





Áon májr ismát a cattarás bázison tartázkodott.

December 2-án a Mati-folyás torkolatához indult, hogy kát a ¼gynakát partra tegyen. Az akciás azonban a viharos időjárás miatt nem sikerült. A naszájd májnap visszatért a bázisra, rávid pihenő után este 9-jabb Qrjáratra indult. December 5-én egy rombolás prásbált megtorpedázni, de az akciás nem sikerült, majd Brindisi és Duzzarás elött hajázott. Támaszpontjára 7-én tért vissza. A kávetkező napon a Mati-folyás torkolatához indult, ahol megsemmisített egy albán vitorlást, egy májikat pedig vontába vett, és visszatért Cattarásba.

1916, január 3-án a tengeralattjárás a Mati folyás torkolatában partra tett kát albán a ¼gynakát. Hazafelé menet elfog kát albán vitorlást. Az egyiket felrobbantotta, a májikat pedig vontába vette. Ezt rádiójelére előre érkező 15. torpedásnaszájd vontatta be Cattarásba. 16-án az Otrantás-szorosba indul, ahonnan 22-én tért vissza. Ezen az időjében semmi emlékeztetés nem történt. Kávetkező 30-án őjra az Otrantás-szorosba vezet. Február 2-án elsálllyesztette a JAN BART II gQZást.

Február 6-án az U 4 és az U 14 tengeralattjárás kázás partyra indultak az Otrantás-szorosba, ahol sikertelenül próbált megátadni egy Birmingham tápusó cirkálást, majd a Laghi-fok elött leleskedett, ahol elhibázott egy gQZást. Az U 4 és az U 14 a támaszpontjukra 9-én tért vissza. Ez után az őt után az U 4 dokkba állt.

Májrcius 26-án a HELGOLAND, SAIDA gyors cirkálás; az ORJEN, BALATON rombolás; az U 4 tengeralattjárás, valamint repülőgépek indultak az elött U 24 tengeralattjárás keresésére. A naszájd elQszás az Albánia elötti vizek felőste it. Májnap Duzzarásba hajázott, majd tovább indult az Otrantás-szoros felé. A Tarantás-árbálben 30-án elsálllyesztette a John Pritchard háromárbocos brit vitorlást. Bázisára 1-én tért vissza.

Áprilisban rávid, Albánia elött utakat tett meg. A hánap vőgön ismát az Otrantás-szorosban hajázott, azonban periszkóp hiba miatt visszafordul. Május 23-én a tengeralattjárás motorja adja fel a szolgálatot Valona elött. Nőgy nap málvá Pásába vezőnylik nagyjavásra, ahonnan július 30-án tért vissza Cattarásba.

Augusztus 2-án a naszájd kifutott egy ellenséges kátelő tőmadásjára, melyet az olasz NINO BIXIO cirkálás és nyolc rombolás alkotott. A tőmadás nem sikerült, a gy visszahajázott kikötőbe. Kát nap málvá a Tarantás-árbálbe indult, ahonnan 8-án eredménytelenül tért vissza a cattarás-árbálbeli bázisára. A kávetkező Tarantás-árbálbe tett őtja során elsálllyesztette az olasz PONTE MARIA vitorlást.

Szeptemberben a Tarantás-árbálben jért, ahol 14-én elsálllyesztette a brit INVERBERVIE gQZást, és az olasz MARGARETHA teherhajás. Novemberben nagyjavás-tást vőgezték rajta, a gy kávetkező őtjára csak 28-án került sor. Ismát a Tarantás-árbálbe indult volna, de májnap kőnytelen volt visszafordulni, mivel az egész legőnyás megbetegedett.

December 23-án ismát a Tarantás-árbálbe indult. Ástja során sikertelenül tőmadott meg egy rombolás. Támaszpontjain, harmincadikán vetett ismát horgonyt.

1917 első napjaiban csak rávid, partkázeli Qrjáratokat tett. Májrcius 14-én Korfu kázásben jért, ahol sikertelenül vett a lőldőzbe egy BRETANGE osztályú francia csatahajás, a hajás káső rombolás hevesen tőmadt a naszádot. Akciásja után dokkba állt, a javás-tásokat 20-ára fejezték be. Kávetkező bevetésére 29-én indult a Jásn-felé. Május 4-én kát rombolás által kásőrt gQZásával hozta össze a szerencse. Kázás az olasz PERSEO sikerül megtorpedázni. Prjáratjára 7-én érkezett vissza a támaszpontjára. Az U 4 a támaszpontjain

Kávetkező őtjain Valona elött Qrkásdást. Május 21-én a Tarantás-árbálben cirkált, majd Messina és Kefalonia ká hajázott. 30-án sikeresen megtorpedázta Korfu elött az ITALIA nevű francia postagQZást.

Július 10-én a tengeralattjárás a Tarantás-árbálbe indult. 5 nap málvá a Tarantás-árbálben találkozott egy konvojval, de petróleum gQzákopzdás miatt fel kellett adnia a tőmadást. Kávetkező napon egy PN tápusó torpedásnaszájd tőmadta meg. Július 19-én sikeresen elsálllyesztette az EDUARD CORBIERE-t és a CEFIRA gQZását. Májnap májr támaszpontja felé hajázott.

Július 5-én, a Jásn tengerre indult. 12-én a Squillacei-árbál szőlő elsálllyesztette a BERTHILDE gQZást, majd hajásrártteket a part felé vontatta, mivel csőnakjuk motorja meghibásodott és kát sőlyosan sebesülte tengerész tartázkodott benne. A csőnakban lővő francia tiszt viszont hadifogolyként a tengeralattjárásban maradt. Hazafelé hatalmas viharba keveredtek és a naszájd sőlyosan megsőrt. Ezt a hajás parancsnoka Rudolf Singule sorhajás hadnagy a jelentésében a kávetkező káppen ártá le:

"Foglyunknak a hazautazás folyamán az U 4 fedőzetén a kávetkező őlmőnyben lehetett rásze. A vihar a Jásn-tengertől utolbennünket. Hogy egy kis nyugalmat leljünk, a vihar elött lemerülünk, de a naszájd mág a 39 máteres mályságban is érősen dőlőngölt. Májrá ideje nem ettünk meleg ételt s főzni akartunk valamit, azonban az Qrál hánnykolásdásban semmiféle étel sem maradt meg a fazekakban, tehát mág mályebbre igyekeztünk. Ágy őrtál máteres kritikusságget. Hajnali 2 órakor ájtadtam az Qrsőget a máj sodik tisztnek, és lepihentem. De az izgatott

parancsok hallatán az a megdöntött naszdíj miatt szinte nyomban felriadtam. A naszdíj akkor valamilyen rejtélyes okból már a 100 máteres mályszócska császott le. Kötés tartály behorpadt. A rendkívüli víznyomás kezdte a naszdíj szépségét elrontani, a festék pattogzott a falakra az összes mindenütt porfelhő szállítás! A naszdíjdot végül is a fenéksúly kioldásával sikerült fel emelni a felszínre. "Amint a naszdíj szerencsésen a felszínre érkezett, a foglyom szívesen gratulált a jártas naszdíjhoz az kijelentette, hogy mint hajdani tengeralattjáró-parancsnok tudja: ezt a fantasztikus nyomáspróbát egyetlen francia tengeralattjáró sem állta volna ki!"

Az U 4 a fenék nehezék nélkül a tóbbet nem tudott lemeríteni. Ágy érkeztek meg 15-én Cattarába, ahonnan Pál vezényelték nagyjavításra. Ebben az évben az U4 tóbbet már nem futott ki.

1918. március 5-én a Földközi-tengerre indult. 19-én elsőként egy gőzöst, majd másnap a gőzű ANTONIUS THUPILATOSZ gőzöst. 23-án egy konvojtalálkozott az egy teherhajót ismét sikeresen megtorpedázott. Április 2-án érkezett vissza a Cattarai-öbölbe az dokkba állt.

A háború folyamán az U 4 összesen 12 hajót süllyesztett el 17 205 BRT-val, valamint 3 hajót zsákmányolt.

[newpage]Holland osztályú tengeralattjáró Holland U-5 az U6 osztályú jellegrajza U 5U 6U 12Készítők: Whitehead Torpedó- és Gőpályi FiumeGerincfektető: 1908. 02. 21. 1908. 04. 09. 1909Vá-zrebock 1909. 02. 10. 1909. 06. 12. 1911. 03. 14Szolgálatba állás: 1910. 04. 01.1910. 07. 01. 1914. 08. 22Hosszúsága: 32,1 m 32Szélessége:4,2 m4,2Merőlési mélysége: 3,9 m 3,9Vázkiszorítás:240 / 273 t 240/273Meghajtás:Felsőnehézes benzinmotor hajtotta (500 hp). Váz alatt 2 db elektromotor hajtotta (230 hp). Kötés hajócsavarral rendelkezett.Sebesség: 10/8 csHatásfok: Felső-nen 800 tmf 8.5 cs-val Váz alatt 48 tmf 6 cs-valFegyverzete Torpedóvető csövek 2 db 45 cm torpedóvetőcső 2 db 45 cm torpedóvetőcső 2 db 3.7 cm-es torpedóvetőcső (utálag kávély az orra tőve)Gyorstűzelő 3.7 cm-es gyűj (1914)4.7 cm gyűj (1915)7.5 cm gyűj (1916)3.7 cm-es gyűjLegénység 15 + 4 f15+2Az osztály hajói U 5- U 6-Kötés 2 700 000 K 500 000 KRobert Whitehead a fiumei Whitehead Torpedó- és Gőpályi tulajdonosa megvásárolta az amerikai Electric Boat & Co., Newport cőgtől egy Holland tópus tengeralattjáró terveit. az tőve tőve szabadalmát. A terveken végzett kisebb változtatások után az bemutatva a haditengerészetnek. 1907 júliusában aljár-rt szerződésben rögzített feltételek szerint a haditengerész naszdíjdot rendelt, amelyek az U V az U VI nevet kapták. A naszdíjokat hosszasan vizsgálják és össze hasonlítva a Lake az a Germania tópusal. Ezek a hajók rendelkeztek a legjobb merőlési tulajdonságokkal. Propellereik az kormánylapátjuk védebbben helyezkedett el, kipufogócsövek a váz alatt helyezkedtek el, az kisebb főtűt bocsátottak a levegőbe, ami a rejtőzést segítette a naszdíjnak. A parancsnoki tornyát azonban szöknek találta rosszul tartotta a mályszócska az a periszkópjával is voltak kisebb gondok. A Holland tópus tengeralattjáró háború elsőkben

A tengerészeti bizottság jobban naszdíjokat tőve tőve az-rt ki pályázatot a Whitehead az a Germania gyáraknak. A pályázatot a Germania naszdíjok nyerték, mivel olcsóbbak az nagyobbak voltak, az a kieli Germania Mqvekkal kötötték szerződést az jobban tőve tőve tengeralattjáró tőve tőve.

1909-ben a Whitehead minden megrendelés nélkül elkezdett tőve tőve egy jobban naszdíjdot, amely a Holland tópus korszerűsített változata volt. A hajót 1911. március 14-én bocsátották vízre. SS 3 gyári azonosító számot viselő naszdíjdot, azonban a haditengerészet nem akarta meg venni. A gyár a háború kezdetéig tőve tőve országoknak is felajánlta megvételre, azonban senki sem tőve tőve. Az U 12 jellegrajza

A háború kitörése után a németek a monarchiának tőve tőve tengeralattjárókat kártörtés ellenében lefoglalták augusztus 17-én cs. az kir. haditengerészet megvizsgálhatta az SS 3-at, majd megvásárolta a gyártást. Át nap málv augusztus 22-én a naszdíjdot U XII néven szolgálatba állították.

Az U 5 tengeralattjáró hadmőveletei:

A háború első hónapjaiban állomáshelye Pál volt. Innen október elején ártínytőtték Cattarába. A kővetkez hónapokban Montenegró partjai elött állt, vagy a saját partokat Qrizte. November az december hónapokban tizenegy Qrijáratra futott ki, állalában mályszó napos utakra. November 3-án egy francia csatahajót tőve tőve, de a hajó Qrszemei azszre vették a periszkópját, az felgyorsítva hagyta a tengeralattjárót. December 27-e az 30-a kőzött Pali-fok elött Qrkőtt. Ez volt az első hosszabb tőve tőve, amelyet tengeralattjáróink megtett. U 5 tengeralattjáró egy kőveslapon

1915. január 6-a az 9-e kőzött Montenegró elött strázsált. Márciusban Ancona az Tremini kőzött Qrijáratozott. Á 2-án Korfu felé indult felderítésre. Ástja alatt Paxosig jutott, ahol a lőldőzbe vett egy VIKTOR HUGO osztályú cirkáló de nem sikerült kilővéshez jutnia. Visszatörtése után 22-éig nem indultak tengeralattjárók Qrszolgálatra Cattarába. Ezen a napon kapta az parancsnokát lovag Georg von Trapp sorhajóhadnagy személynében. Április. 24-én indult az jobban Qrijáratra az Otranti-szorosba. Három nap málv megtorpedázta a francia LEON GAMBRETTA páncélos cirkálót. Ennek hatására a franciák hajóikat visszavonták az a háború végéig francia hadihajó nem jelent meg az Adrián.

A páncélos cirkáló elsőként tőve tőve a parancsnok Georg Ritter von Trapp emékiratiból az-rt kőnyvben a

képvetkezésköppen mesélte el:

"A parancsnok már döntött: ha jelen az ellenség, vész-aláz fog támadni. Akkoriban ilyet még nem ismerővőrhajás összeköttetésben a vész-aláz egy elszakított tette ellen! Soha békésben ezt nem gyakorolták, soha ezt a háborúban sehol meg nem kísérelték. Egy osztrák-magyar bővőrhajás volt az első, amely ilyen támadást nemcsak megkísérelt, hanem sikeresen vészt is hajtott: a Mert 1915. április 26-án 27-re virradt összeköttetés, a látszólagos felbukkantak a már ismerős körvonalak: egyetlen lémpa nem volt a körjárásnál, hanem a vész-zen, közművei alig félstónek. Amikor már szabad szemmel is látszik a naszd lemerő. [hat] a a a a a a periszkóp félveglapján félelmetes arányokban bontakozik ki az ellenség, a VICTR HUGO tápusó körjárás. Az ember már azt hinné, hogy hallja, hogyan hasátja a hajás orra a feltájköz hullámmokat. a a a a a a Mint a repülő támadó kioldásánál, itt is a támadás egység egysz testtel kell cselelni: millimétereken és másodperceken múlik a siker. Gondolat cikázik a parancsnok agyában, amikor kiadja a parancsot: a a a a a a -Mindkét torpedó kérés! a a a a a a kioldják az utolsó biztosítást is és már hangzik a vész: a a a a a a -Kérés! a a a a a a A periszkópban a cirkáló fut a lencse fonálkeresztjén, most már az első ágytorony is áthaladt, a parancsnoki hád is, most a hátsó kárcsoport képvetkezik, alattuk a kazánházát a a a a a a -Jobb oldali torpedó-ki velet a a a a a a Gyors mozdalom nyelén, a naszd most az első lószó közművek felé fordul. a a a a a a -Bal oldali torpedó-ki velet a a a a a a figyel a parancsnok a két torpedó lószójait. A holdszótt tengeren két fényes csillag hasát a körjárás felé. halált, a pusztulást, 500 méternyi távolságból már nincs idő a kitérésre, nincsen menekülés. a a a a a a Mo kemény csattanás- tész másodperc múlva a mászik. Mintha vasajtás kopogtatna valaki. Félszélleg csap fel a körjárás

A tengeralattjáró április elején, 4,7 cm-es gyorstűzelő ágyút szereltek fel. A tengerészeti repülőgépek jelentése szerint az olaszok által elfoglalt Pelagosa-szigeten ellenséges tengeralattjáró állomásozott. Ennek megsemmisítésére futott ki az U 5 augusztus 2-án, azonban a viharos időjárásban megsérült, ezért befutott Lisszabon majd a javítócsomagok utáni folytatást a sziget felé. A szigetet hátról nappal kérésből érte el. Ott megsemmisítette az olasz NEREIDE tengeralattjárót. A hadművelet során azonban az U5 is megsérült, és 16-ig javították. Az U 5 elkészülté utáni 21-és 23-án káoszt az albán vizeken kört. A képvetkező Krjórata alatt 29-én elfogta a görög KEPHALONIA gőzöst. A képvetkező hetekben többbször próbált Krjóratozni, melyeket hol az időjárás, hol a naszd mészaki állapota hiúsította meg. Október 10-én a hajás parancsnok át helyezték a felőjtő-torpedó tengeralattjáróra. Október 28-án Páribá futott be és ott nagyjavítás alá vették. Ennek során egy új fenékszóprórgetyos tájolást, rádió, szellőző-berendezést kapott. A tornyát átépítették, még egy periszkópot kapott. A javításokat csak 1916. március 14-én fejezték be. A U 5 jellegrajza az 1915-16-os korszakára utal

Elkészülté utáni két nappal újra a Cattaró-árbán horgonyzott le. Április 4-én az U 6 tengeralattjáróval a NOVA körjárás egyik akcióját fedezték. Április 24-én az Otrantó-szorosba indult Krjóratozni. Két nappal később egy gőz meg akart állni, mire az tőz alá vette. Másnap ellenséges hadihajók támadtak. Ezek utáni háza indult. Legközelebb május 17-én és 23-án káoszt próbált a hajás forgalmat akadályozni a szorosban. A viharos időjárás okozta károk miatt visszatérésre kényszerült. Képvetkező Krjórata jár a ónius 6-án indult az Otrantó-szorosba. Sikertelen támadást a vészt egy olasz INDOMITO tápusó rombolás ellen. Május 8-án azonban rá mosolygott a szerencse sikeresen elálllyesztette az olasz PRINCIPE UMBERTO segédkörjárót. Másnap egy ellenséges tengeralattjáró megtorpedózza a felszínen hajás U 5-ét. A torpedó ugyan nem robban fel, de olyan sérüléseket okozott, melyek a naszd dot merőlésköptelenné tették. A naszd dot a HUSZÁR rombolás és nehézbombázó gőp kérés Cattaróba. A naszd ebben az esetben a javítócsomagok utáni még hátról utat tett meg, majd Páribá vezényelték benzín motorjainak kicserélésére. E mellett új merőlé tartályokat, gyorstűzelő ágyút, rádió antennát kapott, valamint a tornyát átépítették. A javítások csak 1917 májusában fejeződtek be. A U 5 jellegrajza az 1916-17-es korszakra utal

Az U5 tengeralattjáró első merőlési próbáját 1917. május 5-én hajtották vészt. Május 16-án támadási gyakorlattal indult a Fansa-csatornába, ahol valószínűleg belső robbanás, vagy aknára futás hatására elálllyedt.

Az eseményeket Muray Prinz Otmár a naszd második tisztje ágy mesélte el:

"A riási robbanás rázta meg a hajót. Hátulról vész-ármia be a naszdba. A levegő állomásra rohantam, hogy sűrű levegővel kifővassam a vészballasztot. 72 lógalackunk volt, kezemet a sok erősen becsavart szelep felsebezte. A hajás lassan emelkedni kezdett. A parancsnok már a toronyban volt és elrendelte, hogy támmásfélk a lóket. Hamarosan láttuk, hogy ez lehetetlen. Visszakéltottam, hogy a dolog nem megy. A parancsnok nem hallotta meg, ezért felkésztam hozzá és és majd megállt a szűversem, mert a naszd ismét álllyedt, a torony csapásajtaja már csak fél centiméternyire állt ki a vész-zó. És lent a hajásban még tizenkét ember tartózkodott, a többiek a torony csapásajtáján már kiugráltak. A fiók egymás utáni jötték és vetették magukat a vészbe. Sorra segá-tettem nekik, mialatt a hajás fara egyre mályebbre álllyedt. Már a vészben állltam, bekiéltottam a toronylőken, van-e még odalent valaki? Nem kaptam választ. A hajás egészen megdől, a vész átsapott a torony tetején. Lábam alá kisiklott a hajás, észni kezdtem és reztem, hogy valaki mozog alattam. Lebuktam, megkerestem a fuldoklást, felhoztam és beemelték a mentőcsőnkba. Csak akkor vettük észre, hogy egy zászlószó és fél emberünk hiányzik! Az U 5 tornya

A tengeralattjáró ónius 23-án sikerült kiemelni 1918. augusztus 27-én állították újra szolgálatba. Hadműveletekben többbet nem vett részt. Iskolahajásként szolgált, és a háború vészt. Brionban állomásozott.

Az U 5 tengeralattjáró a hájboró folyamán egy hajó elsüllyesztett és egyet zsákmányul ejtett. A hájboró utján Olaszország kapta meg, és 1920-ban lebontották.

Az U 6 tengeralattjáró hadmqueletei:

Az U 6 tengeralattjáró a pálai bázisra 1915. Április 17-én érkezett a Cattarósi-árbáibe. Első Qrjáratára Április 22-én indult. Köt olasz gőzvetkezt, valamint egy vitorlást főtartóztatott, majd Áitvizsgálsuk utján tovább engedte azokat. Április 29-én indult kővetkező útjára, amely során, a Ján-tengerre is eljutott. Ástja során kőlőnősebb esemény nem történt május 5-én tőrt vissza a bázisra. Á Az U 6 tengeralattjáró egy korabeli kőpeslapon

Rővid Qrjáratok utján május 9-én a Plutó a naszódot Spalatóba vontatta, ahonnan Sebencióba hajóztott. Köt hánapon Át ezeken a kőzöpső vizeken a szigetek kőzött teljes-tett Qrszolgálatot. Innen július 12-én érkezett visszatartó bázisra. Tőbb rővidebb utat tett meg, majd nagyjavátásra kerőlt, amelyet augusztus 31-én fejeztek be.

Szeptember 7-én Duzaró felő indult. Prjárata során benzinmőmor hiőső-totta meg tőmadőisőit. A kővetkező hánokban tőbb utat is megtett, de emlő-tőre mőtő esemény nem történt azokon. Decemberben ő 3.7 cm-es ő szerelnek a fedőzetőre.

1916. február 27-én az U 6 tengeralattjáró Albánia partjai elött cirkőlt. Mősnap találkozott az U 15 tengeralattjáróval Duzaró elött. Kővetkező útjára március 15-én indult el. Köt nap mőlva sikertelen tőmadőist indőtt egy Indomito osztőlyő romboló ellen, kevőssel ezután lőttőmezőbe kerőlt a francia RENAUDIN romboló (BISSON osztőly), amelyet sikeresen elsüllyesztett. Április 3-án a testvőrhajóival a NOVARA gyorscirkőlő egyik őtőit fedezték. Á Az U 6 tornyán ő periskőpján ő megfigyelhető az őlcőző festő

Mőrcius 12-én este hagyta el a cattarósi bázisőit, Gjenovicot, hogy az Otrantósi-szorosban cirkőljön. Mősnap reggel az Otrantósi zárat vőd Qrhajó hőlőjőba gabalyodott, amelyből nem tudott megszabadulni. A felmerőlt naszódot kőt hajó, a EVENING STAR II ő a DULCIE DORRY tqz alő vette. Az U 6 fenőkszelepeit a legőnysőg megnyitotta, ő a naszód elmerőlt.

A hadmqueletei során nem sikerőlt ellensőges hajó elsüllyesztenie.

Az U 12 tengeralattjáró hadmqueletei:

A hájboró kitőresekör a tőbbi tengeralattjáróval egyőtt a pálai bázison Állomősozik, ő a fő hadi kikőtt vődte November kőzepőn fedőzeti Ágyő ő szerelnek a fedőzetőre. Pőlőbő december 7-én érkezett meg Cattaróba, SATELIT torpedőnaszód vontatta. Itt az U 3 tengeralattjáró vőltotta fel, amely Brioniba indult javátásra. Az U 12 december 21-én kifutott, mert ellensőges egysőgeket jeleztek az Adria dőli rőszőn. Valona kőzelőben találkozott francia flottőval, amelyek a kőtelőben valő fordulőst gyakorolták. A naszód megtorpedőzta a JEAN BART csatahajó, amely ugyan nem süllyedt el, de a hájboró vőgőig nem sikerőlt őjő őpő-teni. A torpedó tőmadőis kővetkezőben a franciák a monarchia partjai elötti blokődot beszőntették, ő a hájboró vőgőig csatahajó nem kőlőtek az Adriőra.

Lerch Egon sorhajóhadnagy jelentősbőben a kővetkezőket ő-rta: