

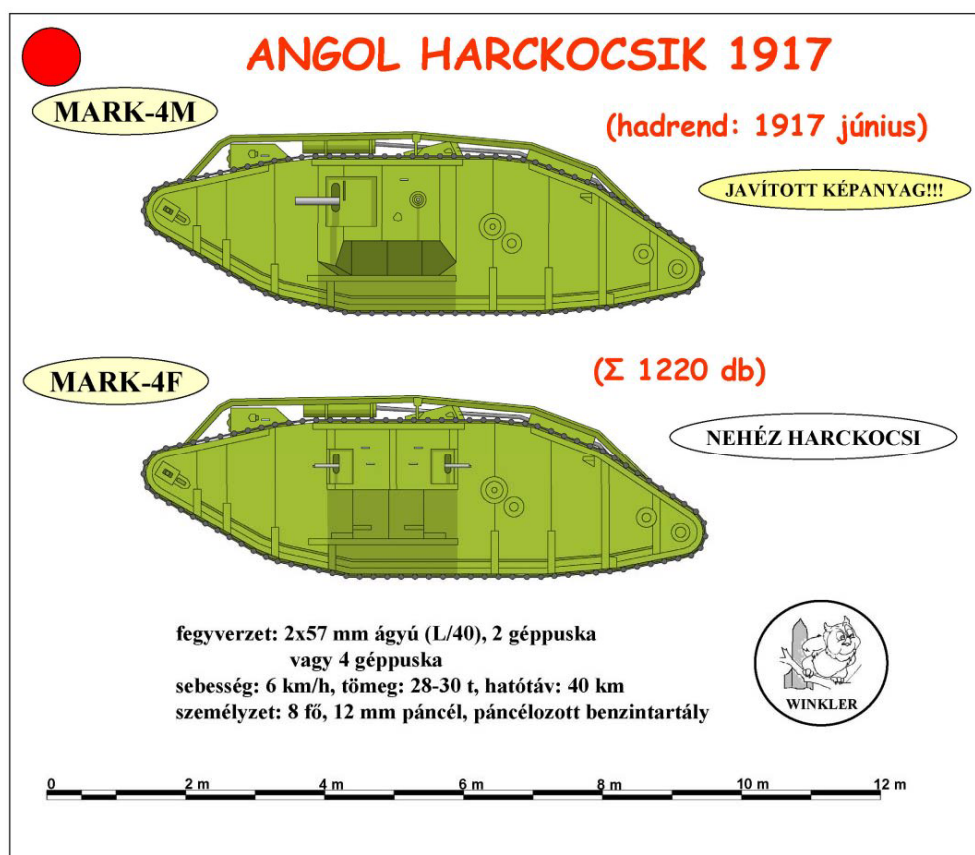
# HARCKOCSIK A NAGY HÁBORÚBAN

## 2. RÉSZ – 1917-1918

DR WINKLER GUSZTÁV

### A harckocsi-építés a háború második szakaszában

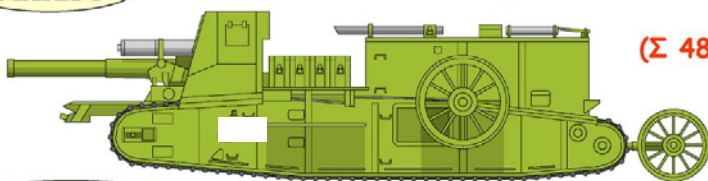
A korábbi cikkben áttekintettük az I. világháborúban történt harckocsi-fejlesztések előzményeit, szükségszerűségét, illetve az ehhez kapcsolódó eseményeket 1917-ig. A továbbiakban a háború végéig tárgyaljuk a történéseket. Az 1916-os év fejlesztésének eredményeként az angolok elsősorban az MK-1 gyalogsági (nehéz) páncélosok családját alakították ki. Ugyanis a harckocsik felhasználási körét továbbra is jórészt a gyalogság támogatásában, kisebb részt a harctéri áttörések elősegítésében látták. A fejlesztések eredményeképpen 1917 és 1918 között az angolok az MK-II-től az MK-IX-ig sorszámozott harckocsi-típusokat fejlesztették ki, mint az első típus módosított változatát. A sorozat utolsó tagja, az MK-IX, már eleve gyalogság szállítására tervezték (30 fő), mivel kezdték belátni, hogy a harckocsik kísérő gyalogsági támogatás nélkül jórészt védtelenek az elhárító harccal szemben.



**ANGOL HARCKOCSIK 1917**

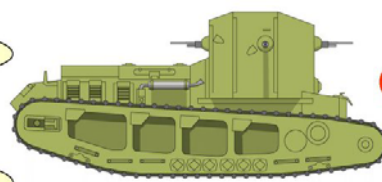

**MARK-I** (hadrend: 1917 június) (Σ 48 db)

**GUN CARRIER** fegyverzet: 127 mm ágyú, 152 mm tarack



**MARK-A** (Σ 385 db) (hadrend: 1917 június)

**WHIPPET**  
**KÖZEPES HARCKOCSI** fegyverzet: 4 géppuska  
sebesség: 13,2 km/h, tömeg: 14 t, hatótáv: 65 km  
személyzet: 3 fő, 14 mm páncél

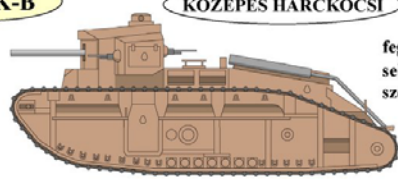



0 2 m 4 m 6 m 8 m 10 m 12 m

**ANGOL HARCKOCSIK 1918**

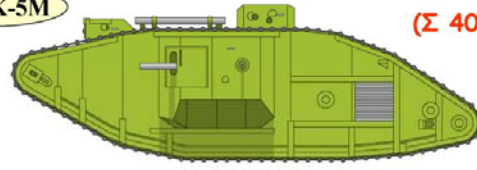
**MARK-B** (Σ 45 db) (hadrend: 1918 április)

**KÖZEPES HARCKOCSI** fegyverzet: 57 mm ágyú, 3 géppuska  
sebesség: 12,7 km/h, tömeg: 18,2 t, hatótáv: 120 km  
személyzet: 4 fő, 14 mm páncél

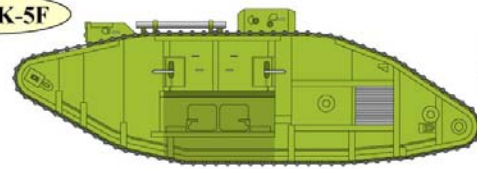



**MARK-5M** (Σ 400 db) (hadrend: 1918 május)

**NEHÉZ HARCKOCSI** fegyverzet: 2x57 mm ágyú, 4 géppuska  
vagy 6 géppuska  
sebesség: 7,4 km/h, tömeg: 30 t,  
hatótáv: 72 km, kieg. szerelvény  
személyzet: 8 fő, 12 mm páncél



**MARK-5F**

0 2 m 4 m 6 m 8 m 10 m 12 m

Az angolok amerikai exportra is termeltek tankokat, ez volt az MK-VIII. Ezt az amerikaiak először másolták, majd a vizsgálati, használati tapasztalatok elemzésével egy szakbizottság felmérte a helyzetet, és ennek segítségével elkészült az első saját típus (Ford 3 tonnás harckocsi), de ez a háborúban már nem tudott részt venni.

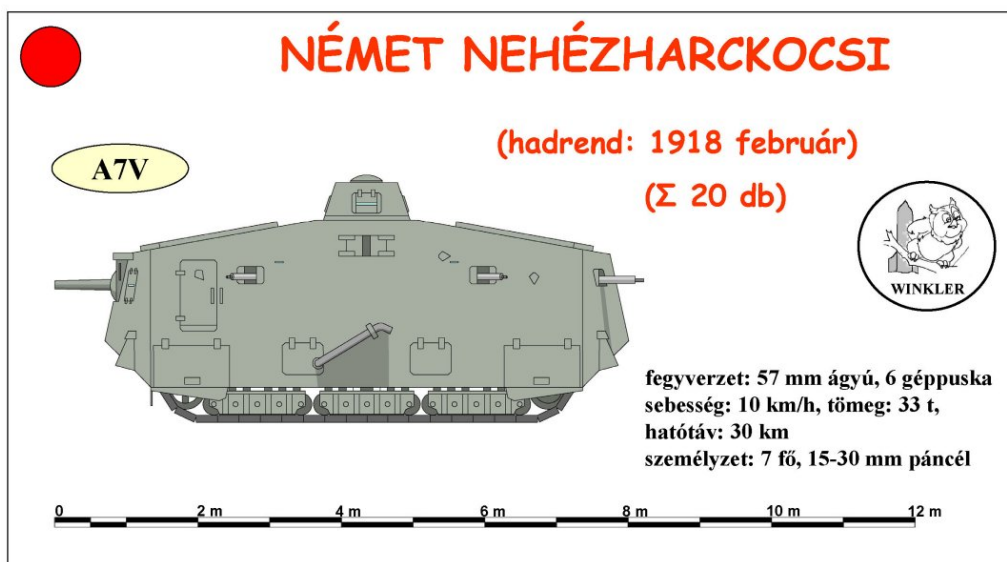


A franciák a Schneider harckocsik gyakorlati kudarcát elemezve (hossza harctéri előkészítés, komoly sebezhetőség, stb.) arra az elhatározásra jutottak, hogy a „szokványos” nehéz harckocsik mellett gyors, kisebb felületet mutató harckocsikra is szükség van, amelyek lefoghathják a védelem gyalogságát, ráadásul ezeket a harckocsikat tömegesen kell (és lehet) bevetni. Így fejlesztették ki a könnyű, 6,5 tonnás Renault harckocsit 1917 második felétől. Ennek aztán akkora sikere lett, hogy jóval a világháború után is használta őket több állam hadserege, sőt további fejlesztések is történtek az alapjárművön.





A németek, mivel az általában kis kötelékekben bevetett szövetséges harckocsik ellen jól alkalmazható elhárító módszereket fejlesztettek ki, a harckocsikban nem láttak súlyos veszélyt. Ezen kívül az ipar jórészt a hajók és a repülőgépek előállítására fordította erőforrásait. Az ilyen előzmények után a német felső katonai vezetés csak 1916 végén rendeli meg a harckocsik fejlesztését. Ez a folyamat 1917 májusára jutott el kész járműig (A7V harckocsi), és ezekből először a hadsereg csak 1918 elején kapott néhány darabot.



## **Harcokocsik széleskörű alkalmazása 1917-1918-ban:**

1917 elején az angolok többször indítottak harcokocsikkal támadást, de egyelőre csak a gyalogság támogatására, és arcvonal-kilométerenként olyan mennyiségben, amelyek nem tudtak döntő eredményt (mélységi áttörést) kicsikarni még kisebb frontszakaszokon sem. Például 1917. július 31-én Ypernnél a támadó 216 harcokocsiból 100 vált mozgásképtelenné, vagy a németek elhárító tüzellel megsemmisítették. Ennek oka részben a mocsaras terep is volt. Ugyanakkor pedig a német páncélelhárítás egyúttal megingatta a harcokocsikba vetett bizalmat is. A legtöbb veszteséget ebben az időszakban azonban az okozta, hogy a páncélosokat kis kötelékekben alkalmazták, aminek egyik következménye az volt, hogy összpontosított elhárító tűzben kellett tevékenykedniük. Ráadásul, amikor gyalogsággal gyakorlatilag együttmozgó harcokocsik részt nyitottak az akadályrendszeren, majd a gyalogosok szorosan ezek mellett előrenyomultak és folytatták a harcot, akkor ez egy nagyon pontosan összehangolt tevékenységet követelt meg mindkét fegyvernemtől, ami legtöbbször nem nagyon sikerült. Így ez a módszer egyszer sem hozott hadműveleti sikert.

A francia harcokocsik első alkalmazása az Aisne folyó menti csatában történt, és 1917. április 16-án Berry-aux-Bacnál ugyancsak kudarccal végződött. A támadás elhárításánál a németek a támadó 132 Schneider jármű közül 66 darabot semmisítettek meg, igaz, ez annak is betudható, hogy az előkészületek az ellenség látóterén belül történtek. Másik probléma a francia harcokocsik üzemanyagtartályának nagyfokú sebezhetősége volt. Ez a kudarccal a franciákat arról győzte meg, hogy, mint korábban láttuk, a nehezen mozgó nehézharcokocsik mellett egyéb, „támadóbb jellegű” gyors harcokocsik is kellenek.

A döntő fordulatot a harcokocsik bevetésében az 1917. november második felében vívott cambrai-i csata hozta. A siker érdekében először vetették be a harcokocsikat tömegesen, ráadásul széles arcvonalon, több lépcsőben. A támadó 2. angol hadsereg a két gyaloghadtesten és egy lovashadtesten kívül egy harcokocsihadtestből állt (378 harcokocsi). Feladatuk azt kapták, hogy 15 km széles arcvonalon törjék át az ellenség védelmét, és Cambrai-val szemben keljenek át a Schelde folyón. A hatalmas erőösszpontosítás tevékenységét 1160 löveg és 1000 repülőgép támogatta.

A támadásnál a gyaloghadtetek támogatására az első lépcsőben 204, a másodikban 138 páncélos vonult fel. A siker attól függött, hogy a harcokocsik képesek-e gyorsan leküzdeni az akadályrendszert, ennek elősegítésére a harcokocsikat dorongkötegekkel látták el az árkok feltöltésére. A járművek fedésére mesterséges ködöt alkalmaztak. A tömeges harcokocsi-roham a németeket váratlanul érte. Az angolok 6 óra alatt 7-8 km-t nyomultak előre, áttörve a német első és második védelmi vonalat. A harmadik vonalnál azonban a támadókat erős elhárító tűz érte, a gyalogság leszakadt a harcokocsikról és az előrenyomulás elakadt.

A csatában részt vevő 362 harcokocsiból a németek 71-et kilőttek. Noha a hadműveleti siker itt is elmaradt, de a tapasztalatoknak komoly hatása lett a további harcokra. Az első elgondolkoztató dolog az volt, hogy a sikert pusztán 6000 fő veszteséggel érték el, ami a „szokásosnak” töredéke volt. A cambrai-i csata rámutatott arra is, hogy az ellenség mélységi védelmének áttörésére szükség van a harcokocsikra, továbbá ezek szoros együttműködésére a többi fegyvernemmel. A gyors áttöréshez pedig gyors harcokocsikra van szükség, illetve a kísérő gyalogság szintén gyors előrenyomulására. Azonban ekkor még nem ismerték fel, hogy a páncélos csapatoknak saját harcászati és esetleg hadműveleti módszereket kell kidolgozni.

A harcokocsi-tevékenység fontos dátuma az 1918. augusztus 8-i amiens-i hadművelet. Az angol 4. hadsereg 15 km szélességben támadott tizenegy gyalogos- és három lovashadosztállyal, valamint 472 harcokocsival. A tüzérségi támogatást 2000 löveg végezte, és



400 repülőgép is részt vett a hadműveletben. A támadás, noha a korábbi sémák szerint történt, eredményes volt, az angolok 11 km-t nyomultak előre és áttörték a német védelmet. A harckocsiknak csupán a 22%-a vált harcképtelenné az első napon. A sikerben itt már jelentős szerepet játszott a légielő, felderítési adatokkal, és az ellenséges csapatok zaklatásával. 1918-ban már a harckocsikat nem csak támadásban, hanem a védelemben is alkalmazták (a páncélelhárítás erősítésére és önálló tűzfészekként is).

A német harckocsik első bevetésük 1918. március 21-én St. Quentin közelében történt, itt például 20 db Mark-IV zsákmányolt harckocsit vetettek be, a 4 db A7V mellett. Megjegyzendő, hogy a német támadásokban általában mindig a zsákmányolt tankok voltak túlsúlyban.

1918. április 24. első páncéloscsata angolok és németek között (Villers-Bretonneux), amelyben ugyan 12 német A7V harckocsi vett részt, de az igazi összecsapás csak 3 Mark-IV és három A7V között zajlott le. Az első tüzérségi tűz hatástalan volt, majd kölcsönös géppuskatámadás következett. A „fordulatot” az eredményezte, hogy az egyik angol harckocsi ágyúlövése nyomán az egyik német oldalára dőlt (egy meredek földhányás aljában, lecsúszva arról). Ezt az angolok találatnak vélték, és örvendezve abbahagyták az ütközetet.

### **Összegzés:**

A háború folyamán Nagy Britannia: 2640 db, Franciaország: 5150 db, Németország: 80 db harckocsit gyártott. De általánosságban elmondható, hogy a háborúban a nagy számban gyártott harckocsik nem hoztak hadműveleti sikert. A folyamatos fejlesztések hatására harcászati szerepük ugyan megnövekedett, de a hadműveleti téren még meg kellett oldani a felmerülő problémákat, és egyáltalán a harckocsik alkalmazásának alapvető céljait. Az értékelések objektivitását ebben az időben az elért technikai szint befolyásolta. A hiányosságok között az első harckocsiknál a csekély sebesség, nagy talajnyomás, valamint a megbízhatatlan működés volt problémás, ami akár vissza is vethette volna a perspektivikus elképzeléseket. Továbbá mindehhez járult az elhárítás lehetőségeinek, hatékonyságának szembetűnő növekedése. A hadműveleti feladatok megoldását pedig alapvetően befolyásolta az a tény, hogy a hatótáv és az úgynevezett hadműveleti mozgékonyosság hiányzott. Például, a lánctalp gyorsan elhasználódott és egyébként is az utak állapotát jelentősen rontotta. Ezért szállításukat általában vasúton oldották meg, ami sok munkát és időráfordítást igényelt. Mindezek a felismerések indították aztán el azokat a fejlesztéseket, amelyek az egyre újabb típusok kialakításához vezettek.

Egyben a háború végeztével lehetőség nyílt az eredmények részletes elemzésére, az új fejlesztési utak kijelölésére. Ez azért is szükségessé vált, mert a háború rávilágított több alapvető technikai hiányosságra is. A legnagyobb kérdés azonban ekkor még nyitva maradt: az egyre továbbfejlesztett típusok a gyalogság támogatására szolgálnak, vagy ennek az új harceszköznek a régi fegyvernemek harcának kiegészítése mellett teljesen újszerű, önálló feladatai is lesznek. Ennek eldöntése természetesen visszahatott magukra a technikai fejlesztésekre is, mint látható a háború utáni elképzeléseknél is.

Kiegészítésként az egyéb, nem sorozatgyártott harckocsikról a tárgyalt időszakban:

Mark-III. (nehéz harckocsi) 1917. június, 50 db, 8 fő, 12-14 mm páncél, rövid csövű 2 57 mm ágyú, 4 gpu., 5,9 km/h, hatótáv 35 km, gyakorló harckocsi

Mark-VI, Mark-VII. tervek, nem készültek el

Mark IX. (lövészállító) 1918 július, 34 db, nem vetették be, 2 db sebesültszállítónak átépítve  
LK-II (könnyű harckocsi) 1918 június, 8 db, 8,5 tonna, 3 fő, 14 mm páncél, 1 db 57 mm ágyú,  
2 gpu., 16 km/h, hatótáv 70 km

Mark C Hornet (közepes harckocsi) 1918 szeptember, 4 fő, 20,3 tonna, 4 gpu., 14 mm páncél,  
13 km/h, hatótáv 120 km