

A BRIT ADMIRALITÁS ÉS AZ OLASZ-ETIÓP HÁBORÚ

Az olasz-etióp háború a harmincas évek nemzetközi életének egyik meghatározó eseménye, amelynek következményei hozzájárultak ahhoz, hogy Olaszország és Németország létrehozza a tengelyhatalmak szövetségét. A látszólag egyszerű gyarmati konfliktus alaposan megváltoztatta a nemzetközi erőviszonyokat, Mussolini eltávolodott a nyugati hatalmaktól és Hitlerhez közeledett. Anglia, mint a Népszövetség elveinek bajnoka, határozottan ellenezte az afrikai olasz expanziót, de a korlátozott szankciók támogatásán és a Királyi Haditengerészet demonstratív felvonultatásán kívül nem sokat tett Etiópia megmentéséért.

Felvetődik a kérdés, miért nem lépett fel határozottabban a világ legerősebb hajóhadával rendelkező szigetország Mussolinivel szemben. Milyen tényezők mérlegelése után döntött úgy a londoni kormány, hogy 1937 januárjában hallgatólagosan, majd 1938 áprilisában de jure elfogadja Etiópia annexióját? A válaszhoz szükséges megismerni a brit tengeri hatalom 1935-ös helyzetét, az Admiralitás politikáját vezérlő szempontokat, és a Brit Birodalom globális stratégiai problémáit.

Az 1922-es washingtoni flottaegyezmény sajátos erőegyensúlyt biztosított a korabeli két legnagyobb tengeri hatalom, Nagy-Britannia és az Egyesült Államok között. London feladta a hagyományos „two-power-standard” elvét (mely szerint a Royal Navynek meg kell haladnia az utána következő két hatalom tengerészetének együttes erejét), és elismerte Washington paritását a csatahajók és a repülőgép-hordozók terén. A Brit Birodalom, az Egyesült Államok, Japán, Franciaország és Olaszország viszonylatában megteremtett 5,25: 5,25: 3,15: 1,75: 1,75 arányrendszer a harmincas évek végéig meghatározta a hadiflották erőviszonyait.¹ A washingtoni korlátozó intézkedéseket az 1930-as londoni konferencia kiterjesztette a cirkálókra, a rombolókra és a tengeralattjárókra is. Az új egyezményt azonban csak a három vezető tengeri hatalom írta alá, Franciaország és Olaszország nem tudott megegyezni. Párizs nem akarta elismerni Róma teljes egyenjogúságát. A hatalmas francia gyarmatbirodalom, valamint az Atlanti-óceán és a Földközi-tenger partjainak védelméhez érthetően nagyobb flottára volt szüksége, mint a lényegében egy tengeren érdekelt Olaszországnak. Mussolini természetesen nem fogadta el a kisebb flotta koncepcióját és a teljes paritást követelte.² Ez az ellentét vezetett a két latin hatalom tengerészeti versengéséhez az 1935-öt megelőző időszakban, amely mélyszéles aggodalommal töltötte el a brit Admiralitást.

Nagy-Britannia egészen a második világháborúig a világ legnagyobb, és legütőképesebb hadiflottájával rendelkezett. Bár az egyezmények szerint Amerika egyenlőséget élvezett, a valóságban Washington egészen a harmincas évek végéig nem használta ki a számára biztosított hajóépítési kereteket. Így a Royal Navy 1939 előtt nagyobb össztonnatartalom birtokában volt, mint az amerikai haditengerészet. Ez a minimális mennyiségi fölény mégsem nyugtatta meg az Admiralitás vezetőit, mivel a brit flottának a világ összes tengerén komoly kötelezettségei voltak. Anglia volt az egyetlen hatalom, amely a két világháború között valóban globális tengeri stratégiát követett, hiszen az európai vizeken végbemenő változások mellett figyelemmel kellett lennie az Atlanti-óceán túlszéljén bekövetkező eseményekre és nem feledkezhetett meg Japán növekvő távol-keleti hatalmáról sem. A Brit Birodalom szétszórt domínium-

mainak és gyarmatainak csak a tengeri haderő nyújthatott megfelelő védelmet egy esetleges támadás ellen. A brit felségterületek közvetlen védelme mellett a körülbelül 80 000 mérföld hosszúságú kereskedelmi hajózárvonalakat is felügyelni kellett, hiszen ezek nélkül az ellátási vonalak nélkül a szigetország külkereskedelme és gazdagsága összeomlott volna. A légierők erőteljesebb kifejlesztéséig az anyaország védelme is a Royal Navy vállára nehezedett.

E hatalmas feladattömeghez képest a brit tengernagyi hivatal egy erősen csökkentett méretű és az elavuló hajók pótlásában a tengerészeti egyezmények révén korlátozott hajóhad birtokában volt.³ Anglia tengeri helyzetét belpolitikai problémák is nehezítették. A pacifista érzelmű hazai adófizetők nem szívesen áldoztak a haditengerészet céljaira. Az alsóház, valamint a pénzügyminisztérium (Treasury) évről évre kevesebb összeget juttatott a flottának. A washingtoni korlátozások és a pénzügyi források szűkössége egyenesen vezetett a Királyi Haditengerészet mennyiségi (személyzet, hajók száma) és minőségi (hajók elavulása, technikai lemaradás) gyengüléséhez.⁴ A fent említett negatívumok már a húszas években és a harmincas évek elején közismertek voltak az Admirálisok köreiből, de amíg a nemzetközi viszonyok békésnek tűntek, a brit politikai vezetés és a közvélemény egyszerűen nem vett róluk tudomást.

London tengeri stratégiája az angol–japán szövetség 1922-es felmondása után azon alapult, hogy a flotta elsődleges feladata a szigetország védelme; ezt a távolkeleti brit területek biztosítása követi. A két világháború között szinte megrögzött dogmává vált az admirálisok körében, hogy Britannia első számú ellenfele Japán. Az Egyesült Államokkal vívott háborút eleve kizárták a lehetőségek közül, egyrészt a nyelvi, kulturális és történelmi kapcsolatok, másrészt Washington nyomásztó gazdasági fölénye miatt, amely eleve lehetetlenné tette volna Anglia győzelmét. Az európai tengerészetek Londonban nem okoztak komolyabb fejfájást 1935 előtt. Németország az első világháborús vereséget követően mint tengeri hatalom hosszabb időre megszűnt létezni, Oroszország pedig belemerült a polgárháborúba, majd a sztálini gazdasági és politikai rendszer kiépítése vonta el az anyagi forrásokat a szovjet haditengerészettől. A talpon maradt két kontinentális hatalom, Franciaország és Olaszország flottája a világháború során ténylegesen meggyengült, majd a húszas években a korlátozott anyagi lehetőségek gátolták a gyorsabb ütemű fejlesztést.

Maradt tehát Japán, amely csak profitált a nagy világegyéből, és rövid idő alatt a harmadik legerősebb haditengerészetet építette ki.⁵ Az angol tengeri stratégia tervezői féltették a gazdag távolkeleti gyarmatokat (Hong-Kong, Malájföld, Brit-Borneó), és a két fehér lakosságú domíniumot, Ausztráliát és Új-Zélandot. E területek biztonságát csak a Royal Navy szavatolhatta. Politikai okokból lehetetlennek tűnt megfelelő méretű hajóraj állomásoztatása a keleti vizeken, mivel a brit közvélemény elfogadhatatlannak tartotta a flotta fő erejének távollétét az anyaország védelmének rovására. Másrészt hiányzott a megfelelő tengerészeti bázis, amely képes befogadni a legnagyobb csatahajókat, és utánpótlást tud biztosítani a japánok ellen operáló flottának. Az utóbbi probléma megoldására kezdték el 1921 után kiépíteni Szingapúrt olyan támaszponttá, amely képes ellenállni a japán támadásnak, amíg a felmentő hajóhad megérkezik. Ettől kezdve a csatahajókból és repülőgép-hordozókból álló flotta szingapúri kiürítése lett a brit tengeri stratégia alapja.⁶ A szigetország biztonságán kívül minden mást e célnak rendeltek alá. Ezért állomásoztatták a második legnagyobb angol hajórajt a Földközi-tengeren, mivel ezeket az egységeket szemelték ki a távolkeleti akcióra. A Máltán gyülekező brit flotta helyzeténél fogva központi szerepet játszott, mivel

szükség esetén aránylag gyorsan át lehetett csoportosítani akár a honi flottához, akár a Távol-Keletre. Szingapúr felmentése szempontjából életbevágóan fontos volt, hogy Nagy-Britannia és a keleti vizek közötti legrövidebb útvonal, vagyis a Mediterráneumon és a Szezi-csatornán áthaladó birodalmi „artéria” forgalmát egyetlen hatalom se veszélyeztesse. A tengernagyok mindig ennek a stratégiai útvonalnak a biztonságát mérlegelték, amikor az Olaszországgal szemben követett politikát bírálták vagy helyeselték.⁷

Nagy-Britannia földközi-tengeri helyzete a két világháború között igen erős volt.⁸ A beltenger legerősebb tengeri hatalmaként szilárdan örködött Gibraltar és Szez felett, uralva mind a nyugati, mind a keleti bejáratot. A központi medence stratégiaileg legfontosabb pontján, a szűk Szicíliai-szorosban Málta szigete védte a brit hajózást. Itt volt egyébként a földközi-tengeri flotta fő támaszpontja és a legnagyobb tengerentúli dokk. Egyiptom angol katonai megszállás alatt állt, de a Szezi-csatornát északról védő Palesztina és a keleti medencét uraló Ciprus is London pozícióját erősítette. Nem szabad megfeledkezni a Vörös-tengerről és az Ádeni-öbölről mint a szzezi útvonal természetes, keleti meghosszabbításáról. E két tengeren Szudán, Brit Szomáliföld és Áden birtoklása révén érvényesült a brit befolyás.

A Földközi-tenger második hatalmának, Franciaországnak elsősorban a nyugati medencében voltak jelentős gyarmatai. Fennhatósága itt kiterjedt Algériára, Tunéziára, Marokkóra. Az afrikai Bizerta és Orán, valamint a legnagyobb francia hadikikötő, Toulon képezte Párizs mediterrán stratégiájának alapját. Keletebbre Szíria és Libanon, illetve a Vörös-tenger bejáratánál Dzsibuti jöhetett szóba a francia stratégiai tervezésben.⁹

Olaszország mint a leggyengébb mediterrán tengeri hatalom 1936-ban mindössze 417 000 tonna hajótérral rendelkezett, míg Franciaország 502 000 tonnával, Anglia pedig 1 265 000 tonnával.¹⁰ A helyi erőviszonyok ennél sokkal kedvezőbbek voltak Róma számára, hiszen gyakorlatilag a teljes flottáját a Földközi-tengeren koncentrállhatta, míg a franciák jelentős erőket hagytak az atlanti parton, az angolok pedig a világ összes óceánján.¹¹ Az olasz hajógyártás az 1920-as évek óta korszerű, rendkívül gyors cirkálókat, rengeteg tenger-alattjárót és rombolót, majd 1934-től kezdődően két óriási csatahajót (Littorio, Vittorio Veneto) épített. Ez utóbbi egységek tervezésénél nem vették figyelembe a tengerészeti konferenciák korlátozásait, így a több mint 41 000 tonnás hadihajókkal szemben mindössze a Royal Navy Hood csatacirkálója, valamint a Nelson és a Rodney csatahajó vehette föl a versenyt.¹²

Itália fekvésénél fogva két részre osztotta a Mediterráneumot. Szicíliaival és Pantelleria szigetével sakkban tarthatta Máltát és lezárhatta a Szicíliai-szorost. Afrikában Líbia birtoklása lehetővé tette, hogy mind Francia Észak-Afrikát, mind Egyiptomot veszélyeztesse. A brit birodalmi útvonal biztonsága számára további veszélyforrást jelentettek a Dodekanészosz-szigetek az Égei-tengeren, valamint Eritrea és Olasz Szomáliföld a Vörös-tenger bejáratánál. A nagy olasz tengerészeti támaszpontok többsége (Taranto, Brindisi, Tobruk, Lérosz, Masszava) úgy helyezkedett el, hogy könnyen megakadályozhatták a britek áthaladását a szűk tengerrészekben.¹³ Olaszország viszont hosszú tengerpartjával maga is sebezhető volt egy fölényben lévő hadiflottával szemben, ráadásul kereskedelmi szállítmányainak nagyobb része is a könnyen elvágható tengeri úton érkezett.¹⁴

Az olasz fenyegetéssel Londonban 1935-ig alig számoltak. Mussolini rendszere és Nagy-Britannia között felhőtlen viszony alakult ki, a két ország kapcsolatát nem terhelte komolyabb ellentét. Olaszország ugyan neheztelt, hogy az 1919-es gyarmati

osztokodásból lényegében kihagyták, de az angol külpolitika ügyesen adagolt területi engedményekkel igyekezett leszerelni Itália expanziós törekvéseit. 1919-ben Egyiptom nyugati sivatagjaiból, 1924-ben Kenyából (Jubaföld), végül 1934-ben Szudánból (Sarra-háromszög) adtak át Olaszországnak gyakorlatilag értéktelen területeket.¹⁵ Mussolini nem kívánt összetűzést az óriási tengerészeti fölényben lévő Angliával. Tudta, hogy Itália hosszú partvonalra védtelen a brit földközi-tengeri flottával szemben, és egy esetleges háború teljes gazdasági összeomlást eredményezne a tengerentúli szállításoktól függő országban. Róma tehát elismerte London elsőbbségét a Mediterráneumban, ugyanakkor keményen fellépett az ilyen irányú francia törekvésekkel szemben. Ezt szolgálta Olaszország igyekezete, hogy a gazdaságilag sokkal erősebb Franciaország tengeri fegyverkezésével lépést tartson, és óriási anyagi áldozatok árán elérje a flottaparitást. A teljes egyenlőség biztosítása ugyan nem sikerült, de bizonyos hajóosztályokban az olaszok előnyre tettek szert. 1935. február 1-jén a három hatalom erőviszonyai így alakultak (zárójelben az építés alatti egységek):¹⁶

Hajóosztály	Nagy-Britannia	Franciaország	Olaszország
Csatahajó, csatacirkáló	15 (-)	9 (2)	4 (2)
Repülőgép-hordozó, anyahajó	8 (1)	2 (-)	1 (-)
Cirkáló	51 (13)	20 (6)	24 (6)
Romboló	161 (26)	70 (21)	94 (8)
Tengeralattjáró	51 (9)	96 (15)	59 (8)

Az olasz–francia tengeri fegyverkezési verseny komoly mértékben növelte a feszültséget a térségben. Mussolini alig burkolt területi aspirációi (Tunisz, Korzika, Nizza, Dzsibuti) szintén nehezítették a két latin ország megegyezését. Egy esetleges földközi-tengeri bonyodalom meggátolhatta a brit főerők szingapuri kiküldését és ezáltal Japán malmára hajthatta a vizet.¹⁷ Ezt elkerülendő a Whitehall igyekezett egyfajta közvetítő és békítő szerepet kialakítani Párizs és Róma között. E politikát az Admirális természetesen támogatta, hiszen minden egyes, a Mediterráneumban leköttött hajó a japánok ellen küldendő keleti flottát gyengítette.

Olaszország sokáig nem zavarta a birodalmi stratégia tervezőit. A mandzsúriai eseményeket követően felállított Védelmi Követelmények Albizottsága (Defence Requirements Sub-Committee) 1934. február 28-án keltezett jelentése úgy vélekedett, hogy Olaszország baráti állam, amely ellen nem szükséges védelmi előkészületeket tenni.¹⁸ A mediterrán térség bázisait elhanyagolták, Málta légvédelme katasztrófális állapotban volt. Az ebből származó veszélyeket már 1933-ban felismerte Sir William Fisher admirális, aki 1932 és 1936 között a földközi-tengeri hajóhad parancsnokaként szolgált. Az volt a véleménye, hogy alig 150 000 fontból (egy romboló árának a fele!) megfelelő légvédelmet lehet telepíteni a brit hajóhad központi horgonyzóhelye köré.¹⁹

Fisher nem véletlenül szentelt olyan sok figyelmet a légvédelemnek. A harmincas évek elején különös gyorsasággal növekedett az olasz légierő (Regia Aeronautica), amely Máltától alig 150 kilométeres távolságban rendelkezett jól kiépített repülőterekkel. A Szicília, Pantelleria és Líbia irányából várható légitámadások érthető aggodalmat keltettek a brit tengernagyokban. A korabeli szaksajtóban nagy teret kapott a hatalmas és költséges csatahajók, valamint az új fegyvernek számító repülőgépek közötti párharc várható kimenetele. Jellemző, hogy a Birodalmi Védelmi Tanács külön albizottságot állított fel a kérdés alapos tanulmányozására.²⁰ A tenger-

nagyok nem akartak megválni a nagyhatalmi státust jelképező 30–35 000 tonnás monstrumoktól, és tagadták a megfelelő védelemmel ellátott felszíni hajók sebezhetőségét a légitámadásokkal szemben. Utóbb, 1935–36-ban kiderült, hogy az Admirális politikáját mégis nagyban befolyásolja az olasz légierők közelsége. Az etióp válság során a Regia Aeronautica miatt Máltáról Alexandriába vonták vissza a hajóhadat, ami jelezte, hogy egyre inkább számolni kellett az új haderőnem létezésével.

A másik fenyegetés a gyorsan növekvő olasz tengeralattjáró-flotta képében jelentkezett. A Földközi-tenger szűk szorosai ideális vadászterepet biztosítottak Mussolini búvárhajóinak a védtelen brit kereskedelmi hajózással szemben. Nem meglepő, hogy már 1923-ban úgy határozott a brit vezérkar, hogy háború esetén a Mediterráneumból elterelik a hajóforgalmat a jóval hosszabb, de biztonságosabb fokföldi útvonalra.²¹

Az abesszíniai konfliktus kibontakozása nyomán az elhanyagolt Mediterráneum az Admirális érdeklődésének középpontjába került. A korábban csak a távol-keleti védelem összekötő útvonalaként, illetve a flotta gyakorlatozási terepeként használt tenger a Royal Navy hadihajóinak gyűjtőhelye lett. Ez a változás természetesen nem történt minden előzmény nélkül.

Az 1934 decemberében a Val-Val oázisnál bekövetkezett olasz–etióp összecsapás indította el azt a folyamatot, amely során végül Mussolini megtámadta és meghódította az ősi afrikai országot.²² A szokásos gyarmati határvillongásnak induló konfliktus egy darabig nem keltette fel a tengerügyi hivatal figyelmét. Az 1935 januárjában megkötött olasz–francia egyezmények látszólag biztosították a nyugalmat a mediterrán térségben.²³ A tipikusnak nevezhető gyarmati megegyezés azonban csak minimális területi, illetve koncessziós előnyökhöz jutatta Rómát, így hosszabb távon nem elégítette ki az új kelet-afrikai birodalom ábrándját követő Mussolinit.

1935 első felében az Admirális jobban lekötötte az egyre növekvő német veszély. Hitler márciusi bejelentése, miszerint újra bevezetik a hadkötelezettséget Németországban, a versailles-i béke nyilvánvaló megszegését jelentette. A tengerészeti vezérkar tisztában volt a ténnyel, hogy a németek a békeszerződés hadihajóépítési korlátozó intézkedéseit is megszegik, például a megengedettnél nagyobb vízkiszorítású hajókat építenek, vagy eleve tilalom alá eső tengeralattjárókat állítanak elő. Sir Ernle Chatfield, az Admirális első tengerészeti lordja (First Sea Lord, 1933–38) nem kívánta az 1914-et megelőző angol–német flottaversengés megismétlődését, ezért örömmel fogadta Hitler ajánlatát a német haditengerészet erejének önkéntes korlátozására.²⁴ Az 1935. június 18-án megkötött flottaegyezmény kimondta, hogy Németország a Royal Navy erejének 35 százalékáig, a tengeralattjárók esetében pedig akár 100 százalékáig építheti ki hajóhadát.²⁵

Az egyezmény sem tartalmát, sem időzítését tekintve nem volt szerencsés (alig három hónappal a stresai angol–olasz–francia találkozó után). Többek közt ezért is csak átmeneti megkönnyebbülést hozott a brit tengeri stratégia tervezőinek. Bár a közel háromszoros angol erőfölény Hitlerrel szemben megnyugtatónak látszott, a politikai károk súlyosnak tűntek. Az alsóházban és a lordok házában szenvedélyes vitát váltott ki a versailles-i béke megszegését jelentő megállapodás. Érthetően Franciaországban és Olaszországban sem fogadták lelkesedéssel. Az egyezmény értelmében Berlin papíron nagyobb hajóhadat tarthatott fenn, mint a washingtoni konferencia által a Royal Navy erejének egyharmadára korlátozott francia és olasz haditengerészet.²⁶

Az Északi-tengeren a német egyezmény révén rövid időre fellelegző Britannia hamarosan teljesen új kihívással találta szemben magát a Földközi-tengeren. Az egyre

mérgesedő olasz–etióp viszály hatására Róma fokozatosan növelte az Abesszíniával határos olasz gyarmatok, Eritrea és Szomalí föld helyőrségét.²⁷ Az év eleje óta tartó csapatszállítások hamar ráirányították a figyelmet Mussolini egyébként is csak mérsékelten álcázott szándékaira. A brit megfigyelők növekvő számú olasz hajó átkeléséről tudósítottak a Szezi-csatornánál. A csapatszállítás mértéke az Admiralitást is meglepte. 1935 februárja és novembere között több mint 250 000 olasz katona és munkás haladt át a Vörös-tengerre.²⁸ 1934-ben a csatorna összforgalmában Olaszország mindössze 6,6 százalékkal képviseltette magát. 1935-re ez az arány 18,5 százalékra növekedett.²⁹ Mussolini kelet-afrikai háborús előkészületeinek köszönhetően Itália Nagy-Britannia mögött Szezi második legfontosabb használójává vált. A tonnatartalmat tekintve a Lloyd Triestino hajózási vállalat megelőzte az addig első helyen álló British Tanker Companyt és a nagy múltú Peninsular and Oriental Companyt. 1935-ben az olasz forgalom növekedése a Szezi-csatorna történetében először eredményezte a brit részesedés 50 százalék alá esését.³⁰ Válaszul a fokozódó olasz előkészületekre, az első tengerészeti lord március 7-én bejelentette a földközi-tengeri flotta olyan mértékű növelését, hogy a Máltán állomásozó csatahajók száma megegyezzen a honi flottával.³¹

A nyár folyamán kialakuló feszültség ellenére Chatfield úgy döntött, hogy a földközi-tengeri flotta egységeinek részvételével tartják meg V. György trónra léptének huszonöt éves jubileumát. A hagyományos spitheadi flottafelvonulás miatt július közepére az Admiralitás szinte kiürítette a Mediterráneumot. Mindössze egy repülőgéphordozó, négy cirkáló és kilenc romboló maradt Máltán.³² Az afrikai viszály elmélyülésével viszont hamarosan ismét teljes létszámra egészítették ki a földközi-tengeri flottát. A brit egységek elhagyták a hazai kikötőket, hogy fenyegető jelenlétükkel elriasszák Mussolinit az abesszíniai kalandtól. A londoni kormány a Népszövetség alapelveinek védelmében felvonultatta a Royal Navy legkorszerűbb egységeit, és ilyen módon kívánt nyomást gyakorolni az egyre agresszívabb Olaszországra.

A tengernagyi hivatal értetlenül szemlélte a brit politikusok hirtelen lelkesedését a Népszövetség eszméi iránt. A globálisan és egyben racionálisan gondolkodó admirálisok úgy vélték, hogy Etiópia miatt nem érdemes szakítani a hagyományos olasz barátsággal. Angliának nem voltak igazi érdekei a tengertől elzárt afrikai országban. Az olasz annexió semmit sem változtatott volna a hatalmi status quón, sőt mint Chatfield írta 1935. szeptember 16-án: *„Úgy hiszem, (Abesszínia meghódítása) inkább a gyengeségüket fogja bizonyítani, mint az erejüket, és sokkal kétségbeesettebben fogják a barátságunkat keresni, mint ellenkezőleg. Valójában tragédia, hogy vezetőink belemennek ebbe a viszályba Olaszországgal, amely ország a jövőben a legjobb barátunk lehetne, ahogy a múltban is az volt a Földközi-tengeren betöltött központi helyzetének köszönhetően.*”³³

Etiópiában nem léteztek komolyabb brit befektetések. A Szudán és Egyiptom vízellátása kapcsán oly sokat emlegetett Tana-tó nem ért meg egy háborút.³⁴ Az Indiába és Szingapúrba vezető birodalmi útvonalat szintén nem fenyegette az olaszok terjeszkedése, hiszen ha Róma valóban el akarta volna vágni e kommunikációs vonalat, akkor ezt a korábban meghódított gyarmatairól is bármikor megtehetette. A brit tengeri stratégia szempontjából teljesen közömbösnek bizonyult, hogy Abesszínia olasz kézre kerül vagy sem. Az Admiralitást soha sem vezérelték a Népszövetség eszméi; ezekért nem akart feláldozni egyetlen hadihajót, egyetlen tengerészt sem, akikre nagy szükség lehetett a két igazi ellenféllel, Németországgal és Japánnal szemben.

Chatfield elkötelezett támogatója volt a flotta szingapúri kiküldésének. A legtöbb

brit politikussal ellentétben a stratégiai kérdéseket globális dimenzióban szemlélte. Tudta, hogy egy Olaszország elleni háború a Királyi Haditengerészet zömét lekötne, és a kínálózó alkalmat könnyen kiaknázhajta a sokkal komolyabb erőt képviselő Japán. Az első tengerészeti lord minden döntést annak függvényében kezelte, hogy az milyen változást okozhat az Északi-tengeren vagy a Távol-Keleten kialakult erőviszonyokban. Miközben Baldwin vagy Eden a háborút is megkockáztatta volna Etiópia függetlenségének fenntartásáért, Chatfield szemében Ausztrália, Új-Zéland és a keleti gyarmatok védelme egy pillanatra sem szorult háttérbe. A Whitehall politikusait lenyűgözte az olaszokkal szemben felvonultatott Royal Navy erőfölénye, miközben elfeledkeztek arról, hogy ezért gyakorlatilag ki kellett üríteni az Északi-tengert és a tengerentúli állomáshelyeket.

Az Admiraltást a Brit Birodalom távol-keleti érdekeltségeinek védelme visszatartotta a mediterrán háború támogatásától, noha a Királyi Haditengerészetben nem akadt olyan tiszt, aki egy ilyen háborúban kételkedett volna a gyors angol győzelemben. A földközi-tengeri flottában uralkodó általános meggyőződésről tájékoztat Cunningham admirális, aki az etióp krízis során ellentengernagyi rangban vezette az Alexandriában állomásozó rombolókat: *„Számunkra a földközi-tengeri flottánál nagyon egyszerű feladatnak tűnt megállítani (Mussolinét). A Szezei-csatorna egyszerű lezárásával elváltuk volna az Eritreában és máshol koncentrálnak hadseregeket az erősítésektől és az ellátmánytól. Igaz, egy ilyen drasztikus lépés háborúhoz vezethetett Olaszországgal, de a földközi-tengeri flotta magas morállal és hatékony-sággal bírt, és nem félt az olasz hajóhaddal történő összecsapás eredményétől.*”³⁵

Az tengernagyok egyáltalán nem lelkesedtek a kormányzat és a brit sajtó harcias kijelentéseiért. Számukra nyilvánvalónak tűnt, hogy a hosszú pénzügyi elhanyagoltság után lassan magára találó Royal Navy nem engedheti meg magának hajók elvesztését egy stratégiai szempontból haszontalan ország miatt. Éppen 1935-ben indult meg a flottaépítési program, de az új egységek csak valamikor 1938–39 körül állhattak hadrendbe.³⁶ Az új hadihajókhoz növekvő számban kellett toborozni a legénységet, az újonck kiképzéséhez azonban idő, és főleg nem háborús állapotok szükségeltettek. További teherként jelentkeztek a mozgósítással járó várható többletköltségek.

Nem meglepő, hogy amikor a brit kormány 1935 júliusában jelentést kért a vezérkartól, hogy milyen hatásai lehetnek az olaszokkal szemben bevezetett szankcióknak, Chatfield nagyon óvatosan reagált. Kérte a kabinetet, hogy bármilyen szankció bevezetése előtt a haderőnek megfelelő előkészületeket tegyessenek. Ez a haditengerészet esetében mozgósítást és a tartalékosok behívását jelentette.³⁷

Augusztus folyamán az Admiraltáson tovább folyt a tervezgetés, és megindultak az előkészületek a honi flotta egységeinek máltai kiküldésére. Augusztus 6-án az egyesített vezérkar részletes javaslatokkal állt elő arra az esetre, ha a diplomáciai erőfeszítések kudarcba fulladnának. Korlátozott háborút képzeltek el, amelynek egyetlen célja Róma eltérítése Abesszínia meghódításától. Szükségesnek találták az olasz gyarmatokhoz vezető útvonalak, mindenekelőtt a Szezei-csatorna lezárását. A vezérkari terv kiemelt szerepet szánt Franciaországnak és más mediterrán hatalmaknak, mint például Görögországnak vagy Törökországnak. Nagy-Britannia működési körzetének a Földközi-tenger keleti medencéjét szemelték ki, míg Franciaország a nyugati medencét ellenőrizte volna, Gibraltar kivételével. A jövőbeni kollektív akciókban nagy jelentőséget tulajdonítottak a tiltott dugárut ellenőrző tengerészeti állomásoknak, hiszen ezek nélkül a későbbi szankciók hatástalanná válhattak. Ilyen állomások telepítését tervezték Ádenben, Szezenél és az Égei-tenger kikötőiben. A tenger-

nagyok nem mulasztották el ismét megemlíteni, hogy egy várható háború súlyosan befolyásolhatja a Royal Navy erejét: „Az Olaszországgal vívott háború eredményeként a brit flotta ideiglenesen olyan mértékig meggyengülhet, hogy képtelenné válik teljesíteni a világszerte reá váró feladatokat.”³⁸

A szankciók ötletét a három haderőnem szempontjából rendkívül veszélyesnek tartották. Olyan jellegű döntést, ami bizonyosan háborúhoz vezethet (mint például a Szezi-csatorna lezárása), minden esetben csak a fegyveres erők megfelelő felkészülése után szabad meghozni. Ezt az előzetes felkészülési időt legalább két hónapra becsülte az egyesített vezérkar.³⁹

Mussolini szándékai felől már nem lehetett kétség, miután az augusztusban Párizsban tartott háromhatalmi tárgyalások kudarcba fulladtak.⁴⁰ A diplomáciai békítés kísérlete hiábavalónak tűnt, ezért a brit kormány katonai lépések megtételére szánta el magát. Utasították a Királyi Haditengerészetet, hogy a honi flotta egységeit küldje Máltára. Augusztus végén megindult a világ minden tájáról az erősítések áramlása a mediterrán térségbe. Még a távoli kínai, nyugat-indiai és ausztráliai állomáshelyekről is érkeztek cirkálók a földközi-tengeri flotta megerősítésére. Összesen két csatahajó (Barham, Queen Elizabeth), két csatacirkáló (Hood, Renown), két repülőgép-hordozó (Courageous, Glorious), tizenhárom cirkáló, negyvenhét romboló és nyolc tengeralattjáró érkezett a térségbe alig egy hónap alatt.⁴¹ A Royal Navy teljes tonnatartalmának mintegy felét összpontosították a Mediterráneumban és az Ádeni-öbölben. Ekkor vált igazán központi problémává Málta elégtelen védelme (mindössze 12 elavult légharító ágyú védte!). Ezért az Admirális úgy döntött, hogy a légítámadásnak kitett sziget helyett Alexandriában koncentrálja a megerősített hajóhadat.⁴²

Máltát gyakorlatilag kiürítették, a válság ideje alatt csak egy-két cirkáló és néhány romboló kereste fel a szigetet. A honi flottától érkező egységeket Gibraltárnál összpontosították, közöttük a két világháború közötti időszak legnagyobb hadihajóját, a Hood csatacirkálót. A több mint 42 000 tonnás óriás megjelenése a Földközi-tenger vizein nagyobb publicitást kapott, mint a brit flotta bármelyik hadmozdulata.

A Royal Navy zömét az olasz bombázók hatósugarán kívül, a keleti medencében koncentrálták. Alexandria lett a fő bázis, de a helyi létesítmények egyáltalán nem feleltek meg a flotta kívánalmainak.⁴³ A kikötő zsúfoltnak bizonyult, mivel Egyiptom teljes külkereskedelmi forgalmának 90 százaléka itt zajlott. A lőszerrel megrakott nagy csatahajók és cirkálók rendkívül közel horgonyoztak a gyúlékony gyapotot vagy olajat szállító teherhajókhoz. A kikötőt állandóan kotorni kellett, hogy az esetleg harci sérüléssel visszaérkező, és ezért mélyebb merülésű egységek is használhassák. Alexandria légvédelme hasonlóan siralmas állapotban volt, mint a máltai, ezért az Admirális az összes (!) Nagy-Britanniában tárolt légvédelmi lövedéket az egyiptomi városba küldte. További problémát jelentett a városban élő nagyszámú (1927-ben 24 000) olasz, akikről feltételezték, hogy jelentéseket küldenek Rómába a brit hajók minden mozdulatáról. A legtöbb gond a támaszpont megoldatlan közjogi helyzetéből adódott, mert a papíron független Egyiptom hivatalosan nem ismerte el a brit katonai jelenlétet.⁴⁴ Ez az állapot minden nagyobb méretű kikötői beruházást megakadályozott. Szerencsére az olasz agressziótól megrettent egyiptomiak nem viselkedtek túlzottan ellenségesen a várost előzőnlő angol tengerészekkel szemben, és nem került sor a korábban jellemző utcai összecsapásokra a helyiek és a brit fegyveres erők tagjai között.

Az említett negatívumok megkérdőjelezték Alexandria alkalmasságát a felduzzasztott földközi-tengeri flotta befogadására. Akkor hát miért döntött az Admirális a kikötőváros mellett? A válasz nagyon egyszerű: mivel a Mediterráneum keleti részén

egyszerűen nem volt jobb horgonyzóhely. Számos helyet mérlegeltek, közülük kettő többször is előkerült mint alternatív bázis. Az egyik ilyen lehetőség a palesztinai Haifa, amely remek természetes kikötővel rendelkezett, ráadásul az Irakból érkező kőolajvezeték végállomásaként is funkcionált. A megfelelő kőolajfinomító hiánya (csak 1940-re készült el) és az 1936 tavaszától kirobbanó arab–zsidó összecsapások miatt azonban elvetették a „Közel-Kelet Szingapúrjának” a tervét.

A másik alternatíva Ciprus volt. A többnyire görögök lakta sziget eszményi stratégiai helyzetével ellenőrizte a Szezi-csatorna északi bejáratát és gyakorlatilag uralta a levantei vizeket.⁴⁵ Sajnálatos módon Ciprus egyetlen jó természetes kikötőhellyel sem rendelkezett. Famaguszta vagy Limasszol tervbe vett kiépítése körülbelül 25 millió fontba került volna, nem is beszélve a tíz esztendőre tervezett kivitelezési időszakról. Hosszas tervezgetést követően, 1937 után a ciprusi bázis lekerült a napirendről.⁴⁶

Alexandria, mint a szükséghelyzetben legalkalmasabb kikötő, befogadta a térségben összpontosított brit flotta zömét. Bár a város nem esett kívül a Tobrukból és Rodoszról felszálló olasz bombázók hatósugarán, fekvésénél fogva ellenőrizhette a Szezi-csatorna északi bejáratát. A zsúfoltság enyhítésére számos egységet a szomszédos kikötőkben állomásoztattak, így Port–Szaidnál egy csatahajót, pár cirkálót és rombolót, míg Haifánál három cirkálót, rombolókat, valamint tengeralattjárókat.⁴⁷

Miután Olaszország tengerészeti erőket küldött a Vörös-tengerre, szükségesnek tűnt a helyi brit kötelék megerősítése. A masszavai olasz hajórajjal (két cirkáló, öt romboló, két tengeralattjáró) szemben Fisher elegendőnek tartotta egy gyengébb flotta (két cirkáló, négy romboló, valamint tengeralattjárók) felvonultatását. Az igen csekély brit tengeri jelenlét a tulajdonképpeni háborús övezetben azzal magyarázható, hogy az Admirális tudta nélkül egyetlen olasz hajó sem kelhetett át a Szezi-csatornán, ezért inkább a távolabbi, kelet-indiai és ausztráliai bázisokon állomásoztatták a hadihajókat.⁴⁸

Mialatt folyamatosan áramlott az erősítés a Földközi-tengerre, az Admirális új háborús tervvel állt elő. A szeptember 5-én elkészült irat tükrözte a brit tengeri hatalom lehetőségeit a kiszélesedő konfliktusban.⁴⁹ Eszerint amennyiben a szankciók háborúhoz vezetnek, nélkülözhetetlen Franciaország és Görögország együttműködése. Alexandria elégtelen kikötői kapacitása miatt szükséges egy előretolt tengerészeti bázis Görögország nyugati partvidékén. Az irat által csak X kikötőnek nevezett bázis valószínűleg azonos a Peloponnészosz délnyugati részén fekvő Navarinóval. Helyzeténél fogva ez a remek természetes kikötőhely kiváló lehetőséget kínált a Földközi-tenger középső medencéjében folytatandó hadműveletekhez, ráadásul könnyen fenyegethette az olasz flotta fő bázisát, Tarantót.

Az Admirális tehát Navarinónál kívánta megépíteni mozgó tengerészeti bázisát.⁵⁰ Ezt lehetővé tette, hogy már 1931-ben tervek dolgoztak ki egy 48 óra alatt elszállítható és a megfelelő helyszínen egy hónapon belül minden támadástól védett kikötővé alakítható támaszpontról. Az összeszerelhető mólókat, tengeralattjáró-biztos védőhálókat, dokkokat és egyéb felszereléseket szállító teherhajók augusztus végén indultak Máltára, majd szeptember 26-án érkeztek Alexandriába. Végül a mozgó bázist nem küldték el Navarinóba, hanem az egyiptomi város hiányos kikötői berendezéseinek kiegészítésére használták fel.⁵¹

A Mediterráneum keleti részén fekvő támaszpontok elégtelensége többször visszatérő eleme az Admirális jelentésének. Az olaszok jól kiépített bázisokkal rendelkeztek a Dodekanézosz-szigetcsoport egyikén, Léroszon, valamint a líbiai

Tobruknál. Tovább rontotta a helyzetet, hogy amíg a megfelelő erősítések meg nem érkeznek a Vörös-tengerre, a Masszavánál állomásozó olasz hadihajók könnyen elvághatják az Indiai-óceánról Egyiptomba tartó utánpótlást. A fent említett három olasz kikötő mind úgy helyezkedett el, hogy az innen operáló tengeralattjárók és repülőgépek fenyegethették a keletre tartó brit hajózást.

A felmerülő veszélyek és a brit felkészülés hiányosságai mellett a tengernagyi hivatal nem mulasztotta el hangsúlyozni, hogy Olaszország általános pozíciója alapvetően gyenge. Az olasz külkereskedelmi forgalom 76 százaléka zajlott tengeren át. Ebből 62 százalék Gibraltáron, 3 százalék Szuezen és 11 százalék a Dardanellákon át érkezett Itáliába. A brit tengeri hatalom abban a kivételes helyzetben volt, hogy könnyedén lezárhatta mindhárom tengerszorost, így Mussolini gazdasági mozgásterét minimálisra csökkenthette. A Szuezi-csatorna lezárása tűnt a legegyszerűbb megoldásnak, amennyiben a kívánt cél az etiópiai agresszió lehetetlenné tétele. Ez a vízi út jelentette az egyetlen ésszerű kapcsolatot az olasz kikötők és az Eritréában és Szomáliában összevont csapatok között. Lezárása esetén a Nápoly–Masszava távolság Afrika déli csücskének megkerülésével ötszörösére növekedett volna. Ilyen körülmények között a szegény, megfelelő tartalékokkal nem rendelkező Olaszország képtelen lett volna abesszíniai hadműveletek folytatására.

A tengerészet vezetői elismerték, hogy ez a lépés nagyon könnyen háborúhoz vezethet. Amennyiben elvágják a Kelet-Afrikában koncentrált csapatok utánpótlását, a várható katonai, de főleg belpolitikai kudarc miatt Mussolini kiszámíthatatlan lépésekre szánhatja el magát. Ezt nevezték „veszett kutya cselekedetnek” (mad dog act), amely nyilvánvaló célpontjának a megfelelő légvédelem nélküli földközi-tengeri flotta kínálkozott.⁵² Nem véletlen, hogy az Admirális ismételt kiemelte, bármilyen szankció bevezetése esetén bizonyos idő kell ahhoz, hogy a megfelelő erősítések megérkezessenek az érintett térségbe.

Szeptember folyamán az egyesített vezérkar megvitatta egy olyan háború lehetőségét, amelyben Angliának egyedül, szövetségesek nélkül kell helytállnia. Ebben az esetben a francia hajóhad szerepét a Mediterráneum nyugati medencéjében a honi flotta Gibraltárnál összevont egységei veszik át. A Földközi-tenger két bejáratánál koncentrált hajók keletről és nyugatról indítják meg a támadásukat, és valahol Málta környékén egyesülnek. A hadmozdulat támogatásához nélkülözhetetlen Navarino megszerzése, akár erőszakkal, a görög kormány ellenkezése ellenére is. Az egyedül vívott háború kimenetele sem lehetett kérdéses, a Royal Navy túlereje és az olasz kereskedelmi útvonalak lezárása viszonylag gyorsan térdre kényszeríthette Olaszországot. Az ilyen küzdelem azonban óhatatlanul a brit flotta nagyobb veszteségeivel és még hosszabb lekötésével járhat. Az Admirális ezért ismételt félelmeinek adott hangot, miszerint Japán kihasználhatja a kedvező alkalmat és lecsaphat a távolkeleti angol érdekeltségekre.⁵³

Még az etiópiai háború kitörését megelőzően a tengernagyk megvizsgálták a konfliktus várható hatásait a birodalom kereskedelmi hajózására. Az Admirális és a Kereskedelmi Minisztérium közös jelentése hangsúlyozta, hogy a mediterrán hajóforgalmat az ellenségeskedések kitörése nyomán azonnal el kell terelni a Jóreménység fokát megkerülő biztonságosabb útvonalra. A nyílt óceánokon ugyan nem kellett az olasz tengeralattjárók támadásaitól tartani, de elővigyázatosságból az első világháborúban már jól bevált konvojok kialakítására is javaslatot tettek. Ezzel körülbelül egy időben, szeptember 17-én a kabinet hozzájárult az erősítések kiküldéséhez és a katasztrofális légvédelmi munícióhiány enyhítéséhez. Védelmi és politikai okokból el-

vetették a honi flotta egészének gibraltári kihelyezését, sőt a mozgósítás szó pusztá használatát is kerülték. A békés megoldásba vetett hit reményében nem tartották szükségesnek a vezérkari tárgyalások megkezdését sem Franciaországgal.⁵⁴

Október 2-án Mussolini hivatalosan bejelentette, hogy mozgósítja a haditengerészetet. A valóságban július eleje óta folyt a mobilizáció és a tartalékosok behívása, így szeptember közepére az olasz flotta már harci készenlétkben állt. Október 3-án megindult a nyílt háború, és Eritreából, valamint Szomáli földről az agresszorok benyomultak Abesszíniába. A hadműveletek hosszasan elhúzódtak, és a gyengén felszerelt etióp hadsereg mintegy fél esztendőn át ellenállt az időközben közel 500 000 főre duzzasztott olasz expedíciós erőknek.⁵⁵

Az elhúzódó háború és Mussolini haderejének lassúsága meglepte a világ közvéleményét, bár a katonai szakértők számoltak ezzel, sőt a brit vezérkar jóval hosszabb küzdelemre számított. Úgy vélték, hogy az olasz csapatok nem tudják befejezni a hadjáratot az 1936-os nyári, csapadékos időszak beköszöntése előtt.

Mint ismeretes, a konfliktus nyomán a Népszövetség elítélte Olaszországot mint agresszort, majd részleges szankciókat szavazott meg. A szavazás során Róma ellenszavazata mellett csak Magyarország, Ausztria és Albánia tartózkodott.⁵⁶ Az olajszankció meghozatalára azonban nem vállalkoztak Genfben. Ennek a kérdésnek a megtárgyalására külön szakértői bizottságot állítottak fel, amely csak 1936. február 12-én készült el a munkával. Az olajellátás megszűnése lehetetlen helyzetbe hozta volna az Afrikában küzdő olasz csapatokat, ilyen módon döntő szerepet játszhatott a háború kimenetelében. A jelentés rendkívül alaposan taglalta Itália lehetőségeit az említett korlátozás bevezetése esetén. Miután Mussolini az ország teljes üzemanyag-szükségletét külföldről szerezte be, így az olajforrások elzárása a gazdasági élet teljes összeomlásához vezethetett. Az alábbi táblázat tájékoztat az 1934-es olasz olajimport származás szerinti megoszlásáról.⁵⁷

Származási ország	Tonna	Százalék
Románia	974.000	33,2
Szovjetunió	814.000	27,8
Holland Nyugat-India	436.000	14,9
Irán	302.000	10,3
Egyesült Államok	186.000	6,4
Franciaország	104.000	3,5
Kolumbia	74.000	2,5
Holland Kelet-India	18.000	0,6
Más ország	25.000	0,8
Összesen	2.933.000	100,0

Az afrikai háború miatt Olaszország olajszükséglete meredeken emelkedett, annak ellenére, hogy a civil fogyasztást szigorúan korlátozták. A bizottság 1935 folyamán 3 809 000 tonnára becsülte Olaszország teljes üzemanyagigényét. A kereskedelmi partnerek földrajzi elhelyezkedése alapján a stratégiai fontosságú cikk behozatala szinte csak tengeri úton történhetett. A román és az orosz mezőkről érkező olaj szállítása ugyan megoldható lett volna vasúton, de ez rendkívül drágának ígérkezett. A Fekete-tenger környékéről érkező olaj tette ki az össz mennyiség több mint felét, így érhető a Dardanellák és a Boszporusz stratégiai jelentősége Róma számára. Az Admirális

szintén tisztában volt a tengerszorosok felbecsülhetetlen értékével, ezért igyekezett mind Törökországot, mind Görögországot megnyerni egy olaszellenes védelmi együttműködéshez.

Az olasz tankhajó-kapacitás a fogyasztás felének, körülbelül kétfélmillió tonna olajnak az évi szállítására volt képes.⁵⁸ A fennmaradó hányadot idegen lobogó alatt kellett az olasz kikötőkbe juttatni. Az esetleges olajszankciók legnagyobb akadályát az Egyesült Államok jelentette. Ez a hatalom nem tartozott a Népszövetséghez, így a Genfben hozott döntésekhez a legcsekélyebb formában sem kellett igazodnia. A világ legnagyobb olajtermelőjeként könnyedén megtorpedózhatta a nemzetközi közösség egységes fellépését az agresszorral szemben. Olaszország gyors ütemben halmozta fel a tengerentúli üzemanyagot: 1935 májusában 15 000 barrel, augusztusban 253 000 barrel, decemberben pedig 982 000 barrel kőolajat szállítottak az amerikai cégek.⁵⁹ Washington ráadásul tekintélyes tankerflottával rendelkezett, amelynek főleges kapacitása gyorsan pótolhatta a népszövetségi tagállamoknak a szankciók miatt kieső hajóit. Nem szabad elfelejteni, hogy ekkor sem Németország, sem Japán nem tagja már a Népszövetségnek, tehát közvetett úton nem volt akadálya Itália ellátásának.

A bizottsági jelentés világossá tette, hogy az olajszankciók bevezetése csak megnehezítené és megdrágítaná az üzemanyag eljutását az afrikai frontra, de a háború folytatását nem tenné lehetetlenné. Maradt hát az egyetlen hatékony eszköz, a Szeuzicsatorna lezárása, amelyre az alsóházban már 1935 májusában javaslat született.⁶⁰ Mussolini még a hadműveletek megindulása előtti napon megerősítette, hogy ez a barátságtalan gesztus egyet jelentene a háborúval.⁶¹ A vízi út blokádja nem válhatott Anglia egyoldalú akciójává, mivel az 1888-as konstantinápolyi konvenció kimondta, hogy a csatornát sem békében, sem háborúban nem lehet egyetlen állam hadi- és kereskedelmi hajói elől sem lezárni.⁶² Az 1888-as megállapodás a vízi út védelmével Törökországot bízta meg, ez a jogkör az 1920-as sèvres-i béke után Angliára szállt.⁶³ London kezét tehát kötötte a nemzetközi megállapodás, de ez önmagában még nem elegendő magyarázat arra, miért nem hajtotta végre a csatorna lezárását. Valószínűleg bizonyos mértékben hatott Mussolini fenyegetőzése. A tengerészeti vezérkar szívesen hivatkozott a várható veszteségekre, ezért hevesen ellenezte a lépés megtételét. Másrészt a Csatorna Társaság részvényeinek többsége francia tulajdonban volt, és csak 44 százaléka felett gyakorolt ellenőrzési jogot a brit államkincstár. A társaság Párizsban bejegyzett magánvállalkozásként működött, üzletvezetésében a francia tőke játszott a vezető szerepet.⁶⁴ Mint minden profitorientált vállalkozás, a Csatorna Társaság sem akart lemondani az olasz hajók átkeléséből származó busás haszonról. 1935. február 1-je és október 2-a között az áthaladt 193 000 főnyi katonáért Róma több mint 750 000 fontnyi összeget fizetett ki átkelési illetékként a francia bankoknak.⁶⁵ A legfontosabb tényező, ami elriasztotta a brit kabinetet a döntő lépés megtételétől, szintén Párizsban keresendő. A francia kormány nem akarta végleges kenyértörésre vinni a dolgot Mussolinival, mert számítottak az olasz hadosztályok erejére a gyorsan erősödő Németországgal szemben. Laval számára az etióp viszály csak kellemetlen afférnak tűnt, amely eltereli a figyelmet a német veszélyről. Miután a francia kül-ügyminiszter elutasította a csatorna lezárásának lehetőségét, a londoni kormány október 18-án hivatalosan bejelentette, hogy Anglia sem folyamodik ehhez az eszközhöz. Ezzel a döntéssel gyakorlatilag Etiópia megmentésének minden esélye szertefoszlott. A krízis későbbi szakaszában már csak Mussolini esetleges kiszámíthatatlan, a brit flotta elleni „veszett kutya” akciója változtathatta volna meg az afrikai háború kimenetelét. Az Admirális természetesen nem hagyhatta figyelmen kívül ezt a lehetőséget sem, ezért az év fenn-

maradó részében további terveket dolgoztak ki a háború megvívására. Eközben az angol–francia vezérkari tárgyalások Párizs halogató taktikája miatt alig haladtak előre. A francia katonai vezetőség láthatóan nem kívánta lekötni magát egy mediterrán háborúban. Sokkal ígéretesebbnek bizonyultak a két tengerügyi hivatal megbeszélései. Az 1935 decemberében megnyíló londoni tengerészeti leszerelési konferencia miatt amúgy is számos francia admirális tartózkodott a brit fővárosban, így a közvetlen egyeztetésnek nem volt különösebb akadálya.

Az október 30-án tartott megbeszélés során a francia fél felajánlotta Bizerta és Toulon hadikikötőinek szabad használatát, amennyiben ténylegesen harcra kerül sor az olaszokkal. Ugyanakkor a franciák számos nehézséggel néztek szembe, és ezeknek nyomtatékosan hangot adtak. Az 1935 januárjában megkötött olasz–francia egyezmény óta flottájuk nagy részét átcsoportosították a La Manche-ra, hogy válaszoljanak a német kihívásra. A közös francia–olasz határ miatt számukra elképzelhetetlen volt az az angol elgondolás, miszerint a háborút csak két fegyvernem, a tengerészet és a légierő vívja meg. Az alpesi hágók védelme a hadsereg átcsoportosítását kívánta volna, ez pedig szöges ellentétben állt a francia tábornokok németellenes, a Maginot-vonalra épített stratégiájával. A felmerülő problémák miatt arra kérték az Admiraltást, hogy hadihajóival fedezze az Észak-Afrika és Marseille között a gyarmati hadsereget szállító konvojokat. Chatfield természetesen megígérte a segítséget, mert így biztosíthatta, hogy Nagy-Britannia ne egyedül viselje a háború terhét.⁶⁶

A további tengerészeti tárgyalásokon kiderült, hogy a francia admiraltás teljes mértékben hajlandó együttműködni az angolokkal. Az újabb megbeszéléseken sikerült az alapvető stratégiai célkitűzéseket megjelölni. A franciák vállalták a nyugati medence tengerészeti felügyeletét a Gibraltár körüli zóna kivételével. Ez a terület és a keleti medence a brit flotta működési területe maradt. A Royal Navy használhatta Toulont mint javítóbázist, Bizertát pedig mint üzemanyag-felvevő állomást. Az ígéretes eredmények ellenére a párizsi kormány nem igazán lelkesedett a szorosabb, magasabb szinten folytatódó vezérkari egyeztetésért. A franciák nem kívántak bonyodalmat déli határaik mentén, és ebben a politikai vezetés mellett a szárazföldi és a légi vezérkar is egyetértett. A Laval–Hoare-féle béketerv 1935. decemberi kudarca után egyre kisebb meggyőződéssel tartott találkozók végül is nem hoztak eredményt.

Anglia nem csak a franciákra igyekezett támaszkodni a háborús tervezés során. Leg- alább ilyen komoly szerepet szánt a Földközi-tengerrel határos és a népszövetségi szankciókban aktív szerepet játszó államoknak. A brit kormány 1936 januárjában tájékozódott az érintett kormányoknál az együttműködés lehetőségeiről.⁶⁷ Előkészítő kapcsolatfelvételre már 1935 novemberében sor került, de a vezérkar csak decemberben jelentette meg a témához kapcsolódó memorandumát.⁶⁸ A pontosan nem részletezett tervek szerint a brit hadvezetés Jugoszlávia tengeri erőivel szövetségben az Isztriai-félsziget és az Otrantói-szoros ellen tervezett csapást mérni. Emellett az Olaszország elleni légitámadások lehetséges bázisaként is tekintett a délszláv királyságra. Az angol haditerv számára elsősorban Görögország jó kikötői és dokkolási lehetőségei jelentettek fontos tényezőt. A már említett X kikötő (Navarino) mellett Pireusz, Szalamisz, Szaloniki és Kréta (Szuda-öböl) jött számításba mint leendő brit tengerészeti bázis. A görög hadiflottára a Jón-tengeren és az Otrantói-szorosban várt feladat. Fontos szerepet szántak a görög repülőtereknek, ahonnan csapást lehetett mérni az olasz flotta anyaországi támaszpontjaira és utánpótlási vonalaira.

A tengerszorosokat őrző Ankarától isztambuli dokkolási és javítási lehetőségeket, valamint a Dodekanészosz-szigetek elleni légi és tengeri együttműködést kívánt az

Admiralitás. A helyzet elmérgesedése esetén nyilvánvalónak tűnt, hogy Törökország földrajzi fekvésénél fogva meggátolhatta Olaszország létfontosságú fekete-tengeri kőolaj-utánpótlását. Rodosz és Lérosz semlegesítésére Anatólia délnyugati részén több repülőter használata is felmerült. Románia esetében Galați és Constanța javítóműhelyei, és természetesen a román olaj jelentett prioritást a brit tervezésben. Csak Bulgária és Albánia segítségével nem számolt Chatfield, mert az előbbi ország revíziós politikája miatt szemben állt a szomszédaival, míg az utóbbiban olyan erős volt az olasz gazdasági és politikai befolyás, hogy gyakorlatilag Róma protektorátusának lehetett tekinteni. Tirana egyébként Magyarországgal és Ausztriával egyetemben nem csatlakozott a szankciókat megszavazó népszövetségi országokhoz.

Spanyolország, mint a nyugati mediterrán térség kulcsországa, szintén kiemelt szerepet kapott az Admiralitás terveiben. Ez az ország biztosította Gibraltár és az ott állomásozó hajóhad szárazföld felőli védelmét. A Baleárok leginkább a franciák számára képviseltek stratégiai értéket, mivel az Algír–Marseille utánpótlási vonal elvágására kiválóan alkalmas a fekvésük.⁶⁹ A brit tengernagyok igényt tartottak e szigetcsoporthoz, Dél-Spanyolország és Spanyol-Marokkó bázisainak használatára, valamint a két ország közötti tengerészeti együttműködésre.

Az említett országok közül az egyesített vezérkar Görögországot, Törökországot, Jugoszláviát és Spanyolországot tartotta stratégiaiilag a legfontosabbnak. Spanyolország kivételével mindegyik állam hajlandó volt a teljes és feltétel nélküli kooperációra. 1936 februárjában Ankarával, Athénnel és Belgráddal indultak meg a mélyrehatóbb vezérkari tárgyalások. Az Admiralitás azonban nem lehetett megelégedve a megbeszélések eredményével, mert a görög és a jugoszláv fél védelmi berendezései olyan siralmas állapotban voltak, hogy a két ország esetleges háborús részvétele csak a Royal Navyre róhatott újabb terheket. Sokkal gyümölcsözőbbnek tűntek a törökökkel folytatott megbeszélések, akik hozzájárultak egy tengerészeti ellenőrző állomás kiépítéséhez Isztambulnál. Törökország pozitív állásfoglalása a Népszövetség ügye mellett kellemes meglepetésként érte a brit vezetést, mivel a két ország viszonya 1920 óta meglehetősen fagyosnak tűnt. Törökország stratégiai fekvése mellett flottájának és hadseregének nagy mérete révén is kiemelkedett a Balkán államai közül.⁷⁰ Kemál Atatürk, akire korábban mint a brit hatalom legádázabb ellenfelére tekintettek, 1935 őszén 800 000 (!) katonát ajánlott fel Mussolini ellen. A váratlan török együttműködési készséget az olasz expanziótól való félelem motiválta.⁷¹ Ankara fő célkitűzése azonban ekkor még nem az angolokkal folytatandó együttműködés, hanem a tengerszorosok jogállásának a megváltoztatása volt. A török kormány e tárgyban írt jegyzéke, és az időközben bekövetkező nemzetközi változások végül a vezérkari tárgyalások megszakadásához vezettek.⁷²

1936 februárjában némi módosulás állt be a tengernagyi hivatal stratégiájában. A korábban támogatott navarinói elöretolt, mobil támaszpont tervét elvetették, és a rendelkezésre álló erőket Alexandria védelmére fordították. A csekély utánpótlást, a légvédelmi ágyukat és a muníciót ezután Egyiptom megerősítésére használták fel. A hadsereg és a légierő különösen az Alexandriától nyugatra elterülő, Líbiával határos sivatagot erősítette meg.⁷³ Ezekre az óvintézkedésekre azért került sor, mert Mussolini 1935 szeptembere óta három gyalogoshadosztályt küldött Tripoliba és Tobrukba.⁷⁴ Az egyesített vezérkar nem kívánt további balkáni elkötelezettségeket vállalni, ezért az anyaországból érkező csekély erőket a brit stratégia szempontjából legfontosabb Egyiptomban összpontosították.

Időközben újabb problémát jelentett a Földközi-tengeren koncentrált brit hajókon,

hogy a legénység nem mehetett haza. A harci készütségben eltöltött hónapok után a legénység bízott a hagyományos és jól megérdemelt karácsonyi szabadságolásban. Tekintettel a nem enyhülő krízisre, Fisher admirális hajóhadát nem lehetett meggyengíteni. A tengerészek eltávozásának kérdése még az alsóházban is vitát váltott ki.⁷⁵ Az Admirális tervezetét dolgozta ki a honi flotta és a földközi-tengeri hajóraj egységeinek rotációjára, de végül csak a Gibraltárnál állomásozó hajók legénysége részesült abban a szerencsében, hogy otthon tölthette a decemberi ünnepeket.⁷⁶

Az események 1936. március 7-én váratlan fordulatot vettek, miután Hitler csapatai bevonultak a demilitarizált Rajna-vidékre. Az afrikai események egy csapásra háttérbe szorultak a világ híradásaiban. A teljesen új szituáció érhető aggodalommal töltötte el a brit tengeri stratégia tervezőit is. Németország fellépése egy új konfliktus lehetőségét hordozta magában, immár az angol partok előtt, az Északi-tengeren. Az egyesített vezérkar március 19-én átfogó jelentésben vázolta fel a megváltozott helyzetet. Most derült ki, hogy a Királyi Haditengerészet ereje nem elegendő két válsághelyzet egyidejű kezelésére. A brit flotta nagyobb része még mindig a mediterrán kikötőkben vesztegelt, mialatt a honi vizek gyakorlatilag üresen álltak, kitéve egy esetleges ellenséges támadásnak. A földközi-tengeri erők meggyengítése nélkül az anyaország körül csak nagyon kevés hadihajót lehetett azonnal harcképes állapotba helyezni. Ezekhez mindössze egy-egy csatacirkáló és cirkáló járulhatott, amelyeket Gibraltártól anélkül hívhattak vissza, hogy az Olaszországgal szemben felvonultatott erőket jelentősen meggyengítették volna.

Az olasz–etióp háború miatt Anglia partjai gyakorlatilag védelem nélkül maradtak. Az Északi-tengeren az adott helyzetben rendelkezésre álló hajók száma annyira lecsökkent, hogy a németekkel vívott háború esetén a Royal Navy nem védhette meg az anyaországot és az atlanti kommunikációs útvonalakat. Nagy-Britannia helyzete jelentősen javulhatott, amennyiben elrendelik a tartalékosok behívását. Egy ilyen mozgósítás azonban politikai következményekkel járt volna. Érdekes, hogy az Admirális még ezt az erőt is kevésnek találta Németországgal szemben. 1936 elején az Északi-tengeren fennálló erőviszonyokról a következő táblázat nyújt felvilágosítást:⁷⁷

Hajóosztály	Honi flotta	Honi flotta mozgósítással	Német flotta
Csatahajó	-	3	5
Repülőgép-hordozó	-	1	-
Cirkáló	1	11	6
Romboló	22	37	12
Tengeralattjáró	10	10	14

A német hajóépítési program ekkor még nagyon a kezdeteinél járt. Flottájuk ereje még messze járt a Royal Navy 35 százalékától. A brit tengernagyok azonban számítottak az első világháború eseményeinek megismétlődésére, és féltették a szigetország ellátásában létfontosságú tengeri utánpótlási vonalakat a német tengeralattjárók és repülőgépek támadásaitól. A jelentés végső mondanivalója, hogy angol–német háború esetén csak a Mediterráneumban koncentrált és lekötött egységek hazahívásával lehet Nagy-Britannia biztonságát megfelelően szavatolni. A vezérkar sürgette az Olaszországgal szembeni flottademonstráció mielőbbi megszüntetését, hogy a felszabaduló egységeket a fenyegetett hazai kikötőkbe rendeljék.⁷⁸

A Rajna-vidéki krízissel egy időben az Admirális visszahívta a földközi-tengeri

flotta parancsnokát, Fisher tengernagyot. Helyére Sir A. Dudley Pound került. A német veszély ellenére a kabinet nem járult hozzá az Alexandriánál állomásozó flotta visszavonásához, pedig április folyamán Chatfield két alkalommal is ezt indítványozta. Kérte az Admirális első lordját, Sir Bolton Eyres-Monsellt, hogy befolyását felhasználva győzze meg a külügyminisztérium vezetőit a mediterrán flottakoncentráció értelmetlen voltáról. Valóban aggasztónak tűnt, hogy a haditengerészet nagyobb részét már nyolc hónapja harci készségben állomásoztatták az anyaországtól több mint 5000 kilométerre. A legénység türelmetlenül várta a régóta áhított eltávozást, pedig a túlszűfolt levantei kikötőkben reménytelennek tűnt a normális kiképzés és gyakorlatozás. Chatfield szerint a honi flotta egységeit mielőbb a hazai bázisokra, a normális méretűre csökkentett földközi-tengeri flottát pedig Máltára kell irányítani.⁷⁹

Az Admirális javaslatait április 29-én elvetette a kormány, mert a Népszövetség májusi ülészeke előtt nem kívánt enyhíteni az Olaszországgal szemben követett politikán. Időközben május 5-én az olasz csapatok bevonultak Addisz-Ábehába, és ezzel az etióp függetlenség ügye végleg megpecsételődött. Hailé Szelasszié Dzsibutiba menekült, majd az Enterprise brit cirkálón elhagyta Afrikát.⁸⁰ Mussolini győzelmével és a német veszély kieleződésével egyre inkább talaját veszítette a szankciós politika. A franciák soha sem lelkesedtek a Rómát kirekesztő határozatokért, az olasz kormány pedig a szankciók azonnali feloldásától tette függővé a locarnói szerződésből (vagyis Németország nyugati határainak garantálásából) származó kötelezettségeinek teljesítését. A németektől rettegő Párizsra hatott ez a fenyegetés: 1936. július 15-én a szankciókat feloldották.

Eden már június 18-án bejelentette, hogy a szankciókat fel kell függeszteni. A feszültség csökkenésével lehetőség nyílt a mediterrán erőösszpontosítás megszüntetésére. A tengernagy hivatal június 19-én azt táviratozta Pound admirálisnak, hogy az Alexandriánál és Ádennél állomásozó egységek hamarosan visszatérhetnek normális, „békebeli” állomáshelyeikre. Július elején valóban megszűnt a hatalmas brit flottakoncentráció a Mediterráneum keleti felében. Pound a hátramaradt hajókkal július 18-án megérkezett az ismét biztonságosnak tekintett Máltára. Ezzel az etióp válsághelyzet befejeződött a Királyi Haditengerészet számára.⁸¹ A krízis végeredménye azonban lesújtó volt az angol külpolitika szempontjából, mivel Nagy-Britannia sem Etiópia függetlenségét, sem Olaszország barátságát nem tudta biztosítani.

Az abesszíniai válság ugyanakkor élesen megvilágította Nagy-Britannia katonai erőtlenségét a Mediterráneumban. Ez leginkább a brit tengeri hatalom elégtelen erejében és a flotta felkészületlenségében nyilvánult meg. Az Admirális vezetői tisztában voltak azzal, hogy a Royal Navy 1935-ös állapota nem tesz lehetővé komoly áldozatokkal járó földközi-tengeri háborút. Az angol tengeri stratégia formálói ezért minden eszközzel igyekeztek meggátolni az összecsapást. Emiatt a külpolitika irányítóit is a tárgyalásos megoldások keresésére sarkallták, tekintet nélkül Anglia presztízsvesztésére. A Whitehall vezetői az egyre kellemetlenebbé váló olasz-angol feszültség és szembenállás megszüntetése érdekében szívesen hallgattak a tengernagy hivatal aggodalmaskodó jelentéseire. Ilyen módon az Admirális fontos szerephez jutott az oly sokszor elítélt, ellentmondásos megbékéltetési politika kialakításában.

A majdnem egy esztendeig elhúzódó feszültség alapvetően módosította a brit tengeri stratégiát. Többé nem lehetett baráti hatalomként számolni Olaszországgal. Mussolini soha nem felejtette el London ellenséges fellépését az etiópiai kérdésben és a francia-angol blokkal szemben Hitler felé orientálódott. Ez a fejlemény rendkívül súlyosan érintette a globálisan gondolkodó tengerészeti vezérkart. 1935 után az Észa-

ki-tengeren Németország növekvő ereje, a Földközi-tengeren az olasz flotta, a Távol-Keleten pedig a tengerészeti egyezményeket figyelmen kívül hagyó, kiszámíthatatlan Japán jelentett potenciális veszélyforrást.

A Brit Birodalom flottaerői nem gondolhattak arra, hogy a siker reményében mérközzenek meg a világ három térségében egyszerre jelentkező kihívással. A brit haditengerészet 1936-os méretei már azt is kérdésessé tették, hogy elegendő hajót tud kiállítani a németekkel és a japánokkal vívott egyidejű háborúban. Papíron ez lehetségesnek tűnt, de a Royal Navy hajóállománya vérszesen előregedett, míg Berlin és Tokió lendületes építési programjai ingataggyá tették az egyébként is csekély fölényt. A világ két végén vívott párhuzamos hadműveletek veszélye megkövetelte, hogy az Északi-tenger és a szingapúri bázis közötti mintegy 15 000 kilométeres kommunikációs és utánpótlási vonalat semmilyen hatalom se fenyegethesse. Az abesszínai konfliktus éppen ennek a létfontosságú útvonalnak a biztonságát szüntette meg. Mussolini hatalmas tengeralattjáró-flottája és légierje a korábbiaknál is komolyabb gondot okozhatott a Mediterráneum vagy a Vörös-tenger szűk szorosaiban. Tény azonban, hogy a korabeli katonai szakértők mindkét fegyvernemben túlbecsülték Itália valóságos lehetőségeit.⁸² A második világháború későbbi eseményei látványosan bebizonyították, hogy az olasz haderők impozáns számadatai mögött elavult haditechnika, alacsony hatékonyság és nem megfelelő harci szellem rejtőzik. Természetesen ez nem volt ilyen nyilvánvaló 1935-ben és 1936-ban, amikor a hosszú elhanyagoltság miatt a brit fegyveres erők is száználmas képet mutattak.

Olaszország ellenséges magatartása miatt a csatahajókból álló hajóhad szingapúri kiküldése rendkívüli módon megnehezült. Az 1931-es mandzsúriai krízis során 38 napra becsülték azt az időt, amíg a brit flotta Portsmouthból megérkezik a Távol-Keletre és felmenti a szingapúri bázist. 1937-re ezt az időt 70 napra, 1939-ben 90 napra, majd az európai háború kitörése előtt néhány nappal már 180 (!) napra emelték.⁸³ A feszült földközi-tengeri helyzet arra kényszerítette az Admiraltit, hogy alternatív, a Szezi-csatornát elkerülő útvonalat keressen. A Brit Birodalom földrajzi adottságaiból következők, hogy az Indiai-óceán elérése Afrika megkerülésével is megoldható. Anglia megfelelő támaszpontrendszerrel rendelkezett az afrikai partok mentén. A Birodalmi Védelmi Bizottság (Committee of Imperial Defence) már 1934 óta foglalkozott ezzel a lehetőséggel.⁸⁴ A hagyományos, Vasco da Gama által felderített fokföldi útvonal az etiópiai konfliktus során egyre több teret kapott a vezérkari tervezésben. Bár több mint 6000 kilométerrel megnövelte a London–Szingapúr távolságot, azonban kívül esett az olasz tengeralattjárók és repülőgépek hatósugarán. Az első világháború során a német búvárhajók miatt egyszer már ide térítették a brit hajózást, hogy elkerüljék a veszteségeket. Kézenfekvőnek tűnt, hogy egy olasz konfliktus esetén ismét Afrika déli csücskéhez vezényeljék a Mediterráneumot használó brit kereskedelmi hajókat. Az Admiraltis ezért tett intézkedéseket a Fokváros melletti Simonstown és a nyugat-afrikai Freetown tengeri bázisok korszerűsítésére, a légvédelem, valamint az olajtároló-kapacitás növelésére. A háborús kockázat növekedése miatt a brit hajók jelentős része választotta a hosszabb óceáni útvonalat, ezáltal a dél-afrikai kikötők forgalma 1936-ban több mint 27 százalékkal növekedett.⁸⁵

A Földközi-tenger veszélyességét számos kortárs katonai szakértő hangsúlyozta. Olaszország növekvő katonai ereje mellett a térség földrajzi viszonyai és a rohamos technológiai fejlődés valóban nem kedvezett a brit védelmi politikának. Liddel Hart, a neves angol katonai szakértő már 1925-ben így írt erről: „Amikor a tengeralattjáró-veszélyhez társul a légitámadások potenciális hatása a szűk tengerek hajózása ellen, a

britek számára itt lesz az idő, hogy ráébredjenek, ilyen háború esetén a Földközi-tenger alkalmatlanná válik az áthaladásra, és ezt a fontos artériát fel kell adni. Így a haditengerészeti és légi technológia fejlődésével a Szezi-csatorna stratégiai előnyeinek nagy része elveszik. Egy ilyen háborúban arra kényszerülünk, hogy lezárjuk a mediterrán útvonalat, és birodalmi kommunikációs vonalainkat a Jóreménység fokához tereljük."⁸⁶

A húszas-harmincas években kialakult úgynevezett „Cape”-iskola (a Jóreménység fokának megkerülését ajánló csoport) előnyben részesítette a hosszabb, de biztonságosabb útvonalat. Szerintük a mediterrán térséget teljes egészében fel kell adni a sokkal értékesebb távol-keleti pozíciók védelme érdekében. Az olasz fenyegetés csak erősítette e nézetet. Igyekeztek kibébiteni a Mediterráneumnak nemcsak a stratégiai, hanem a gazdasági jelentőségét is. Az egyiptomi gyapot, a Csatorna Társaságban birtokolt részvényrészesedés, a görög államadósság és a spanyol bányászati koncessziók nem képviseltek olyan értéket, amiért érdemes feláldozni a távol-keleti érdekeltiségeket. Kimutatták, hogy a stratégiailag oly fontos kőolajnak mindössze 20 százaléka érkezik a Szezi-csatornán át, és ez a forgalom könnyen elterelhető Fokváros irányába.⁸⁷ Nagy-Britannia 1937-es élelmiszer- és nyersanyagimportjának mindössze 11 százalékát szolgáltatták a mediterrán országok, ráadásul főleg olyan termékeket, amelyek nem számítottak alapvető és nélkülözhetetlen cikkeknek (gyümölcs, dohány, olívaolaj).⁸⁸

Az Admirális nem osztotta a „Cape”-iskola elképzeléseit. Chatfield ugyan elnevezte a flotta tartós lekötését a beltengeren, de ugyanakkor előre látta a teljes brit kivonulás politikai és stratégiai következményeit is. Egy ilyen lépés során az Angliával baráti kapcsolatban álló összes balkáni ország, valamint Egyiptom könnyedén Mussolini uralma alá kerülhet, és ez a közel-keleti brit pozíciók összeomlásához vezethet. Ha Olaszország eléri Ádent és a Perzsa-öblöt, innen már nehézség nélkül elvághatja az Indiai-óceán hajózási útvonalait. Mindez megtévezve a japán és a német haditengerészet egyidejű támadásával könnyen előidézhetette a brit tengeri hatalom teljes megsemmisülését.

Anglia tehát nem adhatta fel több mint két évszázados küzdelem során kiépített mediterrán támaszpontjait. Az elég hűvössé vált angol–olasz kapcsolatok dacára a flotta továbbra is Máltán állomásozott, hogy szükség esetén bármikor bevethessék. A földközi-tengeri flotta továbbra is a Brit Birodalom tengeri erejének centrumaként funkcionált, készen állva mind az északi-tengeri, mind a távol-keleti küzdelemre. Ez a központi szerepkör azonban csak Olaszország barátsága vagy legalább jóindulatú semlegessége esetén működött. A tengerészeti vezérkar megújuló erőfeszítéseket tett, hogy a potenciális ellenségek számát csökkentse. Így válik érthetővé, miért bátorította az Admirális a brit kormányzatot a Mussolini irányában kifejtett úgynevezett mediterrán megbékéltetési politika követésére.

A legkönnyebben megbékíthető hatalomnak Olaszország tűnt. Kiiktatása az ellenfelek sorából egy sikeres távol-keleti vagy német háború előfeltételének látszott. A brit külpolitika 1936 és 1939 között Róma felé tett engedményei részben az Admirális sürgetésére valósultak meg. Chatfield, az első tengerészeti lord nem akarta mindenáron elkerülni a mediterrán háborút, de látta a Royal Navy pillanatnyi készületlenségét és gyengeségét. Az etiópiai háború nyomán meginduló brit építési programok csak 1940 után hozták meg az első eredményeiket.⁸⁹ Az új hadihajók megjelenéséig azonban szükség volt az időnyerésre, tehát Mussolini megbékítésére. E felfogás fényében érthető meg az 1937. januári angol–olasz jegyzékváltás („gentlemen's agreement”) és

az 1938. áprilisi római megállapodás.⁹⁰

Az 1935–36-os válság során felmerült hiányosságok rávilágítottak a Brit Birodalom védelmi erőinek készületlenségére egy háborús helyzetben.⁹¹ Mussolini akciója viszont megkönnyítette a három brit haderőnem számára oly fontos pénzügyi források parlamenti megszavaztatását. Az 1936-os esztendőben, kiegészítő költségvetés keretében, a haditengerészet számára összesen 4500 új tengerész felvételét irányozták elő, és 17,25 millió fontot engedélyezett az alsóház.⁹² Emellett a Royal Navyre szánt rendes kiadásokat az 1935–36-os közel 61 milliőről már a következő évben mintegy 81 millió fontra növelték. A szárazföldi és a légi vezérkar is jelentősen emelt támogatást kapott.⁹³ Az első világháború óta az első komolyabb védelmi költségvetésnövekedést tartalmazó Fehér Könyvet 1935 márciusában még kemény parlamenti küzdelemben és a közvélemény ellenkezése közepette fogadták el. Az abesszíniai háborút követően a londoni törvényhozás gyakorlatilag minden vita nélkül elfogadta a lassan a csillagos éjig emelkedő tengerészeti költségvetéseket. Csak összehasonlításként az 1932–33-as 50 milliőről 1938–39-re 134 millió fontra nőtt a brit haditengerészetre fordított pénzügyi alap, miközben a flotta teljes létszáma 89 667 főről 118 167 főre emelkedett.⁹⁴ Végeredményben az etiópiai háború felrázta a túlzott katonai kiadásoktól irtózó, alapvetően pacifista angol közvéleményt. Szabad út nyílt az újrafegyverkezéshez.

Az Admiralitás gondjait közben szaporította az 1936 májusától meginduló palesztinai arab felkelés, amely a haifai tengerészeti bázis és a Szezei-csatorna biztonságát fenyegette. Az 1936 nyarán kirobbanó spanyol polgárháború és az ibériai olasz-német intervenció pedig veszélyeztette a gibraltári támaszpontot a Mediterráneum nyugati végében. Az arab világnak szóló olasz propaganda (Radio Bari) is azt szolgálta, hogy aláássa Anglia pozícióját a Közel-Keleten.⁹⁵

Az etióp háborúból eredeztethető számos probléma mellett egy fejlemény előnyösen befolyásolta Britannia helyzetét. Az olasz agressziótól megrettent egyiptomi nacionalisták hajlandónak mutatkoztak engedményekre, így 1936. augusztus 26-án létrejött az angol–egyiptomi szerződés.⁹⁶ Az olaszok által terjesztett arab nyelvű brit-ellenes propaganda és a jelentékeny, mintegy 60 000 fős egyiptomi olasz kisebbség ellenére Kairó 1882 óta első ízben ismerte el hivatalosan a brit csapatok jelenlétét, és gyakorlatilag szövetségi viszonyt alakított ki a korábban oly ellenszenves Angliával. A szerződés biztosította Alexandria kikötőjének használatát nyolc évre, a Szezei-csatorna mentén kialakított különleges övezetét (Canal Zone) pedig húsz esztendőre. Ezentúl a brit jelenlétet veszélyhelyzet esetén gyakorlatilag korlátlan mértékben növelhették. Egyiptom ilyen módon Nagy-Britannia legfontosabb közel-keleti szövetségesevé és a földközi-tengeri flotta biztonságos bázisává lett.⁹⁷ Az egyezmény jelentőségét a második világháború eseményei nagyszerűen igazolták.

Az abesszíniai háború látszólag Olaszország teljes katonai és politikai győzelmét eredményezte. Nagy-Britannia nem merete vállalni egy katonai összecsapás kockázatát a népszövetségi eszmékért, és 1938 áprilisában elismerte az annexiót. Róma barátságának elvesztésével a Brit Birodalom stratégiai helyzete a három diktatórikus és agresszív nagyhatalom egyidejű terjeszkedési elképzeléseivel szemben kritikussá vált. Ezeket az egymással szorosan összefonódó védelmi problémákat igyekezett megoldani az Admiralitás a megbékéltetési politika támogatásával.

A látszólag győztes Olaszország hosszabb távon valójában inkább meggyengülve került ki a konfliktusból. Itália gazdasága kis híján belerokkant az afrikai kalandba. Az aranykészletek elfogytak, a hadműveletek kiürítették az államkincstárt. Anglia ellenséges magatartása és a spanyol polgárháború miatt a katonai kiadásokat 1936 után is

magasan kellett tartani. Etiópia teljes pacifikálása hatalmas terhet rótt az amúgy is gyenge gazdaságú országra. Addisz–Abeba elfoglalását követően óriási gyarmati hadsereget tartottak az új gyarmaton, mert az etióp lakosság hosszú évekig tartó gerillaháborút folytatott a megszállók ellen. A kelet-afrikai területeket a Szuezi-csatornán át kellett ellátni, 1936-ban 400 000 katona és 200 000 munkás, 1937-ben pedig 300 000 katona használta a vízi utat.⁹⁸ Olaszország függése a brit ellenőrzés alatti csatornától rendkívül sebezhetővé tette Mussolini stratégiai helyzetét. Az angol földközi-tengeri flotta bármikor elvághatta az afrikai olasz utánpótlási útvonalakat, és kapitulációra kényszeríthette az Abesszíniában állomásozó negyedmilliós hadsereget. Ez az esemény 1941-ben be is következett. A hihetetlenül elmaradott Etiópia gazdasági felvirágoztatásához rengeteg pénzre, nyugodt belső és nemzetközi viszonyokra lett volna szükség, a harmincas évek második felében azonban ezek egyike sem adatott meg az „Imperium Romanumot” építő Mussolininek. Eden találó szavaival: az Olaszországot sújtó összes szankció közül a legsúlyosabb maga Abesszínia volt.⁹⁹

Németország volt az egyetlen hatalom, amely valóban hasznot húzott a válságból. A háború miatt Róma elvesztette befolyásának jelentős részét a közép-európai és a balkáni térségben, ahol a német gazdasági és politikai expanzió gyorsan átvette az olaszok helyét.¹⁰⁰ Berlin megszálta a Rajna-vidéket, és sikeresen kítört a diplomáciai elszigeteltségből. Hitler az etiópiai konfliktust kihasználva megteremtette a tengelyhatalmak szövetségét; ilyen értelemben megtette a legfontosabb lépést az új világháborúhoz. Hiábavalónak bizonyult a brit diplomácia és az Admirális minden további igyekezete, hogy Mussolinit leválasszák Németországról, és ezáltal csökkentsék a potenciális ellenfelek számát. A mediterrán megbékéltetési politika teljes kudarca 1940-re vált bizonyossá, amikor Franciaország összeomlása után Róma hadat üzent Angliának.

Jegyzetek

- ¹ A washingtoni rendezésről és a tengerészetek további fejlődéséről: *Command Papers 2036 Treaty between the British Empire, France, Italy, Japan and the United States of America for Limitation of Naval Armaments. Treaty Series No.5.*; *Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések, 1918–1945.* Budapest, 1983. 194–207.; *Hall, Christopher: Britain, America and Arms Control, 1921–1937.* London, 1987.; *Roskill, Stephen: Naval Policy Between the Wars. The Period of Anglo-American Antagonism, 1919–1929.* London, 1968.; *Edwards, Kenneth: Uneasy Oceans.* London, 1939.; *Potter, Elmar B.–Nimitz, Chester W.: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart.* München, 1972.
- ² Olasz–francia viszonyról: *Gayda, Virginia: Az olasz–francia ellentét.* Budapest, 1939.
- ³ Nagy-Britannia hadihajóinak tonnatartalma 1914-ben 2 714 000 tonna, míg 1936-ban már csak 1 265 000 tonna volt. *Erdős László: A brit államszövetség fegyveres hatalma.* Magyar Szemle, 1937. XXX. évfolyam, augusztus.
- ⁴ *Paul Kennedy: The Rise and Fall of British Sea Mastery.* London, 1976. 267–298.
- ⁵ A japán–brit kapcsolatokról: *Marder, Arthur J.: Old Friends, New Enemies: The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Strategic Illusions, 1936–1941.* Oxford, 1981.; *Kennedy, Malcolm D.: The Estrangement of Great Britain and Japan, 1917–1935.* Berkeley–Los Angeles, 1969.
- ⁶ Szingapúr kérdéséről bővebben: *Command Papers 2083, The Singapore Base. Correspondence with the Dominions and India. 1924.*; *Woodburn, Kirby S.: Singapore, the Chain of Disaster.* London, 1972.; *Grenfell, Russell: Main Fleet to Singapore.* Oxford, 1951.; *Neidpath, James: The Singapore Naval Base and the Defence of Britain's Eastern Empire, 1919–1941.* Oxford, 1981.; *McIntyre: The Rise and Fall of the Singapore Naval Base, 1919–1942.* London, 1972.; *Higham, Robin: Armed Forces in Peacetime Britain, 1918–1939.* London, 1962.; *Lowe, Peter: Britain in the Far East.* London, 1981.; *Kennedy, Malcolm D.: The Estrangement of Great Britain and Japan, 1917–1935.* Berkeley, 1969.; *Louis, Roger:*

- British Strategy in the Far East, 1919–1939. Oxford, 1971.
- ⁷ *Morewood, Steven*: Anglo-Italian Rivalry in the Mediterranean and the Middle East, 1935–1940. In: Paths to War. New Essays on the Origins of the Second World War. Edited by Boyce, Robert-Robertson, Esmonde M. London, 1989.
- ⁸ Nagy-Britannia mediterráneumi helyzetéről a legjobb korabeli összefoglalás: *Slocombe, George*: The Dangerous Sea. The Mediterranean and its Future. London, 1936.
- ⁹ *Edwards*: i. m. 164–168. és 219–231.
- ¹⁰ *Erdős László*: A Brit Államszövetség fegyveres hatalma. Magyar Szemle, 1937. XXX. kötet, augusztus.
- ¹¹ Italien. Überblick über die Marine und ihre Aufgaben. Juni 1929. Bundesarchiv-Militärarchiv (BAMA), Freiburg, RM 6/22.
- ¹² Az olasz hadihajókról: *Fraccaroli, Aldo*: Italian Warships of World War II. London, 1968.; *Breyer, Siegfried*: Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer, 1905–1970. München, 1970. 393–412.
- ¹³ *Edwards*: i. m. 156–164.
- ¹⁴ Seemachtsfragen im Mittelmeer. Dezember 1932. Bundesarchiv-Militärarchiv (BAMA), Freiburg, RM 6/22.
- ¹⁵ *Kürthy Sándor*: Az olasz gyarmatpolitika új útjai. Külügyi Szemle, 1935. XII. évfolyam, 3. szám.; *Papp Etele*: Az európai államok afrikai gyarmatpolitikája. Külügyi Szemle, 1935. XII. évfolyam, 4. szám.
- ¹⁶ Forrás: Command Papers 4817. Fleets, the British Commonwealth of Nations and Foreign Countries, February 1935.
- ¹⁷ Japán 1931-es mandzsuriai akciója miatt tervezetés indult meg az egyesített vezérkarban egy távolkeleti háború megvívására, emellett felgyorsították a szingapúri bázis kiépítését.
- ¹⁸ *Gibbs, N. H.*: Grand Strategy. Volume I, Rearmament Policy. London, 1976. 93.
- ¹⁹ *Roskill, Stephen*: Naval Policy Between the Wars. II: The Period of Reluctant Rearmament, 1930–1939. London, 1976. 248.
- ²⁰ Command Papers 5301. Report of the Sub-Committee of the Committee of Imperial Defence On the Vulnerability of Capital Ships to Air Attack. November 1936.
- ²¹ *Pratt, Lawrence R.*: East of Malta, West of Suez. Britain's Mediterranean Crisis, 1936–1939. Cambridge, 1975. 11.
- ²² Az olasz–etióp konfliktusról: *Ormos Mária*: Háború Etiópia földjén. Budapest, 1970.; *Uő*: Franciaország és a keleti biztonság, 1931–1936. Budapest, 1969. 350–393.; *Melocco János*: Mi van és mi lehet Abesszíniában. Budapest, 1935.; *Halász Sándor*: Abesszínia a világpolitika ütközőpontjában. Brassó, 1935.; *Hollós István*: Abesszínia, Olaszország, szankciók. Budapest, 1935.; *Németh Lajos*: Az abesszíniai bonyodalom. Magyar Szemle, 1935. XXIII. kötet, április.; *Bocca, Angelo del*: The Ethiopian War, 1935–1941. Milano, 1965.
- ²³ *Halmosy*: i. m. 359–362.; *Kürthy*: i. m. 143–150.
- ²⁴ A kérdéstről részletesen: *Haraszti Éva*: Szerződésszegők. Az angol–német flottaegyezmény. Budapest, 1972.
- ²⁵ *Halmosy*: i. m. 375–379.
- ²⁶ Parliamentary Debates, Commons. Navy Estimates, Admiralty Office, 22 July 1935. 1499–1562.; Parliamentary Debates, House of Lords. Naval and Military Situation, 26 June 1935.
- ²⁷ Abyssinia and Italy. Information Department Papers, No. 16. London 1935. 25–26.
- ²⁸ Parliamentary Debates, Commons. 19 December 1935.; *Farnie D. A.*: East and West of Suez. The Suez Canal in History, 1854–1956. Oxford, 1969. 600.
- ²⁹ *Kokas Lajos*: A Suez-csatorna a nemzetközi jogban. Külügyi Szemle, 1936. XIII. évfolyam, 3. szám.
- ³⁰ *Farnie*: i. m. 609.
- ³¹ Command Papers 4823. Statement of the First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1935.
- ³² *Edwards, Kenneth*: The Grey Diplomats. London, 1938. 130–131.
- ³³ *Pratt*: i. m. 23.
- ³⁴ Az etiópai brit érdekekről: *Melocco*: i. m.: 8–12.
- ³⁵ *Cunningham, A. B. C.*: A Sailor's Odyssey. New York, 1951. 173.
- ³⁶ A brit hajóépítési programokról bővebben: Command Papers 4823. Statement of the First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1935.; *Acworth, Bernard*: Britain in Danger. An Examination of Our New Navy. London, 1937.; *Breyer*: i. m. 200–207.
- ³⁷ *Roskill*: i. m. 252.
- ³⁸ *Gibbs*: i. m. 190.
- ³⁹ *Pratt*: i. m. 252.
- ⁴⁰ A válság részletes politikai előtörténetéről: Command Papers 5044. Documents Relating to the Dispute Between Ethiopia and Italy, 1935. 2–32. A konfliktus hazai visszhangjáról újságkivágások az 1935

- májusa és szeptembere közötti eseményekről: Olasz–abesszin konfliktus. 177. csomó, 1. dosszié, XI. 45. Magyar Országos Levéltár.
- 41 *Edwards*; i. m. 145–157.
- 42 Az etiópiai konfliktus során a brit és az olasz hadihajók megközelítőleges elhelyezkedéséről részletebben: *Hardy Kálmán*: A Földközi-tenger időszerű kérdései. Magyar Szemle, 1935. XXV. kötet, december; Command Papers 5015. Statement of the First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1936.; *Cunningham*; i. m. 174–175.
- 43 *Playfair, I. S. O.*: The Mediterranean and the Middle East. Vol I. London, 1954. 35–36.
- 44 Az egyiptomi–angol kapcsolatokról: *Marlowe, John*: Anglo-Egyptian Relations, 1800–1956. London, 1965. 251–300.
- 45 Ciprus kiemelkedő stratégiai szerepéről: *Icarus*: A brit birodalom biztonsága és az angol légiflotta. Magyar Külpolitika, 1936. XVII. évfolyam, 9–10. szám; *Slocombe*: i. m. 248–249.
- 46 *Pratt*: i. m. 46.
- 47 *Edwards*: i. m. 177–179.
- 48 *Roskill*: i. m. 253–254.
- 49 *Gibbs*: i. m. 192–194.
- 50 Mobile Naval Base Organisation.
- 51 *Roskill*: i. m. 258–259. A mozgó bázis egyetlen, sikeresnek nem mondható harci felhasználása 1941-ben történt, amikor a Szuda-öbölbe telepítették. A *krétai* csata során a támaszpont megsemmisült.
- 52 *Roskill*; i. m. 263.
- 53 *Gibbs*: i. m. 196–197.
- 54 *Gibbs*: i. m. 197.
- 55 A háború katonai eseményeiről: *Badoglio, Pietro*: Az etiópiai háború. Budapest, 1937.; *Federico Baistrocchi*: Az olasz hadsereg Kelet-Afrikában. Az olasz hadsereg. Forum, Magyar–Olasz Szemle kiadása, Budapest, 1940. 66–78.; *Aimone-Cat, Mario*: A légierők szerepe a birodalom megalapításában. Az olasz légihaderő. Forum, Magyar–Olasz Szemle kiadása, Budapest, 1940. 46–59.; *Németh Lajos*: A kelet-afrikai háború eddigi katonai mérlege. Magyar Szemle, 1936. XXVI. kötet, január.; *Julier Ferenc*: A legjobb hadi tapasztalatok. Magyar Szemle, 1937. XXIX. kötet, február.; *Németh József*: Az olasz–abesszin háború. Magyar Katonai Szemle, 1936. 8. szám.
- 56 A kérdés genfi kezeléséről a háború kitörése után: Command Papers 5044. Documents Relating to the Dispute between Ethiopia and Italy, 1935. 32–67.
- 57 Command Papers 5094. Dispute between Ethiopia and Italy. Report of the Committee of Experts regarding Petroleum and its Derivatives, By-products and Residues. Geneva, February 12, 1936. 15.
- 58 A teljes olasz tankerkapacitás 356 000 tonnára rúgott, ebből azonban csak mintegy 270 000 tonnányi hajótér volt alkalmas az Atlanti-óceán átszelésére és az amerikai olaj szállítására.
- 59 *Ormos Mária*: Háború Etiópia földjén. Budapest, 1970. 150.
- 60 Parliamentary Debates, Commons. 15 May 1935. (A lezárás lehetőségét az akkori külügyminiszter, Sir John Simon határozottan elutasította.)
- 61 *Farnie*: i. m. 599.
- 62 *Kokas*: i. m. 279–280.
- 63 A konstantinápolyi konvenciót egyébként Anglia két ízben nem tartotta be. Először az 1898-as spanyol–amerikai háború folyamán hetekig meggátolta a Fülöp-szigetekre tartó spanyol hajóhad átkelését. Másodsor az első világháború során, amikor a szuezi és a port–szaidi kikötőbe befutott német és osztrák hajókat lefoglalta, majd erődítményeket és más katonai létesítményeket telepített a csatorna két partjára.
- 64 A Szezi-csatornáról a legjobb korabeli leírás: *Wilson, Arnold T.*: The Suez Canal. Its Past, Present and Future. Oxford, 1939.
- 65 *Farnie*; i. m. 599.
- 66 *Gibbs*: i. m. 206–207.
- 67 Command Papers 5072. Dispute between Ethiopia and Italy. Correspondence in connexion with the Application of Article 16 of the Covenant of the League of Nations, January 1936.
- 68 *Gibbs*: i. m. 210–211.
- 69 *Edwards, Kenneth*: Uneasy Oceans. London, 1939. 225–226.
- 70 Törökország és a tengerszorosok helyzetéről *Slocombe*: i. m. 132–142.; *Pratt*: i. m. 138–144.; *Halmosy*: i. m. 386–400.
- 71 *Edwards, Kenneth*: The Grey Diplomats. London, 1938. 157.
- 72 Miután 1936. július 15-én eltörölték a szankciókat, az említett földközi-tengeri államok felmondták a korábban olasz támadás esetére Nagy-Britanniával kötött egyezményeiket. Utoljára, július 31-én Törökország jelentette be a kétoldalú kötelezettségek megszűnését. Egyébként ezzel közel egy időben a török diplomácia elérte, hogy a montreux-i konferencián Ankara szándékainak megfelelően ismét remili-

- tarizálták a Boszporuszt és a Dardanellákat.
- ⁷³ *Playfair*: i. m. 3–4.
- ⁷⁴ *Farnie*: i. m. 598.
- ⁷⁵ Parliamentary Debates, Commons 20 December, 1935. (Lord Stanley szerint a honi flotta állományából 11 000 fő kapott karácsonyi eltávozást.)
- ⁷⁶ *Roskill*: i. m. 265–266.
- ⁷⁷ Forrás: Command Papers 5038. Fleets of the British Commonwealth of Nations and Foreign Countries, 1936.; *Gibbs*: i. m. 247–248. Megjegyzés: a német flotta öt csatahajójából három nagyon régi építésű, kettő pedig úgynevezett „sebcsatahajó” (német forrás szerint páncélos hajó), vagyis viszonylag kis vízkiszorítású (11 700 tonna), de nagy tűzerejű (6 280 mm) gyors hadihajó.
- ⁷⁸ *Gibbs*: i. m. 249.
- ⁷⁹ *Roskill*: i. m. 268–269.
- ⁸⁰ Command Papers 5385. Statement of the First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1937. Parliamentary Debates, Commons. 4 May 1936. (Eden tájékoztatta az alsóházat a császár elszállításáról Dzsibutiból Palesztinába.)
- ⁸¹ *Roskill*: i. m. 269.
- ⁸² *Morewood*: i. m. 185–186.
- ⁸³ *Woodburn, Kirby S.*: Singapore, the Chain of Disaster. London, 1971. 35.
- ⁸⁴ *Slocombe*: i. m. 275.
- ⁸⁵ *Farnie*: i. m. 608.
- ⁸⁶ *Pratt*: i. m. 10–11.
- ⁸⁷ A Szezei-csatorna gazdasági jelentőségéről a brit gazdaság szempontjából: *Whiting, Richard C.*: The Suez Canal and the British Economy. In: Imperialism and Nationalism in the Middle East. The Anglo-Egyptian Experience, 1882–1982. Edited by Wilson, Keith M. London, 1983. 76–95.
- ⁸⁸ *Pratt*: i. m. 13.
- ⁸⁹ Az 1936-os program 2 csatahajót, 2 repülőgép-hordozót, 7 cirkálót, 18 rombolót, 8 tengeralattjárót, míg az 1937-es 3 csatahajót, 2 repülőgép-hordozót, 7 cirkálót, 16 rombolót és 7 tengeralattjárót tartalmazott. A brit tengeri fegyverkezésről és a flotta modernizációjáról bővebben: Command Papers 5015, 5374, 5680 és 5944. (Statement of the First Lord of the Admiralty); *Lenton, H. T.–Colledge, J. J.*: Warships of World War II. London, 1973.; *Raven, Alan–Roberts, John*: British Battleships of World War Two. The Development and Technical History of the Royal Navy's Battleships and Battlecruisers from 1911 to 1946. Edinburgh, 1976.; *Padfield, Peter*: The Battleship Era. London, 1972.; *Ireland, Bernard*: Cruisers. London, 1981.; *Beaver, Paul*: The British Aircraft Carrier. London, 1987.; *Hezlet, Arthur*: Aircraft and Sea Power. London, 1970.
- ⁹⁰ *Halmosy*: i. m. 412–415. és 427–436.
- ⁹¹ Parliamentary Debates, Commons. 9 July 1936. (Samuel Hoare, az Admiralitás első lordja szerint a Royal Navy 15 csatahajójából és csatacirkálójából mindössze 8 vethető be azonnal, a többi nagyjavítás vagy átalakítás alatt áll.)
- ⁹² Command Papers 5031. Supplementary Estimates, Accounts and Papers, 1935–36 Session, volume XVII. 12 February 1936 (3500 fő és 4,85 millió font). 28 April 1936 (2036 fő és 10,3 millió font). 7 July 1936 (1,1 millió font).
- ⁹³ Nagy-Britannia katonapolitikai helyzete az 1935. évben és 1936 elején. Álgya Pap Zoltán londoni katonai attasé titkos jelentése. 91/58 K. a. 1936. Hadtörténeti Levéltár, Budapest.
- ⁹⁴ *Roskill, Stephen*: Naval Policy Between the Wars. I: The Period of Anglo-American Antagonism, 1919–1929. Appendix D, British Navy Estimates and Actual Expenditure, 1919–1939. London, 1968. 586–587.
- ⁹⁵ *Morewood*: i. m. 187–188.
- ⁹⁶ Command Papers 5360. Treaty of Alliance between His Majesty, in respect of the United Kingdom, and His Majesty the King of Egypt. London, August 26, 1936.
- ⁹⁷ *Marlowe*: i. m. 300–310.
- ⁹⁸ *Farnie*: i. m. 609.
- ⁹⁹ *Pratt*: i. m. 29.
- ¹⁰⁰ *Ormos Mária*: Franciaország és a keleti biztonság, 1931–1936. Budapest, 1936. 393.