

A FOLYAMI HARCESZKÖZÖK KORSZERŰSÍTÉSE

A második világháború kitörését megelőző és követő időszak alatt a honvéd folyami fegyvernem hanyatlást megelőző stagnálás állapotába jutott. Nemcsak a fegyvernem tisztikara, hanem az egész magyar katonai közvélemény úgy érezte, hogy a fegyvernem — korszerűsége hiányában — létjogosultságát elvesztette. A rohamosan fejlődő haditechnika, különösen pedig a páncéltörő fegyverek tökéletesedése egyre jobban érezte hatását és egyre valószínűtlenebbé vált, hogy korszerű háborúban a folyami fegyvernem alkalmazására sor kerülhet.

Köztudomású, hogy ellenséges tűzhatással szemben folyami harc-egységek védekezése két tényezőtől függ: a páncélvastagságtól és a menetsebességtől. A páncélvastagság növelése a hajótest méreteinek növelését teszi szükségessé, ami viszont a légi veszély szempontjából kedvezőtlen. A menetesség növelésének lehetősége viszont határok közé van szorítva és a navigáció biztonsága mellett nagyobb egységek-nél nem haladhatja meg a 35 km/óra gyorsaságot. Ez a törvényszerűség határozza meg a folyami harc-egységek fejlődési lehetőségeit, melynek egyedüli fejlődési iránya: repülők ellen kis célt nyújtó, nagy tűz-erejű, megfelelően vértezett és gyors kis harc-egységek építése. Pontosan ezek voltak azok a követelmények, melyeknek a volt honvéd folyami harc-egységek zöme — egy-két legutóbb épített korszerű mintapéldánytól eltekintve — nem felelt meg és ezért az egész fegyvernem alkalmazása kérdésessé vált.

A Magyarországon folyó felszabadítási hadműveletek és az ezek-ből kiértékelhető haditapasztalatok legtöbb katonai kérdéstről megalkotott nézetünket gyökerestül megváltoztatták. Azokból a hadműveleti jelentőségű kimagasló haditettekből, melyeket a szovjet dunai hajóraj véghezvitt, beigazolódott, hogy nem a folyami fegyvernem vált korszerűtlenné, hanem az elavult szervezésű és felszerelésű magyar folyami fegyvernem, mely nem rendelkezett kellő számú és korszerűségű harc-egységgel és megfelelő rugalmas vezetéssel.

A volt honvéd folyami hajóraj legnagyobb harc-egységei az első világháború alatt épült őrnaszádok voltak. A 44 m hosszú és 6 m széles hajókon — amint azt Molnár főhadnagynak a „Honvéd“ 1947. évi júniusi számában megjelent cikke említi — voltak tisztikabinok, tisztitétkező, tálalófülke és fürdőszoba, de tűzérési felszerelés mindössze két 8 cm ágyúból és három géppuskából állott. Ez a tűzérési felszerelés egészült ki a második világháború alatt egy négycsöves légvédelmi nehézcéppuskával, egy gránátvetővel és egy ikergéppuskával.

A tüzérő növekedése mellett változatlan maradt a légierőkkel szembeni veszélyeztetettség, valamint a 10 mm vastag hajópáncél, amely már az acélmagvas puskaövedékekkel szemben sem nyújtott védelmet. A páncél elégtelensége kitűnt 1944. november 25-én, a Csepel sziget mellett lefolyt ütközetben, amikor a „Debrecen“ őrnaszád egy szovjet harckocsi harmadik lövésére harcképtelen lett és kigyulladva elsüllyedt. Egészen más lehetőségekkel harcolt volna az őrnaszád, ha tüzérségi felszerelése és menetsebessége korszerű lett volna.

Hogy mennyire nem állott arányban a magyar őrnaszádok nagysága harcértékükkel, az egy külföldi példával jellemezhető. A 152 tonna magyar őrnaszádokkal szemben a lengyel visztulai hajórajnak volt egy 1921-ben épült őrnaszádtípusa. Ez a „Wilno“ őrnaszádtípus mindössze 70 tonna vízkiszorítású volt, ezzel szemben azonban tüzérségi felszerelése egy 10 cm-es tarack, két 7.5 cm-es légvédelmi ágyú és három géppuska volt. A különbség lényege abban állott, hogy a lengyel őrnaszádokon *nem volt* összkomfortos tiszt- és összezsufolt légénységi elhelyezés. E helyett minden őrnaszádhoz tartozott egy saját géperejű lakóhajó, amelyről a hajószemélyzet gyakorlatokra vagy bevetésekre esetenként átszállt a harcegységre.* Ez a megoldás helyesnek és korszerűnek mondható, mert a *nem vizen mozgó* többi páncéljárműveknél, harckocsiknál, páncélgépkocsiknál vagy páncélvonatoknál sem lakik a kezelőszemélyzet azokon. A megoldás kifogástalan, mert az őrnaszád, vagy más folyami harcegység bevetésének időtartama rendszerint nem haladja meg a 2×24 órát, mely időre minden katona harcképességének fenntartása mellett nélkülözni tudja szalmazsákját, vagy a függőágyat. Az élelmezés kérdése teakonyhával és konzervekkel ugyanerre az időre minden nehézség nélkül megoldható.

A lengyel őrnaszádok építése óta is sokat fejlődött a haditechnika. Ennek során került bevezetésre a volt honvéd folyami fegyvernemnél egy új, kisebb őrnaszád típus. Ez a „PM“ jelzésű naszád, melynek méretei a régi magyar naszádokkal szemben csak 57 tonna vízkiszorítás, 33 m hajóhossz és 3.9 m szélesség voltak. A „PM“ fegyverzete két 40 mm „Turán“ harckocsiágyú, két ikergéppuska és két géppuska volt.

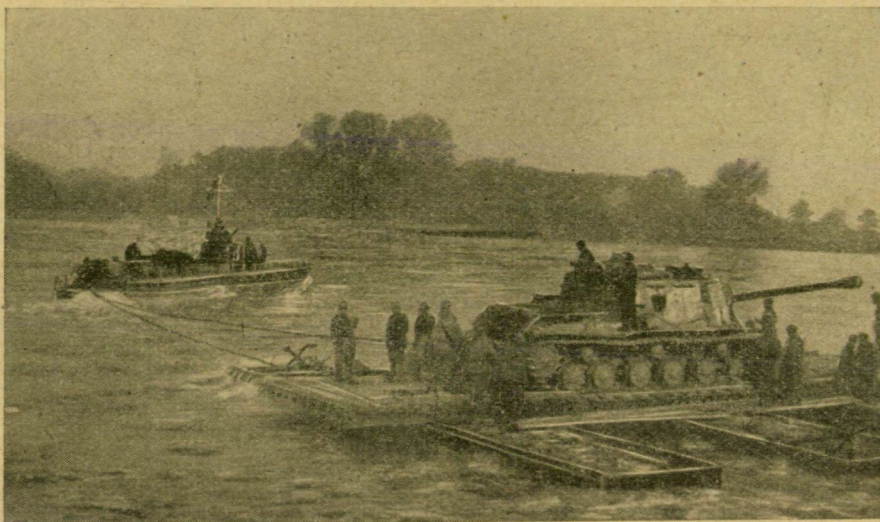


A hajó menetsebessége 27 km/óra holtvízben. Páncélvastagsága 36—75 mm.

Emelné egy „PM“-hez méreteiben hasonló egység, harcértékét, ha a hajón, a megfelelő hajóépítési szempontok kielégítése mellett a

*A lakóhajó azután követte a harcegységet, vagy visszamaradt a berendezett harcászati alapon.

páncéltornyokban 75 mm-es páncéltörőágyú volna beépítve. Más, ugyancsak korszerű megoldás volna a 40 cm ürméretű harcokosi ágyúk helyett hasonló ürméretű gépágyúk beépítése. Növelhető volna továbbá egy hasonló méretű őrnaszád harcértéke még 1—2 darab korszerű 81 mm-es aknavetővel, melyek tűzhatásukat parti célok ellen fejtenék ki. A harcegység légvédelmét egy négycsöves légvédelmi nehézgéppuska látná el.



Szovjet páncélos naszád harcokosit szállító tagot vontat

Nagyobb számú és hatásosabb tűzgépek beépítése nem tenné szükségessé a „PM” nagyságú hajó méreteinek növelését, ha a hajótér célszerű kihasználása mellett a férőhelyek, konyha, stb. elmaradnának és ezek helye a fegyverzet szaporítására volna felhasználva.

Érdekes példája a korszerű folyami harcegységnek a „PM”-hez hasonló nagyságú és külsejű szovjet páncélnaszád típus. Ezeknél az egységek egyrészénél a hátsó lövegtorony helyett sorozatvető van beépítve.

A folyamon lezajló harc sajátossága megkívánja, hogy az ellenes harcegységek elleni harcra hivatott ütközetegységeken kívül még egy kisebb, felderítésre és biztosításra szolgáló típus álljon rendelkezésre. Ezzel szemben az a követelmény, hogy menetsebessége ne legyen kisebb, mint a harcokosi egységé, vagyis tudjon azzal köteléksebességet tartani. Tüzérségi felszerelése viszont képesítse arra, hogy parti tűzgépek ellen a siker lehetőségével vehesse fel a harcot. Erre a célra elképzelhető volna a volt honvéd folyamerők erősített kivitelű „PAM” típusa, a megfelelő menetsebességgel. Beépítendő lövegként kívánatos volna egy 360°-os szög alatt forgatható 40 mm-es (nem gép-) ágyú, egy légvédelmi nehéz géppuska és két géppuska. Kétségtelen, hogy

ezeknek a követelményeknek a szükséges páncélvastagság mellett 30 tonna vízkiszorításnál kisebb hajótest nem fog megfelelni.

Állandóan napirenden tartott, de soha végső megoldást nem nyert a volt folyamierők torpedó fegyverzeti kérdése. Az éveken keresztül eredménytelenül folytatott kísérletek eredménytelensége a rendelkezésre álló torpedóanyag sajátosságában rejlett. A rendelkezésre álló, eredetileg a cs. és kir. haditengerésztől származó 50 cm ürméretű torpedók méreteiknél fogva tengerre és nem folyamra készültek. Bármenyire is helyes volt geometriailag a torpedó kilövésével kapcsolatos műszermunka, a hatalmas, tengerre készült lövedéktest elsodródott a mederkeresztszelvényben váltakozó sebességgel folyó vízben. A parttól kilőtt torpedók alkalmazására a második világháború alatt a Dunán nem került sor. Ezzel kapcsolatban megemlíthető még, hogy különleges folyami célokra szerkesztett folyami torpedója volt a lengyel folyami hajó rajnak, melyet a kiel. Schwarzkopf torpedógyár gyártott. Alkalmazásának módjára, éppen úgy, mint a lengyel hajóraj második világháborús szereplésére nézve közelebbi adatok nem állanak rendelkezésre.

Érdekes változáson ment keresztül a folyami aknaharc a második világháború folyamán. Az első világháború tapasztalatai alapján készült, korszerűnek tartott folyamerők harcászati szabályzat (Folyamerők Gyakorlati Szabályzata, 6. füzet) általában partról robbantható „megfigyelt“ („M“), vízben lehorgonyzott, úszó és érintésre robbanó „érintő“ („É“) és a víz sodrával úsztatott („S“) aknák telepítésével, illetve alkalmazásával számolt.

Ezt az elképzelést a második világháború haditechnikai újításai jórészt megváltoztatták. Ezt a változást egy új vízi harceszköz megjelenése, a mágneses akna hozta létre, melyet az ellenséges hajóforgalom bénítására repülőek dobtak a folyóba. A mágneses aknák elleni védekezést az a körülmény nehezítette meg, hogy a mágneses aknák által veszélyeztetett folyamszakaszon az aknakeresés tökéletlen volt. Ezt a tökéletlenséget az okozta, hogy az elaknásított folyamszakaszon demagnetizált hajó által vontatott magnetizált úszótest nem minden esetben robbantotta fel a mágneses aknákat, melyek 6, 12 vagy 18 szoros áthaladásra időzítve voltak lerakva.

Meglehet, hogy a legkorszerűbb viszonyok között a mágneses akna az összes többi rendszerű folyami aknát kifogja szorítani az alkalmazásból. Jelenleg azonban még az a helyzet, hogy a mágneses aknák egyforma veszélyt jelentenek minden, tehát saját hadi- és kereskedelmi hajókra nézve is, mert a gyakorlatban használt demagnetizálási eljárás egyáltalánban nem mondható biztosnak. A mágneses aknák alkalmazása tehát hadművelési szempontból akkor lehetséges, ha az azokat lerakó ellenfél a hadjárat folyamán véglegesen lemondhat arról, hogy az illető folyón vagy folyószakaszon hadi-, vagy kereskedelmi hajózást folytasson. Ez volt a helyzet a második világháború folyamán az angolszász hatalmak részéről a dunamenti csatlósállamokkal szemben, helyesebben az angolszász hatalmaknak fontosabb had-

műveleti érdeke volt a német utánszállítást a Dunán megbénítani, mint az a lehetőség, hogy a hadműveleti helyzet későbbi alakulása során a Duna a saját utánszállításuk érdekében nem lesz felhasználható.

Mindezek alapján valószínűnek lehet tekinteni, hogy folyami fegyvernemmel rendelkező, egymással hadműveleti érintkezésben álló szomszédos államok folyóvizein mágneses aknák alkalmazására nem fog sor kerülni. Abból a célból, hogy folyamszakaszok lezárása tökéletesen végrehajtható legyen, különösen egymással szemben álló folyami hajórajok között a jövőben is sor kerülhet érintő aknazárak telepítésére, nemcsak hajóról, hanem repülőgépekről is.

Míg az igen merev jellegű megfigyelt aknazárak létesítésével, amelyhez legalább is az egyik partot, amelyen a megfigyelő és gyújtó-állomások vannak telepítve, okvetlenül kézben kell tartani, korszerű mozgóháborúban számolni kevésbé lehet, addig változatlanul meg lesz a lehetősége a hegymeneti (vízfolyás iránya felőli) félnek sodoraknatámadások végrehajtására ellenséges harcegységek, szállítmányok, átkelések és hadihidak ellen. A sodoraknak alkalmazásánál fokozottabb szerep fog jutni a légierőknek, minthogy ezekkel sokkal egyszerűbb feladat a sodoraknatámadás szándékolt színhelyének meglepetésszerű és veszélytelenebb elérése.

Dezsényi Miklós