

XXXII. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Had- és Rendészettudományi Szekció

Gödöllő, 2015. április 15-17.

Szent István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar

Nemzeti Közszerolgalati Egyetem

A Normandiai és az Incshoni partraszállások összehasonlítása

Omaha

Dolgozat lezárásának időpontja: 2015. január

2015.

Bevezetés

A világtörténelem során a háborúk nagyban befolyásolták a világ felosztását és annak irányítását, a háborúkat pedig a különböző hadműveletek, technikai újítások, új stratégiák kialakulása formálta és formálja a mai napig. A XX. század folyamán rengeteg újítás és óriási fejlődés vette kezdetét a hadművészetben, ezek egyike volt a partra szállás fejlődése is. Értekezésem során két partraszállást fogok összehasonlítani, nevezetesen az 1944-es normandiai és az 1950-es incshoni partraszállásokat. Honvédtiszt jelöltként érdekel a hadtörténelem, viszont a téma aktualitása már megkérdőjelezhető, vagy, hogy mérnök szakos hallgatóként, miért érdekel a hadművelet és hadászat, ezen szintje. A válasz egyszerű, minden katonatisztnek tisztában kell lennie bizonyos témákkal és rendelkezni olyan tudással, amely a hazája javát szolgálja. Ha nem is maga a partraszálló hadművelet érinti a Magyar Honvédség jelenlegi irányelveit, de az azt megelőző szervezési, tervezési, felkészítő folyamatok, a logisztikai feltételek megteremtése és irányítása, az eszközök fejlődése biztosan hasznos lehet napjainkban is. Így a dolgozat, ha nem is hagyja figyelmen kívül a harci tevékenységet, de nagyobb hangsúlyt kap a hadtörténelmi és egyéb szempontok.

A két hadművelet időben nincsen távol egymástól mégis a sok hasonlóság ellenére rengeteg különbséget lehet felfedezni, mind a tervezés mind a végrehajtás folyamán és ezen kívül még sok más szempont alapján is.

Mielőtt azonban végigmennénk a szempontokon, nézzük át általánosságban hogyan is épül fel, miként történik egy ilyen hadmozdulatnak a megtervezése, előkészülete, végrehajtása. Ezekre a műveletekre legtöbbször akkor van szükség, ha az ellenség által ellenőrzött területre a csapatokat tengeri úton, tavakon, folyókon keresztül a legcélszerűbb eljuttatni. A cél megvetni a lábunkat az ellenség által elfoglalt területen, kialakítani a hídfőállást, biztosítani az utánpótlást és minél hamarabb elindulni az ellenséges terület mélységébe. A partra szállítást általában hajók, kételtű járművek, illetve speciálisan átalakított szállító eszközök fedélzetén hajtják végre, melyek több hullámban jutatják el a katonákat a meghatározott területre, vagy területekre. Mivel ezek a műveletek nagyon időigényesek, kockázatosak és drágák, ezért csakis akkor használják, ha stratégiaiilag is kielégítő eredmény várható. Azonban ami még ennél is fontosabb, hogy az ellenség soha ne tudja meg, hol fognak partot érni a katonák, mivel a földrajzi elhelyezkedés, a partok felépítése az ellenség védelmi rendszere és a vizek ár-ápoly változása mind létfontosságú tényező, viszont ezen információkkal a célterületet ellenőrző erők is tisztában lehetnek. Ezért az előkészületek alatt

a saját erők védelme érdekében célszerű a titkok megőrzése mellett megtéveszteni, dezinformálni az ellenség felderítőit, kémeket, vagy esetleg elterelő hadműveleteket, megtévesztő csapatmozgásokat végrehajtani.

A két műveletet a következő tematika szerint fogom áttekinteni: először is a történelmi és a hadászati előzményekre térek ki, majd egyre specifikusabban először a hasonlóságokat, majd a különbségeket taglalva egy összefoglaló képet alkotva, levonom a saját következtetéseimet.

Történelmi háttér

1939-ben elkezdődött a világtörténelem legvéresebb és legnagyobb áldozatot követelő háborúja. A német hadigépezet óriási sikereket elérve kiszorította a francia és angol erőket Nyugat-Európából, és miután megghiúsult az Anglia elleni partraszállás lehetősége, kelet felé is óriási területeket foglalt el a Wehrmacht. Hamarosan fordult a hadiszerencse, a németeknek akadozott az utánpótlása és egyre érezhetőbbé vált, hogy Németország híján van a fontos és a háborúhoz nélkülözhetetlen nyersanyagokkal, így az oroszok elkezdtek kiszorítani a megszállókat. 1943 januárjában a szövetséges vezetők elhatározták, hogy a Harmadik Birodalom legyőzése érdekében meg kell nyitni a második frontot az európai hadszíntéren, majd ezután áttérnek a csendes-óceáni hadszíntérre. Az 1943-as washingtoni konferencián meghatározták, mely erők álljanak készen, illetve augusztus 1-jére álljon készen a hadművelet tervvázlata, megkezdődött az Overlord hadművelet előkészítése.

A második világháború, az 1945-ös japán kapitulációval hivatalosan lezárult, de a háború következményeit és a fennálló problémákat is kezelni kellett. Egyik ilyen kérdés volt a koreai kérdés. A koreai félsziget északi részét a szovjet Vörös Hadsereg a déli részét pedig az amerikai erők szállták meg. A választó-vonal a 38. szélességi fok mentén volt meghúzva. 1948. augusztus 15-én a Szovjetunió és a kommunista Kína támogatásával létrejött a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, ugyanezen a napon kikiáltották az ENSZ által felügyelt választáson a Dél-Koreai Köztársaságot. A két ország népe közös volt, de a politikai beállítottság és az ideológia teljesen különbözött. Ennek egyesítése érdekében indította meg a koreai népi hadsereg, Kim Ir Szen diktátor parancsára, 1950. június 25-én a támadást Dél-Korea ellen. Három nappal később Szöul elesett, július 3-ára Incshon is az északiak kezére került. Augusztus 4-ére a kommunista Észak-Korea a Puszan körül felállított védelmi vonalig szorította vissza a ROKA-t (Republic of Korea Army, azaz dél-koreai hadsereget) és az ENSZ

erőket. Ha Pusan is elesik az amerikai és szövetséges erők elvesztik az utolsó nagyobb kikötőt, amin keresztül katonák és utánpótlás érkezik a körzetbe. Ezért minél előbb ki kellett törni a gyűrűből és minél több területet visszafoglalni. Így kezdtek el felkészülni, egy vakmerő és igen kockázatos hadművelet tervezésébe, mely a Chromite (magyarul Kromit) nevet kapta.

Katonai vezetők

A második világháborúban a szövetségesek parancsnoki struktúrája teljesen különbözött a német rendszerétől, de mindkét oldalon ki lehet emelni egy-egy főparancsnokot, akik közvetlenül is szerepet játszottak az események alakulásában. A partraszálló erők főparancsnoka, az 1942-es észak-afrikai partraszállást levezénylő, Dwight D. Eisenhower tábornok. A célterület a német B hadseregcsoport által ellenőrzött területhez, melynek parancsnoka a sivatagi róka, Erwin Rommel tábornagy volt. Kettejük között több különbség is fellelhető. Eisenhower teljes hatalmat kapott, a partraszállás minden eleme, legyen az vízi, szárazföldi, vagy légi, mindegyik haderőnem parancsnoka felett állt, szabadon rendelkezhetett az élőerővel, a hadianyagokkal, az átcsoportosításokkal. Ezzel szemben Rommel, a Gerd von Rundstedt tábornagy irányítása alatt álló, OB West (Oberbefehlshaber West, a nyugati hadszíntér parancsnoksága) alá volt rendelve és csak saját csapatait tudta irányítani, a tartalékok bevetéséről csakis az OKW (Oberkommando der Wehrmacht, a német fegyveres erők főparancsnoksága) dönthetett. Légi támogatással sem rendelkezett, hiszen a Luftwaffe 1944-re, annyira legyengült, hogy csakis Németország légterét tudták védeni a bombázások ellen (azt is csak korlátozottan). A német haditengerészet is már csak árnyéka volt önmagának és nem képviseltette magát jelentős erővel a térségben, de ha ezekkel rendelkezett is volna a német vezetés, Rommel abban az esetben sem rendelkezhetett volna ezen erők fölött.¹

A koreai háborúban a védelmi erőket több nemzet adta, de az amerikai erők jelentős szerepet játszottak. 1950. július 8-án Douglas MacArthur tábornokot kinevezték az ENSZ erők főparancsnokának és elkezdődött az ellentámadás megtervezését az észak-koreai erők ellen. MacArthur tábornok már a második világháború idején is komoly sikereket ért el a csendes-óceáni hadszíntéren és óriási tapasztalatra tett szert a békaugrás hadművelet végrehajtása során a partraszállások lebonyolításában, a haderőnemek koordinációjában és

nem utolsó sorban megismerte a távol-keleti kultúrákat és szokásokat. Habár a terv nem egészen az ő nevéhez fűződik, mégis a hadművelet atyjának lehet tekinteni.²

A Koreai Népi Hadsereg parancsnokairól a mai napig nincsen pontos és kielégítő információ az ország politikai beállítottságának és rendszerének köszönhetően. Azt viszont biztosan tudjuk, hogy Wol Ki Chan vezérőrnagy volt a 25. lövész dandár parancsnoka, amely Szöül-t védte és Wan Yong dandártábornok volt az 1. légierő hadosztály parancsnoka, amelyik a Kimpo reptér biztonságáért és védelméért felelt. Ezen kívül, arról vannak információk, hogy a hadsereg tisztjei mind a japánoktól, mind a kínaiaktól és az oroszoktól is kaptak kiképzést, vagy pedig éppen ellenük harcoltak.³

A tervek

Mint minden katonai műveletnek a partra szállásoknak és a védelmeknek is voltak terveik, lehetséges forgatókönyveik a sikeres végrehajtás érdekében. Először a két offenzíva tervét, majd a két védelmi tervet nézzük át.

Az Overlord hadművelet tervét, már 1943 májusában a washingtoni konferencián elkezdték készíteni, azzal, hogy meghatározták azokat az egységeket, akik rendelkezésre állnak. A COSSAC (Chief of Staff to the Supreme Allied Commander – a szövetséges főparancsnok vezérkari főnöke) tisztségét Frederick E. Morgan brit altábornagy kapta meg, azzal a feladattal, hogy 1943 augusztusára késznek kell lennie a terv vázlatának. Három lehetséges partszakasz közül Eisenhower 1944. január végére eldöntötte a végleges helyszínt, majd a brit és amerikai részek önálló tervezése kezdődött meg. Február 25-én Bradley tábornok főhadiszállásán bemutatták az amerikai szektor terveinek körvonalait, a brit 2. hadsereg egy hónappal később készült el. A folyamat fentről lefele haladt, így minden parancsnok a saját kis részére koncentrálni alakíthatta ki a saját csapatai tevékenységét. A terv legfontosabb elemei: az atlanti fal áttörése, benyomulni az ellenség mélyébe és biztosítani az utánpótlást. Április 7-én a 21. hadseregcsoport (ez foglalta magába az inváziós erőket, parancsnoka Montgomery) elkészült az általános tervvázlattal és azt be is mutatta a hadsereg-, hadtest- és hadosztályparancsnokoknak. A támadás dátumát június 5-ére határozták meg.¹

Keletről nyugat felé haladva, a brit 6. légideszant hadosztály éjféli után indult támadásba, feladata a Merville-i üteg semlegesítése és épségben elfoglalnia az Orne-folyó és csatorna hídjait, felrobbantani a Dives-folyón átívelőket és a balszárnny biztosítása. A brit 3.

hadosztálynak a Sword-parton, majd Ouistrehamon át kellett előrenyomulnia, megszereznie Caent és a carpiquet-i repteret, a kanadai 3. hadosztálynak a Juno-parton keresztül előrenyomulni a caen-bayeux-i országútig és elvágni azt. A brit 50. hadosztály, a Gold-partról, feladata az országút biztosítása mellett, az arromanches-i kikötő és a longues-sur-mer-i üteg elfoglalása volt. Az Omaha-parton landoló amerikai 1. és 29 hadosztályoknak el kellett foglalnia Colleville, St-Laurent és Virville falvakat és befelé nyomulniuk a szárazföld belseje felé, a ranger zászlóaljoknak pedig a point-du-hoc-i ütegeket kellett elhallgattatni. A Utah-partról az amerikai 4. hadosztálynak ellenőrzése alá kellett vonnia a parti utakat, birtokba venni a magasabb fekvésű területeket, készen arra, hogy Cherburg felé támadjon. A tervek szerint az amerikai 101. légideszant hadosztály Ste-Mère-Église-től délnyugatra ér földet és biztosítja a szárazföld felőli töltés utakat, felrobbantja a Carentan környéki hidakat, biztosítja a nyugati szárnyat. Az amerikai 82. légideszant hadosztály pedig St.-Sauvieur-le-Vicomte nyugati határában ér földet és biztosítja az utakat az ellenséges erősítés elől.²

Ha a történészek előszeretettel hívják az Overlord hadműveletet a világ leggondosabban megtervezett partra szállási hadműveletének, akkor a Chromite hadművelet a leggyorsabban összehozott partra szállása és az utolsó nagy partra szállás is. Sokszor MacArthurt szokták megnevezni, mint a terv megalkotóját, pedig valójában Donald McB. Curtis pentagonbeli katonai tisztviselő nevéhez kapcsolódik, aki elkezdte az SL-17 tartalék terv kidolgozását, mely egy esetleges észak-koreai támadás esetén lépett volna életbe. Ha nem is MacArthur volt az értelmi szerzője, de ő hozta létre és valósította meg. A terv nagyszabású, kockázatos, de a háború alakulásában döntő volt. Egy ilyen nagyságú partra szállás esetén egy 160 napos előkészület és tervezés volt előírva, de a koalíciós erők vezérkarának és törzsének 34 napja volt a támadásig. MacArthur kijelölte a helyszínt augusztus 12-én, majd augusztus 23-án, a tokiói konferencián összegyűltek a FECOM (Far East Command, azaz a távol-keleti parancsnokság) parancsnokok, hogy megismerjék a tervet és elkezdjék annak megvalósítását. A terv céljai a következők voltak: partra szállni Incshonnál és elfoglalni a várost, majd a Kimpo reptér és az országút biztosítása után Szöul felszabadítás. Ezzel elvágni az észak-koreai utánpótlási vonalakat, minek következtében lehetőség nyílik egy ellentámadás indítására. Szeptember 15-én az 1. tengerészgyalogos hadosztály megindítja a támadást Incshonnál és a lehető leghamarabb elfoglalja a repteret a puszani kitörés 16-ára volt tervezve. Őket követte a 7. gyaloghadosztály D+4-en (szeptember 19-én), akik a Han folyó és Szöul körüli területet biztosítják. A tengerészgyalogosoknak az 1. tengerészgyalogos repülő ezred gépei biztosítják a légi támogatást a reptér biztosítása után. A

tervek és a feladatok is későn lettek ismertetve a csapatok részére, igaz Almond tábornok is csak szeptember 6-án ismerte meg az egész tervet, a 7. gyalogos hadosztály szeptember 9-én kapta meg az ismertetést, a tengerészgyalogosok pedig a tengeri út során.³

A védők különböző módon közelítették meg a védelem kérdését. A németeknek mindenképpen meg kellett akadályozniuk a második (vagy harmadik, ha az itáliai hadszíntér, vagy negyedik amennyiben a német városok bombázását is beleszámítjuk) arcvonall kialakulását. Az észak-koreai hadvezetés nem is készült fel ilyen jellegű ellentámadásra, viszont azok a védelmi rendszereket, melyeket a japánok hagytak hátra, illetve a városi terepet megpróbálták kihasználni.

Hitlernek és Rommelnek az volt az elképzelése, hogy a partraszállást még a parton kell megakadályozni, ezzel szemben Rundstedt tábornok úgy gondolta, hogy a szövetségeseket hagyni kell benyomulni a szárazföld felé, ahol már nem tudják kihasználni tengeri és légi fölényüket és ott ellentámadást indítani ellenük. Végül Hitler elképzelése valósult meg és az 1942 márciusában elfogadott 40. számú irányelvben lefektetett alapelvek alapján elkezdték az Atlanti Fal kiépítését. A terv alapján a part mentén, olyan vasbeton erősítéseket kellett létrehozni, melyek ellenállnak a szövetséges légi támadásoknak és tüzérségi tűznek. Hitler szerint tizenötezer betontámpont és annak háromezer fős személyi állománya elég a szövetségesek megállításához és mivel egyetlen partszakasz sem biztonságos, ezért az egészet meg kellett erősíteni. Rommelnek mindenütt fel kellett készülnie, a támadásra, így minden olyan partszakaszra védművet telepített, ahol a legkisebb esélye is mutatkozott az invázióknak.⁴

A partvonal előtt a tengeren a németek első védelmi vonala a csatornába telepített aknákból állt, de Rommel nem volt elégedett a mennyiséggel, habár a szövetségeseknek így is komoly gondot tudtak okozni. A parti védművek eltérőek voltak a földrajzi adottságok szerint, viszont a parti akadályok mindenütt azonosak. Az akadályok első vonalát az aknákkal szerelt belga kapuk (beton, vagy fém gúlák, melyek nem tömör felépítésűek) alkották, melyeket az ártéri részen helyeztek el és dagály alkalmával képesek voltak megakasztani a hajókat. A dagályvonaltól száz méterre ferdén bevert gerendákat helyeztek el, melyek a tenger felé néztek, ezeket követték a parttól hetvenméternyire elhelyezett sündisznók (két fémgerenda kereszt alakban és arra ráfektetve egy harmadik fémgerenda). A parton több típusú aknát helyeztek el a harckocsiknak és gyalogság megállítására egyaránt. A kijáratoknál lövészeket és géppuskákat helyeztek el a lövészárkokban a fentebbi részekben tobrukokat hoztak létre, melyek kör alakú betonozott gödrök voltak (géppuska, aknavető vagy harckocsi

torony befogadására alkalmas). A tobrukokat alagutak kötötték össze és mellettük, körülöttük vasbeton kiserődöket telepítettek, melyek a part felé néztek. Ezekben a védművekben a védőknek, megvolt az előttük lévő part panorámarajza, a támpontok távolsága és elhajlási szöge. Más szavakkal: a tűzrendszer mesterien meg volt szervezve. Ezeken felül kazamatákba telepített ágyúkat és tüzérségi erődöket hoztak létre, melyek a partraszállókat tudták löni. A falnak azonban nagy hibája volt, hogy a part közelében tényleg nagyon erős volt, viszont mélységgel nem rendelkezett. Ennek ellensúlyozására a tengerparttól beljebb is hoztak létre kisebb védműveket, póznákat vertek a nyílt terepszakaszokra a vitorlázógépek ellen és olyan erősítéseket is építettek, melyekben nem volt fegyver. Habár logikusnak tűnhet Rommel gondolkodása, nem számolt azzal a lehetőséggel, hogy a „fal” áttörése esetén a szövetséges erőket nehezen tudja megállítani csapataival. Erre azonban nagy esély volt, mivel a szövetségesek kiválóan tudták alkalmazni a hajók által nyújtott tűztámogatást. A terv hibás volt, azonban a páncélosok hiányában és a gyenge csapatokkal ez volt az egyik leglogikusabb megoldás. Ez volt az egyik legnagyobb hazárdjáték a németek részéről a háború során.⁵

Az észak-koreai tervekről nagyon keveset lehet tudni, igazából a támadás során és az előzetes felderítésekből lehet a védelem állapotát leírni. A parti tüzérség 76 mm-es, 85 mm-es és 122 mm-es lövegekkel volt felszerelve és ezek is főleg nyílt állásokba voltak elhelyezve. Ezen kívül voltak beásott állások aknavetők, ágyúk és lövegek részére egyaránt, illetve Incshon környékét behálózta egy árokrendszer, bár főleg nyitott tetejűekkel. Több száz megerősített pont volt felállítva a területen, viszont kevés katona védte a partokat. Ezekből azt a következtetést lehet levonni, hogy abban az esetben, ha partra szállásra kerülne sor a térségben azt a félsziget belsejében akarták megállítani. Habár a magasabb területeket megerősítették és a természetes akadályokat is - mint a Han-folyót - kihasználták, a városok barikadozásán és megerősítéseket csináltak, ám olyan szintű állásrendszert nem hoztak létre, mint a németek Normandiában.⁶

Földrajzi adottságok

A katonai vezetőknek minden egyes csatában a történelem során - legyen az Julius Caesar vagy éppen Patton tábornok - a terepet mindig jól és körül tekintően kellett megválasztaniuk a siker elérése érdekében, figyelembe véve a rendelkezésre álló erőket is. Ugyanakkor a védelem megszervezésénél is fontos, hogy kihasználjuk a terep adottságait, mert minél több természetes akadályt használunk fel, az ellenség támadásának megállítása

érdekében annál jobban tudjuk a védelem érdekében a saját erőinket felhasználni és ez segíthet a mesterséges akadályok rendszerének felállításában.

A partraszállásokra sem alkalmas minden terep, sok fontos tényező van, melyek figyelmen kívül hagyása esetén óriási veszteségeket lehet szenvedni a parton, még mielőtt kibontakozhatna a támadás. Mivel a dolgot két olyan partraszállásról szól melyeket tenger felől indítottak ezért, a figyelembe veendő földrajzi tényezők ebben az esetben a következők.

Egyik tényező az, hogy a különböző kikötőkből érkező hajók egyesülni tudjanak még jóval a partraszálló járművek indítása előtt, mindezt rejtve és minél gyorsabban, mivel az ellenség flottája, légierije könnyen kiszúr egy akár több száz hajóból álló flottát. Mivel igen nagy hajókról van szó és az alakzatot is tartani kell, a védelem érdekében, és elég nagy hely kell ahhoz is, hogy egy esetleges támadás esetén tudjanak manőverezni és megfelelő pozíciót felvenni a tűz viszonzására, illetve a parthoz közel támogató tüzet tudjanak biztosítani partot elérő erőknek. Mivel mindkét esetben félszigeteken történt a landolás ezért a Koreánál a Sárga- és Japán-tengerek, Franciaországnál pedig az Atlanti-óceán - a La Manche csatorna - biztosították erre a helyet, ezért nem okozott problémát a koalíciós és szövetséges erőknek a haditengerészet eljuttatása a megindulási körlethez. Viszont a két partvonal nem mindegyik része felel meg egy partraszállás feltételeinek, ugyanis nem utolsó szempont a part szerkezete, felépítése. Jó példa ennek figyelmen kívül hagyására az 1942. augusztus 19-ei Dieppe-nél, a szövetséges erők által végrehajtott sikertelen rajtaütés, amikor is a tervezők nem számoltak azzal, hogy a kavicsos parton és a laza talajon a harckocsik, teherautók megakadnak, és így könnyű célpontokat nyújtanak az ellenséges ágyúk tüzének.

A normandiai partraszállás végrehajtásánál a partoknak közel kellett lennie valamilyen természetes kikötőhöz, hogy az utánpótlást minél hamarabb lehessen biztosítani, Koreában pedig a puszani gyűrűn kellett minél hamarabb keresztültörni és összeköttetést létesíteni a partot ért erőkkel.

Ezek figyelembe vételével nézzük meg részletesebben a franciaországi lehetőségeket. A szövetségesek öt hadosztályt terveztek partra tenni és három hadosztályt légi úton a célterületre szállítani az első nap, tehát egy ekkora erőt befogadni képes viszonylag egybe függő partszakaszt kellett keresni, ami közel van Angliához, ahol összegyűjtötték a csapatokat és felkészítették őket az invázióra. A szövetséges erők vezérkara, akik elkezdtek a tervezést, három opciót vázoltak fel a végrehajtás lehetséges helyszíneiként: Pas-de-Calais, Normandia és Bretagne térsége. Az utóbbi túl messze volt Angliától, az előbbi pedig túl nyilvánvaló volt, így maradt Normandia Calvados megye területe. A Cotentin-félsziget megvédte a partokat a

legrosszabb viharoktól is az Atlanti-óceán felől, illetve ezen a félszigeten helyezkedett el az egyik legnagyobb természetes kikötő Cherbourg is. Caen kikötője ugyan kicsi volt, de akár gyorsan, a kezdő támadással el lehet foglalni, illetve a város mellett volt egy kis reptér is, melyet a légideszant támadással az első napon is meg lehet szerezni. Ezen felül Caen fontos vasút és közúti csomópont Párizs és Cherbourg között, melynek elfoglalásával az inváziós erők a Cotentin-félszigetet elvágnák a németek elől és egyben komoly fenyegetést jelentene Párizsra. Még egy érdekes előnye a területnek, hogy az Orne-folyó természetes elválasztó volt a német 7. és 15. hadseregek között. A támadás a 7. hadsereg körzetét érintette volna, mely mindössze egyetlen páncélos hadosztállyal rendelkezett, a német 21. páncélos hadosztállyal, ezzel szemben a 15. hadseregnek 5 páncélos hadosztálya is volt. Az Orne-folyótól nyugatra 30 kilométernyi nyílt, homokos, fokozatosan és enyhén emelkedő partszakasz és jól kiépített úthálózat található a szárazföld felé. Arromanches-től nyugatra egy nagyjából tíz kilométeres szakaszon majdnem függőleges parti szirtek magasodtak. Colleviltől azonban a szirtek fokozatosan visszahúzódtak, habár még itt is elérték az akár harminc-negyven méteres magasságot, azokat már könnyebb volt leküzdeni, és előttük nyílt partszakasz húzódott, amely az ár-apály mozgásával 10-200 méter széles partot biztosított az inváziós erők számára. A szirtek közötti teknőkben pedig jól kiépített utak voltak a félsziget belseje felé. Ezek a partokat megfelelő szilárdságú talajok alkották, melyek elbírták a kételtű járműveket, harckocsikat és nehézgépeket, illetve a partról kivezető utakon eljuthattak a szárazföldre. Így ez lett a helyszíne minden idők legnagyobb partra szálló hadműveletének.¹

MacArthur tábornok helyzete merőben más volt neki a védekezésből kellett támadásba átmenni, kitörnie a puszani körzetből és minél előbb visszafoglalni az elvesztett területeket. Ehhez először is el kellett vágnia az észak-koreai utánpótlási vonalakat, emellett Szöul visszafoglalása 3 hónappal az elvesztése után egy jelzés értékű politikai győzelemmel ért fel. Incshon volt a második legnagyobb kikötő és a Kimpo reptér a legjobb a félszigeten. A terv nagyszerű, briliáns, de egyben nagyon kockázatos is volt. Földrajzi szempontból, a csatornát nagyon veszélyesen lehetett megközelíteni egy inváziós flottának, ahol ráadásul kis hely állt rendelkezésre a manőverezésre is és a műveletet éjszaka kellett volna végrehajtani. Hasonló helyzet volt a második világháborúban az Anziónál (1944. január) és Salernónál (1943. szeptember) végrehajtott partra szállások során is, melyeket sikeresen hajtottak végre. Ehhez persze Itáliánál és Koreánál biztosítva volt a tengeri és légi fölény is. Az incshoni partra szállást a haditengerészet több okból is aggasztónak találta, az egyik ilyen ok Wolmi-do szigete volt, melyről úgy tartották, hogy meg van erősítve és domináns helyzetben van a

tervezett partokkal szemben. Incshon egy 250 ezer fős gyárváros volt és régóta Szöul tengeri kikötőjének funkcionált. A parti terület majdnem teljesen lapos volt, de több kisebb domb szegdelte át a várost, közülük a legfontosabbak a Temető-domb, a Brit-Konzulátusi-domb, a 117-es domb, egy 585 m²-es erdős hegygerinc, majd egy körülbelül 450-650 méter síkság után a Figyelő-domb. A belföld dombossága ellenére a Kimpo-félsziget nagy síksága, mely észak és nyugat felé a Sárga-tengerig kelet felé pedig a Han-folyó torkolatáig terjed, a domináns. Wolmi-do körülbelül 830 méterre-nyugatra volt az incshoni félszigettől, melyet főleg a meredek, dús növényzetű 107 méter magas domb foglalt el, melynek Rádió-domb volt a neve. A sziget észak-keleti és északi része gyárterület volt, de a sziget egyben halász kikötőként és turisztikai látványosságként (úszó medencékkel, boltokkal és éttermekkel) is működött. Wolmi-dot és a szárazföldet egy 730 méter hosszú töltésút kötötte össze a szárazföldre és egy másik töltésút mely a déli Sowolmi-do (egy sziklás szigetekcske, világítótoronnyal) kiszögellést kötötte össze Wolmi-doval. A két 11 méter széles töltés utak észak és nyugat felől az incshoni kikötő hullámtörőiként szolgáltak. A kikötő északkeleti része vízparti mólókkal, raktárakkal és kikötői létesítményekkel volt szegélyezve. Kő és beton alkotta védőgát nézett szembe a város és a kikötő vízpartjaival. A kikötő déli részén egy be- és kiengedő folyammedence helyezkedett el, melyek kiválóak voltak a hajók számára. A Repülőhal csatornán és a Keleti-csatornán keresztül lehetett elérni Incshont a Sárga-tenger felől, mindkét vízi út 80 kilométer hosszú és 9-18 méter mély volt. A két csatorna 16 kilométerre futott össze egy szigetekcskénél, aminek a neve Palmi-do. A körülmények tovább veszélyesedtek, azzal, hogy ezt a hadmozdulatot a haditengerészetnek éjszaka kellett végrehajtania, hogy kihasználhassák a reggeli dagály nyújtotta előnyöket. A Repülőhal-csatorna jelentette a kevesebb kockázatot, annak ellenére, hogy az Incshon és Yongjong-do között a mindössze 1800-3200 méter széles helyen a hajók képtelenek lettek volna manőverezni, egy esetleges támadás esetén vagy akár apály beállta esetén. Amennyiben Incshont sikerül biztosítani a tengerészgyalogosoknak egy 32 kilométeres szakaszt kellett birtokba venni a Szöulba tartó autópályán (párhuzamosan mellette egy vasút is futott) a főváros eléréséhez. A szárazföld majdnem teljesen lapos volt, de szétszórtan dombok helyezkedtek el, melyek tökéletes védelmi pozíciókat biztosítottak az észak-koreai erőknek. Az alacsony dombok és hegygerincek néhol fedettek voltak a növényzettől, amelyeket fedezékként lehetett használni, de a szárazföld nagy részét a mezőgazdasági termőföldek (rizsföldek) tették ki. A területet a japán hadsereg kiképzési területként használta, még a háború előtt így több helyen elszórva beton erődítmények és akadályok szegdelték át a terepet, melyeket az északiak ki is

használtak. Ascom City, Sosa és Yongdungp'o városok az út két oldalán helyezkedtek el, az utóbbi ipari területe a Han folyó déli részén terült el Szöullal átellenben. Innen egy út haladt Suwon és Osan felé, melyet az északiak használtak az utánpótlásra, az amerikai 8. hadsereg is ezt használta a kitörés után.²

A fentiek alapján a következő ellentéteket figyelhetjük meg: a normandiai partok megközelítése koránt sem volt, olyan veszélyes, mint a koreaiaké, de utóbbinál egyébként is kisebb erőt kellett a célterületre eljuttatni. Habár mindkét terület lényegében lapos Korea esetén a terep jóval tagoltabb és magasabb dombokat is tartalmazott, míg Normandiában a parti szirtek leküzdése után síkvidéki körülmények vártak a szövetséges katonákra. Lényegében az egyetlen közös a két terep között, hogy mindkét helyet lehetett partraszállásra használni.

A szemben álló hadseregek

A két fél hadserege sok tekintetben különbözött egymástól, nemcsak struktúrájában, parancsnoki rendszerében, de a szövetséges haderő, akik a partraszállásban részt vettek, nagy részüknek ez volt az első csatájuk, itt estek át a tűzkeresztségen.

Először nézzük az Overlord támadó egységeit. A második világháború 1939 óta tartott, de a szövetségeseknek kevés hadosztálya részesült harci bevetésekben. A brit katonák harcoltak a németek ellen Nyugat-Európában, Észak-Afrikában, de azon egységek közül, melyek részt vettek az Overlord-hadművelet végrehajtásában, kevés tapasztalt volt. A személyi állomány nem volt olyan iskolázott, edzett és elszánt, mint a G.I. Joe-k (azaz az amerikai katonák). A brit hadsereg folyamatos vereségei ártottak a morálnak és a katonák azon része, akik nem a hadműveleti területen szolgáltak, a laktanyákban töltötték az idejüket. A német katonákat gyakran meglepte a brit mentalitás: sok esetben, ha már kevés volt a lőszer, üzemanyag és be voltak kerítve, akkor egyszerűen csak megadták magukat, vagy felhagytak az üldözéssel, a délutáni tea elfogyasztása végett. A főtisztek, akik megjárták az első világháborút túlzott óvatossággal hajtották végre a feladatokat, vagy nem voltak hajlandóak végrehajtani, ha úgy ítélték meg, hogy fölösleges és értelmetlen mészárlásba torkollana. Ez részben érthető volt, hiszen a briteknek nem volt személyi utánpótlása.

Az amerikai hadsereg állapota, annyiival volt jobb, hogy jobb felszerelésük volt, mint szövetségeseinek, szelektív rendszer szerint folyt a sorozás, az emberanyag iskolázottabb és edzettebb volt. Az újoncok csaknem fele középiskolát végzett és tízből egy egyetemre is járt,

viszont az amerikai hadsereg volt a legtapasztalatlanabb hadsereg a világon, 1943 végéig mindössze két hadosztálya harcolt Európában (természetesen az amerikai tengerészgyalogosok sok csatában vettek részt ez idáig). Viszont sokan ezt előnyként fogták fel, ugyanis az amerikai újonc katona nem volt olyan óvatos, mint egy veterán, és sokszor a tapasztalatlanságból eredő vakmerőségnek volt köszönhető, hogy a kialakult patt helyzetekből győztesen jöttek ki. Viszont a tapasztalatlanságot nem kell előnyként felfogni, ennek a hadseregnek is meg voltak a maga árnyoldalai. Ezeken az egyszerű gyalogos hadosztályokon kívül a szövetségesek fontos szerepet szántak az elit alakulatainak. Az ejtőernyősök, az amerikai rangerek és a brit kommandósok kemény válogatáson és kiképzésen estek át és speciális feladatok végrehajtására voltak kiképezve. Ezek az egységek önkéntesekből álltak és a nehézségek, amelyeken a katonák átestek, kimagasló összetartásra sarkalta őket.¹

A német hadseregről már kevesebb jót lehet mondani, a háború elején retteget Wehrmacht már csak árnyéka volt régi önmagának, a keleti hadszíntéren szenvedett óriási veszteségek és a hatalmas elfoglalt területek megtartása komoly gondokat okoztak a németeknek. A német hadsereg a háború elején büszke lehetett fajtisztaságára, de a nagy veszteségek miatt kénytelen volt lemondani erről. Kezdetben népi németeket vonultattak be Lengyelországból és a balkáni országokban, majd önkénteseket (Freiwillige) és kiegészítőket (Hilfswillige), akiket a megszállt területekről és a Vörös Hadsereg fogságba esett katonái közül is soroztak be. Ezek az úgynevezett Ost (Keleti) zászlóaljak egyre megbízhatatlanabbak voltak így őket nyugatra küldték a parti védőművekbe, vagy azok építésére szolgálni. Egyes alakulatok, mint például az SS páncélos hadosztályok pl. Tigris harckocsikkal (20. ábra), Panzer IV. harckocsikkal (21. ábra) felszerelve, vagy a német 6. ejtőernyős ezred, de a többnemzetiségű túlkoros, vagy túl fiatal, beteg, sebesült katonák nem érhetek fel a szövetségesek friss, pihent egységeivel, még a védelmi létesítményekből sem. Nem állt jobban sem a Luftwaffe (a német Légierő a második világháború idején), sem a Kriegsmarine (a német haditengerészet a második világháború idején). A német légierő majdnem minden erőforrását a szövetséges bombázások megakadályozására használta, a német haditengerészet tengeralattjárói ellenséges konvojokra vadásztak, így egypár nagyobb parti őrhajó (E-hajó), melyek csak aknatelepítéssel tudtak hozzájárulni a védelemhez, nem jelentettek nagy gondot az inváziós flotta számára. Kivéve azt a három hajóból álló csoportot, amelyek az egyik gyakorlaton elsüllyesztettek és megrongáltak néhány szövetséges hajót.²

A koreai háborúban az ENSZ koalíciós erőit 15 ország hadseregének egységei alkották, túlnyomó részt amerikaiak, és mivel a partraszállást ők hajtották végre ezért csak

velük foglalkozom ebben a dolgozatban. A Chromite hadművelet az USA összes haderőnemét felölelte a parti őrségen kívül, bár ezek az erők már csak árnyékaik voltak második világháborús önmaguknak. A világháború után az amerikai haderő nagy részét leszerelték csökkentették az előírt létszámokat, az eszközök mennyiségét, miután a fegyveres erők a Védelmi Minisztérium vezetése alá kerültek. A háború végén 89 hadosztállyal rendelkező USA 1950-re mindössze hét gyalogos, két légi szállítású és egy páncélos hadosztályból állt, és az 1. gyalogos és 82. légi szállítású hadosztály kivételével egyik sem volt feltöltve (11 000 - 13 650 ember volt egy hadosztályban az előírt 18 804 helyett). A hadosztályok három ezrede mindössze kettő-kettő zászlóaljjal rendelkezett és a zászlóalj is csak két századból állt és azoknak is csak két szakaszuk volt (harminchat lövészzaszakasz volt a hadosztálynak az előírányzott nyolcvanegy helyett). A második világháborúban a hármas struktúra jellemezte a fegyveres erőket. A hadosztályok páncélos zászlóalját és légelhárító tüzér osztályát egy századra és egy ütegre csökkentették, a tüzérosztályok és műszaki zászlóaljak is mindössze két századdal/üteggel számolhattak. A lövészezred nem is rendelkezett a második világháborúban rendszeresített harckocsi századdal. A kiképzés csak kis alegység szinten működött, kevés éleslövészettel, szemben a normandiai előkészületekkel, ahol hadosztály szinten is gyakoroltak és több százezer löszert lőttek el gyakorlásként egy hadműveletre. A tengerészgyalogság még rosszabb állapotban volt: mindössze két gyengített hadosztályból állt, a légi parkja 16 repülő századból állt, ebből 4 sugárhajtású. Az 1. tengerészgyalogos hadosztály egy három zászlóaljból álló ezredből és egy tüzérosztályból tevődött össze, személyi állománya 8 000 fő, a 2. tengerészgyalogos hadosztály két lövész ezredből (mindössze két-két zászlóaljjal) és három tüzérosztályból állt, személyi állománya 9 000 fő. Az előírányzott létszám háború esetén egy hadosztályra 22 000 fő volt. A kisegítő és kiszolgáló egységeket átszervezték és más haderőnemekhez kerültek, de a partraszálláskor már újra a hadosztály kötelékébe tartoztak. Például, amikor MacArthur erősítést kért az államokból, egy tengerészgyalogos hadosztály helyett (mert nem volt elérhető egy sem) egy ezredszintű harccsoportot (RCT – Regimental Combat Team) kapott egy repülő zászlóaljjal (MAG 33 – Marine Aircraft Group 33). Azonban ez sem egy szokványos RCT volt ugyanis rendelkezett ellátó és támogató egységekkel, a páncélos század vadonatúj M26 Pershing harckocsikat (22. ábra) kapott, melyek fel tudták venni a harcot az észak-koreaiak által használt T-34-85 harckocsikkal (23. ábra), és a katonákat is új felszereléssel látták el, az egységeket feltöltötték és egy repülő zászlóaljat elláttak megfigyelő gépekkel, helikopterekkel és egy századot éjszakai felszereléssel is felszereltek. Ezzel alakult meg az 1. ideiglenes

tengerészgyalogos dandár, melyet később az 1. tengerészgyalogos hadosztályhoz rendelték a partra szállás végrehajtásakor. A fentiek alapján már megérthetjük, hogy az a haderő, amelyik óriási sikereket ért el a második világháború minden hadszínterén, hogyan tudott összeomlani egy váratlan támadástól. A totális vereség elkerülése és a Chromite sikere a tapasztalt, háborút megjárt tisztek és altisztek munkáján alapult. Tegyük hozzá, hogy a hadműveletre a támadó erőket megerősítették.³

A koalíciós erőknek ugyanaz volt a szerencséje, mint az északi erőknek, a meglepetés. Mivel az észak-koreai vezetés, már a „zsebében érezte a győzelmet” és nem számított ellentámadásra, ilyen távol a pusznai körzettől ezért az Incshon és Szöul környéki csapatok feltöltetlenek és szervezetlenek voltak. Egy tipikus észak-koreai hadosztály három ezredből, és körülbelül 11 000 – 12 000 főből állt. A hadosztályok rendelkeztek egy-egy páncéltörő, légelhárító osztállyal, műszaki, híradó, egészségügyi, vezetésbiztosítási zászlóaljjal, ezen felül egy felderítő és egy szállító századdal is. Az észak-koreai dandárok általában négy-öt lövész zászlóaljból, egy tüzérosztályból és minimális kiszolgálókból álltak. De mire Puszanhoz értek a támadók, már csak 3 – 5 000 emberből álltak a hadosztályok. Viszont tüzerőben még mindig fel tudták venni az amerikai csapatokkal.⁴

A részt vevő egységek:

Normandia	
Szövetséges erők	Német haderő
am. 101. légi szállítású hadosztály	6. ejtőernyős ezred
am. 82. légi szállítású hadosztály	352. gyaloghadosztály
am. 4. gyaloghadosztály	716. partvédelmi hadosztály
am. 2. ranger zászlóalj	21. páncélos hadosztály
am. 29. gyaloghadosztály	
am. 1. gyaloghadosztály	
brit 50. hadosztály	
kanadai 3. hadosztály	
brit 3. hadosztály	
brit 6. légi szállítású hadosztály	

Incshon	
ENSZ koalíciós erők	Észak-Koreai egységek
am. 1. tengerészgyalogos hadosztály	226. tengerészgyalogos ezred
am. 7. gyalogos hadosztály	918. parti tüzér ezred
	42. páncélos ezred

A szemmel látható különbség a két hadművelet között jelentős, de fontos megjegyezni, hogy a tengerészgyalogos hadosztályok struktúrája más volt a reguláris hadsereg rendszeréhez képest és a hadműveletek méretei is eltérőek. A hadműveletekben részt vettek a haditengerészet egységei, Koreában a 7. flotta, Európában a szövetségeseknek több flottája is alkotta az inváziós erőket. A légierő bombázói, és más harci repülők is támogatták a harcoló egységeket, Normandiában az amerikai 8., 9. légi hadsereg és RAF alakulatai voltak jelen, a koreai hadszíntéren az 1. tengerészgyalogos repülő ezred.

Előkészületek

A partra szállás egy olyan hadművelet, amely rengeteg előkészületet, felkészülést és a haderőnemek közti összhangot igényel, hiszen eredményes végrehajtásához, szükséges a légi és tengeri fölény biztosítása. Mivel a partraszállást a szárazföldi, légi szállítású erők és tengerészgyalogosok hajtják végre, akiket az előző két haderőnemnek eszközökkel és tűzzel kell támogatnia, fontos, hogy tudjanak együtt tevékenykedni.

Először a normandiai partraszállást elemezném, ugyanis ebben az esetben lelhető fel az egyik nagy különbség a két hadművelet végrehajtását összehasonlítva, mivel a koreai erők már majdnem legyőzték a dél-koreai és amerikai erőket, s nem is számítottak ilyen típusú támadásra, ezért nem is igényelt az előkészítő fázisban olyan mértékű megtévesztést, mint a második világháború esetén. Ugyanis a szövetségesek több akciót hajtottak végre, melyek semmi más célt nem szolgáltak, csak azt, hogy a németeket megtévezzék. Nem is lehetett volna más választásuk, mivel az Overlord hadműveletre minden elérhető partra szállító eszközt repülőt, anyagot és embert mozgósítottak. Ha nem sikerült volna megvetniük a lábukat a kontinensen, akkor 1944-ben már biztosan nem tudtak volna végrehajtani hasonló akciót és ezzel Hitler és Rommel is tisztában voltak. Egyik ilyen szövetséges megtévesztő akció volt a Fortitude North és South, melyeknek célja az volt, hogy elhitessék a németekkel,

hogyan a támadás Norvégiát (North), vagy Pas-de-Calais-t (South) veszi célba. Ezen kívül olyan dezinformációkat is terjesztettek, miszerint akár a Balkánon, vagy Marseille környéken kerül sor egy invázióra, vagy egy elterelő hadműveletre. Az amerikai és brit munkacsoportok dolgozták ki közösen és hajtották végre ezt az akciót, virtuális, nem létező seregek generálásával, nem létező alakulatok között lebonyolított rádió kommunikációval. Az akció olyan jól sikerült, hogy június 6-a után is hetekig azt hitték a németek, hogy a normandiai partraszállás, csak elterelésként szolgál egy második Calais ellen irányuló nagyobb támadás előtt. A német felderítés és hírszerzés számára a felfújható gumi harckocsik és hajó utánzatok azt a látszatot keltették, hogy az igazi cél Calais lesz. Ezt a meggyőződést erősítette a Window akció, aminek értelmében alumínium csíkokat szórtak a szövetséges gépek, mellyel a német vadászokat eltérítették az igazi bombázásoktól és a német radarkezelők is azt hitték, hogy az inváziós flotta Calais felé tart. Ugyanis a partra szállást a fontos vasutak, hidak és csomópontok bombázása előzte meg. Ezek pusztítását nem csak a bombázók hajtották végre, hanem a francia ellenállás is fontos szerepet játszott az előkészületekben. Vasutakat robbantottak, telefonvonalakat vágtak el, és ami a legfontosabb, pontos információkkal szolgáltak a német csapatok elhelyezkedéséről és a német védelmi rendszer felépítéséről. A támadók a terep előkészítésén kívül a katonák felkészítésére is nagy hangsúlyt fektettek. Az amerikai hadsereg minden katonája egy pillanatra sem állt le a kiképzéssel, még az észak-afrikai akció után sem. A gyakorlatozások legfőbb célja a partra való kijutás volt, ezen kívül mást nem is gyakoroltak, ami később a sövényharcok kialakulásakor fellépő nehézségekben mutatkozott meg. A Franciaország északi részén jellemző magas, sűrű sövényekkel átszegdelt terep, ahol szűk utak kötik össze a kis mezőket, ezeket könnyebb védeni, mint támadni, mert a védők a terep fedettségét kihasználva a menetoszlopba belelőve, azt megállásra tudják készíteni, illetve a néhol 2 méteres sövényen sem lehet átlátni, így nem lehet tudni, mi van a másik oldalon. Egyes egységeket kifejezetten a partra szállásra készítettek fel, például az amerikai légideszant egységek, már az Államokban elkezdtek a gyakorlást az atlanti fal mögé történő ledobásukra. Az amerikai 4. hadosztály 8. ezredét már rohamegységként képezték ki, hogy a megerősített harcálláspontokat, hogyan kell elfoglalni. A gyaloghadosztályokat általánosságban felkészítették a terepkihasználására, a menetelésekre, illetve a harcászat elemeit is elsajátították. Azonban az egyik legnagyobb hangsúlyt maga a partra érkezés kapta, a katonák mindenféle deszant járműről megtanultak partra szállni, kezelni az ellenség fegyvereit és még sok más speciális képzésben is részesültek. A kiképzésért felelős tisztek olyan partszakaszokat kerestek Anglia szerte, amelyek megfelelnek az inváziós partoknak és

sokszor éleslőszert használtak a gyakorlatozás során. Egyes partszakaszokat teljes egészében lemásoltak, így a katonák, amikor partot értek ugyanazt láthatták, amit az éles végrehajtáson is fognak. A kiképzés ezen részéért Paul Thompson alezredes felelt, aki a kiképzést négy részre osztotta: egyéni kiképzés a rohampályán, drótvágók és parti akadályrobbantók közös gyakorlata, század, majd zászlóalj gyakorlat. A gyakorlások során szerzett tapasztalatokat a megfigyelők kiértékelték és ez alapján változtattak. Így alakult ki a hajók összetétele is, egy LCVP-ben 5 lövész, 4 bangalore torpedós (a drótakadályok felrobbantására) és drótvágós, 4 rakétavető, 2 lángszórós, 4 BAR (Browning Automatic Rifle, magyarul Browning önműködő puska) golyószórós, 4 aknavető és 5 robbantós (a parti akadályok felszámolására) indult a partra. A harckocsikat nem önálló erőnek tekintették, hanem a gyalogságot támogató tüzérségként fogták fel. A gyakorlatok során elpróbálták a hadrendet, a hajóra szállást, a tengeri utazást, a part megközelítését és a támadást, valamint a parti logisztikai rendszerek felállítását. Egy gyakorlat alkalmával néhány hajót elsüllyesztettek a rombolók hálóján átsikló német naszádok, és sok katona vízbefulladt. Ezen okulva az alakzatba mentőhajókat is beállítottak. A harckocsik és hajók személyzete az egymással való kommunikációt és a rádió használatát gyakorolták nagyon sokáig. A sok gyakorlás azt a célt szolgálta, hogy a katonák azt érezzék, hogy az igazi harc sem lehet rosszabb, mint azok az akár háromnapos gyakorlatok, melyeket végrehajtottak. Viszont érdekesség, hogy az európai és afrikai partraszállások során az amerikaiak nem kértek a tengerészgyalogság tapasztalataiból, habár a tengerészet néhány szakértőt átküldött az afrikai végrehajtás során.¹

A Chromite hadművelet során a tervezésre igen kevés idő jutott, így a katonák felkészítése sem kapott akkora hangsúlyt, mint az Overlord esetében. A feladatok kiosztása után a még Japánban állomásozóknak volt egy rövid gyakorlásra idejük, mielőtt a behajózás megkezdődött. A deszant járművekre való átszállást út közben gyakorolták és a szállító hajók fedélzetén a fizikai felkészítést folytatták, de a FECOM vezérkara, abban bízott, hogy a veterán tengerészgyalogos altisztek és tisztek tapasztalata elegendő lesz egy ilyen váratlan támadás során, egy olyan terepen ahol az ellenség nem is számítana rá.²

Az eszközök

Egy összetett hadművelet több haderőnem, fegyvernem és szakcsapat bevonásával sok eszközt, járművet és szállítóeszközt igényel, jelen esetben a repülőktől kezdve a hajókig, a speciális fegyverekig és harcjárművekig rengeteg változat jelenik meg a végrehajtás során.

Normandia esetében a légi szállítást emelném ki először, ugyanis az hogy a partraszállás előkészítéseként egyszerre három légideszant hadosztályt terveztek bevetni, eléggé kimerítette a rendelkezésre álló géppark erőforrásait. A célba juttatást C-47-es típusú szállító és Horsa típusú vitorlázó-gépekkel (11. ábra) oldották meg. Az amerikaiak 13 000 ejtőernyősét 822 db C-47 (12. ábra) gép jutatta el a ledobási zónához (vagy teljesen máshova) és a 4300 brit deszantost vitorlázók és repülők vegyesen szállították. A koreai végrehajtás során légideszant egységek nem kerültek bevetésre. A második világháború előtt az angol és amerikai haditengerészet foglalkozott már a partra szállító eszközök kérdésével, de a problémák csak a háború kitörése után jöttek elő ugyanis az addig megalkotott konstrukciók nem voltak használhatóak csak ideális körülmények között. Márpedig mind az Atlanti-, mind a Csendes-óceán térsége viharos és szeles tud lenni, ahol a kisméretű lapos fenekű kis teljesítményű hajókat, naszádokat nehéz irányítani. A britek 1941-ben megalkották az LST-t (Landing Ship, Tank – harckocsi partra szállító hajó) és LCT-t (Landing Craft, Tank – harckocsi partra szállító naszádot) (4. ábra), amelyek ugyan kezdetlegesek voltak, azonban jó alapanyagot biztosítottak a fejlesztésekre.. Az LST száz méter hosszú, lapos fenekű hajó volt, amely képes volt kihajózni enyhe lejtésű partokra és az orrában lévő kétszárnyú ajtón keresztül harckocsikat, teherautókat és nehézgépeket partra tenni. Az LCT ennek a kistestvére volt a maga harminchárom méter hosszával és négy-nyolc harckocsi szállítására colt képes (több változat is készült). Amerika, miután hadba lépett, az összes LST és a legtöbb LCT gyártását átvállalta, miközben jelentősen javított rajtuk, de még így sem elégítettek ki minden igényt. A gyalogság partra szállítását ezek a hajók nem tudták kiszolgálni, ugyanis meglehetősen nagyok és lassúak voltak. Helyettük például LCI-k (Landing Craft, Infantry – gyalogsági partra szállító naszád) (9. ábra) készültek, a negyvennyolc méter hosszával és az orr melletti két rámpán a fedélzetéről egy megerősített gyalogoszázad is eláraszthatta a partot. Az LCM-ek (Landing Craft Medium – közepes méretű partra szállító hajó) és az LCVP-ék (Landing Craft, Vehicle and Personnel – gépkocsi szállító és gyalogos partra szállító naszád) (5. ábra), más néven Higgins csónakok, is kiválóan megfeleltek a célnak. A briteknek volt egy saját típusok a gyalogság partra szállítására, az LCA (Landing Craft Assault – támadó partra szállító naszád) (1. ábra), amely hasonlított az amerikai Higgins csónakra, de csak harmincegy főt tudott szállítani, illetve több könnyű páncélzattal rendelkezett. Az LCVP egy harminchat tagú szakaszt, vagy egy dzsipet és egy tizenkét fős rajt tudott szállítani, a második világháború végéig több mint húszezret gyártottak belőle és az európai és csendes-óceáni hadszíntereken egyaránt megállta a helyét. Az amerikai

tengerészgyalogosok az incshoni partraszálláskor is használták ezeket a naszádokat, a kétéltű 2 és fél tonnás tehergépkocsik DUKW-okat, ('D' 1942-es gyártmány, 'U' utility=általános, 'K' első kerék meghajtású, 'W' turbinával felszerelt) (6. ábra). Lényegében teherautó, ami köré egy hajótestet építettek és turbinát szereltek fel, így mire a sekély részre ért már saját kerekein hagyhatta el a partot. LVT-k (8. ábra), vagy amtrack-ok mellett (Landing Vehicle, Tracked vagy Amphibian Tractor, azaz lánc talpas partra szállító jármű, vagy lánc talpas kétéltű). Az amtrack a második világháborúban szerzett tapasztalatok alapján több fejlesztésen esett át és rengeteg változata ismert a koreai partra szállás esetében azonban kiemelni kettőt, amelyek nagy számban vettek részt a hadműveletben. Az LVT-3C (7. ábra) és az LVT A-5-ös (10. ábra) változatok közül az első egy páncélozottabb verziója volt a korábbiaknak és .50-es és .30-as géppuskával volt felszerelve, melyekkel az LVT A-5 is rendelkezett csak ennek a tetején egy 75 mm-es howitzerrel (lényegében egy tarackkal) volt ellátva. A koreai háborúban a fentiekén kívül az alábbiakat használták, vagy az LSU-k (Landing Ship, Utility - kisegítő partra-szállító hajó) esetében, mint az LST tovább fejlesztett változatait is. Az LSD-ket (Landing Ship Docks - dokk partra-szállító hajó, a hajó dokkterébe vizet engednek, így a partra szállító járművek egyszerűen kiúsztak belőlük), LST-ket és más nagyobb szállító hajókat használták fel arra, hogy Amerikából Angliába majd a csatornán keresztül, vagy akár Japánból Koreába szállítsák a sokkal kisebb és a tenger viszonyait nehezebben elviselő naszádokat, kisebb hajókat. Az LCM-eknek és LCT-eknek olyan verziói is léteztek, melyek négy és fél hüvelykes irányítatlan rakétákat tudtak lőni, ezeket a part előkészítésére használták fel.¹

Am eszközök nem csak ilyen módon értek partot, mindkét eseménynél nagy jelentősége volt kétéltű harckocsiknak a DD harckocsiknak. Sir Percy Hobart vezérőrnagyot 1941-ben hívták vissza nyugállományból, hogy átvegye a brit 79. páncélos hadosztály parancsnokságát és ötleteivel járuljon hozzá speciális páncélosok kialakításához, melyek akár egy tengeren át történő invázióban is részt tudnak venni. Ezeket az eszközöket a mai napig Hobart-mókáinak szokták hívni. Ezek a mókák azonban hatalmas szolgálatokat tudtak tenni a partra érkező gyalogosok támogatásában. A Sherman harckocsik DD verziója (Duplex Drive), a harckocsi vázára egy leszerelhető vászonszoknyát helyeztek el, mely felfújva a vízfelszínen tartotta a harckocsikat (17. ábra), Normandiában a 75 mm-es, Incshonnál a 105 mm-es verzióban támogatta a végrehajtást. Az Overlord alatt az amerikaiak csak a DD harckocsikat használták, viszont az angolok más speciális harckocsikat is használtak a műszaki záruk és akadályok leküzdésére, például az M4 Sherman „rák” verziója egy láncdobot vitt maga előtt

(19. ábra), mely a földet csépelve működésbe hozta az aknákat és azok még előerő, vagy eszköz pusztítása nélkül elműködtek. Ezen felül például buldózerre alakított tankok, lángszóróval felszerelt páncélosok is támogatták a gyalogságot, illetve itt jelent meg az első olyan harckocsi, amelyik egy tíz méteres hidat hordozott (18. ábra) és ezzel át tudták hidalni a harckocsi árkokat.²

A haditengerészet és légierő

Az Overlord hadműveletben a bombázók nemcsak az inváziót megelőző hónapokban tevékenykedtek, hanem közvetlenül a támadás előtt. A vadászgépek és más repülők az inváziós flottát biztosították, a szállítógépek és vitorlázógépek pilótái pedig a légideszantot szállították a célterületeikre. A bombázógépek pilótái akár három bevetésen is részt vettek június 6-án, a légierő minden más tagja pedig kettőn. A RAF bombázói éjjélkor megkezdték Caen és a parti ütegek bombázását, őket követték hajnalban az amerikai légierő bombázói, akik a partokat szórták meg. A bombázásokat tiszta égbolt esetén öt perccel a csapatok érkezése előtt, felhős égbolt esetén tíz perccel korábban fejezték be. A szövetségesek 3 467 nehézbombázót (pl. Lancaster típusú nehézbombázót (16. ábra)), 1 645 közepes bombázót (pl. B-26 Maraudereket (14. ábra)) és 5 409 vadászgépet (pl. P-51D Mustangot (15. ábra)) küldtek fel a D-napon, viszont a Utah partszakaszt leszámítva, ahol alacsonyan repülő közepes bombázók támadtak, a teljesítményük nem volt elégséges. A szerepük a hadművelet sikerében, amikor áprilisban és májusban elvágták a területet a német csapatok elől és lényegében megtisztították a francia légteret. Viszont ebben a hadműveletben még nem sikerült a bombázók, vadászpilóták és a földön harcoló katonák között kapcsolatot teremteni, ezt csak az ardenneki csatában sikerült kivitelezni munka a légi és földi erők között.¹

A hajókra már május 31-én megkezdték a berakodást és június 3-án reggel a szállítóhajók elindultak a kikötőkből, folyókból és megkezdték felvenni az alakzatot, megalakítani a konvojokat. A deszant hajók és naszádok körül a hadihajók is elkezdtek kialakítani a szállítók védelmére szolgáló konvojokat. A hajók között rádiócsend volt érvénybe, és éjszaka az elsötétítés értelmében a fénymorzejeleket sem használhattak. Június 4-én azonban a vezérkar rossz híreket kapott: J. M. Stagg repülő ezredes az időjárás előrejelzéseikért felelős tiszt június 5-ére borús és viharos időt jelzett előre alacsony felhőzettel és ötös erősségű (nagy) széllel. Eisenhower és tábornokai két lehetőség közül választhattak: vagy visszarendelnek mindenkit és június 19-ére halasztják a támadást, vagy

várnak egy napot, hátha jobb lesz az idő, ezzel kockáztatva, hogy egy esetleges német légi, vagy tengeri támadás esetén óriási veszteségeket szenvedhet az inváziós flotta. Végül az egy napos várakozás mellett döntöttek. A katonák számára, már maga a hajón való várakozás és a vihar átvészélése is maga pokol volt. Sokan ettől kaptak harci kedvet, hogy inkább a németek és a parti akadályok, mint még egy óra a hajókon. Az ejtőernyősök is megkezdtek a felszállást a szállító gépeikre június 5-én este.

A támadás megindulásakor a haditengerészet egységei közül legelől az aknakereső hajók mentek, megtisztítva az utat a csapatszállító hajók és kísérőik előtt, illetve a „folyosókat” a deszant járműveknek. Jelzőzászlós rudakkal ellátott kivilágított bóják jelezték az utat a két (Nyugati Tengerészeti Hadműveleti Csoport és a Keleti Tengerészeti Hadműveleti Csoport számára) flotta számára. A fedezetükről a szövetségesek rombolói gondoskodtak, és június 6-án hajnali három órára végeztek is a feladattal. Az aknakeresőket követte az LCT flottilla, amelyik hajnali négy-öt órára (a keleti partszakaszokhoz később értek oda, és később is kezdték meg a partraszállást) elérték a partszakaszokat, és felkészültek a csapatok indítására. Az LCT-k mögött a tűzfedezetet nyújtó hajók készülődtek a partszakasz előkészítésére a gyalogság számára. A rombolók főcsoportja a cirkálók és a csatahajók mögött jött, a szállítóhajók előtt az LCI-k, LCC-k, LCM-ek és mások előtt. Amikor a hajók elérték a számukra kijelölt területeket a tengerészek leengedték a kisebb deszant járműveket, a katonák pedig elkezdtek a leereszkedést a hajó oldalán lévő mászó hálókön. 5 óra 20 perckor elkezdett világosodni, a szövetségesek megkezdtek az előkészítő bombázásokat és az előzetes tervek szerint H-óra mínusz 10 perckor (5 óra 50 perckor) a hadihajók is ágyúzni kezdték volna a partokat, ha addig nem kaptak volna tüzet. A német ütegek 5 óra 35 perckor kezdték löni a flottát, a hajók azonnal viszonozták a tüzet, és ha az ágyúkat nem is semmisítették meg, de a kezelőszemélyzetet elkergették, vagy fedezékbe szorították őket. Az öt partszakasz előtt hatvannyolc romboló sorakozott fel. Ezek a deszant csónakok megindulásakor is folytatták a tüzelést. Rengeteg lövedék hullott a partokra, de nem volt teljesen hatékony, a parti erősítések, tobrukok közül sok volt még alkalmas a védelemi harcra. A beton erősítmények megrongálódtak, de a 14 hüvelykes lövedékek sem jutottak át a falakon. Amint a hadihajó tüze a parttól távolabbi célokra helyeződött át (6 óra 30 perckor) az LCT(R)-ek (az LCT rakétavetőkkal felszerelt változata) rakétákkal szórták meg a partot (az Omahán 14 hajó 14 000 rakétát lőtt ki), illetve az LCT-ken elhelyezkedő harckocsik és tarackok is tűz alá vették a partot a 75 mm-es és 105 mm-es ágyúikkal. Innentől már csak a deszant járműveknek és a DD harckocsiknak kellett elérni a partot.²

Koreánál az 1. tengerészgyalogos hadosztály és az 1. ideiglenes tengerészgyalogos dandár az RCT-5-öt és az úton lévő RCT-7-et leszámítva Kobe-nél gyülekezett augusztus 29 és szeptember 3 között. A hadműveletben a rossz idő itt is okozott fennakadást, szeptember 3-án a Jane tájfun lecsapott Kobe városára ezzel 24 órára felfüggesztve a berakodást. A vihar megrongálta harckocsik lőszerét és a váltás ruhát, a késlekedés és az idő szűkösség miatt csak a támadó erőket tudták teljesen feltölteni, a tüzér, harckocsi és műszaki egységeket is hozzácsatolták a végrehajtó állományhoz. Ezeknek az egységeknek a felszerelését is be kellett rakodni és az idő hiánya miatt nem volt idő berakodási rendet kialakítani, a tapasztalt veterán tengerészek és tengerészgyalogosoknak köszönhető, hogy a berakodás végül összehangoltan és rendezetten zajlott le. A támadó erők összlétszáma mindent összevetve elérte a 29 731 tengerészgyalogost, katonát és tengerészt összesen. Őket 14 roham-szállítóhajó (közülük 6 a partra is fel tudott futni), 3 rombolóból átalakított szállító hajó (akár 60 km/h-át is elérhették), 3 LSD, 49 LST, egy LSM (Landing Ship Medium – közepes partra szállító hajó) (3. ábra) és 12 LSU szállította a célterületre. A hadműveleti törzs és a parancsnok a parancsnoki hajón helyezkedett, ami egy igen masszív erős védelmű hajó volt, ami rendelkezett olyan híradó berendezésekkel, melyekkel az egész hadműveletet le tudták vezényelni. A támadó erők különböző időben indultak el a kikötőkből, ellensúlyozva a különböző típusú hajók sebességhatárait, hogy aztán a Dél- Kínai-tengeren összegyűljenek. A Pontoon Movement Group szeptember 5-én hajózott ki Yokohamából, őket követte az LSM(R) (az LSM rakétavetőkkal felszerelt változata) csoport 9-én. A Tractor A és B csoport pedig 10-én hagyta el Kobét, 11-én indult el a szállító csoport. A megerősített támadó csoport 13-án hajózott ki Puszanból, ekkor csatlakozott az RCT-5 is a támadókhoz, ugyanis a pusznai körzetet szeptember 5-én éjjel hagyta el. A harmadik századok és a feltöltések a zászlóaljak részére repülőn érkezett meg Japánból. Az 1. tengerészgyalogos repülő ezred hajón indult el Kobe-ből, mint taktikai légi parancsnokság. A megalakult X. hadtest Edward M. Almond vezérőrnagy parancsnoksága alatt elindult a Sárga-tengerre az invázió megkezdésére. Bár az indulás így is kockázatos volt, ugyanis a Kelet- Kínai-tengeren a sokkal erősebb, intenzívebb Keiza tájfun tombolt. Az előkészítő bombázás 3 szakasz Corsair (13. ábra) támadásával kezdődött szeptember 10-én, amikor is Wolmidón napalmbombákkal kiégették a fákat és a lehetséges védelmi objektumokat. A tengerészet repülőgép hordozóiról felszálló gépek 12-én és 13-án indítottak támadást Incschon és Szöul ellen. Egy dél-koreai járőr hajó 10-én felfedezte, hogy a Repülőhal-csatornában az északiak aknákat telepítenek, ezért 13-án a cirkálók és rombolók megtisztították a terepet. A hajók, a repülőgépek bombázása alapján,

tűzet nyitottak az ellenséges pozíciókra, amit az északi parti ütegek viszonztak. Három romboló kapott találatot, de a legtöbb üteg megsemmisült, miután felfedték magukat a repülőgépek és a hajók számára. Szeptember 14-én éjfélkor, a korábban felderítők által felfedezett, világítótornyot üzembe helyezték. Három órával később a flotta áthaladt a csatornán. 4 óra 45 perckor a haditengerészet és tengerészgyalogos vadászbombázók elkezdtek körözni Incshon fölött. 5 óra 45 perckor 4 cirkáló és 7 romboló tűz alá vette a szigetet, 6 órakor a Corsairek elindították első hullámukat Wolmi-do ellen bombákkal és rakétákkal. A légi támadások 6 óra 15 perckor befejeződtek, az előkészítést három LSM(R) zárta több száz 4,5 hüvelykes rakétával. Ezzel megkezdődött a történelem eddigi utolsó nagy partra szállása.³

A légideszant Normandiában (24. ábra, 29. ábra)

A légideszant hadosztályokat azért emelem ki, mert az összehasonlításban szereplő hadműveletek közül csak Normandiában alkalmazták őket. Annak oka, hogy Koreában miért nem kerültek bevetésre, az, hogy az '50-es években még mindig aktív 82. légideszant hadosztályt az amerikai vezérkari főnök nem adta oda MacArthurnak, másrészt nem is lett volna elég idő megfelelő mennyiségű gép összeszedésére.

A hadosztályok feladata a szárnyak és a partokról kivezető kijáratok biztosítása volt, illetve olyan erődítések, ütegek elfoglalása, melyek a partra szálló gyalogosokat és harckocsikat veszélyeztették. Ezen kívül a fontos utak csomópontok megszerzése és tartása, amíg a váltás meg nem érkezik. A hadosztályokat többnyire szállítógépekkel szállították az ugrási zóna fölé és ejtőernyővel értek földet, viszont egyes egységeket, lövegeket vitorlázógépekkel juttattak célba több-kevesebb sikerrel. Az ejtőernyősök június 5-én este érkeztek Normandia légterébe.

Az amerikai hadosztályok közül a 82-esek voltak harctéren is bevetve, míg a 101-esek egy teljesen újonnan megalakított egység volt. Az ejtőernyős katonák az elitbe tartoztak, alapos válogatás után, kemény kiképzésen estek át. Szükséges is volt az ilyen szintű felkészítés, hiszen az ellenséget függőlegesen átkarolva, annak mélységében értek földet különböző módon, hogy stratégiailag fontos területeket, objektumokat szerezzenek meg. A brit ejtőernyősök hasonló kiképzésen estek át, mint az amerikai bajtársaik, mindkét nemzetből önkéntesek alkották az egységeket, viszont az amerikai ejtőernyősök ugrási pótlékot is kaptak, így az egyik legjobban megfizetett katonák voltak a háború alatt. A vitorlázó pilóták és

katonák csak később kaptak hasonló juttatásokat. A brit 6. légideszant hadosztálynak is ez volt az első éles bevetése ennek ellenére ők is nagy sikereket értek el a hadművelet során.

A britek feladata volt a keleti oldal biztosítása és néhány egység speciális feladatot kaptak. A 9. ejtőernyősdandárnak a Merville-i német üteget kellett elfoglalnia, azonban a támadók nagy része túl messze ért földet, s habár az ágyúkat sikerült megrognálni az erődöt nem sokkal később visszafoglalták a németek. A királyi utászok 3. ejtőernyősszázadának a Bures folyó hídjait kellett megsemmisítenie, egy másik századnak a Pegasus és Horsa hidakat kellett elfoglalnia. Mindkét egység sikerrel járt. A brit légideszant többsége eléggé szétszóródott, köszönhetően az éjszakai végrehajtásnak, így az eltévedt, rossz helyre ledobott katonák, miközben kétségbeesetten próbálták bajtársaikat és célterületeiket megtalálni az éjszaka közepén, német őrzőjáratokba és erődökbe botlottak. A hadosztály 4800 katonájának mindössze 60%-a tudott részt venni a harcokban. A június 6-án vitorlázókon érkező 4. légi szállítású dandár katonái utászfelszereléseket, tábori és páncéltörő ágyúkat, dzsipeket és könnyű harckocsikat is hoztak, melyekkel tovább növelték az elfoglalt objektumok védelmének hatékonyságát. A támadás után sokáig tartották a pozíciójukat és ellenálltak a német ellentámadásoknak.

Az amerikai légideszant egységek feladata a nyugati szárny biztosítása és a Utah partszakaszról kivezető utak biztosítása volt, illetve a fontos csomópontnak számító Ste-Mère-Eglise kisvárost kellett elfoglalni. Ezen kívül fel kellett készülniük a Carentan felé és nyugati irányba Cherbourg felé történő előrenyomulásokra. Az amerikaiak két hadosztályt vetettek be erre a feladatra. A katonák éjszaka ugrottak, amit csak tetőzött a tapasztalatlan pilóták reagálása a sűrű felhőzetre és a légvédelmi tüzre. Így az ejtőernyősök teljesen szétszóródtak, sokan a part környéki elárasztott területekre érkeztek, vagy folyókban landoltak, sok egység a célzónától több kilométerre ért földet. Az első hullámban nagyjából 13 000 ember érkezett meg, de sokuk, akik még földet is értek, eltévedtek és az éjszaka nagy részét a társaik keresésével töltötték, vagy aludtak. Habár itt is nagyon szétszóródtak, a 82-esek elfoglalták Ste-Mère-Eglise-t és elvágták a legfontosabb útvonalakat az ellenség elől, viszont az 5 400 emberből 1 200 elesett, vagy eltűnt. A 101-esek 6 600 katonájából a nap végéig csak 2 500 gyűlt össze, és hajnalig nem sikerült egy feladatukat sem teljesíteni, hanem csak reggel és délelőtt folyamán tudták biztosítani az 1-es és 2-es kijáratokat. Ekkor foglalták el a WXYZ partvédelmi tüzérség laktanyáját és a Brecourt Manornál lévő 105 mm-es ágyúkból álló üteget és még másokat is például a Holdyt is. Az ilyen akciókkal tudták az ejtőernyősök segíteni a 4. gyaloghadosztály katonáit. A nap végére több hidat is elfoglaltak a kisebb csapatokba

verődő vegyes alakulatok. A tisztek és katonák azonban egyre jobban féltek a kialakult helyzetből adódóan, hiszen sokszor csak arról a harcelyezetről és városról tudtak valamit, ahol ők maguk is ott voltak. Rádiók hiányában nem tudták társaik merre vannak, ők sikerrel jártak-e, vagy egyáltalán sikerült-e a partra szállás. Szerencsájukra, a nap végére, vagy másnapra az amerikai 4. hadosztály elérte az ejtőernyősök harcállásait és így már komoly támogatással folytatták azt a hadműveletet, melyet éppen csak elkezdtek.

Még ha az amerikaiak nem teljesítettek is olyan jól, mint a brit „kollegák”, azt mindenképp sikerként értékelhetjük, hogy a szétszórt egységekből és az itt is ott is felbukkanó katonákról kapott jelentések teljesen összezavarták a németeket köztük Heydte ezredes elit német ejtőernyőseit, akik nem tudták hova is kéne menniük. Parancsnokuk dolgát tovább nehezítette, az, hogy nem tudott kommunikálni jóformán senkivel, mivel az ejtőernyősök elvágta minden telefon és kommunikációs kábelt, ezzel annyira lelassítva az információáramlást, hogy a németek csak Carentannál tudtak számottevő ellenállást kialakítani pár nappal az invázió után. Tehát összességében nézve a légideszant hadművelet sikeres volt, utólag azonban azt állapították meg, hogy jobb hatást értek volna el, ha hajnalban dobják le a katonákat, elkerülve ezzel azt a fejetlenséget, ami kialakult az éjszaka folyamán. Tehát ez volt az első, és egyben az utolsó ilyen méretű éjszakai ugrás egy partraszálló művelet során, ekkora erőt, már csak a Market Garden hadművelet alkalmával vetettek be nappal, de az a történelem egy másik fejezet.

A végrehajtás Normandiában

A normandiai műveleti területen az előkészítő légitámadások és a flotta tüze alatt a deszant járművek megindultak fedélzetükön a katonákkal, akikre partszakaszonként különféle nehézségek és megpróbáltatások vártak. Nyugatról kelet felé haladva megvizsgáljuk mi is történt aznap.

Utah (25. ábra)

A terv szerint a DD harckocsik érnek partra elsőként 6 óra 30 perckor (H-óra), rögtön az után, hogy a flotta áthelyezte a tüzet a partról. A Utah-parton nyolc LCT összesen kételtű harckocsikat szállított, ők alkották az első hullámot húsz Higgins csónakkal egyenként 32 fős rohamosztaggal a fedélzetén, akik az amerikai 8. gyalogezred 2. zászlóaljának tagjai voltak. Közülük tíz hajó a Les-dunes-de-Varreville-i erőddel szemközt a többiek ettől délre érnek partot. A második hullámban öt perccel később az 1. zászlóalj és az utászok, illetve a flotta robbantókülönítményei érkeznek a partra. H+15 perckor a harmadik hullámban az LCT-knek a harckocsi buldózereket és normál Shermanokat kellett partra tennie, két perccel később pedig a negyedik hullámnak kellett volna őket követnie. Ez persze csak is a papíron valósult meg, ugyanis néhány század késve, mások korán érkeztek meg és mindenki egy kilométerrel a kijelölt céltől szállt partra. A sikeres végrehajtás és a kevés veszteség a parti főparancsnokság gyors gondolkodásának és a közkatonák kezdeményezőkézségének és elszántságának köszönhető. Az eltévedés fő oka az volt, hogy az irányt mutató négy LCC közül három aknára futott és elsüllyedt. Végül a megindulás után keletebbre értek partot az első csónakok, akik még a lassú harckocsikat is megelőzve a 3. kijárat helyett a 2. kijáratnál léptek ki a hajókból. A 2. kijáratot német részről a La Madeleine erőd védte volna, ha az előkészítő légitámadásban nem semmisültek volna meg az ágyúk, lángszórók és lényegében az egész erőd. A németek a védőgát mögötti lövészárkokból tudtak védekezni, viszont csak kézi fegyvereik maradtak. Azonban a Les-dunes-de-Varreville-től északra lévő erődítésből a német 88 mm-es ágyúk elkezdtek lőni a partot. Az utászok és a flotta emberei megkezdték a parti akadályok megsemmisítését a megérkező harckocsik viszonozták a tüzet, s a katonák elkezdtek megmászni a dűnéket. Állítólag ezt látva mondta Theodore Rooseveltnak (a korábbi amerikai elnök fia) híres mondatát. „Hát akkor innen kezdjük a háborút!”. Így megkezdték a parti sávot megtisztítani és a kijáratok biztosítását. 11 óra 10 perckor az amerikai 4. gyaloghadosztály felderítői elérték Pouppeville peremét és találkoztak a 101. légideszant hadosztály katonáival. Az összeköttetés létrejött és az 1. kijárat az amerikaiak kezébe került. A partról érkezők és az ejtőernyősök közösen biztosították Ste-Marie-du-Mont városát, ez alatt a partra folyamatosan érkeztek a katonák és felszerelések. A D-napon a hadosztály veszteségei csekélyek voltak, egyes adatok szerint a hadgyakorlataik alatt is többen estek el, mint a végrehajtás során. A Utah-partra a D-napon tizenöt óra alatt több mint 20 000 katonát és ezerhétszáz járművet tettek partra. A hadosztály sikereihez hozzátartozik, hogy az ejtőernyősök nagyban segítették őket, azzal, hogy tartották a nyugati kijáratokat, megzavarták

a németeket, illetve fontos ütegeket számoltak fel. Összességében a 4. hadosztály csaknem minden feladatát teljesítette és felkészült Montebourg elfoglalására, majd a Cherbourg felé történő előrenyomulásra.¹

Pointe-du-Hoc (26. ábra)

Pointe-du-Hoc legalább annyira fontos volt az amerikaiaknak, mint a Pegasus híd és Merville a briteknek. Az 54 méter magas sziklacsúcs tetején egy erődrendszert építettek ki a németek 155 milliméteres ágyúk számára, melyek mind a Utah-, mind az Omaha-partot tűz alatt tarthatták. Az erődítést már korábban bombázta a légierő, de az ágyúk megsemmisítése az amerikai rangerekre hárult. Az 5. és 2. ranger zászlóaljok századai közül az A, B, és C századok az Omahán szálltak volna partra a 116. gyalogezred mellett, a D, E, és F századok pedig közvetlenül a magaslatot támadták volna. Azonban mint Utahnál láthattuk, itt sem sikerült semmi sem a terv szerint. A C század egyedül ért partot és egyedül harcolt egész nap, mivel a rádióik elsüllyedtek, a D, az E és az F századok rossz helyre és időben érkeztek a magaslat lábához, a különleges sziklamászó felszerelés nagy része ki sem jutott a partra, ami igen, annak nagy része nem működött. A terv szerint a C század követi a 116. ezred A századát a vierville-i síkra, majd biztosítja Vierville és Pointe-du-Hoc közti parti utat és közben felszámolja a német erődítéseket. Ezzel 8 óra 30 percre végezniük kellett. Az A és B századok Pointe-du-Hoc-nál szálltak volna partra, ha segítség kell a másik három századnak, ha azonban nem kapnak jelzést, akkor Vierville előtt szálltak volna partra. A valóságban az 5. ranger zászlóalj és az A és B századok az Omaha-parton harcoltak a 166. gyalogezreddel. A D, E és F századok még a hajókban voltak, amikor a németek elkezdték őket lőni a magaslatról a légítámadások befejezése után, ezt a közelben lévő *USS Satterlee* és a *HMS Talybont* rombolók észrevették és tüzet nyitottak a németekre. A rangerek végül köteleken feljutottak a magaslatra, sokuk a mai napig nem tudja hogyan, és neki láttak megtisztítani a német állásokat. Azonban amikor felértek az ágyúkat nem találták ott. A németek ugyanis a légítámadások miatt hátrébb vitték őket a parttól, azonban a rangerek felderítői megtalálták lövegeket a lőszerraktárral együtt és 9 óráig megsemmisítették őket. A németek a kezdeti meglepetésből magukhoz térve viaszorították az amerikaiakat az erődbe és a rangerek egészen június 8-áig egyedül harcoltak, amíg nem jött meg az erősítés az Omaháról. A rangerek veszteségei óriásiak voltak a 225 rangerből, akik közvetlenül a magaslatot támadták alig ötven alkalmazható maradt a csata végére. Viszont áldozatuk nem volt hiába való, ugyanis feladataikat teljesítették és kitartottak a felmentő sereg megérkezéséig, illetve az

Omaha-parton harcoló katonák is nagyban segítették a gyalogság munkáját. Itt született meg a ranger mottó is, amikor Cota dandártábornok odament Schneider őrnagyhoz, az 5. ranger zászlóalj parancsnokához, és azt mondta neki: „ha maguk rangerek, akkor haladjanak az élen!”.²

Omaha (26. ábra)

Az Omaha-part volt az a hely, ahol a németeknek a legnagyobb esélye volt megállítani a normandiai partokra érkező szövetséges erőket. A keskeny, zárt part, magas sziklával ideális volt a védőerő számára és a terepet erődítésekkel megerősítve halálzónát hoztak létre a teljes parton. A partra a szokásos parti akadályok, szögesdrótok, árkok és aknák lettek telepítve. A partot tizenkét erőd őrizte 88, és 75 milliméteres ágyúkkal, valamint aknavetőkkal felszerelve, illetve árokrendszerrel összekötött tobrukok és beton géppuskafészek lettek telepítve a partszakasz mentén. A félelmetes szakasz veszélyeivel a szövetséges tervezők is tisztában voltak, de tudták, ha Normandiában szállnak partra, Omahát is mindenképp meg kell támadni, mert különben túl nagy rés lenne a brit és amerikai erők között. Illetve úgy gondolták, hogy két hadosztály elegendő erőt biztosít a német védelem áttörésére. A valóság azonban az volt, hogy a németeknek három harcképes zászlóalja volt beásva az érintett szakaszon a német 352. hadosztályból, illetve a légitámadások és haditengerészet tüzérségi tüze rövidnek és pontatlannak bizonyultak.³

A partszakasz nyugati részén az amerikai 29. hadosztály 116. ezrede a 2. ranger zászlóalj C századával közösen, a keleti oldalon az amerikai 1. hadosztály 16. ezrede indított támadást a francia part ellen. A terv szerint az első hullámban két-két zászlóalj száll partra és a partot tűz alá kellett venniük, a rohamcsapatok előtt az utászok és robbantó különítmények a DD harckocsikkal elkezdik megtisztítani a kijáratokat. Majd érkezik az erősítés és két órával később az egységek megindulnak a szárazföld felé. Azonban semmi sem a tervek szerint alakult, a DD harckocsik közül szinte egy sem ért partot, mivel a legtöbbjük elsüllyedt, a katonák pedig nem a kijelölt részeiken értek partot és csoportokba tömörülve tökéletes célpontot nyújtottak a német tüzérségnek és géppuskásoknak. Azok a tiszthelyettesek és tisztek, akik végül megragadták a kezdeményezést, az egyetlen fedezéket jelentő helyre irányították az embereket, a védőgát tövébe, onnan viszont már csak néhány pár fős egység jutott feljebb. Sok harckocsi, fél lánctalpas és más jármű próbált partot érni H órától, de legtöbbjük elsüllyedt, amelyik kiért a partra, az aknára futott, vagy kilőtték, amelyik pedig épségben megúszta, az a gyalogsággal együtt a dűnék mögé húzódott, onnan viszont nem

tudtak tüzelni. A katasztrófa bekövetkezte egyre valószínűbb volt, azonban a haditengerészet észlelve a megakadást a gyalogság segítségére sietett. Az LCT-k 20 milliméteres ágyúikkal lőtték a partot a rombolók és a hadihajók olyan közel mentek a parthoz, hogy a hajófenék néhol már súrolta a csatorna fenekét és ahova a gyalogosok lőttek a hadihajók is oda irányozták ágyúikat. 8 óra 30 percre minden partra szállási művelet befejeződött és a katonák megkezdték a német erődítések elfoglalását, és habár a kijáratok még zárva voltak, a gyalogság feljutott a fennsíkra és a katasztrófa veszélye kezdett megszűnni. Délre és délutánra az amerikaiak elfoglalták a part közeli falvakat, és majdnem a teljes német védelmi rendszert felszámolták, illetve a megnyitott kijáratokon a dugóban álló járművek elindulhattak a fennsíkra (a járművek második hulláma délután kettőre ért partot).

Este hétre az amerikai V. hadtest (az Omahát támadó erők) a parton felállította az előretolt harcálláspontját, a fennsíkon a csapatok szétszórva három falu körül helyezkedtek el és beásták magukat. A hadtest 2 400 fős veszteséget szenvedett (a legnagyobbat a hadművelet során, de ez is kisebb volt a vártnál), de a védők is 1 200 főt veszítettek, de a napvégére 34 000 katonát tettek partra a szövetségesek. Az V. hadtest csak azt a célt érte el, hogy elfoglalta a közeli falukat és kialakította hídfőt viszont semelyik másik szárazföldi seregtesttel sem volt összeköttetése.⁴

Gold (27. ábra)

A flotta robbantó különítményei és a brit utászok 7 óra 35 perckor landoltak a francia partokon közvetlenül a harckocsikat és a rohomegységeket szállító deszant járművek előtt, hogy elkezdjék megtisztítani a partot a parti akadályoktól. De mire partot értek az erős nyugati szél akkora hullámokat csapott, hogy az akadályok víz alá kerültek. Az amerikaiak által támadott partszakaszokhoz képest azért indultak később, mert a dagály nyugatról kelet felé haladt a part mentén. Ez annyi előnyhöz jutatta a briteket, hogy több idejük volt az előkészítő légitámadásokra, és mivel a brit partok felépítése más volt és a németeknek itt kevesebb beton erődítményük volt, inkább a part menti üdülőket alakították ki harcálláspontoknak. Az ilyen építmények ellen a hajóágyúk és a légibombák sokkal hatékonyabbak voltak. A parti akadályok okozták itt a fő problémát, ezek leküzdésére a britek a Hobart-féle hadifelszerelésekkel érkeztek a célterületre. Asnelles-nél az LCT-k értek partot elsőként, és kétszázadnyi speciális harckocsit raktak ki. Azt, hogy a briteknek mennyire volt fontos hogy ezek a harckocsik kijussanak épségben a partra, jól példázza az, hogy az LCT kapitányai azt az utasítást kapták, hogy ha kell a belgikapukon, C-elemeken és más

akadályokon keresztül is, de tegyék partra a harckocsikat, különben a gyalogság támogatás nélkül marad. A légitámadások annyira hatásosak voltak, hogy a brit erők nem is ütköztek nagy ellenállásba, így a brit 50. hadosztály kis veszteségekkel ért partot és - La Riviere és Le Hamel kivételével, ahol kora délutánig kitartottak a német védők - a hadosztály elárasztotta a Gold partszakaszt és megindult a szárazföld felé. Azonban az élcsapatok gyors előrehaladása hiába való volt, mivel a második hullám késett és a parti akadályok felszámolásával is problémák adódtak, így a németek meg tudták állítani és le tudták lassítani a brit előrenyomulást. Azonban ezek ellenére a nap végére tíz kilométernyit haladtak a szárazföld felé, felvették a kapcsolatot a kanadaiakkal Creullynél, de nem sikerült elfoglalniuk Bayeux-t és nem jutottak túl az N-13-as autópályán, de készen álltak rá, hogy ezeket a célokat másnap elérjék. A hadosztály négyszáz fő veszteséggel zárta a napot, viszont, több mint 25 000 embert tettek partra.⁵

Juno (28. ábra)

A kanadaiaknak a partraszállás egyfajta visszavágó volt a németekkel, ugyanis a dieppe-i kísérlet bukása kanadai katonák és brit kommandósok életébe került. A partszakasz, amely Arromanches-tól egészen Ouistreham-ig húzódott, közepén helyezkedett el a németek legalaposabban megerősített pontja Courseulles-sur-Mer volt. A németek 716. hadosztálya tizenegy nehézüteget (155 milliméteres ágyúkkal) és kilenc közepes üteget (75 milliméteres ágyúkkal) vonultatott fel a part védelmére. Illetve vasbetonnal megerősített támaszpontokat összekötő lövészárkok, szögesdrót akadályok és aknamezők védték a partot. Azonban a németeknek komoly problémái voltak, az ütegeket beton bunkerben kellett volna elhelyezni, de csak kettő készült el, illetve a csapatok mobilitása a nullához közelített. A főleg Ost zászlóaljakból verbuvált személyi állomány fegyverzetben, korban és képzettségben is alul múlta a kanadaiakat, akik már az első hullámban 6:1 arányban többen voltak. A kanadai 3. hadosztály főleg favágókból, halászokból, bányászokból, farmerekből állt, akik önként jelentkeztek szolgálatra. A kanadaiak első hullámának 7 óra 45 perckor kellett volna partot érnie, de a tenger miatt tíz percet késtek. A Juno part volt az egyetlen partszakasz, ahol sem a bombázók, sem a hadihajók nem bírtak komoly eredményeket elérni a védművek megsemmisítésében. Viszont, ahogy a támadók sem láttak semmit a portól és a füsttől, úgy a védők sem. Az LCA-ákból álló flottilla azonban nehezen tudott megbirkózni a hullámokkal, illetve egymásnak, vagy akadályoknak ütköztek és minden negyedik aknára futott. Az aknák nem süllyesztették el őket, de megrongálták a rámpákat, vagy lyukat ütöttek rajtuk. A DD

harckocsik késtek, a normál harckocsikat pedig az LCT-k egészen a partig kivitték, így véletlenszerűen a harckocsik a gyalogosok előtt, mellett, vagy mögöttük harcoltak. Ahogy a gyalogság elindult a védőgát felé, a németek tüzet nyitottak. A partraszállás itt is úgy indult, mint az Omahán, viszont a kanadaiaknak több tankja volt és a védőgát mögött nem volt partmeredély, a gyalogság mire ezeken és a falvakon túljutott, egy sík területen találta magát, ahol már szinte semmilyen ellenállás nem volt. A kanadaiak fél tízre partra tették a 105 milliméteres önjáró lövegeiket és ezekkel is tűztámogatást nyújtottak rohamozóknak. Délre az egész hadosztály a parton volt, az utászok rohamtempóban számolták fel az akadályokat és tisztították meg a kijáratokat. A kanadai 3. hadosztály nem érte el a június 6-ára kitűzött feladatokat, nem érte el az N-13-ast, négy-hétkilométeres rés tátongott köztük és a Sword-partszakasz-i brit katonák között. Viszont kapcsolatot létesítettek a brit 50. hadosztállyal és a két hadosztály együtt 900 harckocsit és páncélozott járművet, 240 tábori löveget, 280 páncéltörő löveget és több mint 4 000 tonna lőszert tett partra. Az elért csekély kanadai eredmények fő oka az, hogy a terv túl sokat várt el a katonáktól, későn értek partra, és itt volt az egyik legnagyobb ellenállás az összes partszakasz közül. Az akadályok megsemmisítése sokáig elhúzódott, és az eszközök, anyagok is feltorlódtak a szoros ütemterv következtében. De a kanadai 3. hadosztály hatolt legmélyebbre francia földön és sok falut felszabadítottak a délután folyamán, és ahhoz képest, hogy itt nem voltak ejtőernyősök, akik korábban semlegesíthették volna az ütegeket, a hadosztály szép teljesítményt ért el, melyre az 1 200 fős veszteség tud csak árnyékot vetni.⁶

Sword (29. ábra)

A Sword-parton a védőgát mögött kövezett út mentén nyaralók és vendéglátóhelyek sorakoztak, itt is voltak parti akadályok, a dűnéken bunkerek és a németek több üteget is felállítottak a parttól távolabb. A német védelem a Merville-i ütegre és a Le Havre-nál elhelyezett ütegre támaszkodott. Az elsőt azonban a brit légideszant felszámolta, a másodikat pedig a HMS Warspite kötötte le. A brit 3. gyalogos hadosztálynak 7 óra 25 perckor kellett partot érnie. Mindössze egy percet késtek, viszont a parthoz a közeli dombon felállított 88 mm-es lövegek fogadták a katonákat. A Churchill és Sherman harckocsik miután megérkeztek, hatékonyan tudták támogatni a gyalogság egységeit és tűzükkel a parti villákban kialakított állásokat is elhallgattatták. A parttól távolodva a katonák elszórtan ellenállásba ütköztek, de délután egyre a deszant kommandók csatlakoztak az Orne keleti oldalán a légideszantosokkal. Viszont a jobb oldalon nem sikerült elérni a kanadai bajtársakat, így a

németek délután ezen a résen megindították az egyetlen komoly német ellentámadást. A német 21. páncélosadosztály 22. ezrede indított támadást a rés ellen és szinte ellenállás nélkül elérték a partot. A britek és kanadaiak válaszul két oldalról ágyúkkal, harckocsikkal és vadászgépekkel tűz alá vették a német páncélos ezredet. Az ellentámadás meghiúsult. A britek 29 000 embert tettek partra, de 630 főt vesztek. A céljaik közül keveset teljesítettek: ellenálltak a német ellentámadásoknak és csatlakoztak a brit légideszanthoz, de még mindig öt kilométerre voltak Caen-től, azonban felkészültek, hogy másnap folytassák a harcot. Ez a magatartás a teljes brit és kanadai partszakaszra igaz volt, a katonák miután áttörték az atlanti falat és elindultak a szárazföld felé, a túlzott óvatosság és a gondolat, hogy már megtették, amit meg kellett lelassította őket és erre a németek még rá is segítettek.⁷

Összességében véve a teljes hadművelet sikeresnek mondható. Habár nagyon kevés egység érte el a kitűzött céljait és néhány parton nagy veszteségeket szenvedtek. Az ejtőernyősök szét voltak szórva a hadműveleti terület szárnyain, a szövetségesek stabil hídfőket tudtak létrehozni a kontinensen és óriási mennyiségű hadianyagot tettek partra egy nap alatt. A németek úgy gondolták, hogy a szövetségesek legfeljebb 4 hadosztályt tudnak partra tenni. Ezzel szemben, ha a légideszantot is beleszámoljuk, akkor 9 szövetséges hadosztály kezdte meg a harcot 1944. június 6-án Franciaországban és sokan követték még őket. A Harmadik Birodalom órái ettől kezdve meg voltak számlálva.

A végrehajtás Koreában (30. ábra)

A támadást két részre lehet osztani: egy a hajnali dagállyal, mint egy előkészítő partra szállás a Zöld-parton Wolmi-do szigetén, ahonnan a második délutáni dagállyal érkező főerőket tudták támogatni. A főerők a Vörös-parton (Wolmi-do-tól északnyugatra a város északi részén a gátaknál) és a „Kék-1”- és „Kék-2”- partszakaszokon (a város déli határában) érték partot.

Wolmi-do

A támadás 6 óra 30 percre lett meghatározva (a valóságban három perccel később kezdték meg), de az ötödik ezred 3. zászlóaljának első alegységei partot értek a Zöld-parton, a második hullám két perccel később érkezett. A szigeten a tengerészgyalogosok kis erejű ellenállásba ütköztek csak elszórtan érték belövések a Rádió-dombra tartó szakaszokat. A

dombon húsz perccel később már amerikai lobogót lengetett a szél. 8 órára Wolmi-do teljes egészében amerikai kézen volt és a tengerészgyalogosok egy harckocsi századdal és műszaki alegységekkel megerősítve megindultak Sowolmi-do ellen. Délre biztosították mindkét szigetet és felkészültek az esetleges ellentámadásra. Az észak-koreai erőknek több mint kétszáz fő veszteségük volt, és százharminchat foglyot ejtettek az amerikaiak. A tengerészgyalogosok tizenhét fő sebesülten zárták az első periódust. Délre az amerikai erők elfoglalták az egyik legkritikusabbnak tartott területet, ami veszélyeztette volna a sikeres inváziót és a domb tetején létrehoztak egy megfigyelő pontot, mely a hajók és a légierő gépeinek tüzeit vezette.¹

Incshon

A főttámadás idejét 17 óra 30 percre határozták meg, a repülők és hajók három órával korábban megkezdték az ellenség támadását a wolmi-doi megfigyelők tűzvezetése alapján. Habár elkezdett esni az eső, és az előkészítő ágyúzásoktól és légitámadásoktól nagy volt a füst és a por, a támadók tudták tartani az ütemtervet. A támadó erők elkezdtek a deszant hajókra szállni, 200 LCPV-re, 75 LCM-re, 12 LSU-ra, 164 amtrackra és 85 DUWKra, amelyek a Vörös- és Kék-partok felé vették az irányt. Mivel a Vörös-partnál a kőgátra a kétélűek nem tudtak feljutni, ezért az LCVP-k ide tartottak és a rámpákra erősített létrákon a gyalogság fel tudott jutni a partra. A Kék-partokra pedig az amtrack-ek és DUWK-ok szállították a támadókat 18 kétélű harckocsival egyetemben. A deszant járművek indulásakor a hadihajók és az LSM(R)-ek (6 000 rakétával) elkezdtek lőni a várost húsz percen keresztül. A katonák a tűzfedezet alatt hajózva felkészültek arra, hogy a közvetlenül egy várost fognak megtámadni. Az amerikai 3. zászlóalj fedező tüzet biztosított géppuskákkal, harckocsikkal és aknavetőkkel a Vörös-parton partra szálló 5. ezred többi alegységének. H-órára a támadók elérték a partot és a gátra felérve elindultak a Temető-domb, illetve a Brit-Konzulátusi-domb irányába. Az A század azonban erős tűz alá került és a hullámtörő mögötti árkokba kényszerült, de végül felszámolták a géppuska fészkeket, és elindultak a város felé. Este hétre a tengerészgyalogosok elfoglalták mindkét dombot, az LST-k pedig megkezdték a járművek kirakodását a Vörös-partra. Mivel csak elszórt és gyenge ellenállásba ütköztek az inváziós erők a parton domináns szerepet játszó Figyelő-dombot is elfoglalták. A tengerészgyalogosok vesztesége csekély volt és az is a baráti tűz következtében, amikor az LST-k véletlenül a saját katonáikat is lőtték, miközben viszonozták az észak-koreai tüzet.

A Kék-1-partra az első kételtű harckocsik és deszant járművek időben érkeztek, de a Kék-2-partra tíz perccel később érkeztek meg az 1. ezred katonái a kis kavarodás miatt, amelyet az amtrackokban lévő iránytűk hiánya és az időjárás okozott. A századok között volt egy kis kavarodás, de ez nem volt akkora probléma, mint mondjuk Normandiában a második világháború idején. A kavarodások és a harmadik hullám késésének és rossz helyre érkezésének ellenére az 1. ezred 20 órára elfoglalta a 117-es dombot és a 223-as dombot, elérte az O-1-es vonalat, amely a tervezett előrenyomulás vonala volt az első napra, és a 3 zászlóalj átkelve a Wolmi-dot és a várost összekötő töltésúton csatlakozott az 5. ezredhez. 19 óra 30 percre Wolmi-do szigetére 105 milliméteres ágyúból álló tüzérszállítót tettek partra és estére már tüzérségi támogatást tudtak biztosítani a csapatoknak. Sötétedés után az ezredek védelmi pozíciókat vettek fel és felkészültek, hogy holnap teljes erővel folytassák a hadműveletet. A tengerészgyalogosok vesztesége: 21 halott, 1 eltűnt, 174 sebesült és 14 sérült, ezzel a Chromite hadművelet a történelem egyik legkisebb veszteségével járó partra szállásának számít.²

A partra szállást követő napokon további tüzérségi kötelékek és további ellátmányok, járművek és harckocsik érkeztek, illetve D+3 napon az amerikai 7. gyalogoshadosztály is megérkezett. D+2 napra elérték Ascom Cityt és biztosították az autópályát és a vasutat Szöul felé.

Incschon esetében nem volt szükség akkora méretű hadműveletre, mint Omaha esetén, hiszen a védelem nem is volt olyan jól kiépített, mint az Atlanti Fal, illetve sokkal kisebb inváziós erő vett részt a támadásban. Azonban, sokkal, jobb hatásfokkal, mint a második világháborús szövetséges haderő, hiszen hamarabb értek el sikereket, sokkal kisebb veszteségekkel.

A partra szállást követő napok

Az Overlord sikere azonban, csak az első lépés volt a második világháború lezárásához. D+1 napon a brit és amerikai csapatok találkoztak, és D+3 napon vált a hídfő egy egésszé. Eddigre azonban a németek is magukhoz tértek a kezdeti meglepettségükből és a német csapatok elkezdtek a Cotentin-félsziget felé nyomulni, hogy a szövetségeseket viaszorítsák a tengerbe. A szövetséges erők eleinte nehezen tudták az utánpótlást biztosítani, Cherbourgot ugyan június 22-én elfoglalták az amerikai hadosztályok, de a

németek tönkre tették a kikötőt. A SHAEF a tervezés során számolt ennek a lehetőségével, ezért 1943-ban megterveztek két mobil kikötőt, melyek a Mulberry A (az amerikai) és a Mulberry B (a brit) neveket kapták. A kikötőket a partra szállás másnapján már elkezdtek átszállítani Angliából és a hajókból és betontömbökből elkezdtek kialakítani a kikötő hullámtörőit, az uszályokból elkezdtek a partra bevezető mólók összeillesztését. A Mulberry B június 14-ére és az A 16-ára lett kész, de a június 18-22. között tomboló vihar megrongálta őket és az A-t teljesen használhatatlanná tette. A szövetségesek kiképzettségének hiányosságai az előrenyomulásnál ütötték fel a fejüket, ugyanis az úgynevezett bocage remek védelmi lehetőségeket adott (lásd sövényharcnál), de a britek július 9-ére elfoglalták Caen-t és augusztus 25-én Párizs felszabadult, ezután a szövetségeseket csak az Ardenneki ellentámadás tudta igazán megakasztani az előrenyomulásban.

A Chromite hadművelet veszteségek és gyorsaság szempontjából még az Overlordot is felülmúlta. 1950. szeptember 16 Incshon elfoglalása mellett a 8. hadsereg megkezdte a puszani körzetből való kitörést, 17-én elfoglalták Ascom Cityt és a Kimpo repteret, 18-án az amerikai 7. hadosztály is partra szállt Incshonnál. A tengerészgyalogosok 24-én átkeltek a Han-folyón és megkezdtek Szöul ostromát, 26-án Osan mellett a 8. hadsereg és a X. hadtest között létrejött az összekötetés és 27-én az amerikai és dél-koreai erők együttesen felszabadították Szöult. Habár a hadművelet teljes egészében elérte a célját, a háború korántsem alakult olyan jól, mint azt a tervezők remélték. Hiába keltek át az első koalíciós csapatok október 9-én a 38. szélességi fokon. Kína belépése a háborúba ahhoz vezetett, hogy január 4-én Szöult és 5-én Incshont is evakuálni kellett immár másodjára. A koreai háború még a mai napig nem záródott le teljesen, de az adott időben a Chromite sorsdöntő volt a háború alakulásában.

Összefoglalás

A leírásokból már kialakulhatott egyfajta összehasonlítás az olvasóban, de én a saját konzekvenciáimat szándékozom ide leírni.

A két hadműveleten a fenti elemzési szempontok alapján végigmenve a következőket állapítottam meg. A történelmi háttér, mindkét esetben egyfajta rossz kezdetként fogható fel, a második világháborúban a szövetséges erőknek vissza kellett térniük a kontinensre, Koreában pedig megpróbálni megfordítani a meglehetősen szorult helyzetet. De azt senki sem vitathatja, hogy forduló pontként jelenik meg mindkét művelet az akkori hadászati helyzetben.

Azok a katonai vezetők, akik a fenti két hadművelet megtervezésében és végrehajtásában részt vettek, koruk nagy hadvezérei voltak, karizmatikus egyéniségek, akik kiválóan értettek a hadviseléshez. Nagy különbségnek tekinthetjük, hogy míg a második világháború szembenálló katonai vezetőiről szinte mindent tudunk, addig az észak-koreai parancsnokokról mind a mai napig nem állnak rendelkezésre kielégítő információk.

A tervek igazából a tankönyvek szerint haladtak, az alapján épültek fel. Különbség azonban, hogy az Overlordot hónapokig, míg a Chromite-t mindössze egy hónap alatt hozták tető alá. Az Overlord hadművelet során légideszant csapatokat is bevetettek a támadás során a szárnyak biztosítására, a Chromite azonban mellőzte az olyan szintű elterelő hadműveleteket, mint a Fortitude és a különböző diverzáns tevékenységeket. Habár a tervek kidolgozására több időt fordítottak a második világháborúnál, de a Chromite a tervek szerint alakult, míg az Overlord esetében semmi sem a tervek szerint alakult, Eisenhower erre azt mondta, hogy a terv igazából azért kellett, hogy legyen mitől eltérni, és teljesen igaza lett.

A két hadművelet során fellépő földrajzi adottságok is annyira eltérnek, hogy a tervek is ennek köszönhetően tértek el egymástól és a haditengerészet a Sárga-tengeren jobban megizzadt, mint a La Manche csatornán, hiszen Koreánál sokkal rosszabb körülmények voltak az inváziós flotta számára.

A hadseregek között óriási különbségek voltak. A németek jobb védelmi építményekkel rendelkeztek, de az állomány minősége nagyban eltért az észak-koreai hadseregétől, mindkét fél a második világháborús fegyvereket használt (az észak-koreaiak a Szovjetunió fegyvereit). Az inváziós erők részéről az amerikaiaknak a második világháború idején a britek és kanadaiak együttesen óriási katonai erőt képviseltek és szoros szövetség alakult ki köztük. A koreai háborúra az amerikai politikai és a katonai vezetők olyan szinten leépítették a haderőt, ami végzetesnek bizonyult a hidegháború elején, de a hibáikból tanulva a partra szállás idejére visszaállítottak egy olyan hadsereget, ami már nagyrészt megfelelt a kor követelményeinek.

Az előkészületek az egyik legnagyobb különbséget jelentő tényező a két hadművelet között, míg a második világháborúban volt olyan alakulat, amelyik megalakulása óta az európai invázióra készült fel és Angliában egész partszakaszokat másoltak le, hogy ott gyakoroljanak a katonák, a rengeteg megtévesztésről és elterelő akciókról nem is beszélve. A Chromite esetén, olyan kevés idő volt, hogy még a szárazföldön sem tudtak igazából gyakorolni, nemhogy a komplett partra szállást elgyakorolni, csakis a veterán katonák és tengerészek tapasztalataira és a meglepésre számíthattak a tervezők.

Az eszközök a támadók részéről szinte teljesen azonosak voltak, hiszen nem sok idő telt el a két háború között, a fegyvereken végrehajtott modernizálást és az új repülőgépek megjelenését leszámítva a második világháborús haditechnika volt a meghatározó mindkét esetben. Nagy változás a haditengerészet és légierő szerepében sem volt, itt különbségről csak a méretek vonatkozásában beszélhetünk.

A végrehajtás sikere mindkét esetben csakis a katonák felkészítésének és a tapasztalatának volt köszönhető, a tervek csak a keretet adták meg. Normandiában minél alacsonyabb szintekre megyünk le, annál több az eltérés a tervtől, míg Koreában a végrehajtás majdnem percre pontosan terv szerint haladt.

Napjainkban az ilyen jellegű és méretű hadműveletek már nem jellemzőek, de nem is ezért érdemes az ilyen témákat átnézni, kutakodni bennük és feldolgozni, hanem ez egyfajta megemlékezés azokról, akik az életüket áldozták, azért, hogy az adott helyzetekből a legjobbat hozzák ki és úgy alakítsák a történelmet, ahogy azt ma ismerjük. A felkészülés és a harcászati részéből azonban ma is tanulhatunk, és láthatjuk, mi történik, ha egy hadsereget annyira átalakítanak, mint az amerikaiak a két háború között, aminek akár rosszabb következményei is lehettek volna. Minden alkalomra fel kell készülni, amire békeidőben lehetséges, és akár az itt megmutatkozó logisztikai teljesítményt is példaként lehet felhozni, amit nem csak háborúban lehet használni.

Személy szerint nagyon fontosnak tartom megjegyezni, hogy a második világháborúban embert, anyagot nem kímélve gyakorolták a partra szállást, mert tudták, amit akkor nem tanulnak meg, azt az ütközet közben sem tudják felhasználni. A koreai háborúban a hadsereg túlzott leépítése, is nagy hiba volt, de később képesek voltak orvosolni a problémát, az addigi veszteségek azonban nem visszafordíthatóak. Abból a folyamatból is sokat lehet tanulni, ahogy ezek a hadműveletek meg lettek tervezve és végrehajtva, mert ha nincsen ismeret, nincs terv, akkor nincs mitől eltérni, mert soha semmi sem alakul egy ütközet során a korábban elgondoltak alapján, de van miből kiindulni. A továbbiakban, ezen okok miatt is, még jobban el fogok merülni a témában egy a leendő hivatásomhoz közelebb álló specifikumába, az eszközök fejlődési történetébe.

Melléklet

Szállító eszközök

1. ábra LCA



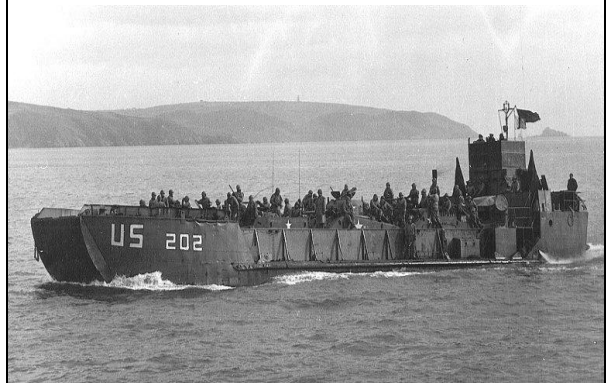
2. ábra LST



3. ábra LSM



4. ábra LCT



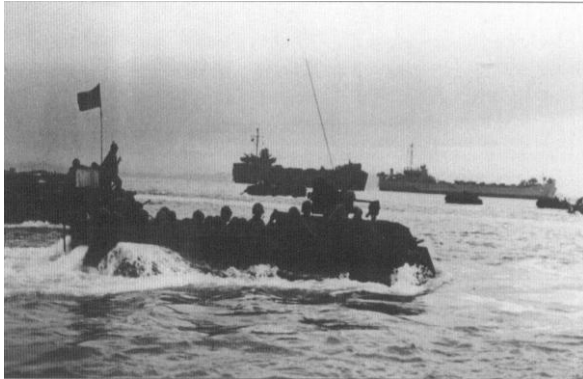
5. ábra LCVP



6. ábra DUKW



7. ábra LVT 3 C



8. ábra LVT



9. ábra LCI

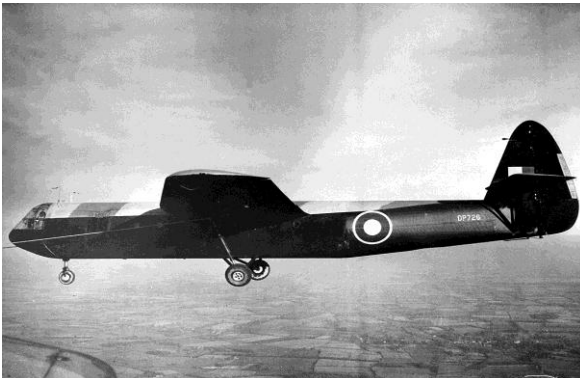


10. ábra LVT A5



Repülők

11. ábra Horsa



12. ábra C-47



13. ábra Corsair



14. ábra B-26 Marauder



15. ábra P-51D Mustang



16. ábra Lancaster



Harcokocsik

17. ábra DD tank



18. ábra



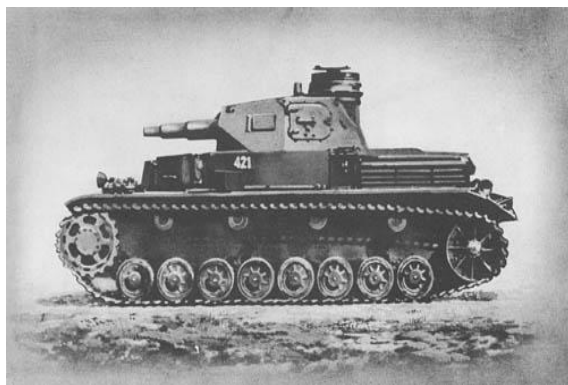
19. ábra



20. ábra Tigris



21. ábra Panzer IV



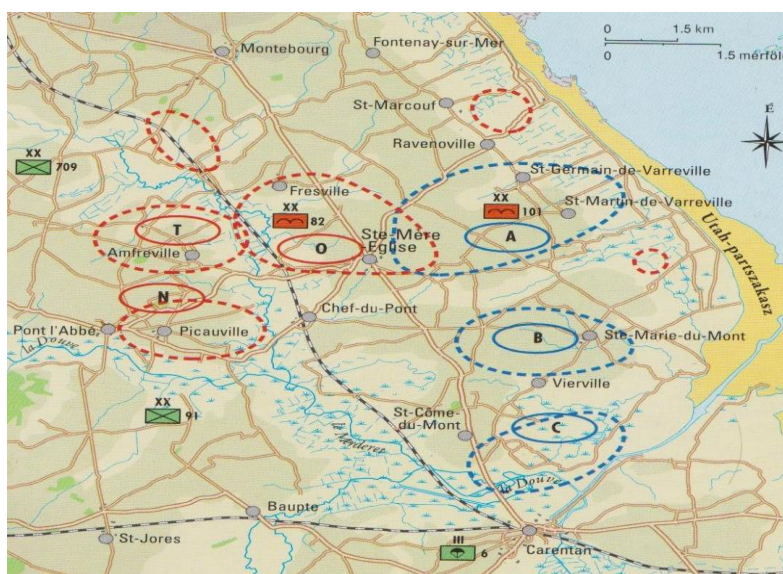
22. ábra M26



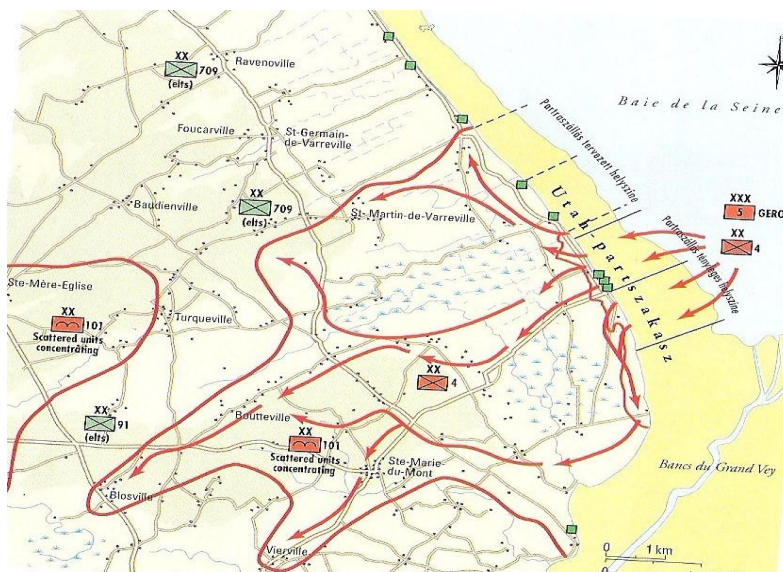
23. ábra T-34-85



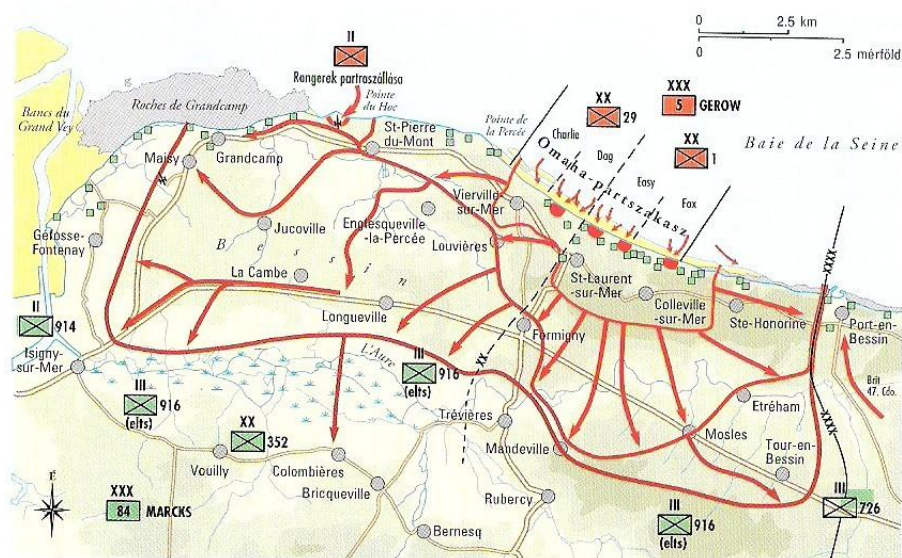
24. ábra amerikai légideszant Normandiában



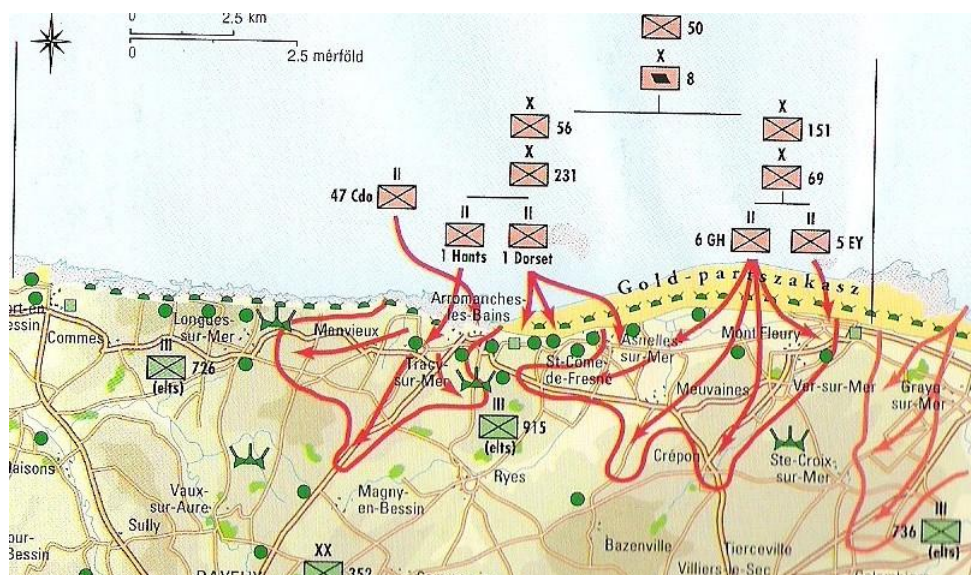
25. ábra Utah-partszakasz



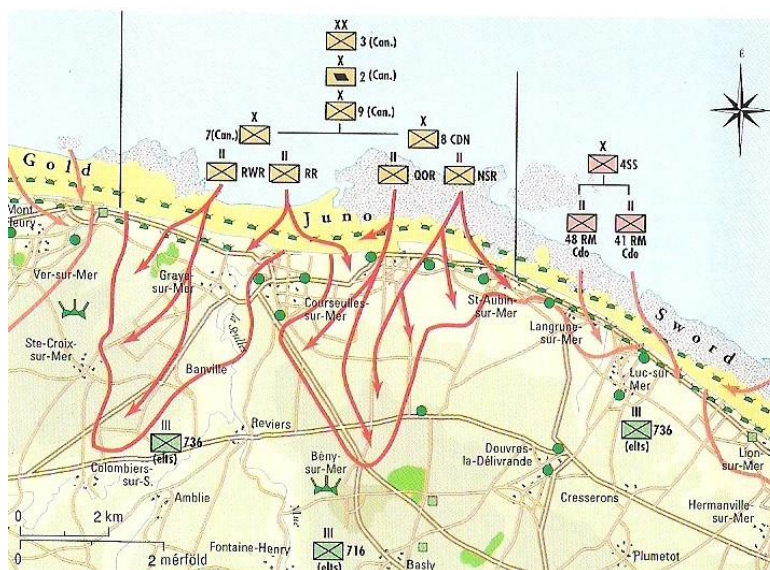
26. ábra Pointe-du-Hoc, Omaha-partszakasz



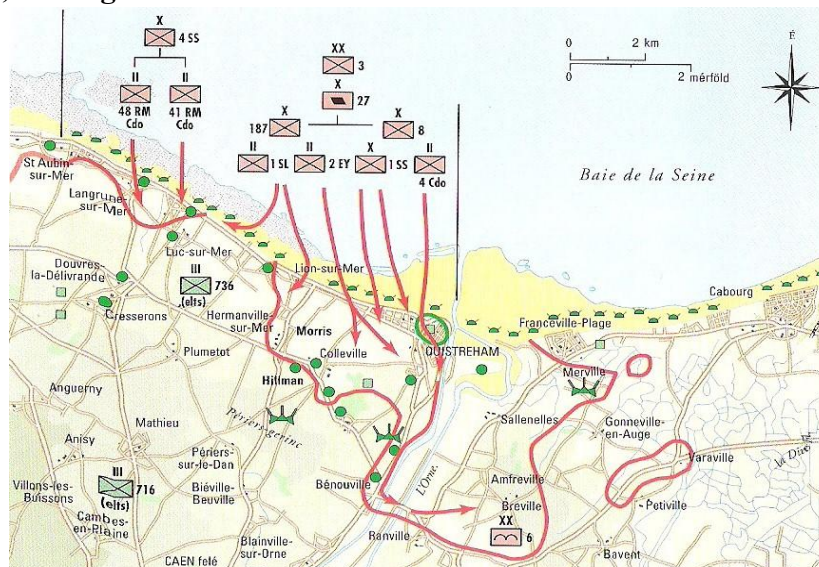
27. ábra Gold-partszakasz



28. ábra Gold-, Juno-, Sword-partszakasz



29. ábra Sword-partszakasz, brit légideszant Normandiában



30. ábra Incshon



Melléklet forrásai:

1. ábra:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/62/Canadian_landings_at_Juno_Beach.jpg
(letöltés ideje: 2013. október 25., 13:03)

2. ábra: <http://www.navsource.org/archives/10/16/1016013401.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 25., 12:57)

3. ábra: <https://encrypted-tbn1.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcReadY702BSivcXwnbMEVsMAuMfYWwY5XqMLBbM67221EGcpuH5> (letöltés ideje: 2013. október 25., 13:01)
4. ábra: <http://www.navsource.org/archives/10/18/1018020201.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 25., 13:00)
5. ábra: <http://m.cdn.blog.hu/mo/monty/image/makett%20kieg/lcyp/lcyp.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 25., 12:56)
6. ábra: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a7/DUKW.image2.army.jpg/300px-DUKW.image2.army.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 25., 12:55)
7. ábra: Gordon L. Rottman, *Inch-on 1950* (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 31. old.
8. ábra: Gordon L. Rottman, *US World War II Amphibious Tactics* (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2004), 13. old.
9. ábra: https://encrypted-tbn2.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQ7lC6BAhQQcoJ-P6_ZyRG7S1cLEO8-gorSjOlGK1Q9cwO-Mxos (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:05)
10. ábra: <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ground/images/lvta5-image02.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:06)
11. ábra: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Airspeed_Horsa_ExCC.jpg (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:08)
12. ábra: http://www.douglasc47.org/C-47_T9_Southern_Cross_by_DSimonsen-softedge-home.JPG (letöltés ideje: 2013. október 26., 12:14)
13. ábra: <http://www.missingaircrew.com/images/corsair13.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:15)
14. ábra: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Martin_Marauder_ExCC.jpg (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:14)
15. ábra: https://encrypted-tbn1.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQsMB_9Q6j8cOindgNvF57nBGgjKQx1OoTSO6M9msyZQt96D0bmjw (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:18)
16. ábra: http://ww2today.com/wp-content/uploads/2011/01/Avro_Lancaster_Mk_1_ExCC.jpg (letöltés ideje: 2013. október 26., 15:17)
17. ábra: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/DD-Tank.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:12)

18. ábra: http://www.culture24.org.uk/asset_arena/9/83/20389/v0_master.jpg (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:13)
19. ábra: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/wende/1944/minenklopper.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:14)
20. ábra: <http://www.fprado.com/armorsite/Tiger1-2002-Picz/Tiger1-131-Tunis-43.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:3)
21. ábra: <http://www.lonesentry.com/ordnance/wp-content/uploads/2010/09/panzer-iv.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:35)
22. ábra: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/M26-Pershing-Vettweiss-194503.jpg> (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:16)
23. ábra: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/T-34-85_g%C3%B3ra_RB.jpg (letöltés ideje: 2013. október 26., 14:21)
24. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 21. old.
25. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 23. old.
26. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 26. old.
27. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 28. old.
28. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 30. old.
29. ábra: Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006), 32. old.
30. ábra: Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 62. old.

Végjegyzet

Katonai vezetők:

- ¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 56-70. old.
- ² Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 24-25. old.
- ³ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 28-29. old.

A tervek:

- ¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 71-80. old.
- ² Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 126-127. old.
- ³ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 42-48. old.
- ⁴ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 21-24. old.
- ⁵ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 113-115. old.
- ⁶ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 53. old.

Földrajzi adottságok:

- ¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 71-75. old.
- ² Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 17-21. old.

A szemben álló hadseregek:

- ¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 41-47. old.
- ² Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 27-30. old.
- ³ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 8-16, 30-35. old.
- ⁴ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 36-38. old.

Előkészületek:

- ¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 111-160. old.
- ² Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 45. old.

Az eszközök:

¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 39-44. old.

² Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 51-52. old.

A haditengerészet és légierő:

¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 256-269. old.

² Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 272-293. old.

³ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 54-57. old.

A végrehajtás Normandiában:

¹ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 295-314. old.

² Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 427-448 old.

³ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 344-345. old.

⁴ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 501-506. old.

⁵ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 557-568. old.

⁶ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 569-587. old.

⁷ Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997), 588-605. old.

A végrehajtás Koreában:

¹ Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 57-60. old.

² Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006), 60-64. old.

Felhasznált irodalmak

Stephen E. Ambrose, D-nap (Debrecen, Aquila Könyvkiadó, 1997)

Gordon L. Rottman, Inch-on 1950 (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2006)

Richard Holmes a D-nap a partraszállástól Párizs felszabadításáig (Pécs, Alexandra Kiadó, 2006)

Gordon L. Rottman, US World War II Amphibious Tactics (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2004)

Stephen Badsey, Normandy 1944 Allied landings and breakout (London, Osprey Publishing Ltd., 1990)

Steven J. Zaloga, Amtracs: US amphibious assault vehicles (Oxford, Osprey Publishing Ltd., 1990)

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	2
Történelmi háttér	3
Katonai vezetők	4
A tervek	5
Földrajzi adottságok.....	8
A szemben álló hadseregek.....	12
Előkészületek	16
Az eszközök	18
A haditengerészet és légierő	21
A légideszant Normandiában	24
A végrehajtás Normandiában	26
A végrehajtás Koreában	33
A partra szállást követő napok	35
Összefoglalás	36
Melléklet	39
Végjegyzet	47
Felhasznált irodalmak.....	48
Tartalomjegyzék.....	49