch-Ungarischen Monarchie eine aktive Rolle in den Angriffen gegen den Kanal spielte. Die Studie versucht, die Kriegsgeschichte des Wasserweges, der von großer strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung war, zwischen 1914 und 1918 zu skizzieren.

Im Laufe des Weltkrieges nahm die militärische Bedeutung des von den Engländern besetzten Ägyptens in bedeutendem Maße zu. Der Sueskanal avancierte dank der Truppen- und Rohstofflieferungen von grundlegender Bedeutung zu einer „Hauptarterie“ des Britischen Reiches. London tat alles in seiner Macht stehende, um den Entente-Mächten die freie und ungestörte Benutzung zu gewährleisten, während es die Handelsschifffahrt Deutschlands und der Monarchie mit Erfolg ausschloss. Ab November 1914 gerieten mit dem Kriegseintritt des Osmanischen Reiches Sues und Port Said direkt in die Frontlinie. Im Jahr 1915 und 1916 unternahmten die Osmanen erneute Anstrengungen, die Schifffahrtsroute von Sues zu unterbrechen. An diesen Kämpfen nahmen neben den Deutschen auch die Verbände der österreichisch-ungarischen Armee teil. Die Mittelmächte waren schließlich nicht in der Lage, die militärische Kontrolle über die Halbinsel Sinai zu erlangen. Die sich schrittweise ergebende überwältigende Übermacht der Briten sowohl in Bezug auf die

Stärke als auch auf die Technik zwang die osmanischen Kräfte ab August 1916 zur Verteidigung und zum Rückzug. Die Kriegsoperationen verlagerten sich nach Palästina, und die hiesige Versorgung der britischen Front mit Nachschub gab der Wasserroute eine neue Funktion.

Ab diesem Zeitpunkt wurde die Sicherheit des Kanals nur von den im Mittelmeer tätigen deutschen und österreichisch-ungarischen U-Booten gefährdet. Der Sueskanal blieb im weiteren Teil des Krieges eine rege Hauptverkehrsstraße der Entente-Mächte. Dank der freien Benutzung kämpften Großbritannien und seine Verbündeten erfolgreich an den Nebenkriegsschauplätzen des Weltkrieges. Die Route spielte sowohl in der Aufrechterhaltung der britischen Fronten im Nahen Osten als auch in der Versorgung der Entente-Mächte auf dem Balkan eine große Rolle. Die sich auf den Sueskanal stützenden britischen Streifkräfte kämpften mit Erfolg in den erwähnten Regionen und beschleunigten damit den Zusammenbruch des Osmanischen Reiches und die Beendigung des Krieges.

*Balázs Réti*

#### LE CANAL DE SUEZ DANS LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

##### *Résumé*

Le rôle du canal de Suez dans la Première Guerre mondiale est peu connu. Les combats qui se sont déroulés au Proche-Orient, loin de la Hongrie, n'ont pas été perçus par l'opinion hongroise, bien que l'armée de la Monarchie austro-hongroise ait participé activement aux offensives menées contre le canal. Cette étude entreprend de retracer l'histoire de cette voie navigable d'une importance stratégique et économique pendant la grande guerre de 1914–1918.

Lors de cette guerre, l'importance militaire de l'Égypte occupée par les Anglais a considérablement augmenté. En raison des transports de troupes et de matières premières, le canal de Suez est devenu l'artère principale de l'Empire britannique. Londres fit tout ce qui était en son pouvoir pour garantir l'utilisation libre et normale du canal pour les pays de l'Entente tout en empêchant la navigation commerciale de l'Allemagne et de la Monarchie. Avec l'entrée en guerre de l'Empire ottoman, Suez et Port-Saïd se sont retrouvés sur la ligne de front dès novembre 1914. Durant 1915 et 1916, les Turcs ont essayé plusieurs fois de couper la voie navigable de Suez. Outre les Allemands, les unités de l'armée austro-hongroise ont également pris part à ces combats. Finalement, les empires centraux n'ont pas été en mesure de prendre le contrôle militaire du Sinaï, la supériorité technique et numérique évidente des Britanniques a contraint les forces ottomanes à se défendre et à reculer dès août 1916. Les manœuvres ont été déplacées en Palestine et l'approvisionnement de ce front britannique en voie de formation a donné une nouvelle fonction au canal.

Par la suite, la sécurité du canal ne fut menacée que par les sous-marins allemands et austro-hongrois qui opéraient en Méditerranée. Durant la guerre, le canal de Suez est resté une voie de communication capitale pour les pays de l'Entente qui pouvaient l'utiliser librement. De ce fait, la Grande-Bretagne et ses alliés ont pu être performants sur les théâtres d'opérations secondaires de la guerre. Le canal de Suez a joué un rôle important tant dans le maintien des fronts britanniques du Proche-Orient que dans l'approvisionnement des forces de l'Entente sur les Balkans. Grâce au canal, les forces britanniques ont été victorieuses dans ces régions, ce qui a précipité l'effondrement de l'Empire turc et la fin de la guerre.

*Балаж Рети*

## СУЭЦКИЙ КАНАЛ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*Резюме*

В истории первой мировой войны суэцкий канал сыграл не слишком известную роль. Бои происходившие вдали от нашей родины (Венгрии) в зоне Ближнего Востока не проникли в венгерское общественное мышление, хотя армия Австро-Венгерской Монархии приняла активное участие в нападениях против канала. Исследование предпринимает попытки представить схематически военную историю водного пути, имеющего большое стратегическое и экономическое значение в период с 1914 по 1918 годов.

В ходе первой мировой войны военное значение Египта, оккупированного англичанами возросло в значительной степени. Суэцкий канал стал главной «артерией» Британской Империи благодаря жизненноважным перевозкам сырья и войск. Лондон прилагал все усилия, чтобы обеспечить свободное и безотказное использование канала для Антантских властей, но в то же время успешно перекрыл торговое судоходство Германии и Австро-Венгерской Монархии. Начиная с ноября 1914 года, со вступлением Османской империи в войну, Суэц и Порт-Саид оказались непосредственно на линии фронта. В течение 1915 и 1916 годов турки делали неоднократные попытки чтобы перерезать Суэцкий судоходный путь. В этих боях наряду с немецкими войсками приняли участия также и корпуса австро-венгерской армии. Центральные державы в конечном счете не были в состоянии отвоевать военный контроль над Синайским полуостровом, начиная с августа 1916 года англичане имея подавляющее численное и техническое превосходство, принудили османские войска к обороне и заставили их отступить. Военные операции переместились в Палестину, снабжение пополнении формирующего здесь британского фронта придало новую функцию водному пути. Начиная с этого момента безопасности канала активно угрожали только действующие на Средиземном море немецкие и австро-венгерские подводные лодки.

Суэцкий канал оставался главным путём перевозок для стран Антанты в оставшее время войны благодаря свободному использованию, Великая Британия и ее союзники успешно воевали на побочных театрах военных действий. Водной путь сыграл столь же важную роль в поддержании британских ближне-восточных фронтов, как и в снабжении балканских сил Антанты. Опирающиеся на Суэцкий канал британские военные силы успешно воевали в упомянутых районах, ускоряя тем самым развал Османской империи и конец войны.