

tragédiáit. A szenvedéseken és borzalmon azonban átizzik az örök emberi bizakodás, a humanizmus, a boldogság utáni vagy és az élet igenlése. Ez a regény éppen emberközelségével ragadja magával az olvasót, aki az utolsó laphoz érve még sokáig gondolkodni kénytelen a történeten, és állást foglalni a hídfőharccok résztvevőinek véleményében.

A regényt Bába Mihály fordította szíven, hitelesen. Tabák András szerkesztő gondossága is érződik a könyvön. Jó lett volna bátrabban élnie a szerkesztői jegyzetek lehetőségével éppen annak érdekében, hogy a magyar olvasó tudja is, hogy igaz történet beavatottja lett.

Godó Ágnes

B. B. SCHOFIELD

DER SPRUNG ÜBER DEN KANAL
Unternehmen „Neptun”
Die allierte Landung in der Normandie 1944
(Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1978. 258 o.)

A nyugati szövetségesek 1944. június 6-i normandiai partraszállásáról írott művek száma és terjedelme ma már szinte áttekinthetetlen. A művek többsége azonban inkább a partraszállást követő szárazföldi hadműveletek leírásával és elemzésével foglalkozik s viszonylag kevés azon szerzők száma, akik a partraszállást megelőző tervező-szervező munkát, az inváziós hadsereg átszállításának bonyolult mechanizmusát, nemkülönben a partraszálló hadművelet egész lefolyását, más szavakkal a modern történelem legnagyobb kombinált tengeri-légi deszanthadműveletét veszik kés alá.

B. B. Schofield admirális, az angol flotafőparancsnokság törzsének egykori magasrangú tisztje s egyben az angolszász inváziós erők angliai főhadiszállásának egyik vezető munkatársa, nem kisebb feladatra vállalkozott! „Ugrás a Csatornán át. A »Neptun« vállalkozás. Szövetséges partraszállás Normandiában 1944-ben.” című művében, mint a normandiai partraszállást sikerre vivő deszanthadművelet létrejöttének és megvalósításának, az ún. Neptun vállalkozásnak tárgyszerű, nagy szakértelemmel és kevés részrehajlással megírt ábrázolására.

Mint köztudott, a tengeri deszanthadműveletek nem ismeretlenek az emberiség történelmében: a görög, római partraszálló hadműveletek, az újkor hajnalán végrehajtott angol (Drake 1585-ös támadása a nyugat-indiai szigetek ellen), spanyol (II. Fülöp Nagy Armadájának támadása Anglia ellen 1588-ban) és svéd (Gusztáv Adolf 1628, 1632-i hadjáratai) vállalkozások, a XVIII. századi angol

partraszállások (hétéves háború, amerikai függetlenségi háború), a XIX. sz-i angol—francia akció (1853—56, krími háború) s végül az ugyancsak angolok és franciák által kezdeményezett majd kudarcba fulladt hadművelet a Gallipoli-félsziget és a Dardanellák tengerszorosa ellen az első világháború második évében — jelzik a legkiemelkedőbb „kétéltű” hadműveletek sorát.

A II. világháború menetében a tengeri deszanthadművelet a brit hadsereg Dunkerque-i kivonulása óta napirenden volt, megvalósítására azonban csak a Szovjetunió nagy katonai sikerei által létrejött feltételek mellett kerülhetett sor. Ennek ideje szovjet megítélés szerint jóval hamarabb bekövetkezhetett volna, mint ahogy az angolszász szövetségesek — elsősorban politikai megfontolások alapján — tervbe vették, ill. a gyakorlatban végül is kivitelezték.

Mindez mit sem von le az angolszász hatalmak normandiai partraszállásának történelmi jelentőségéből s nem kisebbíti az antifasiszta koalíció nyugati államai népeinek áldozatkészségét és hősi erőfeszítését a német fasizmus közös megsemmisítésében.

A „Neptun” hadművelet megtervezése és későbbi lebonyolítása B. Ramsay angol altengernagy nevéhez fűződik, aki a brit expedíciós hadsereg Dunquerque-i sikeres evakuálását végrehajtotta, majd jelentős szerepet vállalt az angolszász hatalmak 1942 novemberi észak-afrikai partraszállásának irányításában. Nemcsak a tengeri deszanthadművelet megtervezéséből vette ki részét, hanem an-

nak a járműiparnak a kialakításából is, amely a partraszálló csapatokat szállította. Ez utóbbi feladat megoldásában nagy segítséget kapott L. Mountbatten admirálistól, aki a távol-keleti angol hadműveletekhez szükséges csapatszállításokban tapasztalatokat szerezvén a normandiai partraszállás sikerét nagy mértékben befolyásoló hajótípusokat kialakította. E hajótípusokat érdemes már itt felsorolni. Az LSI típus kimondottan csapatszállító hajó volt, fedélzetén mintegy 1500 emberrel és számos csónakkal, amelyekre a katonák átszálltak s amelyekkel a kijelölt partszakaszt megközelítették. Az LST hajók a technikai anyag szállítására voltak alkalmasak, általában 18 db 30 tonnás harcokcsi, vagy 33 db 3 tonnás tehergépkocsi fért el rajtuk, 217 fős kezelőszemélyzettel. Az LST hajók kisebb változata, az LTC, 3 db 40 tonnás harcokcsi és kezelőszemélyzete befogadására volt képes. Az LCA típus 35 főt vagy 3,5 tonna anyagot szállított, míg az LCM 115 tonna rakományával, viszonylag nagy sebességgel (11 tengeri csomó), illetve páncélozott orrával, kormányosfülkéjével tűnt ki.

A jelzett hajótípusok gyártása 1941 óta teljes erővel folyt, különösen az USA-ban, mivel az angolok által kifejlesztett típusok a csendes-óceáni hadműveleteknél is jól beváltak. A közben szerzett tapasztalatok nyomán (Észak-Afrika, Szicília, Olaszország, Csendes-óceán) számos módosítás következett be, amit egyéb speciális eszközök kifejlesztésének, illetve gyártásának gyorsuló üteme követett. A leendő nyugat-európai hadszíntér speciális igényei, mindenekelőtt a várható német elhárítás, a hajók és egyéb eszközök folytonos tökéletesítését, amellelt egyre fokozódó tömeggyártását követelték. E folyamat elképzelhetetlen volt a várható hadszíntér fokozódó felderítése nélkül: a „Festung Európát” védeni hivatott Atlanti Fal, nem különben a német tengeri, légi és szárazföldi kapacitás kipuhatolása, ellenállóképeségének felbecsülése döntő mértékben kihatott a hadművellet anyagi-személyi feltételeinek megeremtésére.

Bár a hitleri Németország a keleti arcvonalon elszenvedett nagy vereségek következtében minden bizonnyal képtelen volt elhárítani az angolszász erők rohamát, a szívós német ellenállás egy többé-kevésbé jól kiépített védelmi rendszer birtokában megkeseríthette a szövetségesek dolgát, csökkenthette nyugat-európai behatolásuk ütemét, ami káros kihatással lehetett az angolszász hatalmak háború utáni európai pozíciójára. Ramsay admirális, de különösen Eisenhower és Montgomery tábornokok, olyan anyagi és élő-

erőfölény biztosítását követelték, amely a szövetségesek sikerét abszolút biztossá teszi. E követeléseiket a német védelmi rendszer rendkívül erős voltával indokolták — nem egy esetben a göbbelsi propaganda foglyaiként. Ment, mint később kiderült, a bevehetetlennek hirdetett Atlanti Fal blöff volt s azok a német erők, amelyek a nyugati szövetségesekkel szembe kerültek, harcértékben meg sem közelítették a Szovjetunió harcterein elvérző német csapatokat.

Maga Schofield is kénytelen bevallani, hogy a német erők ellenállását túlbecsülték, a német főparancsnokok, Rundstedt és Rommel tábornagykor nevének varázsa alatt sokkal nehezebb harcokra számítottak. A német tengeri és légierők alárendelt szerepe, illetve teljes kikapcsolásának lehetősége alig képezte vita tárgyát, mégis, biztos, ami biztos alapon, helyesebben a módszeres angolszász hadvezetés előírásai szerint, a nagy anyagi és élőerőfölény biztosítása első számú követelmény volt. (Mindebben az olaszországi „csiga-hadművellet” is nagy szerepet játszott.)

A partraszálló hadművellet tervezésénél messzemenően figyelembe vették az 1941. december 27-én Vaagso, az 1942. március 28-át St. Nazaire és az 1942. augusztus 19-én Dieppe ellen korlátozott erőkkel végrehajtott vállalkozások tapasztalatait. Különösen az utóbbi volt tanulságos, hiszen egyértelműen bizonyította, hogy az Atlanti Fal ellen intézett gyalogsági fronttámadás eleve reménytelen, s a siker lehetősége csak akkor van meg, ha a tengeri és légierők pusztító erejű támadása a védelem erejét már eleve megtöri és olyan rések keletkeznek rajta, amelyeken át a partra szálló gépesített és páncélos erők megvethetik lábukat.

Az 1943 februárjában tartott Casablancai értekezleten Ramsay törzset megerősítették F. B. Morgan altábornaggal, mint a partraszálló expedíciós erők designált vezérkari főnökével, és feladatául szabták a partraszállási hadművellet részletes kidolgozását. Ettől kezdve Ramsay a partraszállást megelőző tengeri hadművellet tervezésére koncentrált figyelmét, Morgan pedig a már partra tett erők hadművellet feladatain dolgozott. Kettőjük együttműködése nyomán alakult ki az ún. Cossas-terv, a későbbi „Overlord”, s annak részeként a „Neptun” hadművellet első terve, amit Churchill és Roosevelt a quebeci konferencián elvileg jóváhagyott, amely azonban Eisenhower és Montgomery 1943. december 6-i kinevezése után, épp az említettek tapasztalatai alapján, sok tekintetben megváltozott. A változások lényege a partraszálló erők nagyságának megnövelése volt.

A hadműveleti terv kialakításánál alapos mérlegelés után döntöttek a partraszállás helyéről. A szövetségeseknek biztos információi voltak arról, hogy a németek az inváziós erőket Calais térségében várják, így az ottani védelmi rendszert különösen megerősítették. Morgan és Ramsay — egyéb okok miatt is — Normandiát javasolta, amelynek számításba vett, mintegy 80 km szélességű partvidéke nem volt ugyan ideális a partraszállásra, viszont előnye abban mutatkozott, hogy a német védelem viszonylag gyenge volt, s a La Manche csatornába benyúló Cotentin félsziget felfogta, ill. mérsékelte az erős nyugati szelet, ami a csapatok partra tevésénél egyáltalán nem volt közömbös. Amellett a félszigeten helyezkedett el Cherbourg város nagy befogadóképességű kikötője.

A terv a normadiai partszakaszt keleti és nyugati szektorra osztotta. A keleti (brit-kanadai) szektor 3 alszektort (Gold, Iuno, Sword) a nyugati (amerikai) 2 alszektort (Utah, Omaha) foglalt magában. Később szükségessé vált az alszektorok strandokra való felbontása is, amelyeket betűkkel jelöltek: a keleti szektor H—R jelzéssel 11 strandot, a nyugati Utah alszektor P—W, az Omaha alszektor A—G jelzéssel összesen 14 strandot kapott. Eisenhower minden alszektorba 1 hadosztályt kívánt bevetni a támadás első hullámában, amelyeket 2—2 tengeri úton szállított tartalékhadosztály követett. Az említettekkel egyidőben ejtőernyős alakulatok szálltak le az ellenség hátában.

Sok fejtörést okozott, hogy a strandok a magas fokú gépesített technikát elbírják-e. Különböző éjszakai vállalkozásokkal talajmintákat vettek s azokat az angliai főhadiszálláson tanulmányozták. Megnyugtató eredmény után újabb problémák merültek fel, többek között az, hogy a hajókból a part menti vizekre szálló nehéz harckocsik nem süllyednek-e el, mielőtt még a partokat elérik. Egy magyar származású mérnök, Straußler Miklós szellemes találmánya segítette a megoldást: minden páncélost felfújható, vitorlaanyagból készült ballonnal vettek körül — amelyen 2 propeller is volt — s ezek, valamint a láncfalpak segítségével a páncélos 4,3 mérföldes sebességgel úszott a vizen.

A csapatszállítás fontos feltétele, az elegendő hajóerő, nemkülönben a kísérő hadiflotta (6 csatahajó, 2 monitor, 23 cirkáló, 73 torpedóromboló és 2 ágyúszád) a D-napra (az invázió kezdetére) a brit részén 97,6%-ig, az amerikaiaknál 99,3%-ig rendelkezésre állt. (Az előbbin 37, az utóbbin 33 hadihajó került bevetésre.) Vele egyidőben történt meg a

szükséges haditechnika és állomány készletbe helyezése.

A hatalmas konvoj (összesen 702 hajó) elindulása előtt (berakodásuk dél-angliai kikötőkben június első hetére tervszerűen megtörtént) 255 kisebb-nagyobb aknakereső hajónak kellett utat vágni, ill. a telepített német aknákat az útvonalból eltávolítani, majd az őket követő hajóknak különleges robbantóosztagokat speciális járművekkel és úszó harckocsikkal partra tenni, amelyek nem csak a szárazföldre telepített aknákat tették ártalmatlanná, hanem a strandokon a csapatok zagadásához szükséges technikai berendezéseket is felállították. E rendkívül bonyolult feladat megoldásánál égetően szükséges volt a partvédelem lekötése, amelyről a nyomaszót túlerőben levő légiere, valamint a konvojt kísérő hajóhad gondoskodott. A partraszállás folyamatának zavartalansága mindezekben túl megkövetelte, hogy 2 db vasbetonból készült, kikötőt is átvontassanak, mivel a csapatszállító hajók zöme a partot az apály miatt nem tudta megközelíteni. Ezek lehorogyzása a partok előtt csak úgy volt lehetséges, ha a víz hullámszámát a minimálisra csökkentik. E célból 70 kiszolgált hadihajót félkör alakban az invázió napján a mesterséges kikötők számára kijelölt részekben elsüllyesztettek. A kikötők egyben bázisul szolgáltak a tengerbe süllyesztett 4 olajvezetéknek, amelyek Dél-Angliából kiindulva a csapatokat üzemanyaggal voltak hivatva ellátni.

1944. május 2. és 6. között, „Fabius” elnevezéssel a dél-angliai partoknál főpróbát tartottak, amelynek eredményeit május 15-én VI. György angol király, W. Churchill, J. Smuts tábornagy és az inváziós részerők parancsnokai előtt Eisenhower és Montgomery értékelte. Május 25-én adták ki a hadműveletről vonatkozó általános parancsokat s a partraszállás időpontját június 5-én állapították meg. Schofield közlése szerint ez utóbbi volt a legtöbb gondot okozó elhatározás, amelyet a meteorológiai viszonyok alakulása miatt végül 1 nappal későbbre kellett változtatni. A legutolsó éjszaka is gyötrődésekkel telt el, s nem egy olyan pillanat akadt, amikor az invázió 2 héttel való eltolása került előtérbe. Végül is Eisenhower június 6-ában döntött, s a hatalmas armada elindult az Atlanti Fal ellen.

A gondosan kialakított menetrend szerinti átkelést a fokozódó aggodalom kísérte. Senki sem tudta megjósolni a német védelem várható ellenállását. Mindenki abban reménykedett, hogy a megtevésztő akciók és a hónapok óta tartó félrevezető propagandakampány megzavarta a németeket. Ez utóbbi három do-

logra összpontosult: 1. a partraszállás nyár végi időpontjának elhíttetésére, 2. a Calais-környéki partszakasznak, mint legvalószínűbb partraszállási helynek a szuggerálása, s végül 3. annak a hiedelemnek elhíttetése, hogy a normandiai vállalkozást egy második, jóval nagyobb akció követi Calais térségében ill. a holland partokon. Bár Schofield nem beszél róla bővebben, ma már tudjuk, hogy a félrevezető propagandahadjárat megtette hatását. Így pl. Rommel tábornagy, a partvédelemért felelős német parancsnok, az invázió előtti napokban szabadságra utazott Németországba, mivel a német védelem egyáltalán nem számított a június 6-án kezdődő támadásra. Ugyanakkor a Wehrmacht főparancsnoksága, s személyesen maga Hitler, igen jelentős csapatokat helyezett el Calais térségében, egyrészt onnan várva a partraszállást, másrészt amikor az már Normandiában megtörtént, a második, még nagyobb támadás elhárítására a jelzett csapatokat továbbra is ott tartotta.

A konvoj áthaladását a csatornán német tengeri és légi erők nem zavarták meg, így Ramsay gondosan kitervelt és megszervezett partraszállási hadművelete a vártnál kevesebb veszteséggel, viszonylag simán ment végbe. Az angolszász légi erők és hajóhad tüzcsapása nyomán a meglepett német védelem szinte megbénult, a nehézségek inkább a törvényszerűen fellépő zűrzavarok miatt adódtak. A német elhárítás gyengeségére jellemző, hogy az inváziós csapatoknál támadt zavarokat viszonylag rövid idő alatt sikerült felszámolni. Schofield sorai természetesen igen szűkszavúan beszélnek a vártnál gyengébb német ellenállás okairól. Pedig azokról érdemes szót ejteni. Már utalás történt arra, hogy a védelem feladatát ellátó német csapatok harcérteke meglehetősen gyenge volt, hiszen a fasiszta Németország legjobb csapatait a keleti arcvonal kötötte le. Mindezt aláhúzta, hogy a partraszállást Normandiában nem várták, így mind az amerikai, mind a brit szektorban található, létszámban és haditechnikában gyenge erők ellenállása a partraszállás sikerét még megkérdőjelezni sem tudta. Másrészt a Rundstedt és Rommel között fennálló taktikai ellentét távoltartotta a német páncélos hadosztályokat, s azok fokozatos

beérkezése, illetve bevetése akkor történt, amikor az inváziós csapatok már szilárdan megvetették lábukat és erős hídfőt képeztek. Az igazsághoz tartozik, hogy a kibontakozó, bár improvizált német ellenintézkedések nyomán a hídfőkből való kitörés elhúzódott és súlyos veszteségekkel járt, sőt a német ellenlökések nem egy válságot is előidéztek. A voluntarista nyugatnémet katonai szakirodalom éppen erre alapozza azon feltevését, hogy a rommeli harcászati elképzelés megvalósítása, nevezetesen páncélos erők azonnali bevetése az inváziós erők ellen, az egész partraszállást kudarcra ítélte volna. Mindennek ellenkezője történt: az ortodox Rundstedt, támaszkodva Schwepenburg páncélos főparancsnok véleményére, az angolszász csapatokat mélységből történő átkarolással kívánta megsemmisíteni. A jelenleg is folyó vita akadémikus jellegű s mit sem változtat azon a tényen, hogy a partraszállás a Rommel-féle iniciatívák ellenére is sikerült volna.

A „Neptun” hadművelet Cherbourg bevételével véget ért. A város elfoglalásával az inváziós erők olyan kikötőhöz jutottak, amely utánpótlásuk nagy részét biztosította. Az angolszász expedíciós hadsereg ezt követően hozzáfoghatott a szárazföldi hadműveletek kifejlesztéséhez. Mint ismeretes, az amerikaiak Avrench-i kitöréséig elkeseredett harcok dúltak, melyek során virágzó városok (Caen, Bayeux stb.) tűntek el a föld színéről, s a francia polgári lakosság is nagy veszteséget szenvedett. Schoefield műve ezekkel az eseményekkel már nem foglalkozik, tekintettel arra, hogy feladatát a „Neptun” hadművelet szakszerű leírásával megoldottnak látja.

A könyv értékes forrásmunka, mindazok számára akik a második világháború hadtörténetével foglalkoznak. A művet jellemző szigorú tárgyilagosság, a saját intézkedésekkel szembeni kritikus magatartás, nem különben az ellenféllel szembeni elfogulatlanság sem tudja azonban leplezni az angolszász történetírás alaptételét, amely a német fasiszmus megsemmisítő vereségét kizárólag az angol-amerikai fegyverek győzelméhez köti.

Farkas Márton