

Schönbornok később az örökös főispánságot is megszerezték, birtokaikat pedig a trianoni békéig megőrizték. Bereg vármegye 3783 km<sup>2</sup>-es területéből 1920. június 4-e után mindössze 450 km<sup>2</sup> maradt Magyarország területén. Ebből 67 km<sup>2</sup>-t Szabolcshoz, 369 km<sup>2</sup>-t Szatmárhoz csatoltak. A két töredéken

1930-ban 4000, illetve 24000 fő élt. A trianoni békeszerződés után Beregnek csak neve élt tovább, Szatmár, Ugocea és Bereg k. e. e. vármegye nevében.

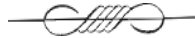
HORVÁTH VIKTOR

## H A D A K Ú T J Á N

ILLÉS ANDRÁS

# Az Izraeli Haditengerészet fejlődése és története (1967–1973)<sup>1</sup>

I. rész



*„Nem szabad arra várnunk, hogy majd a saját partjainknál tartóztatjuk fel az ellenséget, elé kell mennünk, és meg kell keresnünk, bárhol is legyen, megfosztván őt így a kezdeményezéstől. Ez a legjobb kiindulópont országunk partvonalainak megvédéséhez, és így módon a potenciális fenyegetés az ellenséges vizeken tartható.”<sup>2</sup>*

## Bevezetés

Az Izraeli Haditengerészet (*Cva Ha-gána Ujszról Hel ha'Jam*) az Izraeli Védelmi Erők mostohagyermeké. Történetét nem övezi akkora dicsfény, mint a szárazföldi haderő kiváló harcocsijait, s akkora sem, mint a légi erő harci repülőit. Mégis bevonult a hadtörténelembe, hiszen a tengeri hadviselés történetében először az Izraeli Haditengerészet hajói vívtak csatát haditengerészeti rakétákkal. Közös jellemzője a Védelmi Erők másik két tagjával, hogy azokhoz hasonlóan, bár mennyiségileg elmarad a szomszédos haderőkhöz képest, minőségileg és harcértékben meghaladja azokat.

Napjainkban az Izraeli Haditengerészet már korántsem olyan periférikus szerepet lát el, mint azt 1973-ig tette, ellenben a hadtörténeti irodalomban erősen a perifériára kárhoztatott. Magyar nyelven nagyon

kevés információ lelhető fel e témában, ezek terjedelme általában nem több egy bekezdésnyinél, illetve egy munka van, amely egy egész fejezetet szentel a témának. Emellett a korszak két legjelentősebb napilapjában, illetve napjaink egyes szaklapjaiban is fellelhetők információk a téma vonatkozásában. Angol nyelven ennél jobb a helyzet, hiszen több olyan, az arab–izraeli konfliktussal foglalkozó feldolgozás született, amely legalább egy, hosszabb–rövidebb fejezetet szentel a témának.

Összességében mind a szűkös magyar, mind a bővebb angol szakirodalomban egyaránt megfigyelhető az a tendencia, mely az arab–izraeli háborúk haditengerészeti eseményeit illetően a legjelentősebb fejezetnek az 1973. évi jóm–kipúri háborút tekinti, illetve egyes, korábbi elszigetelt történéseket, így ezek vonatkozásában találkozhatunk a leg-

több információval. Átfogó, részletes, csak a haditengerészet történetével foglalkozó hadtörténeti munka újheber nyelven bizonyára létezik, azonban ilyen mű tanulmányozására nyelvi problémákból kifolyólag, lehetőség nem adatott.

A Világhálón már valamivel jobb a helyzet. Egyes haditengerészet-történettel foglalkozó folyóiratok tanulmányai és újabb-régebbi újságcikkek szabadon hozzáférhetőek. Különböző honlapokon több, a fegyvernem történetével kapcsolatos cikk is található. Kettő kivételével valamennyi, jelen tanulmány megírásához felhasznált, Internetes oldal egy-egy hivatalos szervezet, újság, folyóirat honlapja. Ezeknek esetleges tévedései viszonylag könnyen ellenőrizhetőek, részint a nyomtatott formában megjelentekkel, részint más Internetes oldalakkal összevetve.

A dolgozat készítésekor a legfőbb szempont az Izraeli Haditengerészet jóm-kipúri háborúban betöltött szerepének megismerése, egyszersmind bemutatása volt, illetve az egyes tények és események közötti összefüggések megvilágítása. Az 1973. évi háború tengeri eseményeinek ismertetése főképp a fellelt legjelentősebb feldolgozások információit veti egybe, megjelenítve a történések legvalószínűbb menetét és részleteit, megemlítve az eltérő véleményeket, összevetve a különböző állásfoglalásokat, kísérletet téve az egymástól gyakran eltérő adatok rendszerezésére. Az Internetről származó adatok e folyamatban általában kiegészítő szerepet töltenek be. A kutatás alapvető célja egy Magyarországon ezidáig fel nem dolgozott, egyetemes hadtörténeti jelentőséggel bíró eseménysor és folyamat megismertetése a szakmai és a nagyközönséggel. Ezen túlmutató cél rávilágítani azon eseményekre és összefüggésekre, melyek nyomán az Izraeli Haditengerészet a Közel-Kelet legütközesebb tengeri erejévé, egyszersmind az Izraeli Védelmi Erők másik két fegyverneméhez „felnöve”, mind felszereltségét, mind harceljárásait, mind mentali-

tását tekintve jellegzetesen „izraeli”-vé vált.

A jelen bevezetőt követő fejezetben, röviden ismertetésre kerül az Izraeli Haditengerészet 1967-ig terjedő története, illetve a haditengerészet ezen időszak alatti feladatainak általános jellemzői. Ezután az 1967. évi háború haditengerészeti eseményei következnek, egyfajta előzetes kontrasztot adva a következő háború egészen eltérő jellegének. A harmadik fejezet több alfejezetre tagolva mutatja be azt a bő tízéves periódust, melynek során előbb elméleti, majd gyakorlati szinten, különböző tragédiák ráhatásaival is kiegészülve végbement egy rendkívüli reformfolyamat, mely az Izraeli Haditengerészet későbbi sikereinek alapjait fektette le. A fejezetet a haditengerészet jelentősebb hadihajóinak lajstroma, illetve felépítésének és általános jellemzőinek ismertetése zárja. A soron következő szakasz kitekintést ad az izraelivel szemben álló arab haditengerészeti erőkre, mielőtt rövid bevezetőt követően négy alfejezetben kibontakoznának előttünk az 1973. évi arab-izraeli háború tengeri hadszínterének eseményei, melyek izraeli szemszögből az évtizedes fejlesztések vizsgálójának is tekinthetőek. Előbb részletes ismertetés és elemzés mutatja be a két legjelentősebb tengeri ütközetet, melyek a maguk nemében úttörők voltak a tengeri hadviselés történetében, majd a háború további tengeri eseményei kerülnek terítékre ellenfelenként és hadszínterenként lebontva. A záró alfejezetben az Egyiptom által végrehajtott tengeri blokád története elevenedik meg, némiképp talán a harcászati szinten lehengerlő, izraeli fölény kompenzációjaként is, elismerve Trevor N. Dupuy találó címválasztásának jogosságát (*Elusive Victory* – „eldöntetlen győzelem”). Végezetül rövid összefoglalás zárja a dolgozatot, amelyben röviden szó esik a háború haditengerészeti eseményeinek és tapasztalatainak utóhatásairól.

A tanulmány melléklettel is rendelkezik, mely dokumentumokat, a szakiroda-

lom alapján összegyűjtött adatokat összesítő táblázatokat, az érintett régiókat és jelentős eseményeket megjelenítő térképeket, illetve képeket tartalmaz a szembenálló felek egyes hadihajóiról.

Az arab és ivrit (újhéber) nevek magyar helyesírásakor a *Keleti Nevek Magyar Helyesírása* című kézikönyv került alkalmazásra. Olyan nevek esetén, melyek nincsenek benne e munkában, az angol, leírt névváltozat magyar kiejtése került figyelembe vételre. Esetleges ettől való eltérések azonban előfordulhatnak, ilyenkor a nemzetközileg elfogadott, angol átírás használata került alkalmazásra (pl. az izraeli gyorsnaszádok *Saar* hajóosztálya nevének magyar átírása félreérthetően hangzik). A magyar átírás alkalmazása a hajónevek előtt szereplő nemzetközi betűjelzés (*INS, RENS, ENS, SNS, USS*) alkalmazását is szükségte-lenné teszi.

## I. Előzmények

### A HADITENGERÉSZET RÖVID TÖRTÉNETE A KEZDETEKTŐL AZ 1967. ÉVI HATNAPOS HÁBORÚIG

Az Izraeli Haditengerészet gyökerei a brit mandátumi időszakra nyúlnak vissza, amikor a zsidóüldözések miatt zsidók ezrei hagyták el Németországot. Sokan közülük a cionizmus hatására igyekeztek eljutni Palesztinába, mert éltette őket egy, valamikor talán létrejövő zsidó állam reménye. A britek 1939-ben az ún. MacDonald-féle Fehér Könyvvel igyekeztek korlátozni a zsidó bevándorlást, így próbálván egyensúlyozni arabok és zsidók között.<sup>3</sup> E korlátozástól függetlenül a bevándorlás – főleg illegális úton – folytatódott a második világháború idején is. A menekültek rendkívül zsúfolt hajókon érkeztek meg Palesztina partjaihoz, s gyakran fogták el őket a brit őrhajók, s az elfogott menekülteket ciprusi internáló táborokba

szállították. Ennek hatására a brit engedéllyel 1920-ban alapított palesztinai zsidó földalatti hadsereg, a *Hagana*, létrehozta a Különleges Bevetési Egységet, melynek feladata az elfogottak Ciprusra szállítására alkalmazott brit hajótér elpusztítása volt.

1941-ben az alakulat beolvadt a frissen megalakított *Palmahba* („rohamszázad”), melynek keretein belül főleg bevándorlók tengeri úton történő becsempészésével foglalkozott. 1945-ben létrejött a *Paljam* („tengeri század”), melynek feladata szabotázsakciók végrehajtása volt brit katonai és polgári hajók ellen. A szervezet főképp olyan önkéntesekből jött létre, akik korábban a brit Királyi Haditengerészet kötelékében szolgáltak. Az év végén a *Paljam* létrehozta a Tengeri Romboló Brigádöt (*Haulia*) melynek feladata a kikötők előtt és a kikötőkben cirkáló brit őrhajók megtámadása volt. Több ilyen hajót sikerült is elstüllyeszteniük, noha nem rendelkeztek búvárfelszereléssel, roham egyszerűen csak odaúsztak célpontjaikhoz, s azokon robbanótölteteket helyeztek el. A *Paljam* ezután a zsidók hajón történő bevándoroltatására koncentrált.<sup>4</sup>

1948. március 17-én a *Hagana* vezérkari főnöke utasítást adott a Haditengerészeti Szolgálat felállítására, melynek kereteibe a *Paljam*ot, s a későbbi haditengerészeti kommandó magját alkotó *Hauliát* is integrálták. Az új Haditengerészeti Szolgálat vezetője Gerson Zak lett. Az Izrael Állam kikiáltását követően kibocsátott 1948. évi 4. sz. rendelet 1. bekezdése is elrendeli egy „szárazföldi erőkből, haditengerészeti és légierőből” álló védelmi haderő megalakítását. A *Paljam*, majd Zakkal párhuzamosan a haditengerészet első parancsnoka egy amerikai, Annapolisban végzett, mindössze huszonhat éves önkéntes, Paul Shulman (később Nachman) lett. A háborúban születő Izraeli Haditengerészet Shulman vezetésével harcolta végig az 1948–1949-es függetlenségi háborút.<sup>5</sup> Az akkori háború során a haditengerészet

javarészt elaggott teherhajókból állt, melyeket 65 milliméteres tábori ágyúkkal szereltek fel. Beszerzésre kerültek partraszállító járművek és korvettek is, de ezek csak a tél során érkeztek meg. Ennek ellenére számos akcióra és hadműveletre vállalkoztak, hogy az ellenséges tengeri erők számbeli fölényével szemben is uralhassák a tengert. A háború során az Izraeli Haditengerészet legjelentősebb hadművelete a gázai kikötő blokádja, illetve az egyiptomi flotta zászlóshajója, az *Emír Faruk* elsüllyesztése és egy szintén egyiptomi aknaszedő megrongálása volt. Az egyiptomi hadihajók október 22-én, az aznaptól érvényben lévő fegyverszünet napjának reggelén Tel-Aviv kikötőjét vonták blokád alá, azonban rövidesen két izraeli hajó elüldözte őket. Az egyiptomiak – nyilván betartandó a tűzszünetet – nem nyitottak tüzet, ehelyett Gáza felé hajóztak, nyomukban a két izraeli hajóval. Gázánál a parti ütegek már tűz alá vették az üldözőket, ennek nyomán a rajt parancsnokló Shulman rádión engedélyt kért David Ben Guriontól a két egyiptomi hadihajó megtámadására. A támadást különleges, olasz, második világháborús, távirányítású és robbanó anyaggal megrakott motorcsónakokkal hajtották végre. Az *Emír Faruk* három perc alatt elsüllyedt, az aknaszedő megsérült. Az egyiptomi zászlóshajót megsemmisítő motorcsónakot célra irányító Joháj Ben Núnt – aki 1960–1966 között a haditengerészet parancsnoki tisztét is betölti majd – Izrael Hősvévé tüntették ki, e kitüntetést még tizenegyen kapták meg a háború folyamán. Ez volt a háború egyetlen nagy felszíni összecsapása, emellett számos partlövetségi akciót hajtottak végre a szembenálló felek. Bár Izrael utánpótlás tekintetében ekkor még tengeri szállításra volt utalva, melyet az arab flották veszélyeztethettek, összességében a haditengerészet csekély jelentőséggel bírt e háborúban, melyben egyik oldal sem rendelkezett jelentős tengeri erővel.<sup>6</sup>

A haditengerészet az 1948–1949. évi

háborút követően szervesen integrálódott a védelmi erők soraiba. A felszíni flottát haditengerészeti kommandó egészítette ki, fő bázisa Haifába települt, ehhez építették ki később Asdodot, de emellett Élat is fogadott hadihajókat. A haditengerészet mindenkori parancsnoka egyúttal a vezékar tagja is lett, alárendeltségébe a haifai Haditengerészeti Főhadiszállás tartozott, mely e szinttől lefelé teljes hadműveleti önállóságot élvezett, de csak a saját területén. A másik két fegyvernem alakulataival történő együttműködést a védelmi erők vezérkara koordinálta.<sup>7</sup>

1948–1955 között megkezdődött a haditengerészet anyagi kiépítése is. Hajók, fegyverzet, radar és elektronikai felszerelés került vásárlásra. 1952 körül a brit Királyi Haditengerésztől szereztek be két *River* osztályú második világháborús fregattot, a *Miznahot* (ex *Hallowell*) és a *Miszgavot* (ex *Orkney*), ezeket a háborúban a kanadai haditengerészet alkalmazta.<sup>8</sup> 1955-ben vagy 1956-ban pedig két *Z* osztályú, szintén második világháborús brit rombolót vásároltak, a *Jaffát* (ex *Zodiac*) és az *Élatot* (ex *Zealous*).<sup>9</sup> Így 1956-ra az 5–6000 fős haditengerészet két rombolóból, két fregattból, illetve kilenc torpedónaszádból és két partraszállító hajóból állt. Emellett kidolgozták a védelmi erők feladatait megszabó doktrínát, mely másodrendűvé sorvasztotta a haditengerészetet azzal, hogy mindent az ekkor kidolgozásra kerülő és 1956-ban jelesre vizsgázó villámháborús szemléletnek rendelt alá. A haditengerészet így annyira marginálissá vált, hogy gyakorlatilag csak egy lehetséges arab tengeri blokád ellen tartották fenn.<sup>10</sup> Fejlődésnek tekinthető viszont, hogy a két háború közötti időszakban javult a tengeri kiképzés színvonala.<sup>11</sup>

Az 1956-os sínai hadjáratban a haditengerészet utánpótlást és lőszert szállított Élatból a Sarm-es-Sejkhez előrenyomuló 9. gyalogdandárnak, mely a cél elfoglalásával a Tírán-szoros blokádját is feloldotta. A desz-

szanthajókat speciális járműveken szállították át a Földközi-tengertől Élatba.<sup>12</sup> Emellett sor került egy ép egyiptomi MiG vadászgép kiemelésére a Bardavil-öbölből, melynek a légierő látta nagy hasznát.<sup>13</sup> A legjelentősebb tengeri esemény viszont kétségtelenül a *Ibrahim el-Aval* (ex *Mendip*, *Hunt* osztályú, második világháborús brit kísérő romboló<sup>14</sup>) egyiptomi romboló<sup>15</sup> elfogása volt 1956. október 30–31. éjjelén. A hajó október 30-án éjjel futott ki, 31-én hajnali fél négy körül Haifát ágyúzta, majd tűzharcba keveredett a francia *Kersaint* rombolóval, ezt követően elmenekült, két óra múlva tűzharcot vívott az *Élat* és a *Jaffa* izraeli rombolókkal, illetve a légierő gépeivel, s csak reggeli hét óra után adta meg magát az izraelieknek. Ez volt a haditengerészet teljesítményének tetőpontja a sínai hadjárat alatt.<sup>16</sup> A romboló 153 fős legénységéből négy fő meghalt, tizenhét megsebesült, a túlélők fogságba estek, magát a hajót pedig a haifai kikötőbe vontatták, ahol kijavították, és *Haifa* néven az Izraeli Haditengerészet harmadik rombolója lett.<sup>17</sup> Izrael a háborút követő megállapodások értelmében végül 1957. március 16-ig visszavonta csapatait a Sínai-félszigetről a háború előtti határok mögé, így fel kellett adnia az Akabai-öböl bejáratát – a Tirán-szorost – őrző Sarm-es-Sejket is, s ez a tény később közvetett módon hozzájárult a hatnapos háború kirobbanásához.<sup>18</sup>

Az 1956–1967 közötti időszakban nem történtek jelentős változások a haditengerészet háza táján. Edward Luttwaknak Dan Horowitz-cal az izraeli haderőről közösen írt monográfiája az 1949-től a hatvanas évekig terjedő időszak jellemzése során erősen azt érzékelteti, hogy milyen gyenge, szedett-vedett alakulat volt Izraeli Haditengerészet a többi fegyvernemhez képest. Ennek oka főképp az uralkodó villámháborús doktrína. Csak a hatvanas évek közepén indult meg egy korábban elkezdett modernizációs program gyakorlati megvalósulása. A hatnapos hábo-

rú kitörésekor, az Izraeli Haditengerészet épp e program kellős közepén volt. Míg ellenfelei a korban legmodernebbnek számító rakétanaszádokkal rendelkeztek (szovjet gyártmányú *Osa* és *Komar* osztályú rakétanaszádok), addig Izrael csak elavult hajóparkját vonultathatta fel, élén három elavult rombolójával.<sup>19</sup> A vadonatúj, német–francia együttműködésben épülő gyorsnaszádok, s a hozzájuk tervezett új haditengerészeti rakéták még nem készültek el, a haditengerészeti kommandó alacsony harcértéket képviselt, hasonlóképpen az 1950-es évek végén létrehozott tengeralattjáró-flottilla két, harcra vethető tengeralattjárójához.<sup>20</sup>

#### AZ IZRAELI HADITENGERÉSZET HELYE AZ IZRAELI VÉDELMI ERŐKBEN 1967-IG

Az Izraeli Haditengerészet feladatai három fő pontban határozhatóak meg az 1967-ig terjedő időszakban: Izrael Állam tengeri kereskedelmi útvonalainak védelme, az ország partvonalának védelme, illetve a szárazföldi haderő hadműveleteinek támogatása. E hármas feladatkör – mely tipikus jellemzője egy háború utáni, kisebb állam haditengerészetének – lényegében alig változott az 1960-as évek végéig.<sup>21</sup>

*Az állam tengeri kereskedelmi útvonalainak védelme* természetes szempont minden haditengerészet részéről. Azonban Izrael Államnak nem volt módjában beszereznie egyes feladatkörök ellátására alkalmas hajókat. Beszerzésnél inkább elérhetősége, semmint minősége vagy alkalmazhatósága alapján döntöttek egy-egy hajó mellett.<sup>22</sup> Természetesen az erők elégtelensége miatt szóba sem jöhetett a klasszikus konvojkísérés, mely a haditengerészet talán legalapvetőbb feladata volt az elmúlt két világháborúban. Ezért a Izraeli Haditengerészet hadihajóinak járőröztetésével kényszerült megoldani e

feladatot. Az efféle járőrtevékenység komoly megterhelést rótt a már elavultnak számító öreg hajókra, ami által nem lehetett gazdaságosan üzemeltetni őket, s gyakran kellett újat – azaz egy újabb használtat – beszerezni helyettük.

*Az ország partvonalának védelme* szintén természetes és elvárandó feladat egy haditengerészet részéről. Ez megintcsak egy könnyen végrehajtható feladat, melyre egy elavult flotta is alkalmas, hiszen az öreg hajók szerkezete nincs kitéve akkora megterhelésnek, mint a hosszútávú járőrözések során, s meghibásodások esetén a hazai kikötők is közel vannak. A fenti három feladatkörből ez a legdefenzívebb jellegű. A hadihajóknak pusztán jelenlétük is a támadó távoltartására hivatott, mely ugyanúgy tervezheti a hátország lövetését, mint egy esetleges partraszállást.

*A szárazföldi haderő hadműveleteinek támogatása* leginkább partlövétésekben nyilvánul meg. Itt a haditengerészet hadihajói úszó tüzérségként funkcionálnak, partmenti célpontokat – kikötőket, hadianyagraktárakat vagy a part mentén haladó utánpótlást – támadják ezzel hátráltatva az ellenséges erőket. Ez a hármas feladatkör meglehetősen defenzív jellegű, tekintve, hogy első két összetevője az, s a harmadik is csak passzívan offenzívként jellemezhető. Ilyen felfogás és ilyen elavult felszerelés mellett a haditengerészet valóban csak e feladatokat volt képes ellátni. Emellett a haditengerészet feladatainak meghatározására jelentőséggel bírt az a tény is, hogy állományát korábban a brit Királyi Haditengerészetnél szolgáló legénység és tisztek alkották, akik a hagyományos haditengerészeti elveket ismerték.<sup>23</sup> Az offenzív jellegű haditengerészet e feladatok ellátása mellett képes megfelelő mértékű fenyegetést jelenteni az ellenséges haditengerészetre, illetve annak egyéb haderejére is. Ezt olyanformán valósíthatja meg, hogy legalább minőségi fölényrel rendelkezik hadihajói és azok tűzereje terén, illetve megfelelő mértékű

partraszállító kapacitás birtokában van, mely képes az ellenséges vonalak mögött a saját erők támogatása, vagy azok közvetlen utánpótlása céljából jelentős haderőt deszantolni. Természetesen a brit Királyi Haditengerészet Izraelbe elvándorolt egykori tagjai aligha vádolhatóak azzal, hogy nem ismerik az offenzív haditengerészet alkotóelemeit. Azonban más, figyelmen kívül nem hagyható tényezők is közrejátszottak abban, hogy az Izraeli Haditengerészet ennyire perifériára került.

Az Izraeli Haditengerészet ennyire jelentéktelenné válása, több dolognak köszönhető. Egyrészt Izrael geostratégiai pozíciójából adódóan, inkább szárazföldi támadásoktól kellett és kell tartania mind a mai napig, semmint tenger felől megvalósuló inváziótól. Ennélfogva Izrael is kénytelen volt szárazföldi erejét fejleszteni, már azon alapvető ok miatt is, hogy katonából több van, mint bármilyen más fegyvernem fő harceszközéből, s a katonát sokkal könnyebb felfegyverezni, mint egy repülőgépet vagy egy hadihajót. Másrészt meg kell említeni, hogy Izrael kisméretű ország, s alapvető erőforrások hiányában fejlett harceszközökből, vagy azok nyersanyagaiból, behozatalra szorul mind a mai napig. Ebből következően nem rendezkedhetett be hosszantartó háborúra, mert az egyenlő lett volna a vereséggel, s az állam pusztulásával. Így egyenes út vezetett egy olyan szemléletmód kialakításához, melynek lényege a gyors csapásmérés, a lerohanás, az ellenség minél gyorsabb legyőzése, harceszközeinek minél szélesebbkörű és kiterjedt pusztítása által. Vagyis kialakult egy klaszszikus értelemben vett *blitzkrieg* taktika, melynek lépést kellett tartania a modern haditechnika fejlődésével. Emiatt a szárazföldi haderőt kellett elsősorban fejleszteni, – illetve később folyamatosan tovább fejleszteni – mely az 1956. évi háborúban jelesre vizsgázott. Ezt követően az ellenséges légierők fenyegetését elhárítandó, megkezdődött a légierő hatékony fegyvernemmé alakítása,

kiterjesztve a Védelmi Erők ütőképességét a szárazföldi harc síkjából a légtérbe is, valódi háromdimenziós harcászatot alkotva meg. Így a légierő, mint egyfajta repülő tüzérség remekül kiegészítette a szárazföldi erőket, tökéletesítve a villámháborús doktrínát. Ezen uralkodóvá váló villámháborús doktrínának köszönhetően a katonai költségvetés nagy része a szárazföldi és a légierőnek jutott, az általában is költséges haditengerészet helyett. Modern hadihajók vételére – különböző akadályok mellett – így pénzügyi okokból sem volt lehetőség, s a haditengerészet birtokába csak öreg, elavult hajók kerültek, hozzáférhetés és nem anyagi megfontolás miatt, ahogy az már fentebb említésre került. Ilyen körülmények között a haditengerészet, s a tenger, mint hadszíntér másodrendűnek számított. Az Izraeli Haditengerészet feladata ezért az 1960-as évek folyamán és az 1970-es évek elején lezajló reformfolyamat gyakorlati lépéseinek megvalósulásáig, csak a fentebb vázolt hármas feladatkör ellátását tette lehetővé mind gondolkodásbeli, mind fizikai értelemben.

## II. A változások előestéjén

### HADITENGERÉSZETI HAD-MŰVELETEK AZ 1967. ÉVI HATNAPOS HÁBORÚBAN

A hatnapos háború nem dicsekedhet a hét évvel későbbi háború haditengerészeti eseményeihez hasonlóval. A felszíni egységek nem csaptak össze, mindkét haditengerészet szerepe a szárazföldi erők közvetett (kommandó alakulatok, szabotázs csoportok partratétele), illetve közvetlen (partlövés, utánpótlás-szállítás) támogatásában merült ki. Egyik fél sem preferálta felszíni egységei-

nek egyértelműen támadó jellegű bevetését, s ez az egyiptomi haditengerészet részéről kétségtelenül hibának tekinthető. Az Izraeli Haditengerészet modernizációja még ekkoriban kezdett gyakorlati szakaszába lépni, így igazából még csak papíron kezdődött el.

Egyiptom haditengerészete teljes számbeli és technikai fölényben volt Izraelével szemben. Az ekkortájt a kisebb flották legfőbb hajóinak tekinthető rombolókból az arab ország hetet vonultatott föl, Izrael három hasonló hajójával szemben. A tengeralttjárók terén az egyiptomi fölény gyakorlatilag ötszörös volt, torpedónaszádokban legalább háromszoros, a tizennyolc egyiptomi rakétanaszáddal szemben pedig Izrael egyet sem tudott felvonultatni.<sup>24</sup> Az egyiptomi flottát ugyan megosztották a földközi- és a vörös-tengeri hadszíntér között, még hozzá aránytalanabban, mint az izraelit, s az újjászervezés sem fejeződött még be, azonban a meglévő felszerelés, azon belül a nagyobb harcértéket képviselő egységek, újak voltak és modernek, a legénység pedig jól képzett.<sup>25</sup> Hajóik jelentős része ekkor már a Szovjetunióból származott, e hajók nagy többségében a Földközi-tengeren láttak el szolgálatot. A Vörös-tengeren három romboló (két *Z* osztályú – a *Kaher* és a *Fatab* – és egy harmadik közelebbiről nem azonosított, valószínűleg brit építésű hajót, melyet később visszarendeltek a Földközi-tengerre), egy fregatt, két tengeralattjáró és nagyszámú – legalább hat – rakéta- és torpedónaszád látott el szolgálatot, ezeket a háború előtt vezényelték a térségbe, és el-Gurdakánál valamint Port-Szafágánál állomásoztak.<sup>26</sup>

Ezzel szemben az Izraeli Haditengerészet három öreg rombolója (*Élat*, *Jaffa*, *Haiifa*) elég rossz technikai állapotban volt, a két *River* osztályú fregattot (*Miznah* és *Miszgan*) 1959-ben eladták Ceylonnak, a két rendelkezésre álló tengeralattjárójából egy felújítás előtt állt (*Ráháb*), mivel lemerülni is képtelen volt, a másikat (*Tannín*) pedig

már korábban tartalékállományba helyezték. Izrael rendelkezett egy harmadik tenger-alattjáróval is (*Leviátán*), ez azonban csak egy nappal a háború vége után érkezett meg Nagy-Britanniából.<sup>27</sup> Amint azt Asraf Rifaat is hangsúlyozza, az egyiptomi haditengerészetnek félnie leginkább az Izraeli Légierőtől kellett.<sup>28</sup>

Izraelben a komoly hátrányokat május közepétől tűzoltómódszerekkel igyekeztek orvosolni. Jó hír volt, hogy új haditengerészeti kikötőt adtak át Asdodnál, néhány torpedónaszád és kisebb járőrhajó innen is üzemelhetett már. Halászhajókat fegyvereztek fel és küldtek járőrözni. A meglévő egységek új radarokat és fegyverzetet kaptak. Gyorsított megoldásként 48 óra alatt felújították a *Haifa* (ex-*Ibrahim el-Aval*) rombolót, a merülésképtelen *Ráháb* tengeralattjárót pedig járőrhajóvá nevezték ki, miután szonárral és vizibombavető-készülékkel szerelték fel. Emellett jellegzetesen nem szokványos, „izraeli” megoldásként, rendkívül találékony módon igyekeztek erősebbnek látszani a valóságnál. Már november eleje óta, hogy elérjék az egyiptomi földközi-tengeri hajóhad gyengítését, világos nappal, négy kisebb partraszállító hajót szállítottak át szárazföldi útvonalon keresztül Élat felé, majd éjjel visszavitték őket, hogy másnap újrakezdzék az egyiptomi felderítő repülőgépek számára jól látható manővert. Ezzel azt a látszatot igyekeztek kelteni, hogy Sarm-es-Sejket nagyobb izraeli partraszálló hadművelet fenyegeti. Emellett az Élatban állomásozó három torpedónaszád járőrfeladatokat látott el az Akabai-öbölben hasonló előkészületek benyomását keltve.<sup>29</sup>

A feszültség május 23-án vált a legkiélezettebbé, amikor Egyiptom deklarálta a Tirán-szoros blokádját, – mely előző nap (május 22.) vette kezdetét a szoros elaknásításával<sup>30</sup> – s ezzel megbénította az élati kikötő forgalmát. A blokád végrehajtásához legszükségesebb Sarm-es-Sejk elfoglalását,

az azt ellenőrző és ott békefenntartó feladatokot ellátó ENSZ csapatok távozása tette lehetővé. Ezt május 16-án levélben követelte Egyiptom, majd a következő hét folyamán sor került az ENSZ erők teljes kivonására, bár a döntés az Egyesült Államok és Anglia szándékának ellenére született meg.<sup>31</sup> Ezzel azonnal lehetőséget teremtődött Egyiptom számára a város elfoglalására, s ezáltal szinte természetszerűleg az Akabai-öböl lezárására. Amint Nasszer elnök katonáihoz intézett 1967. július 23-i beszédében kifejti, e lépésre az kényszerítette Egyiptomot, hogy az általa „iszlám szövetség”-ként említett három ország (Szaúd-Arábia, Jordánia, Irán) egyike – Irán – Izraelnek szállított olajával elárulta az iszlám ügyét. A szoros lezárása emellett egyszersmind Egyiptom szuverenitásának védelme is, úgy, mint az ország felségvizeinek teljes és természetes ellenőrzése.<sup>32</sup> Nyílt titok volt azonban, hogy egy ilyen és ehelyt bekövetkező blokádot Izrael azonnal *casus belli*ként értékeli.<sup>33</sup> Tíz évvel korábban – 1957. március 1-én, bő két héttel az izraeli csapatok Sínai-félszigetről történő kivonása előtt – az izraeli kormányzat leszögezte azon elvi álláspontját, melynek értelmében a Tirán-szorosban zajló hajóforgalom bárminenü akadályoztatását vagy megzavarását háborús cselekedetként értékeli.<sup>34</sup>

A nagy felszíni hadműveletek hiányát tehát egyértelműen az izraeliekre nézve tekinthetjük szerencsésnek.<sup>35</sup> Ehhez az is hozzájárult, hogy az egyiptomi hadvezetés egyes felszíni egységeket és a tengeralattjárókat a nyílt tengerre vezényelte, hogy a földközi-tengeri kikötők ellen intézendő esetleges izraeli légitámadástól megkíméljék azokat. A kikötőkben horgonyzó rombolóknak a május 14. óta érvényben lévő teljes készenlét óta minden hajnalban változtatniuk kellett horgonyzóhelyüket.<sup>36</sup>

Izraeli részről a haditengerészeti hadműveletek nyitányát egy kételtű hadművelet jelentette volna. A manővert



június 5-re tervezték el-Arisnál, a haditengerészeti és ejtőernyősök részvételével, azonban mire a végrehajtásra utasítást adtak volna, a szárazföldi haderő páncélosai már elfoglalták a célpontot.<sup>37</sup>

Az Izraeli Haditengerészet nagy felszíni egységeinek manőverei helyett a kommandós vállalkozások kerültek előtérbe. A háború első napjának (június 5.) estjén, izraeli búvárok kíséreltek meg rajtaütést Egyiptom két legfőbb haditengerészeti kikötőjén, Port Szaídnál és Alexandriánál, azzal a céllal, hogy annyi hadihajót tegyenek tönkre, amennyit csak lehet. Főképp a gyors és nehezebb célpontot jelentő rakétanaszádokat szerették volna kiiktatni, mivel attól tartottak, hogy e naszádok izraeli városok ellen intézhetnek rakétatámadásokat. Port Szaídnál a búvárokat a *Jaffa* romboló és három torpedónaszád is támogatta. A felszíni egységek két járőröző egyiptomi torpedónaszádot észleltek, melyekre tüzet is nyitottak. Az egyiptomi naszádoknak, több közvetlen találat ellenére sikerült Alexandria felé elmenekülniük.<sup>38</sup> A kikötőbe beúszó izraeli búvárok, a várt három torpedónaszád és három tengeralattjáró-elhárító korvett helyett csak két olajtankert találtak, melyeket állítólag a civil lakosság veszélyeztetése miatt nem támadtak meg, s végül visszavonultak. Jelentős hadihajókat azért nem találtak, mert az egyiptomiak, a napközbeni izraeli sikere nyomán egységeiket visszavonták Alexandriába, ahonnan egyébként már nem fenyegethették az izraeli partokat.<sup>39</sup>

A port-szaídi akcióval egyidőben az elérhető egyetlen, lemerülni képes tengeralattjáró, a *Tannin*, a *Sajetet 13* hat kommandósát bocsátotta útjára, azzal a céllal, hogy az alexandriai kikötő hajóit robbanótölteteikkel pusztítsák el.<sup>40</sup> A tengeralattjáró átcúszott a járőrhajók vonalán, noha az egyiptomi rombolók főparancsnokságának – mely a *Szuez* rombolón volt berendezve – jelentették egy azonosítatlan víz alatti jármű felbukkanását,

ám saját tengeralattjáróik manőverei miatt a helyzet nem volt egyértelmű.<sup>41</sup> Az izraeliek szerint kommandósaiknak – bár később nem erősítették meg – két *Osa* rakétanaszádot és két tengeralattjárót sikerült megrongálni vagy elpusztítani, ezzel szemben az egyiptomiak csak egy kotróhajó, egy ellátóhajó és egy úszódokk csekély rongálódásáról számoltak be.<sup>42</sup> A tengeralattjáró még másnap reggel is a találkaponton járőrözött.<sup>43</sup> Végül nem sokkal napkelte után a *Tannin* kísérletet tett az egyiptomi *Tarik* fregatt megtorpedozására, azonban négy torpedója nem talált, s az ezt követő vízibombázás során súlyosan megsérült. Emiatt képtelen volt fedélzetére venni a még mindig a kikötőben tartózkodó kommandósokat. A küldetés megbukott, a reggeli órákban mind a hat kommandóst elfogták a Kajt Bej Erőd közelében a keleti kikötőnél és egy csatornában.<sup>44</sup>

A háború első éjszakáján az egyiptomiak is offenzív haditengerészeti lépéseket terveztek. A szárazföldi alakulatok, illetve a légierő súlyos veszteségei nyomán, Alexandriában már napközben elrendelték a legmagasabb fokú tengerészeti készenléteket, esetleges izraeli tengeri akciótól tartva, így a felszíni egységek és a tengeralattjárók állandóan járőröztek távolabbi vizeken is. Éjszakára a haditengerészeti vezetés ún. „kutasd fel pusztítsd el” hadműveletet tervezett, melynek keretében éjjel rakétanaszádok cirkáltak Port-Szaídtól keletre.<sup>45</sup> Másnap napközben a *Szkorij* osztályba tartozó *Damietta* és a *Hunt* osztályú *Port-Szaíd* rombolóknak, valamint a támogatásukra rendelt három torpedónaszádnak kellett ilyen feladatot végrehajtania Damietta környékén. A küldetés rendkívül veszélyesnek minősült, hiszen légi fedezetre nem számíthattak. A kötelék végül eredménytelenül tért haza.<sup>46</sup>

A háború legnagyobb egyiptomi haditengerészeti manővere Élat lövetése lett volna. Közvetlenül az ellenségeskedések kitörése után, június 5-én, az et-tínai haditengerészeti

parancsnokságon utasítás született egy Élat elleni partlővetési akció terveinek kidolgozására. A hiányos előkészítés és a kevés információ ellenére a terveket még aznap éjjel kidolgozták, s június 6-án napnyugtát követően, a két Z osztályú rombolóból és hat rakéta- és torpedónaszádból álló flottilla kifutott az el-gurdakai és port-szafágai kikötőből a Tirán-szoros irányába.<sup>47</sup> Az elképzelés szerint a köteléknek kevéssel éjfél után kellett volna tüzet nyitnia Izrael Állam egyetlen déli kikötőjére, s még napkelte előtt elhagynia az Akabai-öböl vizeit. Az előzetes tervezés során még számoltak az egyiptomi légierő támogatásával, mely azonban az előző napi katasztrofális veszteségek nyomán e feladatot végül nem láthatta el. Sejk tengernagy, a haditengerészet parancsnoka, miután végleg meggyőződött arról, hogy a raj nem számíthat légi támogatásra, lemondott az akcióról és Élatól kb. 50 kilométerre elrendelte a visszavonulást.<sup>48</sup> A kötelék parancsnoka kétszer is visszaigazoltatta a parancsot, mert annak hitelességével kapcsolatban kétségei támadtak, de mindkétszer ugyanazt a visszajelzést kapta. Az izraeliek nem észlelték a közeledő hajórajt, ugyanakkor az egyiptomiak sem tudtak arról, hogy Élatól kb. 30 kilométerre három izraeli torpedónaszád járőrözött. Utóbbi nem anynyira tűzereje miatt jelentős, hanem azért, mert észlelés esetén könnyen riaszthatták volna az Izraeli Légierőt. A visszafordított egyiptomi raj kora reggel hagyta el a Tirán-szorost.<sup>49</sup> A későbbiekben e kötelék hajóit újracsoportosították a szuezi, a port-taufiki és a rász-szadati kikötőkben, ahol légvédelmi pozíciót foglaltak el, így nyújtva némi légvédelmi illetve tűzérési fedezetet a visszavonuló egyiptomi szárazföldi alakulatoknak.<sup>50</sup>

Még egy jelentős egyiptomi haditengerészeti akció volt a háborúban: június 6-án három tengeralattjáró kommandósokat igyekezett partra tenni Haifától északra és délre, illetve Asdodnál. Az izraeli szonárok – össze-

sen négy darabbal rendelkezett az egész haditengerészet, hárommal rombolóin, egygyel a felszínre kényszerült járőr-tengeralattjárón – érzékelték a hajókat, melyek az ellenük intézett vízbombázás hatására elmenekültek.<sup>51</sup>

Az Izraeli Haditengerészet a már említett mellett egy másik kétéltű hadműveletben is részt vett, ez Sarm-es-Sejk elfoglalása – ezáltal a Tirán-szoros blokádjának feloldása – volt, mely sokkal könnyebben került izraeli kézre, mint azt a háború kirobbantásában játszott szerepe feltételezte. A háborús oknak tekinthető szoros felmentésére kombinált légi-tengeri vállalkozás keretében került volna sor, azonban június 7-én a két, helyszínre érkező torpedónaszád teljesen elhagyatottnak találta az övezetet, s az ejtőernyősök így harc nélkül foglalták el Sarm-el-Sejket.<sup>52</sup> Az egyiptomi haditengerészet a szárazföldi csapatok támogatását is ellátta. Amint izraeli egységek tűntek fel a Szezei-csatorna partján, az egyiptomi hadihajók tüze is rájuk zúdult. Egy ilyen tengeri, támogató tűzérési tűz közvetett módon diplomáciai bonyodalmakhoz is vezetett az izraeli–amerikai viszonyban.

A *Liberty*-incidensként elhíresült eset 1967. június 8-án történt 14 tengeri mérföldre (26 km) északra el-Arístól. Először a várost elfoglaló izraeli csapatok jelentették, hogy a tenger felől egy egyiptomi hajó lövi őket.<sup>53</sup> Ezidőtájt a térségben tartózkodó, speciális feladatú, elektronikai hírszerzéshez – hétköznapiabb kifejezéssel élve: lehallgatáshoz – szükséges híradástechnikai eszközökkel felszerelt amerikai (tulajdonképpen kém-) hajó, nyugat-északnyugati irányban haladt 5 csomós (kb. 9 km/h) sebességgel.<sup>54</sup> Feladata a frissen Egyiptomba telepített szovjet stratégiai bombázókkal kapcsolatos rádióforgalmazás lehallgatása volt.<sup>55</sup> A délután folyamán az amerikai hajót két azonosítatlan repülőgép megtámadta. Ezt még egy hullám követte egy újabb géppárral. A repülőgépek rakétákkal és gépágyúikkal lőtték a hajót, illetve napalmbombákkal is támadták. Mind-

ezek következtében a *Liberty* kigyulladt, ám a lángokat sikerült megfékezni. Ezt követően három helyszínre érkező torpedónaszád is tüzet nyitott, előbb gépfegyverekkel, majd torpedókkal. Az egyik torpedó a jobb oldalán találta el a hajót, robbanásának következtében hatalmas lyuk keletkezett, a *Liberty* kigyulladt és valamelyest meg is dőlt, olyannyira, hogy az elsüllyedés veszélye fenyegette.<sup>56</sup> A legénység 34 tagja meghalt és további 164 fő sebesült meg. A hajó végül mégsem süllyedt el, s egy héttel később megérkezett a máltai kikötőbe.<sup>57</sup>

A kb. két és félórás támadás végén a torpedónaszádok egyikét – a 204 T lajstromszámú *Tamassz*<sup>58</sup> –, illetve a később érkező helikoptereket sikerült izraeliként azonosítani, amelyet a támadó repülőgépek egyikéről készült fénykép is megerősített.<sup>59</sup> James M. Ennes, Jr. – a támadáskor sorhajóhadnagy – beszámolója szerint a torpedónaszádok a torpedótámadás előtt és után is hosszú ideig gépágyútűz alatt tartották a hajót.<sup>60</sup> Ennek ellentmond egy izraeli beszámoló, mely szerint figyelmeztető lövéseket adtak le, majd miután tüzet nyitottak rájuk a nem azonosítható hajóról, ők maguk önvédelemből a tűz viszonzására kényszerültek, a *Liberty* pedig ellenséges hajóként azonosították.<sup>61</sup> Amikor a torpedótámadás után a naszádok távolabb húzódtak, a hajón javában folyt a károk felmérése és a küzdelem a lángokkal, s a hajó elhagyására való felkészülés jegyében vízrebocsátották a *Liberty* néhány épen maradt mentőcsónakját. Ezeket az egyik visszatérő izraeli torpedónaszád szétlőtte, majd az egyik elszabadult, de épen maradt csónak fedélzetükre emelése után mindhárom torpedónaszád elhagyta a helyszínt.<sup>62</sup> Később helikopterek kíséretében visszatértek segítséget ajánlva fel, melyet az amerikaiak félreérthetetlen kézmozdulatokkal utasítottak el.<sup>63</sup>

Az ügyben Izrael hamar elismerte felelősségét és hamarosan hivatalosan is bo-

csánatot kért, illetve 7 millió dolláros kártérítést – más források szerint ennek közel dupláját – fizetett a hozzátartozóknak,<sup>64</sup> azonban azokat a vádakot, melyek szerint támadása egy nemzetközi vizeken haladó semleges hajóval szembeni szándékos támadás volt, mind a mai napig képtelen volt meggyőzően elhárítani. Az izraeliek magyarázatképpen azt állították a *Liberty* nem tudták azonosítani, mivel nem volt felvonva zászlaja. Ezzel szemben az ügyben lefolytatott amerikai vizsgálatok kimutatták, hogy a hajón igenis fel volt vonva a csillagos-sávós amerikai zászló.<sup>65</sup> Izraeli részről említésre került, hogy a *Liberty* összetévesztették egy egyiptomi hajóval – a *Kuszair*rel – ez azonban nehezen hihető a két hajó sziluettképét vagy akárcsak fényképét összehasonlítva.<sup>66</sup> Más feltevések szerint az izraeliek azért akarták elpusztítani a hajót, mert esetlegesen tanúja lehetett amint el-Aris repterén, közel a tengerhez, izraeli katonák arab hadifoglyokat végeznek ki.<sup>67</sup> James M. Ennes, jr., kutatásainak könyve végén közölt magyarázata szerint, arra a következtetésre jutott, hogy Izrael azért támadta meg a *Liberty*rt, mert az esetlegesen lehallgathatta az izraeli rádióforgalmazást azokban az órákban, amikor Izrael offenzívát készített elő a Golán-fennsík szíriai erődítményei ellen.<sup>68</sup> Hasonlót feltételez Richard Deacon, aki az izraeli titkosszolgálatról írt könyvében a hajó lehallgató-képességében rejlő lehetőségeket, mint a titkosszolgálat által végzett dezinformációs munka eredményességét veszélyeztető tényezőt jelöli meg a támadás okaként.<sup>69</sup> Akárhogyis, az ügy a mai napig sem egyértelműen felderített.

Osszességében az Izraeli Haditengerészet a hatnapos háborúban semmilyen jelentős vagy pozitív sikert nem tudott felmutatni. Ez a tény egyúttal arra is utal, hogy a haditengerészet vezetése és az egész haderő vezérkara felismerte azt, hogy a szomszédos, kiváltképp az egyiptomi, haditengerészettel szemben az izraeli semmilyen értelemben

nem veheti fel a versenyt, amíg az elméleti szinten megkezdett reformok nem lépnek a gyakorlati megvalósítás fázisába. Így a haditengerészet az ellenség hasonló fegyvernemével szemben önálló hadműveletek vezetésére nem vállalkozhatott. Ehelyett szerepe a szárazföldi haderő támogatására, illetve saját kommandós alakulatának harcba vetésére kellett kiterjedjen. A szárazföldi erők támogatása semmi olyat nem eredményezett, amit azok maguktól ne tudtak volna végrehajtani, a kommandós alakulat pedig olyan súlyos – fegyelmi okokra visszavezethető – válság kellős közepén volt, hogy akciói eleve kudarcra ítéltettek.<sup>70</sup> Még csak az sem jelenthető ki, hogy a haditengerészet jelenléte tartotta volna vissza a számbeli és minőségi fölényt élvező egyiptomi hadihajókat, hiszen egyértelműnek tűnik, hogy az arab ország hadvezetése sokkal inkább tartott a háború első két órájában lehengerlő légi fölényre szert tevő Izraeli Légierőtől.

A haditengerészet fejlődésére nézve az egyetlen pozitív és előremutató jelenség paradox módon a *Liberty*-incidens, mely árnyékot vetett mind az Izraeli Haditengerészetre, mind az amerikai–izraeli kapcsolatokra. A határozott izraeli fellépés az ügyben arra mutat, hogy a haditengerészet berkeiben is kezdett elterjedni a másik két fegyvernemre régebb óta jellemző mentalitás, melynek lényege a kezdeményezőkézség és az agresszivitás, de egyszerűen a biztonság, a saját életek és értékek bármilyen áron történő megvédése is. E miatt azt feltételezhetjük, hogy, ha teljesen egyértelműen sikerült is volna azonosítani a *Liberty*-t, a hajót akkor sem fogadták volna „tárt karokkal” az izraeliek. Egyrészt a titkaira oly’ érzékeny ország, háború idején, saját partjainál aligha lát szívesen egy kémhajót, másrészt a *Liberty* ráadásul háborús övezetben is tartózkodott. A haditengerészet határozott fellépése – jóllehet azt a légierő csapása előzte meg – a későbbiekben követett út irányába mutatott, melynek lényege a Védelmi

Erők másik két fegyverneméhez hasonlóan az Izraeli Haditengerészet esetében is a prevenció, a megelőzés és a harcselekmények Izrael Állam határaitól való távontartása volt.

Az amerikai–izraeli kapcsolatokra az esemény jóllehet árnyékot vetett, ám korántsem olyan sötétet, mint elsőre gondolhatnánk. Ezt tökéletesen igazolják a már ekkoriban is, s a későbbiekben még inkább virágzó kereskedelmi kapcsolatok, melyek legalapvetőbb elemeként Izrael kiváló minőségű nyugati fegyverzethez jutott, s amely a későbbiekben biztosította a megszerzett taktikai és stratégiai fölény fenntartását illetve fenntarthatóságát.

## IRODALOMJEGYZÉK

### Felhasznált irodalom

#### Feldolgozások, monográfiák, kézikönyvek

- ABÁDY 1991 ABÁDY ERVIN: *A csodák hat napja.* (Riportregény) Budapest, 1991.
- ALLON 1970 ALLON, YIGAL: *The Making of Israel's Army.* London, 1970.
- DEACON 1991 DEACON, RICHARD: *Az izraeli titkosszolgálat.* H. n., 1991.
- DUPUY 1978 DUPUY, TREVOR N.: *Elusive Victory. The Arab–Israeli Wars, 1947–1974.* New York, 1978.
- ENNES 1979 ENNES, JAMES M., JR.: *Assault on the Liberty. The True Story of the Israeli Attack on an American Intelligence Ship.* New York, 1979. A vonatkozó részeket fordította: Horváth Zoltán.
- HENRIQUES 1957 HENRIQUES, ROBERT: *One Hundred Hours to Suez. An Account of Israel's Campaign in the Sinai Peninsula.* London, 1957.

- HERZOG 1984 HERZOG, CHAIM: *The Arab-Israeli Wars. War and Peace in the Middle East from the War of Independence to Lebanon*. London, Melbourne, Cape Town – Tel Aviv, 1984. (2nd ed.)
- HOGG 1999 HOGG, IAN V.: *Az izraeli hadigépezet*, [Budapest, 1999]
- JANE'S 1979–80 *Jane's Fighting Ships 1979–80*. Edited by Captain John Moore RN. New York, 1980.
- JANE'S 1984–85 *Jane's Fighting Ships 1984–85*. Edited by Captain John Moore RN. London–New York, 1985.
- KNMH 1981 *Keleti Nevek Magyar Helyesírása*. Főszerkesztő: Ligeti Lajos. Budapest, 1981.
- LEFEBVRE 1999 LEFEBVRE, DENIS: *A szuezi ügy*. Budapest, 1999.
- LUTTWAK–HOROWITZ LUTTWAK, EDWARD N. – HOROWITZ, DAN: *The Israeli Army*. New York, 1975.
- MYTHS & FACTS 2001 *Myths and Facts – A Guide to the Arab-Israeli Conflict*. Edited by Mitchell G. Bard. Chevy Chase, 2001.
- J. NAGY 1997 J. NAGY LÁSZLÓ: *Az arab országok története a XIX–XX. században*. Budapest, 1997<sup>2</sup>.
- OSZETZKY 1984 OSZETZKY TAMÁS: *Arab–izraeli háborúk 1948–1982*. Budapest, 1984.
- Internet**
- ACSArchives & Collections Society [www.aandc.org](http://www.aandc.org)
- BATTLESHIPS *History of the World's Navy's* [www.battleships-cruisers.co.uk](http://www.battleships-cruisers.co.uk)
- EGYPTIAN NAVY *Egyptian Armed Forces [Official Website]* (a haditengerészeti szekció indexlapja: [www.mmc.gov.eg/branches/Navy/default.htm](http://www.mmc.gov.eg/branches/Navy/default.htm))
- (*Almanah Fakti, Isztórija, Vojni – Almanac Wars, History, Facts* [www.almanacwhf.ru](http://www.almanacwhf.ru), fordította: Kurusa Sándor.
- ISDA–ISA *Israeli Submarines – Dolphin Association. Israeli Submariners Association [Official Website]*, 2000 [www.dolphin.org.il](http://www.dolphin.org.il)
- IWIsraeli Weapons 1948–2004. [www.israeli-weapons.com](http://www.israeli-weapons.com)
- JVL *Jewish Virtual Library*, 2004. [www.jewish-virtuallibrary.org](http://www.jewish-virtuallibrary.org)
- KOJUKHAROV 1997 KOJUKHAROV, ASEN N.: In Retrospect: The Employment of Antiship Missiles. *The Naval War College Review*, Autumn, 1997. (*The Naval War College Review [Official Website]* <http://www.nwc.navy.mil/press/Review/1997/autumn/s&cd1-a97.htm>.)
- LIMOR 1967 [LIMOR, MICHA]: Israeli Navy man describes the attack on the Liberty. *The New York Times*, July 7. 1967. <http://www.uss-liberty.org/limor.htm>
- MFA Ministry of Foreign Affairs [Official Website] <http://www.mfa.gov.il>. A felhasznált dokumentumokat fordította: Horváth Zoltán.
- RIFAAT 1998 RIFAAT, ASRAF: Two if by Sea. *Al-Abram Weekly Online*, 4–10. June 1998. Issue No.380. [www.weekly.ahram.org.eg/1998/380/fo3.htm](http://www.weekly.ahram.org.eg/1998/380/fo3.htm), fordította: Horváth Zoltán.
- SAJETET 13 *Israeli Special Forces Homepage*, <http://www.isayeret.com>.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> A dolgozat készítője köszönettel tartozik *Protovin Csaba Péter*nek egyes angol nyelvű, nyomtatott anyagok gyűjtésében nyújtott segítségével. Köszönet illeti továbbá *Horváth Zoltán*t egyes angol nyelvű anyagok és dokumentumok fordításában nyújtott segítségével, illetve *Kurusa Sándor*t az orosz nyelvű tanulmány fordításáért. Az 1., 3–7. térkép *Horváth Zoltán* közreműködésével készült.

<sup>2</sup> Részlet egy, az izraeli haditengerészeti doktrínáról az 1960-as években írott értekezésből, idézi HOGG 1997. 37.

<sup>3</sup> A kérdéskörre részletesen lásd J. NAGY 1997. 52–55.

<sup>4</sup> Vö. *Sajetet 13* <http://www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm>. A *Paljam* tagjaira vonatkozóan vö. DUPUY 1978. 117., ill. HOGG 1999. 34.

<sup>5</sup> Az alapítás időpontjára vö. *JVL* <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Society&Culture/navywar.html>. A *Haulia* integrálására vö. *SAJETET 13* <http://www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm>. A parancsnokra vö. *JVL* <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/History/Farouk.html>, ill. LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 430.

<sup>6</sup> Az Izraeli Haditengerészet felszereltségét illetően lásd *JVL* <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Society&Culture/navywar.html>. Az egyiptomi *Emír Faruk* hadihajó elsüllyesztésének leírására vö. *JVL* [www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/History/Farouk.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/History/Farouk.html). Joháj Ben Núnra, az akciót és kitüntetését illetően vö. DUPUY 1978. 119., későbbi parancsnokságát illetően lásd LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 430. A függetlenségi háború tengeri eseményeinek részletes leírására lásd DUPUY 1978. 117–120.

<sup>7</sup> A bázisokra vö. *JANE's 1979–80*. 264., a haditengerészet szervezetére vö. HOGG 1999. 30. ill. LUTTWAK 1975. 99–100. *Fig. 1, Fig. 2*.

<sup>8</sup> Vö. *ACS* [http://www.aandc.org/research/hmcs\\_hallowell.html](http://www.aandc.org/research/hmcs_hallowell.html)

<sup>9</sup> A beszerzésre vö. HENRIQUES 1957. 205. A két romboló izraeli és eredeti nevére vö. *BATTLESHIPS–CRUISERS* [http://www.battleships-cruisers.co.uk/w+z\\_class.htm](http://www.battleships-cruisers.co.uk/w+z_class.htm).

<sup>10</sup> A hajóállományt – a két fregatt kivételével – és a haditengerészet tartós periferiára kerülését LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 132–133. említi.

<sup>11</sup> Vö. *JVL* [www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Society\\_&\\_Culture/navywar.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Society_&_Culture/navywar.html).

<sup>12</sup> Vö. HOGG 118–120.

<sup>13</sup> Vö. *JVL* <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Society&Culture/navywar.html>.

<sup>14</sup> A hajó eredeti neve több helyen is *Cottesmore*-ként szerepel, vö. HOGG 1999. 55., HENRIQUES 1957. 203., ill. *BATTLESHIPS–CRUISERS* <http://www.battleships-cruisers.co.uk/destroyers.htm>. HENRIQUES 1957. 203. röviden ismerteti az általa *Cottesmore*-ként említett *Hunt* osztályú romboló történetét, melyből kiderül, hogy a második világháború után a hajót egy időre kölcsönadták az egyik kínai kormánynak (nem említi melyiknek), majd később az angolok eladták Egyiptomnak, egy másik *Hunt* osztályú rombolóval („*Altherstone*”) együtt. A *BATTLESHIPS–CRUISERS* [www.battleships-cruisers.co.uk/destroyers.htm](http://www.battleships-cruisers.co.uk/destroyers.htm) lajstromtáblájában közölt rövid történet a *Mendip* nevű, azonos osztályú kísérő rombolóra illik, melyet a *Cottesmore*-nál öt hónappal korábban bocsátottak vízre (1940. április 9-én, míg a másikat 1940. szeptember 5-én). E honlapon a *Cottesmore*-ral kapcsolatban megjegyzik, hogy 1950-ben eladták Egyiptomnak, ahol az *Ibrahim el-Aval* nevet kapta, majd 1951-ben ismét átnevezték, s *Mohamed Ali el-Kebír* lett, végül 1956-ban Izraelben átnevez-

ték *Haijúra*. Ugyanitt pár sorral lejjebb a *Mendip* története is olvasható: 1948-ban leszállították Kínának, ahol *Lin Fu* nevet kapta, ezt követően az angolok eladták Egyiptomnak 1950-ben, s *Mohamed Ali el-Kebír* lett a neve, végül 1951-ben átnevezték *Ibrahim el-Avalra*. A hajóosztály lajstromának első tagjaként szereplő *Atherstone*-ról („*P*” nélkül) pedig kiderül, hogy 1957. november 25-én Glasgow-i állomáshelyén szétdarabolták. Mindezek nyomán már látható, hogy az *Ibrahim el-Aval* nevet 1956-ban az egykori *Mendip* viselte. Ezt erősíti meg a *JANE's 1979–80*. 143., s a későbbi *JANE's 1984–85*. 139. valamint EKZETER 2002. is, mivel mindegyik az 1973-ban (s még később is) szolgálatban álló egyiptomi *Port-Szaíd*, *Hunt* osztályú romboló egyik eredeti nevéként a *Cottesmore*-t adja meg. *JANE's 1979–80*. 143., ill. *JANE's 1984–85*. 139. emellett még időben visszafelé haladva közlik a hajó korábbi összes neveit is, sorrendben: „ex-*Mohamed Ali* [*sic!*], ex-*Ibrahim el-Aval*, ex-*Cottesmore*”. Tehát egyértelműen megállapítható, hogy az Izrael által elfogott *Ibrahim el-Aval* romboló eredeti neve *Mendip*, míg az egyiptomi haditengerészetnél még az 1980-as évek közepén is hadrendben álló *Port-Szaíd* eredeti neve a sokat – és sokszor rosszul – emlegetett *Cottesmore*.

<sup>15</sup> *JANE's 1979–80*. 143., ill. *JANE's 1984–85*. 139. az egyiptomi *Hunt* osztályú hadihajókat fregattként tartják számon.

<sup>16</sup> Az egyiptomi romboló elfogására lásd LEFEBVRE 1999. 95., ill. HERZOG 1984. 138.

<sup>17</sup> A hajó legénységével kapcsolatban vö. HENRIQUES 1957. 213. A hajó izraeli nevét DUPUY 1978. 329. említi.

<sup>18</sup> Az izraeli csapatkivonás dátumára lásd OSZETZKY 1984. 101.

<sup>19</sup> LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 296. kettőt említ, ennek oka nyilván az, hogy a kiöregedett második világháborús kísérő rombolót nem tekinti valódi rombolónak. A három romboló hadrendben állását megerősíti DUPUY 1978. 328.

<sup>20</sup> A kommandóra vö. *SAJETET 13* [www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm](http://www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm). A tengeralattjárókról bővebben lásd *ISDA–ISA* <http://www.dolphin.org/tclasse/>.

<sup>21</sup> A hármas feladatkörre vö. HENRIQUES 1957. 205.

<sup>22</sup> Vö. HOGG 1999. 35.

<sup>23</sup> Vö. uo.

<sup>24</sup> Az adatok alapjául a DUPUY 1978. 328. által táblázatban közölt összehasonlítás szolgál, annak egyértelmű tévedéseinek *JANE's 1979–80* 141–146., 264–267., ill. *JANE's 1984–85* 137–142., 255–258. alapján történt javításával.

<sup>25</sup> Az újjászervezés és a fejlettség tekintetében vö. DUPUY 1978. 327.

<sup>26</sup> Vö. RIFAAT 1998. Amennyiben a harmadik romboló is egy angol építésű hajó volt, az csakis a *Hunt* osztályú *Port-Szaúd* lehetett, melyet egyaránt említenek fregattként és (kísérő) rombolóként is. Aránytalan megosztásra utal DUPUY 1978. 329., s hangsúlyozza, hogy ezt később visszavonhatatlanná tette a Szuezi-csatorna régi hajók elsüllyesztésével történt lezárása is, melyre nyilván a háború végén került sor. Az aránytalan megosztást az is alátámasztja, hogy a fent említett egyiptomi erővel szemben Izrael három torpedónaszáddal rendelkezett Élat védelmére, melynél több aligha volt szükséges, tekintve a körzetben meglévő izraeli légitőlényt.

<sup>27</sup> A rombolók és a két tengeralattjáró bevetettségére lásd DUPUY 1978. 328., neveikre és a *Leviátánra* lásd *ISDA–ISA* [www.dolphin.org/tclasse/](http://www.dolphin.org/tclasse/). A két fregatt eladására vö. *ACS* [http://www.aandc.org/research/hmcs\\_hallowell.html](http://www.aandc.org/research/hmcs_hallowell.html).

<sup>28</sup> Vö. RIFAAT 1998.

<sup>29</sup> Vö. DUPUY 1978. 328–329. Megjegyzendő, hogy Akabai-öböl helyett Vörös-tengert említ, de a lezáró Tirán-szorost tekintetbe véve nyilvánvalóan az előbbire gondol.

<sup>30</sup> Az elaknásítás tényére vö. *MFA* [www.mfa.gov.il](http://www.mfa.gov.il).

<sup>31</sup> E követeléshez a végső lökést U Thant ENSZ-főtitkár azon kijelentése adhatta, melyben arra utalt, hogy amennyiben Egyiptom követelné az ENSZ-től csapatai kivonását, úgy azt a világszervezetnek haladéktalanul teljesítenie kellene. Erre vö. ABÁDY 1991. 28.

<sup>32</sup> Vö. *MFA* [www.mfa.gov.il/MFA/Foreign](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign).

<sup>33</sup> Izrael reakcióját a Tirán-szoros esetleges lezárását illetően részletesen taglalja ALLON 1970. 60–71.

<sup>34</sup> Vö. ABÁDY 1991. 54.

<sup>35</sup> RIFAAT 1998. az egyiptomi hadvezetést kárhoztatja az egyébként jól felkészült haditengerészeti főlényének kihasználatlanságáért és passzivitásáért. Példaként említi, hogy a hadvezetés csak azért utasította el a Vörös-tengeren állomásozó rombolóknak blokádját céljából történő bevetését

az Izraeli Légierő hatótávolságán kívül, – vagyis valahol a Vörös-tenger középső régiójában, vagy a Báb el-Mandeb-szorosnál, miként az majd 1973-ban történik – mivel azt „nem tartották elég demonstratívnak.”

<sup>36</sup> Vö. RIFAAT 1998.

<sup>37</sup> Vö. DUPUY 1978. 330.

<sup>38</sup> Vö. KOJUKHAROV 1997. DUPUY 1978. 329–330. szerint a közeledő izraeli torpedónaszádokat két *Osa* rakétanaszád fogadta, majd rövid tűzváltás után az izraeliek visszavonultak; a *Jaffa* rombolóról nem tesz említést; megjegyzi még, hogy az izraeli kötelék – szerencséjére – belül voltak a rakétanaszádok *Styx* rakétáinak legkisebb hatótávolságán.

<sup>39</sup> Vö. DUPUY 1978. 330.

<sup>40</sup> Vö. uo.

<sup>41</sup> Vö. RIFAAT 1998.

<sup>42</sup> Az izraeli jelentésre és a kotróhajóra vö. DUPUY 1978. 330., a teljes egyiptomi jelentésre vö. RIFAAT 1998.

<sup>43</sup> Vö. DUPUY 1978. 330.

<sup>44</sup> Vö. RIFAAT 1998. A *Tammín* támadását megemlíti még az *ISDA–ISA* [www.dolphin.org/sclasse/](http://www.dolphin.org/sclasse/). Az egyiptomi haditengerészet hivatalos honlapja szerint a tengeralattjáró elpusztult a vízibombázás során, vö. *EGYPTIAN NAVY* [www.mmc.gov.eg/branches/Navyt4.htm](http://www.mmc.gov.eg/branches/Navyt4.htm). Egy értesülés szerint a foglyokat 1968 januárjában engedték szabadon, vö. *SAJETET 13* <http://www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm>.

<sup>45</sup> Ekkor történhetett a már fentebb említett összecsapás a kommandósokat szállító torpedónaszádokkal, jóllehet RIFAAT 1998. szerint a járőrözések során az egyiptomiak nem bukkantak izraeli egységekre.

<sup>46</sup> A hadműveletre vö. RIFAAT 1998. DUPUY 1978. 330. állítása szerint Alexandriánál az izraeliek erős járőrtevékenységet folytattak az éjszaka folyamán, megakadályozandó az egyiptomi *Osa* és *Komar* rakétanaszádok kifutását izraeli városok rakétákkal való lövetése céljából. Ez azonban az egyiptomi flotta felszíni egységeinek aktivitása nyomán kétségsbe vonható.

<sup>47</sup> Vö. RIFAAT 1998. Az akcióról DUPUY 1978. 330–331. is beszámol.

<sup>48</sup> Vö. DUPUY 1978. 331. RIFAAT 1998. szerint a kötelék „20 mérföldre”, vagyis kb. 30–32 kilométerre volt Élatól, amikor visszahívták. Ebben az esetben viszont a járőröző torpedónaszá-

dok, s magának a kikötőnek a közelsége miatt valószínűtlen, hogy az izraeliek ne fedezték volna fel az egyiptomi hajókat.

<sup>49</sup> A parancs visszaigazolására, illetve arra, hogy az izraeliek nem észlelték a rajt, vö. RIFAAT 1998. Az izraeli torpedónaszádokra és jelentőségükre, illetve a raj távozására a Tirán-szoroson át, vö. DUPUY 1978. 331.

<sup>50</sup> Vö. RIFAAT 1998.

<sup>51</sup> Vö. DUPUY 1978. 331.

<sup>52</sup> Vö. LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 258. A Tirán-szorosba telepített egyiptomi aknazárat járőrszolgálat egészítette ki, valamint egy 130 milliméteres kaliberű partvédelmi üteg, vö. RIFAAT 1998. Utóbbi a védők valószínűleg megsemmisítették, mielőtt távoztak, bár LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 258. megjegyzi, hogy az egyiptomiak a bázis repülőterét sértetlenül hagyták hátra.

<sup>53</sup> Vö. *MYTHS & FACTS* 2001. 90.

<sup>54</sup> Vö. DUPUY 1978. 331.

<sup>55</sup> Vö. HORVÁTH 2004. (I. rész) 44.

<sup>56</sup> A légi- majd torpedótámadásokról rendkívül érzékletes és megrázó leírást ad könyvében az események egyik túlélője, vö. ENNES 1979. 61–82. ill. 82–103.

<sup>57</sup> Vö. DUPUY 1978. 332.

<sup>58</sup> A torpedónaszád lajstromszámára és nevére vö. ENNES 1979. 102.

<sup>59</sup> A *Liberty* által küldött első jelentésre, melyben a támadók azonosítása említésre kerül, vö. ENNES 1979. *Appendix „G”* [244].

<sup>60</sup> A folyamatos gépágyútüzre lásd ENNES 1979. 85–96.

<sup>61</sup> Erre az izraeli leírásra lásd LIMOR 1967.

<sup>62</sup> A mentőcsónakok szétlövésére vö. ENNES 1979. 96.

<sup>63</sup> Az izraeli segítségnyújtásra és annak elhárítására lásd *uo.* 101–103.

<sup>64</sup> A kártérítés különböző összegeire vö. DUPUY 1978. 332., ill. *MYTHS & FACTS* 2001. 93.

<sup>65</sup> A zászlóval kapcsolatban vö. ENNES 1979. 50–54., különösen 50–51., ill. *MYTHS & FACTS* 2001. 91.

<sup>66</sup> A két hajó összetévesztésére vö. *MYTHS & FACTS* 2001. 91.

<sup>67</sup> Gabbi Bron izraeli történész teóriájára bővebben lásd HORVÁTH 2004. (II. rész) 61.

<sup>68</sup> Vö. ENNES 1979. 209–216.

<sup>69</sup> Vö. DEACON 1991. 216–222., különös tekintettel 218–220.

<sup>70</sup> A haditengerészeti kommandó válságára vö. *SAJETET* 13 <http://www.isayeret.com/units/sea/sha-yetet/article.htm>.

## 1. dokumentum

### *Rendelet Izrael Honvédő Hadseregéről*

Izrael honvédő hadserege rendelet<sup>1</sup>

5708. azaz 1948. évi 4. sz. rendelet

Rendelet Izrael Állam Honvédő Hadseregének létrehozásáról

Az 5708. azaz 1948. évi Közigazgatásról és Törvényről szóló rendelet 18. bekezdésének értelmében ezennel életbe lép az alábbi rendelet:

1. Ezennel megalapítatik Izrael Állam Honvédő Hadserege, mely szárazföldi erőkből, haditengerészeti és légierőből áll.

2. Fenyegetettség esetén bevonulási kötelezettség lép érvénybe a honvédő hadseregben teljesítendő valamennyi szolgálat ellátáshoz.

A bevonulásra kötelezettek életkorát az ideiglenes kormány határozza meg.

3. Izrael Állam Honvédő Hadseregében szolgáló valamennyi személy hűséget esküszik Izrael Államra, annak alkotmányára és illetékes hatóságaira.

4. Izrael Állam Honvédő Hadseregén kívül tilos bármilyen más fegyveres erő létesítése és működtetése.

5. A Palesztin Zsidó Ügynökség, a Zsidó Közösségek Palesztinai Általános Tanácsa (*Vaad Leumi*), a közigazgatás, az ideiglenes kormány és bármely más szerv által 5708. *Kiszláv* 16-a (1947. november 29.) és e rendelet közreadásnak dátuma között közölt, a nemzeti szolgálattal kapcsolatos rendeletek, határozatok, rendelkezések és egyéb iránymutatások módosításig, kiegészítésig vagy visszavonásig hatályban maradnak.

6. Bármely jogszabály, melyet e rendelet feltételeinek megfelelően hoznak, legális marad, ellenkezőké az akár a hatályban lévő törvények bármelyikével is.



7. A Védelmi Minisztérium felelősséget vállal a rendelet betartásáért.

8. E rendelet 5708. azaz 1948. évi Izrael Honvéddő Hadserege Rendelet néven kerül bejegyzésre.

5708. *Ijár* 17. (1948. május 26.)

Az ideiglenes kormány  
Dávid Ben Gurion  
miniszterelnök

<sup>1</sup> Az eredeti ivrit és angol nyelvű dokumentum képét közli *IW* [http://www.israeli-weapons.com/history/war\\_of\\_independance/WarofIndependance.html](http://www.israeli-weapons.com/history/war_of_independance/WarofIndependance.html). A fordítást az angol nyelvű változat alapján Horváth Zoltán készítette.



## 2. dokumentum

*Izrael helyzete a közel-keleti fegyverkezési versenyben – Lévi Eskól miniszterelnök jelentése a Knesszsethez, 1964. május 20.*<sup>1</sup>

Lévi Eskól miniszterelnök jelentését a *Knesszset*hez annak kapcsán készítette, hogy a szovjet pártfőtitkár, Nyikita Sz. Hruscsov a hónap elején Egyiptomba érkezett, s biztosította az arab országot a folyamatos fegyverutánpótlásról, miközben kirohanásokat intézett Izrael ellen. Ennek kapcsán, május 20-án a *Knesszet* kérdést intézett a miniszterelnökhöz Izrael közel-keleti fegyverkezési versenyben betöltött pozícióját illetően.

A szöveg rövid bevezető után – melyben az Izrael Állam nukleáris fejlesztéseit ért bírálatokra reagálva kifejti azok békés célját – hét pontban ismerteti „az izraeli kormány politikáját a közel-keleti fegyverkezési versenyt illetően.” Az első pontban elítéli szomszédai erőszakos politikáját és hangsúlyozza Izrael védelmi céljait. A második pont elítéli a közel-keleti fegyverkezési versenyt, mely fenyegeti a térség fejlődését. A harmadikban szót ejt arról, hogy Izrael ellenzi a fegyverkezést, s kész a regionális leszerelésre. A negyedik pontban tagadja, hogy fegyverzetfejlesztés terén Izraelé lenne a kezdeményezés. Az ötödik pont hangsúlyozza, hogy mivel az arab államok nem készek a leszerelésre, ezért Izrael Államnak szükséges megtennie bizonyos védelmi lépéseket. Az alábbiakban szó szerint közölt utolsó két pontban bírálja a Szovjetuniót, amiért az, miközben támogatja a globális, békés, egymás mellett élés elvét, addig a regionális

békét semmibe véve modern fegyverzetrel – többek között *Komar* osztályú rakétanaszádokkal<sup>2</sup> – látja el az arab országokat, főként Egyiptomot.

„(...)

(f) Izrael kormánya sajnálatosnak tartja, hogy az egyiptomi vezető, az Izrael ellen tett agresszív kijelentések ellenére, politikai támogatást és fegyvereket kap olyan forrásoktól, amelyek a békés egymás mellett létezést favorizálják. A világ régiókból áll, és aki a világbékét kívánja szolgálni, annak a regionális békét is szem előtt kell tartania, elméletben és gyakorlatban egyaránt.

(g) *Egyiptom évek óta lázas fegyverkezési versenyt folytat. A Közel-Keleten Egyiptom mutatta be elsőként a körzetben jelen lévő legmodernebb szárazföldi, légi, és tengeri hadviselést szolgáló fegyvereket. Egyiptom volt az, aki a Szovjetuniótól sugárhajtású repülőgépeket, rakétanaszádokat (Komarok) és nehézfegyverzetet kapott, így elsőként mutathatta be azokat, és jelenleg is a birtokában áll.*

(...)"

A szöveg befejező két bekezdésében Eskól kitér az Egyiptomban, főként német tudósok segítségével történő, alapvetően stratégiai (hadászati) rakéták, illetve bizonyos tömegpusztító fegyverek fejlesztésére, melyek léte Izrael Állam ellen irányul, hadrendbe állításuk felborulással fenyegeti, az egyébként is labilis közel-keleti egyensúlyt, s emellett Egyiptom regionális nagyhatalmi pozícióját is kovácsolja.<sup>3</sup> Ez pedig korántsem szolgálja a békés egymás mellett élés elvét, illetve a viták tárgyalásos úton való rendezését szolgáló törekvést, hanem állandó háborúskodás magvát veti el és a mindenkori katonai agresszió lehetőségét tartja fenn.

<sup>1</sup> A beszéd eredetijének, angol nyelvű, hivatalos fordítására lásd *MFA* [www.mfa.gov.il/MFA/Foreign](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign). Az angol nyelvű dokumentumot magyarra Horváth Zoltán fordította.

<sup>2</sup> Az első ilyen naszádok 1962-ben érkeztek Egyiptomba, vö. *JANE'S 1979–80*. 143.

<sup>3</sup> Német tudósok részvételét az egyiptomi rakétaprogramban, illetve az izraeli hírszerzés törekvését annak feltérképezésére, részletesen ismerteti *DEACON 1991*. 155–189.

## 3. dokumentum

*Nasszer elnök deklarálja a Tírán-szoros lezárását*<sup>1</sup>

A fegyveres erők tagjaihoz intézett beszéd első részében Nasszer elnök az 1956-os háborúról beszél, elítélve a hármass összeesküvést, mely térdre kényszerítette Egyiptomot. A vereség legfőbb okaként természetesen az angol–francia beavatkozást jelöli meg, amely lekötve az arab erőket, visszavonulásra és vereségre kényszerítette Egyiptomot Izraellel szemben. Ezt követően hangsúlyozza, hogy ezúttal más a helyzet, s Egyiptom a Szíriával szembeni izraeli fenyegetések okán kész kiállni szövetségese mellett. Szóba kerül az ENSZ Válságkezelő Erőinek (UNEF – *United Nations Emergency Forces*) távozása is, mely ügyben Nasszer dicsérte az ENSZ főtitkár döntését a csapatok kivonását illetően. Több kirohanást is intéz a Szíriát, s ezáltal a Közel-Keletet is háborúval fenyegető Izrael Állam, s annak támogatója, az Egyesült Államok ellen, rámutatva arra, hogy mindig csak Izrael és a Nyugat számára megfelelő békéről esik szó, és soha nem az arabok vagy palesztinok érdekeiről. Ezt követően tér ki a szoros lezárására és okaira. Az okok részletezésénél egyszersmind sejteti a közel-keleti arab országok között feszülő regionális, rejtett, belső ellentéteket.

„(...) *Most felelősség nyugszik a vállatokon. Tegnap<sup>2</sup> a fegyveres erők elfoglalták Sarm-es-Sejk városát. Mit jelent ez? Jogaink elfogadtatását, az Akabai-öböl fölötti fennhatóságot, ami által felügyelhetjük az egyiptomi felségvizeket. Semmilyen körülmények között nem engedhetjük, hogy izraeli zászló alatt közlekedő hajók mozogjanak az Akabai-öbölben. A zsidók háborúval fenyegetnek. Mi azt mondjuk, hogy [ha] ők üdvözlik a háborút, [akkor] mi készek vagyunk a háborúra, fegyveres erőink, állampolgáraink, mindannyian készen állunk a háborúra, semmilyen körülmények között sem fogjuk feladni a jogainkat. Ezek a mi vizeink. Ez a háború talán lehetőséget nyújt a zsidóknak, Izraelnek, Rabinnak, hogy kipróbálják ellenünk erőket, és rájöjjenek, hogy mindaz, amit az 1956-os csatáról és a Símai-félsziget elfoglalásáról írtak, csupa badarság volt.*

*Magától értetődik, hogy Izraelben imperializmus és reakció van. A reakció a mi országunkban is kételyeket von maga után, csakúgy, mint az iszlám szövetségben. Jól tudjuk, hogy az iszlám szövetséget három állam képviseli: Szaúd-Arábia, Jordánia és Irán. Szerintük az iszlám szövetség lényege, hogy a muzulmán vallású embereket Izrael ellen vonják egységbe. Én csak annyit kívánok az iszlám szövetségtől,*

*hogy Palesztina ügyében mindössze egy módon tegyenek szolgálatot: akadályozzák meg, hogy Izrael olajhoz jusson. Az Izraelbe szállított olaj, Élaton keresztül, egy olyan országból származik, amely az iszlám szövetség tagja. Az olaj Iránból érkezik Elatba. Akkor [tehát] ki az, aki ma olajjal látja el Izraelt? Az iszlám szövetség az, az iszlám szövetség egyik tagja, Irán. Ez az iszlám szövetség valódi arca, és ezért áll a cionizmus oldalán, ami az imperializmus édestestvére. (...)*”

Nasszer elnök a beszéd záró szavaiban katonáit élteni, biztatja a legklasszikusabb propaganda fogások alkalmazásával, melyek használata egyébként is jellemző a szöveg egészére. Emellett a beszéd egészéből árad a háborús feszültség.

<sup>1</sup> A beszéd eredetijének, angol nyelvű hivatalos fordítására lásd *MFA* [www.mfa.gov.il/MFA/Foreign](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign). Az angol nyelvű dokumentumot magyarra Horváth Zoltán fordította.

<sup>2</sup> 1967. május 22-én.

#### 4. dokumentum

*A Liberty első jelentése a támadás részleteiről<sup>1</sup>*

James M. Ennes, Jr. könyvében így kommentálja e dokumentumot:

„Ezt, a támadásról szóló első jelentést, McGonagle kapitány a híd bal szárnyán fekvő, kimerült és súlyosan legyengült állapotban diktálta Bennett hadnagynak.”

Nyílt [üzenet – I. A.]<sup>2</sup>

Sürgős

1967. június 8. 17.15 (Zulu idő)<sup>3</sup>

A USS Libertyről

A Görög Tengerészeti Hírközlőállomásnak

Nyílt [üzenet – I. A.]

Helyzetjelentés — légi támadás után

1. 8-án 12.15 (Zulu idő) 283-as kurzusom<sup>4</sup> 5 csomós [kb. 9 km/h – I. A.] sebességgel északi szélesség 31° 35' 5" keleti hosszúság 33° 29'-nél azonosítatlan (feltehetően izraeli) sugárbajtású vadászrepülőgépek támadták meg a hajót. Hat rácsapást hajtottak végre a hajón. 12.25 órakor három torpedónaszád, az egyik izraeliként azonosítva, közelített a jobb oldalon teljes sebességgel. Lajstromszám: 206-17.<sup>5</sup> Kb. 14.27 órakor a torpedónaszádot tűz alá vettük. 50 [12,7 milliméteres – I. A.] kaliberű géppuskákkal 2000 yardról [kb. 1800 méterről – I. A.].<sup>6</sup> A naszád torpedótámadást hajtott végre és rácsapást indított. Egy torpedó a tat

mögött 75 yarddal [kb. 70 m – I. A.] haladt el. *Kb. egy perccel később torpedó-becsapódás a jobb oldalon. A hajó 10 fokkal jobbra dől. A vízszáró rekeszek lezárása megtörtént és kitaranak. A támadás után a naszádok kelet felé távoztak, 5 mérföld [kb. 8 km – I. A.] után eltűntek. 10 csomóval [kb. 19 km/h – I. A.] hagyjuk el a területet.*

2. *A repülőgépekről fotók készültek. A támadás befejezése után két izraeli helikopter körözött a hajó körül 500 yardról [kb. 460 m – I. A.]. Időpont 12.55. Az izraeli felségjel tisztán látható. Fotók készültek. Több lövedéket gyűjtöttünk össze a fedélzeten. Halottak becsült száma 10, súlyos sebesültek 15, összesen 75 sebesült. Eltűntek száma meghatározatlan.*

3. A hajó képtelen folytatni a feladatot. Személyi veszteségek jelentése folyamatban.

4. A hajóoldalon kiterjedt felszíni sérülés. Az alsóbb fedélzetek megsemmisültek.

5. A kommunikációs rendszerek korlátozottan működnek. Filmanyagot és lövedékeket biztosítunk, ahogy jeleztük. A hajónak szárazdokk kell és széleskörű javítás.

<sup>1</sup> A dokumentum forrása: ENNES 1979. *Appendix „G”* [244]. A dokumentumot Horváth Zoltán fordította.

<sup>2</sup> Az eredeti dokumentumban „UNCLAS” megjelölés szerepel, mely valószínűleg az *unclassified* („nyílt”, „nem titkos”) szó rövidített alakja.

<sup>3</sup> A greenwichi helyi időre alkalmazott amerikai katonai szleng. Az eredeti dokumentumban minden időpont megjelölésénél a nap, az óra, a perc és a greenwichi helyi idő jelölése egyben szerepel (pl. 081715Z).

<sup>4</sup> A hajózásban alkalmazott iránymeghatározás szerint a 0° jelenti az északi, a 90° a keleti, a 180° a déli és a 270° a nyugati irányt. A *Liberty* 283° kurzusa „mércskelt” nyugat-északnyugati irányt jelent.

<sup>5</sup> McGonagle fregattkapitány rosszul olvasta le az izraeli naszád jelzését; az helyesen 204 T volt, melyet a *Tamassz* nevű torpedónaszád viselt, vö. ENNES 1979. 102.

<sup>6</sup> Ez a mondat nehezen értelmezhető, ugyanis azt sugallja, hogy az amerikai hajó légénysége előbb nyitott tüzet („*At approx 081427Z took torpedo boat under fire...*”) az izraeli naszádokra, így azok tulajdonképpen önvédelemből indítottak támadást a *Liberty* ellen. Valószínűsíthető, hogy

a torpedónaszád figyelmeztető lövését (amennyiben az az volt) vélték támadásnak a légénység tagjai. Az sem zárható ki, hogy a súlyosan sérült McGonagle fregattkapitány tévedésből diktált ilyen információt. Mint fentebb láthattuk a torpedónaszád helytelenül leolvasott lajstromszámát is tévesen közli az üzenet.

## 5. dokumentum

*Miha Limor beszámolója a Liberty megtámadásáról<sup>1</sup>*

Az alábbiakban egy, a *The New York Times* hasábjain megjelent beszámoló olvasható a *Liberty*, amerikai kémhajó megtámadásával kapcsolatban. A szerző az Izraeli Haditengerészet egyik tisztje, Miha Limor – aki a támadáskor az egyik torpedónaszádon szolgált – beszámolóját a *The Associated Press*nek írta.<sup>2</sup> A lap szerkesztője bevezetőjében komoly kritikákat fogalmaz meg a beszámolóval kapcsolatban, kétségbe vonja a szerző szemtanú voltát és egyes állítások valódiságát is. Ez a korabeli, az ügygel kapcsolatos amerikai közvélekedést is tükrözi. Ehelyt csak a beszámoló haditengerészeti vonatkozású részei kerülnek közlésre, kiegészítésekkel és pontosításokkal, melyek a később elfogadott amerikai vizsgálatok eredményein alapulnak.

„(...)

*Június 8-án (...) jelentést kaptunk egy, ellenséges járműnek gyanított, azonosítatlan hajóról el-Aristól körülbelül 12 mérföldre [kb. 19 km – I. A.].*

(...)

*Egyszer csak megláttuk a célpontot a radarképernyőn. Egyenes, délkeleti irányon haladt, körülbelül 10 csomóval [kb. 19 km – I. A.]. Fokozott sebességgel haladtunk a célpont felé, távolságmérőn keresztül figyelve, igyekeztünk azonosítani a hajót. Pár perccel később két repülőgépünk repült át a fejünk felett. Láttuk, ahogy köröznek a hajó felett, azután támadásba vetik magukat.*

*Két rakétát indítottak a sziürke hajóra, s arról füstcsóvák emelkedtek. Azután a két sugárhajtású gép a part felé vette az irányt.<sup>3</sup>*

*Úgy 2000 yardra [kb. 1800 m – I. A.] a hajótól, különös látványra lettiünk figyelmesek. A magas árbc és a szokatlanul sok antenna arra utalt, hogy ez egy hadihajó. A hajó oldalát füst takarta, s az oldalán lévő három számot kivéve, amelyek nem mondtak nekiünk semmit, semmit nem tudtunk kivenni.*

*Nem láttunk zászlót az árbocon,<sup>4</sup> és senki sem látszódott a fedélzeten és a hídon.*

(...)

Több percet töltöttünk azzal, hogy megpróbáltuk felvenni a kapcsolatot a hajóval és azonosítást kérjünk. Próbáltuk rádióval és jelzőfényel, egyetértésben a nemzetközileg elfogadott feltételekkel. De nem adott választ. Továbbá úgy tűnt, megbirkózott a tüzek megfékezésével és tartotta irányát.

Az a döntés született, hogy harci alakzatban elhaladunk mellette, és átlövünk a hajóorr felett, hogy azonosítást kérjünk. Tehát nagy sebességgel elhaladtunk mellette és átlőttünk az üres híd és a hajóorr felett. Hirtelen egy tengerész bukkant fel és tüzet nyitott ránk egy nehézgéppuskával a hídról. Elfogadtuk a kihívást és közvetlen ágyútüzet irányítottunk ellene. Egy pillanattal később lebukott géppuskájával együtt.

Így kétség sem fért hozzá, hogy ellenséggel kerültünk szembe. Önmagának hosszúra nyúlt azonosítása, bárminemű zászló hiánya, az, hogy ránk lőtt, és mindenek felett a különös felépítmény a hajón nem hagyott bennünk kétséget.

*Azt akartuk, hogy a hajó adja meg magát, anélkül, hogy elsüllyeszenénk. Még egyszer tettünk egy kört<sup>5</sup> a hajóval csatarendben, lőttünk újra és újra. Nem volt hatása. Senki sem tűnt fel. Senki sem reagált. A lövedékek okoztak némi kárt a toronyban, s a hajó ment tovább.*

(...)

(...) Megszületett a parancs, s felkészültünk a torpedótámadásra.

*Felsorakoztunk a hajó bal oldalának<sup>6</sup> teljes hosszában és teljes harci sebességgel haladtunk. Mint annyiszor a kiképző feladatok tucatjain, elértük a megfelelő szöveget és távolságot – és elengedtük [a torpedót – I. A.].*

Azt gondoltuk, csak egy csoda menthetné meg a hajót. Az egyik torpedó eltalálta a hajó közepét. Ezt követte egy hatalmas robbanás és egy óriási vízsugár.

Majd tűz ütött ki és a hajó oldalvást dőlt, mintha sülljedne. Túlélőket kerestünk, mint szokás, legyen az barát vagy ellenség. De senki sem tűnt fel a fedélzeten.

(...)

*Hirtelen valami a tengerbe zuhant. Egyik naszádunk megközelítette és kiemelte a vízből, amit talált egy gumi-mentőcsónak volt a US Navy felirattal.*

*Ez volt az azonosítás legelső jele.* [kiemelés az eredetiben – I. A.]

Egy pillanattal később a helyszínre érkezett a helikopter, hogy felvegye a foglyokat. A hajó felett lebegett és azt jelezte nekünk:

»Felvonják az amerikai zászlót.«

*Világos volt, hogy baráttra lőttünk.* [kiemelés az eredetiben – I. A.]

Lőszerek tucatjai, rakéták és torpedók kellett ahhoz, hogy előráncigáljanak egy azonosító jelet, mondta egyik tengerészem, aki, mint társai, keservesen feldúlt volt az események illeten fordulata miatt.

Igaza volt. A csillagok és sávok látványa megakadályozhatott volna mindent, ami később történt.

(...)

*Utasításokat kaptunk, közvetlenül a haditengerészet parancsnokától, hogy adjunk meg minden szükséges segítséget. Tehát megközelítettük a Libertyt és segítséget ajánlottunk fel hangosbeszélőn keresztül.<sup>7</sup>*

*Ezután először egy tiszt bukkant fel a hídon, és azt kiabálta: »Menjetez a pokolba!«<sup>8</sup>*

*Megtudva, hogy nincs szükségük segélyre, távoztunk. És a Liberty visszatért szokásos műveleteibe. Úgy tűnt, bármely más hajó elsüllyedt volna.*

*Csak később tudtuk meg mekkora veszteséget okoztunk torpedónkkal.»*

<sup>1</sup> Megjelent a *The New York Times*, 1967. július 7-i számában. Interneten: [www.usliberty.org/limor.htm](http://www.usliberty.org/limor.htm).

<sup>2</sup> A *The New York Times* szerkesztőjének állítása szerint más beszámolók Limort, mint újságíróként említik, vö. LIMOR 1967.

<sup>3</sup> Két légitámadásról számol be könyvében az események egyik tanúja, a *Liberty* egyik tisztje, vö. ENNES 1979. 61–82.

<sup>4</sup> A felvont vagy fel nem vont amerikai zászló az egyik központi kérdése volt az esetet követő vizsgálatoknak. Felvont zászlóról számol be ENNES 1979. 50–54., különösen 50–51. A *MYTHS AND FACTS* 2001. 91. azt állítja, a későbbiekben többen, közöttük a *Liberty* parancsnoka, William McGonagle fregattkapitány is tanúsította, hogy a zászló az első vagy a második légitámadás során lebukott.

<sup>5</sup> A beszámolót leközlő újságíró azt állítja, a torpedótámadás előtt az izraeli naszádok nem

köröztek a *Liberty* körül, ezzel nyilván arra utalva, hogy nem törődtek sokat az azonosítással. A torpedótámadás körülményeire vö. ENNES 1979. 82–103., itt is csak a támadást követően esik szó a sérült hajó körül cirkáló naszádokról.

<sup>6</sup> A torpedó a hajó jobb oldalába („*starboard side*”) csapódott, és a támadás is a hajó jobb oldaláról érkezett, vö. ENNES 1979. 82–85.

<sup>7</sup> Sem e rövidített változat, sem az eredeti beszámoló nem adja vissza azt a tényt, hogy a torpedótámadás és a kapcsolatfelvétel között több mint két óra telt el. A torpedótámadás időpontjára lásd ENNES 1979. *Appendix „G”* [244], a kapcsolatfelvétel időpontjára vö. ENNES 1979. 102–103.

<sup>8</sup> ENNES 1979. 103. így írja le az esetet: „McGonagle feldühödve, a körülmények hatása alatt egy kifejezetten egyszerű, személyiségéhez ugyan nem illő, rövid válaszjelet mutatott a fedélzetmesterrel, aki azt készségesen továbbította.”

---

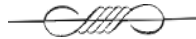
## P A R T H I S C U M

---

PUSZTAI JÁNOS

# Fejezetek a szentesi repülés történetéből

## XI. rész *Ismét újrakezés – a forradalom után a csúcsig (1957–1959)*



A múlt, ha akarjuk, ha nem, generációról generációra velünk marad, emléke, szelleme, hőseinek, áldozatainak neve, tetteik a génjeinkben kódoltan velünk élnek, míg lehet. Birtokoljuk azt a reményt is, hogy többé nem lesz vesztes háború, bukott forradalom és többé nem lesznek hazánk népén uralkodó hatalmak. Amit egyszer felépítünk, az fennmarad, formáljuk, tatarozzuk, igényeinkhez alakítjuk mindaddig, amíg az a hasznunkat szolgálja. Élni kell! Élni akarunk! A jövő épületét csak szilárd, megbízható alapokon lehet tovább emelni és abból megbízható bizonyossággal messze előre látni. Talán ezek a mélyen tudatunkban élő, némán ható gondolatok, tudati parancsok vezérelték azokat, akik 1956 októberében megalkották a Magyar Nemzeti Repülő Szövetséget. 1944 decemberétől a sportrepülést irányító országos szervezet ekkor éppen negyedszer alakult át. Valamennyi arculatának a közös

nevezője volt; a nemzeti érdekből életben tartott sportrepülés. Minden szervezet esz-köz a hatalom működési struktúrájában, így a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány visszaállította a Magyar Repülő Szövetséget korábbi feladatával és szervezeti rendjével. Januárban megindult a vidéki szervezetek újraszerveződése. Néhány hónap elteltével új országos szervezet kongresszusát hívta össze a politikai vezetés. A Magyar Repülő Szövetség – a korábbi, a MÖHOSZ példájára – összevonására került a Szabadságharcos Szövetséggel. Ebből – a politikai érdekrigyből – született meg jogszerűen is '57 augusztus 17-én, az Ideiglenes Elnökség által összehívott Országos Aktív értekezleten, a Magyar Honvédelmi Sportszövetség.

Az előző fejezetben közölt ok miatt a szentesi repülőter parancsnoki státusza felszabadult. A központi akarat felkínálta lehetőségek alapján, Badacsonyi Béla<sup>1</sup> még