

Horváth Zoltán*

Az osztrák–magyar haditengerészet gyorsnaszád-fejlesztései II. rész

A SZOMBATHY TÍPUSÚ GLEITBOOT

A Versuchgleitboot-tal folytatott kísérletek ugyan nem vezettek sikerre, ám az osztrák–magyar haditengerészet továbbra is igényt tartott egy olyan, több feladatkörben használható, tömegesen előállítható gyorsnaszádra, amely képes lett volna ellensúlyozni az olaszok hasonló kategóriájú MAS naszádjait. Ez utóbbiakat 1916 végétől egyre nagyobb számban vetették be az adriai hadszíntéren.

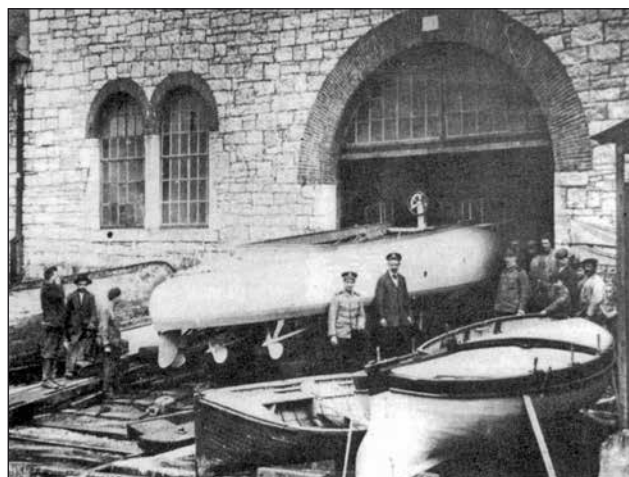
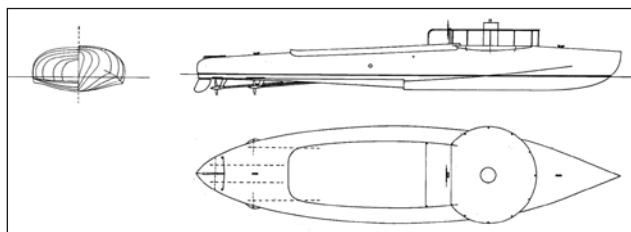
1917 januárjában a Versuchgleitboot kifejlesztésében részt vevő egyik mérnök, Max Szombathy saját tervezetet nyújtott be a haditengerészet műszaki bizottságának egy ilyen gyorsnaszád megépítéséről.

Szombathy nem kísérletezett a túl bonyolult légpárnás rendszerrel, helyette egy siklónaszádot képzelt el, amelynek elülső részét – a különleges kiképzésű hajótestnek köszönhetően –, nagy sebességeknél a víz hajótestre ható dinamikus felhajtóereje kiemelte a vízből. A siklásba jött hajótestre kisebb közegellenállás hatott, vagyis azonos hajtómű-teljesítmény mellett nagyobb sebességet lehetett vele elérni, mint egy hagyományos kialakítású hajóval.

A műszaki bizottság kedvező véleményt alkotott a tervetről, és 1917. február 17-én megbízást adott Szombathy-nak két ilyen Gleitboot, vagyis siklónaszádot megépítésére. A haditengerészet polai hajógyárában (Arsenal) épülő naszádok két változatban készültek, egyikük torpedónaszádként, a másik ágyúnaszádként épült. A torpedókkal felfegyverzett naszád személyzete hat főből, az ágyúnaszádé hét főből állt.

A standard 6,2 tonna, maximum 6,7 tonna vízkiszorítású naszádok maximális hossza 13,45 méter, a vízvonalon 13,05 méter, szélessége 2,93 méter, merülése pedig 0,44 méter volt. A hajók a Versuchgleitboot-hoz hasonlóan fém bordázattal, és rétegeslemez palánkozással épültek. A meghajtásról négy darab 12 hengeres, 150 LE-s Rapp repülőgépmotor gondoskodott, amelyek négy darab, háromlapátos hajócsavart hajtottak meg. A hajó méreteihez képest nagy teljesítményű hajtóművek a tervek szerint 35 csomós

10. ábra. A Szombathy-féle naszád 6 tonnás prototípusának elrendezési rajza, tűzéségi változat



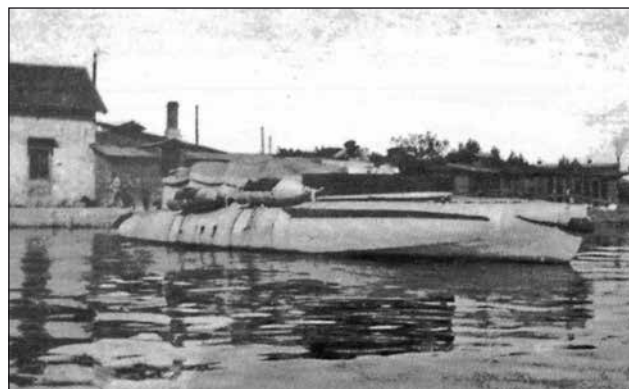
11. ábra. A Gleitboot Nr. I vízre bocsátása Polában, 1918. április 15-én

sebesség elérését tették volna lehetővé. A 850 liternyi üzemanyagkészlet a gazdaságos 20 csomós sebesség mellett 200 mérföldes hatótávolságot biztosított a naszádoknak.

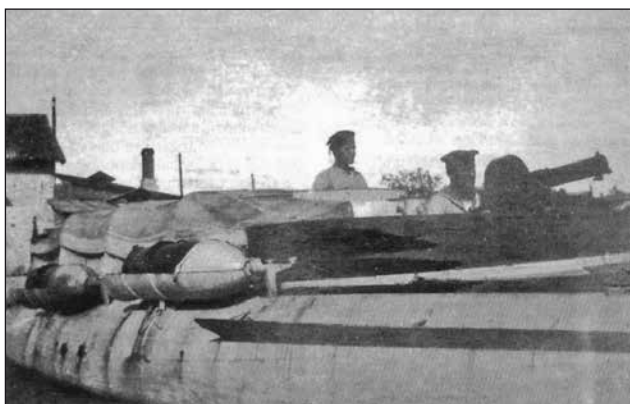
Az ágyúnaszádként épülő hajó fegyverzete egy, a taton elhelyezett 66 mm-es gyorstűzelő (L/18-as) ágyúból (a hivatalos meghatározás szerint 7 cm-es löveg), két, az orr-részen beépített 8 mm-es Schwarzlose géppuskából, és négy darab vízibombából állt volna. Ezt a típust tenger-alattjáró-vadászként, mentőhajóként, illetve felderítő feladatokra kívánták használni.

A torpedónaszádként épülő egység fegyverzete egy, a hajó orrába beépített, 35 cm-es torpedóvető csőből és a

12. ábra. A vízre bocsátás utáni állapot



* ORCID: 0000-0002-4394-3207



13. ábra. A siklóasztad fegyverzete: a 8 mm-es Schwarzlose géppuska és 4 db 10 kg-os Shöntaler-féle vízibomba



14. ábra. Az első próbamenet a polai kikötőben

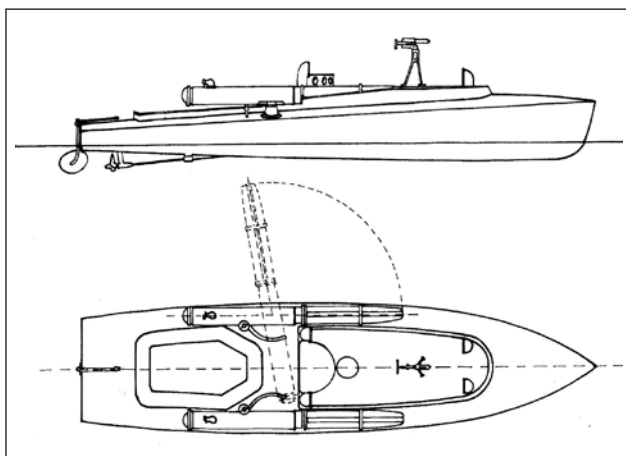
felépítmény sarkain elhelyezett négy géppuskából állt volna. A torpedónaszádokat a tervek szerint főleg nagyobb hadihajók, elsősorban a SPAUN osztályú gyorscirkálók fedélzetéről üzemeltették volna. Méretük és tömegük ugyanis lehetővé tette, hogy a cirkálók csónakdarui a fedélzetre emeljék, majd a cél közelében ismét vízre bocsássák őket.

A hajók építési munkálatai jó tempóban haladtak (a Gl. I. gerincfektetése 1917 márciusában, a Gl. II-é 1917 júliusában volt), és 1917 nyarára az első egység teste már majdnem teljesen elkészült. A hajtóművek azonban csak igen nagy késéssel érkeztek meg, mivel a gyárak kapacitását teljesen lekötötte a légierő egyre növekvő igényeinek teljesítése, amelyek mellett a haditengerészet rendelései másodlagos fontosságúnak számítottak. Újabb késedelmet jelentett, hogy a légűtéses repülőgépmotorokat át kellett alakítani vízhűtésűvé, mivel – okulva a Versuchgleitboot-tal szerzett tapasztalatokból –, ezúttal nem akarták nyitott motortérben elhelyezni azokat.

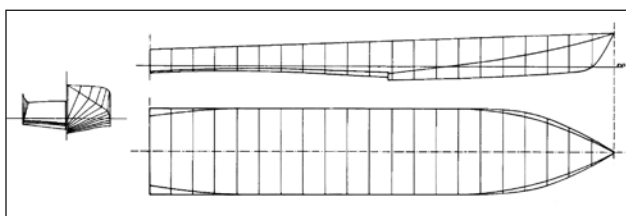
Az első hajó, az ágyúnaszádként épülő Nr. I naszad, mindezek miatt csupán 1918. április 15-én került olyan készütségi állapotba, hogy meg lehetett kezdeni vele a tengeri próbákat. Az első próbájára április 17-én került sor. A naszad jól szerepelt, első próbaútján fegyverzet nélkül, 5,53 tonnás vízkiszorítás mellett 33,8 csomós sebességet ért el.

Az egy hónapig tartó próbák után, 1918 júniusában, a Nr. I naszadot a haditengerészet hivatalosan is átvette. Szeptember 9-től két géppuskával és hat vízibombával felfegyverezve, a Pola előtti vizeken teljesített szolgálatot, járőrözve, és az ellenséges tengeralattjárókra vadászva. A második Szombathy naszad, a Nr. II, csak 1918 szeptemberére készült el, és néhány héttel a háború vége előtt, 1918 októberében vette át a haditengerészet, ezt is csökkentett fegyverzettel, torpedó nélkül.

A Szombathy tervezte gyorsnaszadok nem az egyedüli tervezetek voltak. Szombathy-val



15. ábra. A Karl Schneider-féle 12 tonnás naszad elrendezési rajza



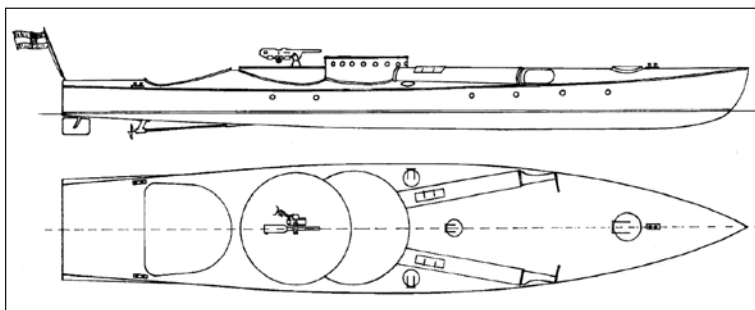
16. ábra. A 7 tonnás Silvius Morin-féle naszad testének felépítési rajza

egy időben, 1917 januárjában egy másik hajómérnök, Karl Schneider is benyújtotta a műszaki bizottságnak saját terveit, egy valamivel nagyobb, 11,4 tonnás siklóasztadról. Schneider 14 méter hosszú és 3,2 méter széles hajóját két darab 150 LE-s Daimler motor hajtotta meg, amelyekkel a naszad elérte volna a 28,2 csomós sebességet. A hatótávolság, a gazdaságos 23 csomós sebesség mellett 220 mérföld volt. A hajó fegyverzete egy darab 8 mm-es Schwarzlose géppuskából, valamint két darab 45 cm-es torpedóvető csőből állt, amelyeket a fedélzet két oldalán helyeztek el. A torpedóvető csöveket oldalra, 90°-os szögig ki lehetett fordítani. A naszad legénysége négy főből állt.

A két, gyakorlatilag egyszerre zajló fejlesztés közül a nagyobb Schneider naszad tűnt jobbnak, és a haditengerészet elvárásainak jobban megfelelni látszott. A próbajáratokon azonban kiderült, hogy a hajó szélsőségesen instabil, és csak teljesen nyugodt vízen használható.

A haditengerészet így végül a Szombathy-féle naszadok mellett döntött, amelyekből 1918 májusában további négy darabot rendeltek meg. Ezek építését a következő hónap-

17. ábra. Az Eckert von Labin-féle 25 tonnás torpedóvető naszad szerkezeti rajza





18. ábra. Az Mb. 107 jelű naszád 1918 szeptemberében, a polai kikötőben

ban el is kezdték, azonban a naszádokhoz szükséges 16 repülőgépmotort a túlterhelt gyárak a háború végéig sem tudták leszállítani, így végül egyik naszádot sem sikerült szolgálatba állítani. A háború végén a két elkészült, és a négy félkész Gleitboot az olaszok hadizsákmánya lett, akik 1918 végén mindegyiket lebontották.

Bár a Szombathy-féle naszádok alapján véve beváltak, a haditengerészet mégsem volt velük teljesen elégedett, főleg rossz tengerállóságuk, és túl bonyolult hajtóműrendszerük miatt. 1918 augusztusában Silvius Morin, a haditengerészet mérnöke egy újabb tervezettel állt elő, amely kiküszöbölte volna a Szombathy-féle naszádok hiányosságait. A 7 tonna vízkiszorítású, 15,75 méter hosszú, 3,2 méter széles, elődeinél stabilabb és tengerállóbb hajótesttel készülő Morin naszádot két darab 350 LE-s Austro-Daimler motor hajtotta volna meg, amelyekkel a tervek szerint elérhette volna a 35 csomós sebességet. A naszádok többféle változatban készültek volna, ágyúnaszádként, torpedónaszádként és tengeraltjáró-vadászként.

1918. augusztus 3-án a haditengerészet négy ilyen sikló-naszádot rendelt meg, amelyek közül kettőt Fritz Eppel bécsi hajógyárában, kettőt pedig a Danubius & Co. óbudai gyárában építettek volna. A Danubius gyártól megrendelt hajók csak az építés előkészületi fázisáig jutottak el, a megrendelt anyagok beérkeztek, de a naszádok összeszerelését a háború végéig el sem kezdték. A bécsi gyárban épülő két egység közül az első szinte teljesen elkészült, és már a motorokat is majdnem beépítették, amikor a háború vége, és a birodalom összeomlása véget vetett a munkálatoknak. A naszádokból már elkészült részeket 1919-ben szétbontották.

Az ECKERT VON LABIN-FÉLE 25 TONNÁS PÁNCÉLOS NASZÁD

Nem sokkal a Versuchgleitboot-tal folytatott kísérletek kudarca után, 1916 augusztusában, egy osztrák hajómérnök, Josef Eckert von Labin, egy sokkal konvencionálisabb felépítésű gyorsnaszád terveit nyújtotta be elbírálásra a haditengerészet műszaki bizottságának.

A háború alatt tervezett gyorsnaszádok közül Labin hajója volt a legnagyobb, és a nyílt vizeken ez ígérkezett a legjobban használható típusnak. Miután a terveket a műszaki bizottság jóváhagyta, a haditengerészet 1916 decemberében azonnal megrendelt kilenc naszádot a még csak tervezőasztalon létező típusból. A naszádokból harmat, Mb.107-109-es jelöléssel, a haditengerészet polai gyártól, hatot pedig, Mb.110-115-ös jelzéssel, a trieszti Adriawerf (STT) hajógyártól rendeltek meg.

A 24,6 méter hosszú, 4,6 méter széles és 0,6 méter merülésű naszád standard vízkiszorítása 24,6 tonna, maximális vízkiszorítása 27 tonna volt. A teljesen acélból készült

hajótest, már csak méretei miatt is sokkal jobb tengerállósággal rendelkezett, mint az apró kis Gleitboot-ok. A többi gyorsnaszádhoz hasonlóan Labin hajóját is repülőgépmotorokkal hajtották meg, s a három hajócsavart három darab, egyenként 200 LE-s Austro-Daimler motor működtette. A hajó a próbajáratokon elérte a 26,5 csomós sebességet, ám fegyverzet nélkül, mindössze 24 tonnás vízkiszorítás mellett. A naszád, a tervek szerint teljes felszereléssel 24,5 csomós sebességre lett volna képes. A 2,5 tonnás üzemanyagkészlettel a Labin naszád hatótávolsága a gazdaságos 15 csomós sebesség mellett 450 mérföld, a maximális 24 csomós sebességnél 170 mérföld volt.

A hajó fegyverzete is erősebb volt, mint a többi típusé. Fő fegyverzetként két darab, fixen beépített 45 cm-es torpedóvető csövet helyeztek el a hajó orrán, a hossztengetelyhez képes 10°-os szögben jobbra, illetve balra beépítve. Középen, az irányítóállás mögött egy 66 mm-es gyorstüzelő ágyút helyeztek el, valamint két darab 8 mm-es Schwarzlose géppuskát. A hajót ezenkívül vízi bombákkal is felszerelhették. A naszád személyzete 11-12 főből állt.

Az eredeti tervekben Labin a naszád irányítóállását és gépházát páncélvédelemmel is szeretne volna ellátni. A későbbi számítások azonban kimutatták, hogy ez még a leggyengébb, 5 mm-es lemezekkel számolva is legalább egy tonna plusz terhet jelentene, ami számottevően lerontotta volna a hajó teljesítményét. A végleges terveken ezért a páncélvédelmet, amelyre a naszádok tevékenysége során amúgy sem lett volna nagy szükség, elhagyták, és a hajók végül páncélozatlanul épültek meg.

A Labin-féle naszádok leggyengébb pontjának ugyanúgy a hajtóművek bizonyultak, mint a többi típus esetében. A meghajtásra szánt repülőgépmotorok ezúttal is csak igen nagy késéssel érkeztek be a hajógyárakhoz, így hiába kezdték el már 1917 júliusában a naszádok építését, az első, Mb.107-es jelzésű egységet mégis csak 1918 szeptemberében tudták vízre bocsátani, és csak napokkal a háború befejezése előtt, 1918 októberében állították szolgálatba.

A naszáddal végzett próbajáratok még be sem fejeződtek, amikor a háború véget ért. A sokat ígérő típus, amely valószínűleg méltó ellenfele lehetett volna az olasz MAS naszádoknak, így soha nem került sorozatgyártásra, és nem bizonyíthatta kiváló képességeit.

Az Mb. 107-es hadizsákmányként az olaszok kezére került, ugyanúgy, mint a polai gyárban már befejezés előtt álló másik két egység, illetve a trieszti gyárban még javában épülő, alacsony készültségi szinten álló hat naszád (Mb. 110–115-ös). A be nem fejezett hajókat az olaszok a háború után rögtön lebontották, az Mb. 107-est azonban, miután torpedóvető csöveit leszerelték, saját parti őrségüknél állították szolgálatba, ahol a gyors, viszonylag nagy hatótávolságú és kis fogyasztású naszádot főleg a csempészek ellen használták. A hajót végül 1925-ben vonták ki a szolgálatból, és feltehetően nem sokkal ezután lebontották. Az Mb.108-as és Mb.109-es sorsáról nincs adat, a háború után minden bizonnyal ezek is lebontásra kerültek.

FORRÁSMUNKÁK

Bak József: Hordszárnas és légpárnás hadihajók (Zrínyi Kiadó, 1987);
<http://ah.milua.org/missed-a-breakthrough-the-austro-hungarian-military-seaworthy-boats>;
<http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=26&t=10713>
 [2018.10.01.]