

A II. világháború utáni gyarmati logisztikai rendszer Indokínában

Bevezetés

A logisztika kifejezés napjaink egyik kulcsszava. Lehet szó a logisztikáról mint interdiszciplináris tudományágról, amely az ellátási lánc hatékonyságát kutatja, vagy abban az értelemben, mint alkalmazott logisztika, amely ténylegesen az ehhez kapcsolódó folyamatok végrehajtásával foglalkozik, vagy érthetünk a kifejezés alatt gondolkodásmódot is, amely bármilyen más területre  t ltethet  mint szemlélet és törekvés a hatékonyságra. Akármelyik értelmezését is vesszük, az átfogó terminusba mindegyik beletartozik.

Az átfogó kifejezésbe és a logisztika értelmezésébe beletartozik ennek a tudományágnak a specializációja is, amely egy másik tudományterülettel együtt alkot egészet. Ilyen például napjaink népszerű e-logisztikája, amely a számítástechnikát és a logisztikát ötvözi. A teljesség  g nye nélkül, szintén ilyen terület például a citylogisztika is: a városfejlesztést, v rosv delmet, s t még a környezetvédelmet is ötvözi a logisztikai folyamatokkal. Szintén interdiszciplináris tudományág a katonai logisztika, amely a katonai műveleteket és a logisztikai támogatást kapcsolja össze.

A katonai műveletek és a logisztika összefonódása gyakorlatilag egyidős magával a hadviseléssel. Az évszázadok során nem mindig ezzel a kifejezéssel  lt tk az ellátási folyamatokat, de mindig részesei voltak a katonai műveleteknek is valamilyen formában. Elég, ha csak a hatékonyságra való törekvésre gondolunk, és már láthatjuk is, hogy a logisztikának kulcsszerepe van a sikeres hadműveletek megv s s ban, hiszen a harcban szó szerint élet-halál kérdése a megfelelő ellátás, és nem csupán anyagi következményei lesznek az ellátási láncban bekövetkezett zavarnak vagy hiányosságnak, mint a civil logisztika esetében.

A 20. század második felének egy meghatározó eseménye, és egyben a II. világháborút követő kétpólusú világ kialakulásának egyik m rf ld k ve az Indokínában megvívott Dien Bien Phu-i csata volt. Minden összecsapás lefolyásában nagy szerepe van az ellátás milyenségének, és ez ebben az esetben sem volt másként. Azonban ahhoz, hogy meg rts k a Dien Bien Phu falu melletti völgyben és az ezt övező magaslatokon lezajlott folyamatokat, kulcsfontosságú előbb a francia indokínai logisztikai rendszerre vetni néhány pillantást. A tanulmány, egy tágabb kutatás részeként, erre tesz próbát, amikor is – egy rövid történelmi bevezetőt k vet n – vázolom főleg a francia, és a kiegyensúlyozottság érdekében, a Viet Minh logisztikai rendszert is az 1945 és 1954 közötti időszakban.

Ezek a délkelet-ázsiai konfliktusok, és különösen a háborúk aszimmetrikus elemei napjaink bármely COIN- (*counter insurgency*, felkelésellenes) műveleteihez fontos tan s ggal járhatnak. A tanulmány szorosán beleillik a hazai hadtudomány kutatási feladatai

közé is, hiszen a magyar hadtudományi kutatásban, oktatásban és alkalmazásban vezető szerepet betöltő munkacsoport többek között a multidiszciplináris kutatási szemléletet hangsúlyozza, és az aszimmetrikus konfliktusok kutatását kiemelt fontoss  g  nak tartja.¹

A hadt  rt  nelemben számos példáját látni a logisztika kulcsszerep  nek. Egyr  sz  t, már az ókortól kezdve foglalkoztak a tudományág kutatói logisztikai kérdésekkel, Szun-C  t  l kezdve napjainkig. M  sr  sz  t pedig katonai vereségek – vagy a másik oldalról nézve: fényes győzelmek – sokasága illusztrálja a logisztika fontosságát. A kora újkorban például a török csapatok akci  r  diusza, amely az ellátási l  ncuk maximális kiterjedését is jelentette, nagyban meghatározta az európai hadm  veleteiket és hazánk sorsát is. Ugyan a Perjés Géza által megalkotott akci  r  diusz-elm  letet² nem minden történész fogadja el, de logisztikai szempontból   szszer   és hihető magy  razatot ad a kora újkori t  r  k lépésekre.³ Nagy hadvezérek esetében pedig   l  g csak Nap  leonra gondolnunk, aki kor  nak legnagyobbjak  nt mégis alábecsülte az oroszors  gi hadjárat logisztikai igényeit. Az időben napjaink felé közelítve, a 20. század második felének egyik ilyen meghatározó epiz  dj   az első indokínai háború. Az egesz háborúra jellemző volt az ellátási lánc kulcsszerepe, a két szemben álló f  l alapvetően különböző logisztikai rendszere, és az ebből adódó gondok, illetve lehetőségek.

Indokína történelmi kontextusban

A bevezető gondolatokat követően, az indokínai logisztikai rendszerek teljes megértéséhez mindenképpen szükséges egy rövid összefoglalása az általános politikai és katonai helyzetnek Indokínában, amihez pedig elengedhetetlen néhány szót sz  lni a térség történelméről is. A teljes folyamat átfogó elemzéséhez szükség lenne m  g katonaföldrajzi bemutatásra is, de a tanulmány logisztikai témája miatt erre most csak utalás található.

Vietnám mint ország első   r  s  s említése Kr. e. 208-b  l származik, amikortól kezdve a mai Vietnám   szaki és középső területei kínai fennhatóság alatt álltak több mint 1000 évig.⁴ Természetesen a vietnámi nép t  bb  szor is fellázadt kínai elnyomói ellen az évszázadok során, és függetlenségi vágyuk, valamint a gerilla-hadviselésben szerzett első tapasztalataik ezekre az időkre ny  lnak vissza. A leghíresebb ezek közül a legendás Trung n  v  rek lázadása, amelyre Kr. u. 40-ben került sor, és akik el  zt  k a megs  z  l  kat – b  r ez rövid életű függetlenség volt, hiszen csupán két   v múlva erősebb északi szomszédjuk újra elfoglalta őket. A n  v  rek, ahogy egy későbbi mitikus női h  s Trieu Au is, öngyilkosságot követtek el, és, ahogy napjainkban,   gy a 20. század közepén is, a szabadság mártír h  seik  nt emlekeztek rájuk. Vietnám végül Kr. u. 967-ben lett független, b  r még ekkor is a kínai császár vazallusai maradtak. Vietnám k  zepkori történelmének

¹ Boda József et alii: Fókusz és együttműködés: A hadtudomány kutatási feladatai. *Honvédségi Szemle*, 144. (2016), 3. 3–19.

² „A hatósugár, az akci  r  diusz a hadseregek működésének határa, melyet mozgásuk sebessége, az utánpótlás és a hadjáratra rendelkezésre álló idő szab meg”. Perjés Géza: *Mohács*. Budapest, Magvető, 1979. 79.

³ Erős Vilmos: A Mohács-vita. *Magyar Szemle*,   j folyam 23. (2017), 5–6.

⁴ Stanley Karnow: *Vietnam: A History*. New York, Penguin Books, 1997. 111.

jeles epizódja volt, amikor a Viet Minh gerillák ősei háromszor is visszaverték a mongolok támadásait, és 1278-ban egy háromezres támadó erőt futamítottak meg.⁵

Az ország egyik „aranykorát” a Le-dinasztia uralkodása alatt érte, amely bár néha viszontagságos volt, de 1788-ig tartott. Az őket 1802-től követő Nguyen-dinasztia egyesítette az ország 3 nagy tartományát – Tonkint (vagy más néven Bắc Bộ), Annamot (Trung Bộ) és Kokinkínát (Nam Bộ) –, és ők kezdték el modernizálni az országot, valamint építették ki az első kereskedelmi kapcsolatokat az európai országokkal, köztük Franciaországgal.⁶ A francia–vietnámi kapcsolatok a 17. századig nyúlnak vissza, és többek között a francia jezsuita hittérítők legnagyobbjának, Monsignor Alexandre de Rhodes-nak köszönhető, hogy a vietnámi nyelv a latin ábécét használja. Ez a francia kapcsolat végül meghatározónak bizonyult, amikor a Nguyen-dinasztia későbbi, elzárkózásparti és modernizációellenes vezetői megpróbálták a katolikusokat és a külföldieket elűzni. Több mint 130 000 katolikus vallású egyén esett áldozatul ennek 1827 és 1856 között.⁷ Az üldözött keresztények védelmére a franciák elfoglalták Saigont 1859-ben, majd 1863-ra egész Kokinkínát uralmukba hajtották.

Természetesen a vietnámiak az európai gyarmatosítók ellen is lázadtak, de a felkelések 1945-ig nem hoztak eredményt.⁸ A franciák igyekeztek az országot modernizálni, támogatták a kereszténységre való áttérést, és az iskolarendszert is átalakították Paul Doumer irányítása alatt. Mindezek az intézkedések gyümölcsöző gyarmatot hoztak létre számukra. Ahogy maga Doumer, Indokína főköormányzója mondta, „Vietnám erős szervezetsége, a pénzügyi és gazdasági rendszere és minden ereje a francia presztízs érdekében van felhasználva”.⁹ Sajnos ami Franciaország presztízsét növelte, az semmivel sem szolgálta a rizsföldeken kemény fizikai munkát végző vietnámi földművesek érdekeit, különösen, amikor Doumer a gyarmat költségeinek fedezésére még jobban megadóztatta annak lakóit. Ezeket az állapotokat nagy ellenszenvvel nézték a vietnámi értelmiségiek, köztük egy idealista fiatal szocialistával, Nguyen Sinh Cunggal, a későbbi felvett néven Ho Si Minh-nel. Ho az állapotokat szatirikusan így írta le: „Az igazságosság alakjának olyan rossz utazása volt Franciaországból Indokínába, hogy a kardján kívül mindenét elvesztette.”¹⁰ Hasonlóan gondolkodó társaival Ho megalapította az Indokínai Kommunista Pártot 1929 júniusában Hongkongban, hogy a vietnámi függetlenségért küzdjenek.¹¹ A II. világháború ázsiai kitörésekor, és a későbbi hadi események során, a császári japán csapatok könnyűszerrel győzték le az indokínai francia helytartókat, ahogy tették ezt Malájföldön a britekkel, vagy éppen Holland Kelet-Indiában a hollandokkal. Az, hogy egy ázsiai hatalom végre legyőzte az európaiakat, nem került el Ho figyelmét sem, de képes volt ezen felülkerekedni, és átlátni a teljes helyzetet. „A japán

⁵ ⁵ Karnow (1997) i. m. 112.

⁶ *A pocket guide to Vietnam*. Washington, D. C., United States Information and Education, Department of Defense, 1971. 13.

⁷ Bernard. B. Fall: *Last reflections on a war: Bernard B. Fall's last comments on Viet-Nam*. New York, Double Day and Company Inc., 1967, 44.

⁸ Karnow (1997) i. m. 119–126.

⁹ Karnow (1997) i. m. 127.

¹⁰ Karnow (1997) i. m. 134.

¹¹ Karnow (1997) i. m. 136.

inv zi  meggyorsította  s kiforrott  tette a háború el tt is fenn ll  f ggetlens gi t rekv seket. N melyek jap nellenesek  s nyugatellenesek is lettek, de voltak, amelyek csak az egyik” –  rja Daniel Moran többek közt a vietnámi mozgalomra is utalva.¹²

Kommunista elvtársaival Ho Si Minh megalapította a Viet Nam Doc Lap Dong Minh (magyarul Liga Vietnám F ggetlens g  rt) szervezetet, amelyet röviden csak Viet Minh-nek neveztek. A Viet Minh népszerűsége ugrásszerűen növekedett, hiszen célul azt fogalmazták meg, hogy „felszabadítsák az országot a francia–japán elnyomás alól, amely az egész népet elnyomja; a nemzet felszabadítását mindennél előrébb kell helyezni...”¹³ A Viet Minh azonban nemcsak politikai téren erősödött, hanem Vo Nguyen Giap tábornok vezetésével harcosai egyre nagyobb tapasztalatot szereztek a dzsungelharcban és a gerilla-hadviselésben is. A dzsungelben megbúvó és japán utánpótlási útvonalakat támadó Viet Minh-harcosok m g az Egyesült  llamok támogatását is elnyert k. A Stratégiai Szolgálatok Hivatala (*Office of Strategic Services* – OSS) – a CIA elődje – segítette a harcukat utánpótlás biztosításával. Természetesen a koreai háború kirobbanása és a McCarthy szenátor által az 1950-es években indított, kommunistagyan s személyek elleni „boszorkányüldözés” után a korábbi OSS-ügynökök megpróbálták ezt az időszakot eljelent ktelen teni. A japánokkal szintén szemben álló kínai erők ellenben  r ltek a Viet Minh által biztosított hírszerzési adatoknak, és fényképek bizonyítják, hogy OSS-ügynökök tényleg találkoztak magával Ho Si Minh-nel is. A belpolitikai szintéren jól kihasználta ezt a Viet Minh, és a népnek mint az egyetlen háború utáni kormányzó erő adták el magukat.¹⁴ A II. világháború vége ténylegesen azt hozta, hogy a Viet Minh volt az egyetlen komoly katonai erő Indokínában,  s Ho Si Minh nem habozott ezt a lehetőséget kihasználni.

A sikeres augusztusi forradalmat követően 1945. szeptember 2- n Vietnám kikiáltotta függetlenségét a Ba Dinh téren, Hanoiban. A történelem későbbi alakulását ismerve n m leg ironikus, hogy az Egyesült  llamok Függetlenségi nyilatkozatát is idézte, de a szabadság eszméje mellett arra is figyelmeztette a jelen lévő hatalmas tömeget, hogy ezt a szabadságot meg kell majd v deni k. „A teljes vietnámi nép kész, hogy megmozgassa minden szellemi és fizikai erejét, hogy feláldozza  let t és értékeit azért, hogy megvédje függetlenségét és szabadságát” – sz nokolta Ho Si Minh, az újonnan alakul Vietnámi Demokratikus Köztársaság elnöke.¹⁵ A Viet Minh k sz n állt fegyveresen is felvenni a harcot az időközben a gyarmatokra visszatérő, és a gyarmati igazgatást újra felállító franciák ellen. A japánokat lefegyverző kínai erők kivonulásának érdekében – akik Vietnám  szaki részét szállták meg a szövetségesek II. világháborús egyezményei al p n addig, amíg a közigazgatás vissza nem állt a háború előtti kerékvágásba – Ho pragmatikus politikusként beleegyezett a franciák visszat r s be. A vietnámi nép a kínaiakat m g a franciáknál is kevésbé kedvelte, és ezt Ho is tudta.¹⁶ Ho Si Minh és a franciák

¹² Daniel Moran: *Wars of national liberation*. London, Cassell and Co., 2001. 80.

¹³ Khac Vi n Nguyen: *The long resistance (1858–1975)*. Hanoi, Foreign Languages Publishing House, 1975. 93.

¹⁴ Edward Doyle – Samuel Lipsman: *Setting the stage*. Boston, Boston Publishing Company, 1981. 179.

¹⁵ Doyle–Lipsman (1981) i. m. 104.

¹⁶ Karnow (1997) i. m. 142.

hosszas tárgyalásba kezdtek, azonban a vietnámi fél engedékenysége ellenére sem jutottak kielégítő megoldásra, így a már 1945 óta meglévő fegyveres szembenállás és komplex biztonsági szituáció 1946. december 19-én nyílt háborúba csapott át, amely egészen 1954. augusztus 1-ig tartott, és az első indokínai háború néven vált ismertté.

A szemben álló felek logisztikai rendszerei

A Dien Bien Phu-i ostrom és a franciák indokínai vereségéhez vezető út csak akkor érthető meg teljesen, ha megvizsgáljuk az ellátási rendszereket, amelyeket a szemben álló felek – a francia gyarmati erők és a Viet Minh – működtettek. Bár vezetői döntések és egyéb adottságok is nagyban befolyásolták a harcok kimenetelét, az egyik legmeghatározóbb tényező az ellátási lánc volt.

Mind logisztikai, mind hadászati szempontból két részre lehet felosztani az első indokínai háborút. Az első része 1946-tól (gyakorlatilag inkább 1945-től) 1950-ig zajlott. 1950 előtt mindkét fél abszolút korlátozott háborút vívott, gerilla-hadviseléssel a Viet Minh, és a gerillaellenes műveletekkel a franciák részéről. Ez nagyrészt a kommunista egységek korlátozott erőforrásainak volt köszönhető, hiszen utánpótláshoz nem tudtak csak úgy hozzájutni. A francia expedíciós csapatok részéről pedig az anyaország anyagi gondjai, a háborús károk helyreállítására fordított összegek korlátozták a lehetőségeket Ázsiában. Az alacsony intenzitású hadviselés természetesen alacsony intenzitású logisztikát is vont maga után, amely egyik fél rendszerét sem terhelte meg. Ez alapjaiban változott meg 1950-től kezdve.

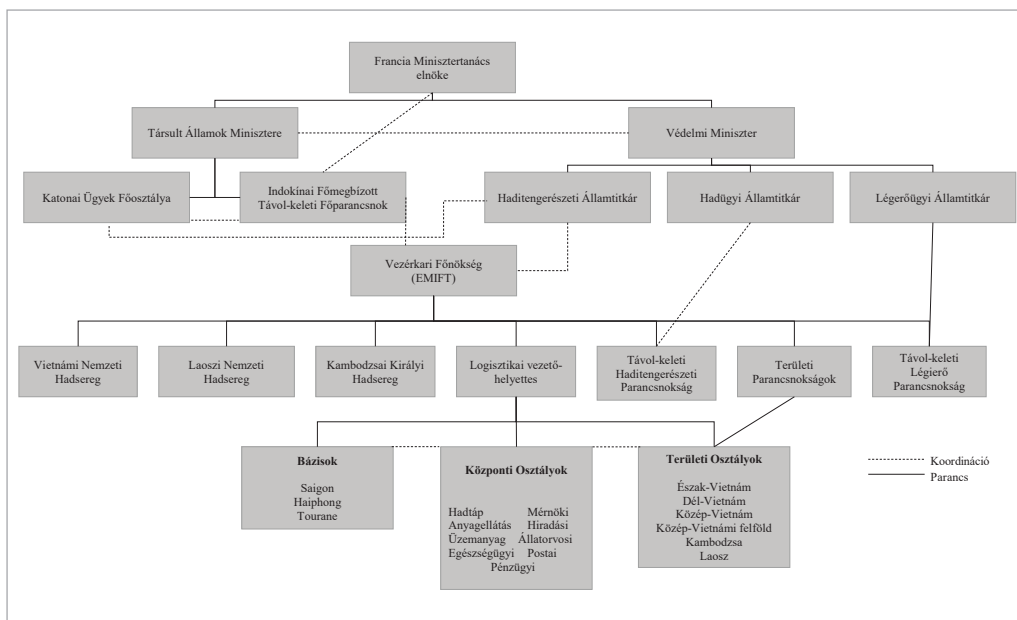
A háború második szakasza az 1950 és 1954 közötti időszak, amikor a Viet Minh-erők már a kommunista Kína támogatását is élvezték. A kínai polgárháború végével, 1950-re a kínai kommunista csapatok elérték a vietnámi–kínai határt, és közvetlen kapcsolatba léptek déli elvtársaikkal. A hadviselés tekintetében ez óriási változást hozott, a műveletek nagysága és száma is nagyságrendekkel növekedett, de ami jelen esetben a legfontosabb, az a logisztikai szükségletek hatalmas növekedése. A gépesítés és az infrastruktúra terén ekkor abszolút a franciák tűnnek fejlettebbnek, de ez hibás elgondolás. „A külső szemlélő hibázhat, ha úgy gondolja, hogy a francia utánpótlási és szállítási rendszer sokkal jobb, mint a Viet Minh-é” – hangsúlyozza Ronald H. Spector, az indokínai amerikai befolyás kutatója, majd hozzáteszi: „Valójában ennek a fordítottja volt igaz, hiszen az utakhoz kötött francia utánpótlást szállító konvojok, a maguk több száz, rajtaütéseknek kitett kamionjaival, sokkal sérülékenyebbek és kevésbé rugalmasak voltak, mint a primitív Viet Minh ellátási szolgálatok.”¹⁷ Tehát látható, hogy a technikai fölény, különösen a háború első szakaszában a franciáknál volt, de a hadszíntér sajátosságai miatt, a logisztikai fölény nem az övék volt. Érdekesség, hogy 1950 után, amikor is a vietnámi kommunista erők is egyre jobb technikai eszközöket kaptak Kínából, a Szovjetunióból és a keleti blokk

¹⁷ Ronald H. Spector: *Advice and support. The early years, 1941–1960*. Washington, D. C., Center of Military History, U.S. Army, 1983. 169.

többi országtól, a franciák technikai előnye lényegesen csökkent, annak ellenére, hogy az Egyesült Államok is jelentősen megnövelte a Franciaországnak nyújtott támogatását.

A francia logisztikai doktrína és szervezeti felépítés

A Francia Távol-keleti Expedíciós Hadtest (*Corps Expéditionnaire Français en Extrême-Orient* – CEFEQ) logisztika eljárásait alapvetően két különböző szemlélet határozta meg. Egyfelől az egyén, a katona mobilitására támaszkodó rendszer, másfelől pedig a teljes hadsereg mobilitására támaszkodó felépítés. Ez a kettősség a II. világháború előtti, gyarmati berendezkedésen alapul részben. Ennek részeként az egyén mobilitása volt fontosabb, amelyet meghatározott helyeken elhelyezett, statikus, területi hatáskörű logisztikai egységek támogattak és biztosítottak. Ez megfelelő volt a gyarmati rend fenntartására 1940 előtt, sőt még az esetleges thai határvillongások vagy kis létszámú lázadócsoporthoz is.



1. ábra: A francia logisztikai hierarchia

Forrás: Shrader (2015) i. m. 53.

A másik, sokkal mobilabb szemléletet a II. világháború európai hadszínterén dolgozták ki a hadtudományt magas szinten művelők. Ez sokkal jobban megfelelt a gyorsreagálású nagyobb egységek ellátására, a teljes hadsereg mobilitását tartotta szem előtt. A Viet Minh elleni harcra ez a doktrína a támadásokkor vált igazán előnyössé, ugyanis pont azt támogatta, amire egy ilyen nagyszerűen képzett és gyorsan mozgó ellenség leküzdésére szükség volt. Komplet egységek dinamikus támogatását és ellátását tette lehetővé,

amelyek a hadművelet során végül megtalálhatták és leküzdhatték a Viet Minh hagyományos harcmodort folytató alakulatait.¹⁸

Az említett két szemlélet egymás mellett élése és az általános célkitűzés hiánya a szervezeti felépítésben is megmutatkozott. A konkrét szervezeti struktúra az 1. ábrán látható, amelyről megállapítható, hogy átfedések nehezítették a döntéshozatali munkát.

Különösen fontos szerepet töltöttek be logisztikai szempontból a különböző központi szolgáltatók. A szervezetek folyamatosan növekedtek, ahogy a logisztikai igények is egyre nagyobbak voltak, de általánosságban elmondható, hogy mint a CEFEO többi egysége esetében, itt is végig emberhiánnyal küzdöttek.¹⁹ A szervezeti felépítés tekintetében az indokínai francia erők az anyaországihoz hasonló vezérkari felosztásban működtek, 4 alapvető részre osztva, amelyek a személyi állománnyal, a hírszerzéssel, az operatív műveleti és kiképzési feladatokkal, valamint a logisztikával foglalkoztak. A helyi viszonyok azonban kiegészítést is igényeltek, így egy ötödik szervezetet, amely a propagandáért és a civil ügyekért volt felelős, is felállítottak, sőt egy különálló *Bureau des Mouvements et Transports* (Közlekedési és Szállítási Iroda) szintén részét képezte a szervezeti egységeknek, és ez az osztály volt felelős mindenféle szállítási feladatokért. Ezek mellett még különböző ellátószolgálatokat is létrehoztak, amelyek a rájuk bízott hadianyagok és szolgáltatások teljes körű menedzseléséért feleltek. A *Service de l'Intendance* (Hadtápanyag-ellátó Szolgálat) határozta meg a szükségleteket, majd szerezte be, raktározta, elosztotta, fenntartotta és kiosztotta az élelmiszer- és ruhaellátmányt. A *Service du Matériel* (Anyagellátó Szolgálat) ugyanezeket a feladatokat hajtotta végre, azonban ők a fegyvereket, lőszereket, járműveket és egyéb gépesített eszközöket, valamint felszereléseket kezelték. Egy különálló *Direction des Essences* (Üzemanyag Igazgatóság) volt felelős a mindennemű üzemanyag-ellátásért, -beszerzésért, -tárolásért és -elosztásért.²⁰

Szintén külön szervezeti egységként kezelték az egészségügyi és az állategészségügyi központokat, bár ez utóbbi méretében lényegesen kisebb volt, mint a többi létfontosságú szervezet. Az indokínai ellátóközpontok állományáról az 1. táblázat szolgál adatokkal. Ebből jól látható a már korábban említett személyiállomány-hiány. Bár a kiszolgálószemélyzet dinamikusán növekedett, az elérhető adatok alapján közel megduplázódott hat év alatt, de az általuk ellátott egységek száma még nagyobb mértékben nőtt és megháromszorozódott. Így látható, hogy az ellátóegységek személyi állományának száma arányaiban csökkent, pont akkor, amikor a korábbi statikus háborúról a dinamikus háborúra váltottak át a felek, és a harcéri mobilitás kulcsfontosságúvá vált.

¹⁸ Charles R. Shrader: *A war of logistics: parachutes and porters in Indochina, 1945–1954*. University Press of Kentucky, 2015. 51–52.

¹⁹ Shrader (2015) i. m.

²⁰ Shrader (2015) i. m.

1. táblázat: A francia logisztikai személyi állomány nagysága Indokínában

	1947. szeptember	1950. december	1951. december	1953. március
Hadt�p	961	1 386	1 882	1 883
Anyagellátás	2 526	4 509	5 401	5 907
�zemanyag	258	440	726	813
Közlekedés	6 540	6 661	8 788	8 481
Egészségügyi	2 986	3 310	4 446	4 415
�llatorvosi	0	179	216	210
�sszes személyzet	13 271	16 485	21 459	21 709
A Francia Unió hadereje	136 698	182 308	310 411	407 275

Forrás: Shrader (2015) i. m. 54.

Fontos megjegyezni, hogy az állományban már 1945-t l kezdve nők is szolgáltak, egyre növekvő számban.  k mindannyian önkéntes alapon érkeztek Indokínába, és a számuk az 1947-es 738 személyről 1954-re 2070 f  lett. Arányaiban ez jobban követte a CEFEQ teljes állományának növekedését. Az általuk végzett feladatok pedig, egy-két kivételtől eltekintve, szinte mindig a logisztika területe alá estek. Amellett, hogy hölgyek voltak természetesen a n v rek, a légiutas-kísérők és a filmszínházak személyzete, n k hajtogatták a légi utánpótláshoz elengedhetetlen ejtőernyőket,  k is javították ezeket, valamint szolgáltak mint mentőautó- és egyéb gépjárművezetők is.²¹

Hogy általánosságban véve milyen volt a francia ellátás, és a felt lt ts gi gondokkal küzdő központok hogyan tudták ellátni a feladatuk, arról megoszlanak a vélemények. Voltak, akik a létszámhiány és az ellenséges környezet által támasztott kihívások ellenére a rendszer fejlődését és elégséges mivoltát emelt k ki. „A nyilvánvaló nehézségek ellenére az  n századom az esetek nagy részében friss  lelmisz rrel volt ellátva, és néha még jeget is kaptunk; általánosságban a ruházat és a személyes felszerelés is kielégítő volt” – nyilatkozta egy francia hadn gy.²²

Ezzel szemben mások a rendszer hiányosságaira is felhívták a figyelmet. Beszédes anekdotaként Eric Morgan idegenlégiós, a L gi  2. gyalogosezred nek veteránja (2  R giment  tranger d Infanterie – 2 REI) szerint „Szem ten – halfejek n és rizsen  lt nk”, amikor pedig néha rendes ellátmányt is kaptak, akkor azok szavatossága már lejárt: „Néha kaptunk ejt erny  n  lelmisz rt, és láttuk, hogy a konzervdobozokat átfestették. Az egyik barátomnak sikerült egyet szerezni, és amikor a bajonettj t beles rta, zöld füst  vozott a dobozból. [...] Lekapartam a festést, és alatta az állt franciául: Arab egységeknek, 1928.”²³

A hadtáp mellett az üzemanyag-ellátással is komolyan meg kellett küzdenie a francia erőknek. A krónikusnak tekinthető tárolókapacitás-hiány, és a megfelelő üzemanyag-t rt lyok hiánya (főleg a drága légi utánpótláshoz), illetve az üzemanyag szárazföldi szállítása – különösen Laoszban, ahol a vietn mihoz képest is fejletlen volt

²¹ V. J. Croizat: A translation from the French: lessons of the war in Indochina. Volume 2. RAND Corporation, 1967. 359–360.

²² Shrader (2015) i. m. 58.

²³ Martin Windrow: *The last valley: Dien Bien Phu and the French defeat in Vietnam*. London, Cassell Military Paperbacks, 2005. 121.

az úthálózat – komoly áthidalandó problémákat okozott, de ennek ellenére a kihívásokat a francia szakemberek „megfelelő hatékonysággal oldották meg és a hiányosságok nem befolyásolták komoly mértékben a francia erők harcképességét”.²⁴

Az első indokínai háború végkimenetele szempontjából kulcsfontosságú Dien Bien Phu-i csata esetében fontos megjegyezni azt, hogy az üzemanyagellátó-rendszer meg-birkózott még azzal a kihívással is, amikor az ostrom alatt 1954 áprilisában számolt, 7 696 hordónyi üzemanyagigény ugrásszerűen megnőtt 13 949 hordónyira, köszönhetően az Egyesült Államok által kölcsönadott huszonöt darab új Fairchild C-119 *Flying Boxcar* teherszállító repülőgépeknek. A kőolaj és a kenőanyagok különböző formáit a Francia Unió egységei piaci forrásokból szerezték be, elsősorban a Shell és Caltex cégektől. 1953 júliusától kezdve pedig repülőbenzint az amerikai segélyekkel is kaptak, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek Üzemanyag Beszerző Hivatalán keresztül, amelynek a Shell-lel és a Standard Oilal volt szerződése. Bizonyos esetekben pedig egyenesen Japánból is érkeztek tartályhajók amerikai repülőbenzinnel a francia erőknek.²⁵

Egyedi esetektől eltekintve a lőszerutánpótlás is megfelelőnek értékelhető Indokínában, ami a francia egységeket illeti. Bár például a felhasznált 105 milliméter űrméretű tüzérségi lövedékek száma 1951 és 1954 között megnégyszereződött, a tartalékraktárakat rendszeresen feltöltötték, többnyire anyaországi francia vagy amerikai készletekkel.

Összefoglalásként elmondható, hogy a francia logisztikai rendszernek rendkívül sok kihívással kellett megküzdenie Indokínában. A részletesen nem elemzett földrajzi korlátok mellett, a beszerzési nehézségekkel, a felszerelés egységesítésének kihívásaival, a harcoló alakulatok vallási és etnikai sokszínűsége által támasztott igényekkel mind meg kellett birkózniuk. Ehhez hozzáadódtak még a hadmozdulatok felgyorsulása és az egyre mobilabb harcmodor által támasztott követelmények, amelyek a teljes létszámmal üzemelő rendszert is érzékenyen érintették volna, de a CEFEO logisztikai egységei ezek mellett még létszámhiánnyal is küzdöttek.

Mindezek ellenére az ellátással foglalkozó szakemberek, a lehetőségekhez mérten, igyekeztek a legjobb szolgáltatást nyújtani, és az erőforrásokat a leghatékonyabban felhasználni. Tehát megállapítható, hogy a Dien Bien Phu-i ostrom előtt a francia ellátási rendszer alapvetően működőképes volt, és ellátta a feladatát.

A francia légi szállítási és utánpótlási kapacitás

A különleges terepviszonyok, az egész első indokínai háború és különösen a Dien Bien Phu-i ostrom során betöltött abszolút kulcsszerepe miatt a francia légi szállítási kapacitást fontos külön is megemlíteni. A Francia Légierő (*Armée de l'Air*) és a Francia Haditengerészeti Légierő (*Force maritime de l'aéronautique navale* vagy rövidítve: *Aeronavale*) képességei hatalmasat fejlődtek a háború lefolyása alatt. A személyek és az utánpótlás szállítása is légi úton volt a legkönnyebb Délkelet-Ázsiában. Azonban, a rengeteg

²⁴ Shrader (2015) i. m. 60.

²⁵ Shrader (2015) i. m. 61–62.

fejlesztés ellenére a francia száll t kapacit s, m g a műveletekbe bevont civil gépekkel együtt sem érte el a szükséges mértéket. A konfliktus egésze alatt alkalmazott szállító légi járművek – beleértve a kis számban alkalmazott helikoptereket is – technikai adatait is az alábbi, 2. táblázat tartalmazza.

2. táblázat: A franciák által használt szállító repülőgépek főbb technikai adatai

Típus	Hajtómű	Utazó- sebesség	Hat�- távolság	Teherbírás
Szállító repülőgépek				
Bristol 170 Freighter	2 × 14 hengeres csillagmotor	370 km/h	1125 km	44 katona vagy 4059 hasznos teher; nagy száll�t�kapacit�s; k�tf�s személyzet
Douglas C-47 Dakota; Skytrain	2 × 14 hengeres csillagmotor	298 km/h	1384 km	28 ejtőernyős vagy 7 konténer vagy 18 hordágy vagy 2650 kg hasznos teher; 3 f�s személyzet
Fairchild C-119 Packet; Flying Boxcar	2 × 28 hengeres csillagmotor	289 km/h	> 1770 km	42 katona vagy 10 konténer vagy 34 hordágy vagy 5443 kg hasznos teher; nagy száll�t�kapacit�s; 5 f�s személyzet
Amiot AAC 1 Toucan	3 × 9 hengeres csillagmotor	217 km/h	1285 km	18 katona vagy 12 hordágy vagy 2267 kg hasznos teher; nagy száll�t�kapacit�s; 3 f�s személyzet
Nord 2501 Noratlas	2 × 14 hengeres csillagmotor	318 km/h	1496 km	45 katona vagy 8350 kg hasznos teher; nagy száll�t�kapacit�s; 3 f�s szem�lyzer
Helikopterek				
Hiller H-23 Raven	1 × 6 hengeres boxermotor	140 km/h	217 km	2 utas vagy 2 hordágy; 1 f�s személyzet
Sikorsky S-51	1 × 9 hengeres csillagmotor	136 km/h	241 km	2 utas vagy 2 hordágy; 1 f�s személyzet
Sikorsky H-19 Chickasaw	1 × 9 hengeres csillagmotor	180 km/h	579 km	8 utas vagy 6 hordágy és egy kisegítő vagy 1090 kg hasznos teher; 2 f�s személyzet

Forrás: Shrader (2015) i. m. 98.

A francia vezetés is tisztában volt a légi szállító el nyeiivel, és azzal, hogy „a terhek légi szállítása biztosíthatja a hadtáp magas fokú működőképességét, man verez k pess g t, továbbá az anyagszállítások függetlenítését a vasutakt l, közutaktól, a tereptől”.²⁶ Indokínában, ahol az első, amit teljesen szabot ltak a Viet Minh gerillák, az a vasút volt, és ahol a gyarmati főutakon csak fényes nappal és akkor is csak p nc l ssal kísért konvojokban volt viszonylag biztonságban a szállítmány, a légi szállítás fent nevezett tulajdonságai igazán vonzóvá tett k azt.

Ami a felsorakoztatható légi szállítási kapacitást illeti, 1947-ben a Francia Légi-erő összesen mindössze tizenhét darab Douglas C-47-est és harmincöt darab Amiot AAC.1 Toucan (a II. világháborús német Junkers Ju-52/3m típus francia licencv ltozata) számlált Indokínában. A fejlesztéseknek és az amerikai segítségnek köszönhetően 1953 májusára a térség légi szállító kapacitása megnőtt, már 3 századot tudtak felvonultatni. A *Groupement de Transport* (GT) 2/64 „Anjou” század, amely a Tan Son

²⁶ Baran János – B s z rm nyi Gábor – K rm ndy István: *Szállító rep l k a háborúban*. Budapest, Zrínyi, 1967. 71.

Nhut légibázisról, Saigon közeléből repült, de egységei kitelepültek Gia Lam repülőterére, Hanoi mellé, valamint Annam régióba, Kambodzsába és Laoszba is. A GT 1/64 „Bearn” század bázisa Nha Trang volt, és rendszeresen települtek Tan Son Nhut, Gia Lam és Tourane repülőterekre. A GT 2/62 „Friche Comté” század a Haiphong közeli Do Son bázison volt otthon, és áttelepült Bach Maira is, Hanoi közelébe. Ezek az egységek 1952 végén összesen ötven darab C-47-el és öt AAC.1-el rendelkeztek, de 1953 márciusáig bezárólag huszonkilenc C-47-est kaptak utánpótlásként Franciaországból, és további huszonegy darabot az Egyesült Államoktól. 1954-ben mind a veszteségek, mind az utánpótlás megsokszorozódott, és az 1954. júliusi tűzszünet idejére összesen száz C-47-es, huszonnégy C-119-es és tizenkét további típus képezte a francia légi szállító kapacitás erejét.²⁷

A kapacitáshiány pótlására Indokína civil légitársaságainak repülőgépeit is igénybe vették a franciák, azonban volt egy hiány, amely a gépeknél is jobban korlátozta a légi úton történő utánpótlás volumenét. Ez pedig a légi utánpótlás célba juttatásához szükséges ejtőernyők és egyéb felszerelések hiánya volt. Általános szabályként elmondható, hogy minden ember, vagy minden 100 kilónyi teher célba juttatásához szükség volt egy ejtőernyőre.²⁸ Az ilyen logisztikai támogatáshoz szükséges háttérmunkákat kezdetben csak egy légi támogatási szakasz látta el, azonban 1948-ban átszervezték és hatékonyabbá tették a rendszert. Ekkor megalapították a Légi Utánpótlási Századokat (*Compagnies de Ravitaillement par Air* – CRA), amelyek a légi logisztikai műveletekhez szükséges támogatásokat látták el, és amelyből a háború végére négy darab volt. Ezek rendszerint nagyobb repülőterek közelében, de nem a reptereken belül voltak megtalálhatók, és a pontos elhelyezkedésükről, valamint a havi feldolgozókapacitásukról a 3. táblázat ad tájékoztatást.²⁹

3. táblázat: Légi Utánpótlási Századok elhelyezkedése és kapacitásuk 1953 szeptemberében

Egység	Bázis	Átlag mennyiség (tonna)	Maximum mennyiség (tonna)	Ejtőernyős egység
Légi utánpótlási század, Észak	Hanoi	2 475	5 000	2 500
	Cat Bi	Az ellátás Hanoiból érkezett		
	Tourane	750	4 000	2 000
Légi utánpótlási század, Közép	Seno	1 350	1 500	750
	Vientiane	500	500	150
Légi utánpótlási század, Dél	Ba Queo	350	1 000	500
ÖSSZESEN:		5 425	12 000	5 900

Forrás: Shrader (2015) i. m. 101.

Megjegyzés: Az első indokínai háború utolsó évében, 1954 februárjában nyerték el a századok a végleges felépítésüket. Ekkor a 3. CRA Gia Lamban, a 4. CRA Tourane-ban, az 5. Cat Biban és a 6. Ba Queo-ban volt megtalálható.

²⁷ Bernard B. Fall: *Street without joy: insurgency in Indochina, 1946–63*. Harrisburg, Stackpole, 1963. 258–259.

²⁸ Col. Chavatte: *Considerations on airborne operations in the Indochinese theater of operations*. Washington, D. C., HQDA, OACS G-2, 1956. 14.

²⁹ Shrader (2015) i. m. 100–101.

A Francia Légierő elégtelen légi szállítási kapacitásának pótlására m  g egy eszközt bevetettek Indokínában. Hivatalosan ez is a hadicélokra alkalmazott civil légitársaságok sorát erősíti, de a gyakorlatban sokkal bonyolultabb konstrukcióról volt szó. A legendás Claire Chennault vezette Civil Air Transport papíron tényleg légitársaság volt, és civil személyzettel működött a franciák segítése során is, de a felszereltségét és különösen az alkalmazását tekintve abszolút katonai célokat sz  lg  lt. Fedett műveletek során   gy biztosították az amerikai jelenlétet és érdekek képviseletét, hogy az Egyesült   llamoknak hivatalosan nem kellett hadba lépnie. A légitársaságot 1946. október 25-  n alapították Sanghajban, és ennek megfelelően a f   teves  kenys  gi köre is a polgárháború Kína lett kezdetben.³⁰ Később, különösen a kínai polgárháború végét követően, ezt a teves  kenys  get kiterjesztett  k teljes Délkelet-Ázsiára is, beleértve Indok  n  t   s Indonéziát, a térség kulcssz  ntereit az 1950-es években. Az első CAT égisze alatt működő állandó indokínai erők 1953. május 6-  n érkeztek a térségbe. Innentől kezdve hat darab Fairchild C-119, 12 f   amerikai pilótával együtt a Gia Lam légi bázison állomásozott. Az Egyesült   llamok L  gierej  nek 317. Csapat  sz  ll  t   Z  szl  alj  b  l átadott gépekre francia fels  gjelz  s került, de az összes többi azonosító jelzést meghagyták eredeti formájukban. Ezek a gépek kezdetben harctéren belüli szállítási feladatokat látták el, majd visszatelep  ltek a Fülöp-szigetekre, és 1953 novemberében vett  k újra   g  nybe a sz  lg  lataikat, a Castor hadművelet során, ahol a hiányzó francia csapat  sz  ll  t   kapacitást eg  sz  t  tt  k ki. A CAT a Dien Bien Phu-i csata első napjától egészen 1954. május 7-ig, az erőd eles  t  ig oroszlánrészt vállalt a csapatok ellátásában. Végül az utolsó CAT égisze alatt működő C-119-es 1954. augusztus 23-  n hagyta el Indok  n  t, de a légitársaság később – egy átnevezést követően és Air America néven – m  g egészen a vietnámi háború végéig fontos szerepet töltött be Délkelet-Ázsiában.³¹

A Viet Minh logisztikai doktrína és szervezeti felépítés

Az 1946 és 1954 között vívott első indokínai háború a Viet Minh egyértelmű győzelmével végződött, amelyhez logisztikai rendszerük nagymértékben hozzájárult. A Dien Bien Phun  l alkalmazott logisztikai és egyéb stratégiai eljárások előtt érdemes megemlíteni, hogy a teljes konfliktus során milyen rendszert építettek ki a Liga Vietnám F  ggetlens  g  ert. Szinte a semmiből kiindulva, nyolc év alatt egy olyan hadsereget tudtak kialakítani, amely képes volt legyőzni az amerikaiak hathatós segítségével támogatott CEFEO erőit, és ehhez nagyban hozzájárult az is, hogy a logisztika terén sok esetben a vietnámi egységek előrébb járták a franciáknál.

A vietnámi rendszer el  ny   érdekes módon pont a kezdeti fejletlenségéből is fakadhat. A Viet Minh logisztikusai tiszta lappal indulhatt  k, nem kellett semmilyen fennálló rendszerhez idomulniuk, és a lehető legrugalmasabbra tud  k tervezni az ellátási láncukat.

³⁰ Christopher Robbins: *Air America: the explosive true story of the CIA's secret airline*. London, Cassell, 2012. 28.

³¹ C-J. Ehrengardt: C-119 Packet sur Dien Bien Phu. *A  ro Journal*, (2003), 3. 20–40.

Olyanra, amely a sajátos földrajzi környezethez és a hadihelyzethez is kiválóan tudott alkalmazkodni. Ez az alkalmazkodóképesség azonban nem jelentette azt, hogy nem voltak az egységeknek, különösen az úgynevezett *Bo Doi Chu Luc*, azaz a Vietnámi Néphadsereg reguláris erőinek logisztikai szükségleteik. Ezek a központi, jól kiképzett és felszerelt egységek, amelyek északon hadosztály szinten – mint például a 308. gyaloghadosztály – 10 000–15 000 főnyi létszámmal, délen pedig ezred szinten – mint például 148. (független) ezred – működtek, ugyanúgy logisztikai szükségletekkel rendelkeztek, mint bármely francia egység. Élelmiszerre, lőszerre és gyógyszerre ugyanúgy szükségük volt, azonban amiben ténylegesen kisebb igényeik voltak, azok az üzemanyag-szükségleteket érintették, hiszen lényegesen alacsonyabb mértékben voltak gépesítve, ha egyáltalán gépesítve voltak a vietnámi egységek. Természetesen ez azt is jelentette, hogy nem kellett a korlátozott úthálózatra hagyatkozniuk, amely kitétte volna őket a Francia Légierő bombázóinak és vadászbombázóinak.³²

A gépesítés hiányát a Viet Minh az élőerővel, különösen a hordárokkal és a bennszülött kulikkal pótolta. Ez a rendszer rugalmas, de emellett kezdetleges is volt. Ugyan a kommunista Kína elkezdte a szovjet és/vagy kínai licencgyártású „Molotova” – GAZ–51-es típusú – teherautók szállítását, és ez a gépjárműpark 1953-as jelentések szerint elérte a 600-800 teherautónyi nagyságot arra az évre, de a szállítások pontos kezdete nem ismert, és a korábban csak a franciáktól zsákmányolt néhány teherautó állt rendelkezésükre. Bár a hordárok rendszere nem volt a gyér gyarmati útrendszerhez, vagy a még fejletlenebb alsóbbrendű utakhoz kötve, így olyan vidékeken is hasonló tempóval tudták az ellátást biztosítani, mint Laosz északi része, vagy a közép-vietnámi felföld, de hadászati szinten nagyban korlátozták Vo Nguyen Giap tábornok, a Vietnámi Néphadsereg vezérkari főnökének lehetőségeit, a haditerveinek gyors módosítását. A hordárok és kulik rendszere harcászati szinten mobilitást biztosított, de hadműveleti szinten a tervezést velük sokkal előbb el kellett kezdeni, így Giap tábornok lassabban volt képes az esetleges változásokra reagálni.³³

A legtöbbet használt járművek a helyi igényeknek megfelelően átalakított kerékpárok, amelyekből ezrek álltak Giap irányítása alatt, és amelyeket lassan, de minden akadályon át toltak a frontvonalak felé. A kerékpárok mellett az Indokínát átszelő vizeken pedig szampánok (kelet-ázsiai tehervitorlások) százai, valamint bambusztutajok ezrei is a vietnámi utánpótlást szolgálták.³⁴ Egy átlagos vietnámi hordár körülbelül 20-25 kilogramm súlyt volt képes maximum 25 kilométer távolságra vinni egy nap alatt, de ez a tömeg jelentősen növekedett a híres Viet Minh kerékpárok használatával. Ezekkel már ennek a súlynak a többszörösét is el lehetett szállítani ugyanazon a távon egy nap alatt.³⁵

³² Shrader (2015) i. m. 76–77.

³³ Windrow (2005) i. m. 152.

³⁴ Cecil B. Currey: *Victory at any cost: The genius of Viet Nam's Gen. Vo Nguyen Giap*. Washington D. C., Potomac Books, 2005. 192.

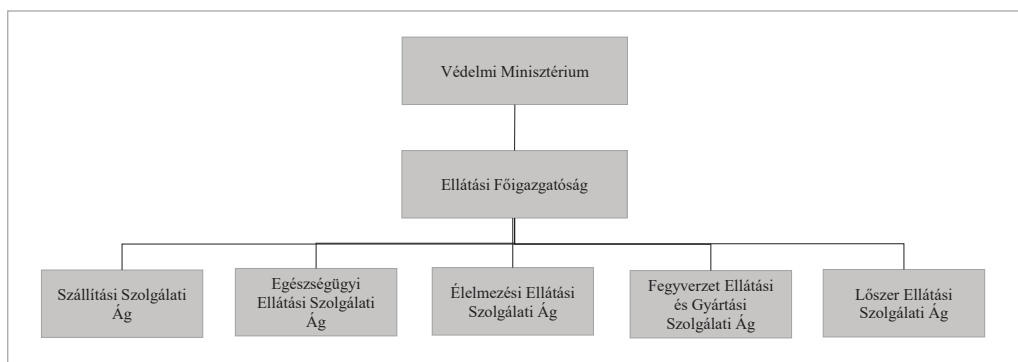
³⁵ Jacques Dalloz: *The war in Indochina, 1945–54*. New York, Barnes and Noble, 1990. 251.

4. táblázat:  tlagos Viet Minh kerékpáros sz ll t kapacit s

Terep	Megtett t�v 24 �ra alatt nappali menetben (km)	Megtett t�v 24 �ra alatt éjszakai menetben (km)	Szállított rizs mennyisége (kg)	Szállított fegyver mennyisége (kg)
S�kvid�k	25	20	25	15-20
Hegyvidék	15	12	13	10-15

Forrás: Shrader (2015) i. m. 104.

A Viet Minh logisztikai rendszer felépítése kezdetben rendkívül szerteágazó volt, hiszen az egyes egységek gerilla-hadviselést folytattak, és többnyire magukat látták el. Amint azonban a háború kiszélesedett, és a vietnámi reguláris erők nagysága is egyre nőtt, szükség volt az ellátás központi megszervezésére. Ez a szervezeti felépítés sokkal egyszerűbb lett, mint a francia, hiszen nem volt semmi, amire alapozniuk kellett volna a vietnámi logisztikusoknak, tiszta lappal, az éppen fellépő  g nyekhez idomulva alakíthatták ki a rendszert. A hierarchia  l n az Ellátási Főigazgatóság állt, amely a Viet Minh harcoló alakulatok teljes körű logisztikai ell t s ert volt felelős, s t még a kínai kommunista támogató egységekkel is ők tartották a kapcsolatot.



2.  bra: A Viet Minh logisztikai hierarchia

Forrás: Shrader (2015) i. m.

Ugyan a vietnámi szervezeti felépítés minden eleme még ma sem felt rt terület, de az biztosan kijelenthető, hogy a főigazgatóság alatt 5 szolgálati  g állt, amelyek a francia rendszerhez rendkívül hasonló módon  t különböző logisztikai területért feleltek.³⁶ A  lelmez si Ellátási Szolgálati  g felelőssége volt az élelmiszerek előállítása, összegyűjtése, tárolása, elosztása, beleértve a fejadagok kiosztását a katonai alakulatoknak és a civil személyeknek is. Szintén ez az igazgatóság felelt a raktárhelyiségek kialak t s ert a b zister leteken, a hadműveleti területeken és a kommunikációs vonalak mentén. A Fegyverzetell t si és -gyártási Szolgálati  g felelt mindennemű fegyverzet beszerz s ert, t rol s ert, kioszt s ert és karbantart s ert, valamint a szétszórtan és kisipari módszerekkel működő

³⁶ Shrader (2015) i. m. 79–80.

vietnámi fegyvergyárak működését is felügyelte. A Lőszerellátási Szolgálati Ág ellenőrizte, tárolta és elosztotta a Kínából és egyéb külső forrásokból származó lőszereket és hadianyagokat, valamint felügyelte azt a néhány vietnámi létesítményt, amelyek gránátokat, aknákat és kézfegyver-muníciót gyártottak. Az Egészségügyi Ellátási Szolgálati Ág volt a felelőse a Viet Minh-sebesültek evakuálásának és ellátásának. A franciákhoz hasonlóan ez az igazgatóság volt a legkisebb létszámú, bár a CEFEO egészségügyi ellátása a Vietnámi Néphadseregénél nagyságrendekkel jobb és szervezettebb volt. A legnagyobb logisztikai szervezet a vietnámi oldalon a Szállítási Szolgálati Ág volt, amelynek feladatai közé tartozott a hordárok toborzása és alkalmazása, a gépjárművek karbantartása és alkalmazása, valamint az utánpótlás szállítása, az összes szállítási módot beleértve.³⁷

Összességében megállapítható, hogy a Viet Minh logisztikai rendszerére a teljes első indokínai háború alatt a kettősség volt jellemző. Egyrészt magának a rendszernek a felépítése sokkal egyszerűbb volt, mint a franciáké, és az alkalmazott primitív megoldások miatt harcászati és hadműveleti szinten tényleg rugalmasabban tudtak a hadihelyzethez alkalmazkodni. Ugyanakkor, pont a primitív megoldások, és az előerőre támaszkodás miatt hadászati szinten sokkal rugalmatlanabb volt a rendszer, hiányzott a mobilitás, amelyet a franciák magasabb fokú gépesítése biztosított számukra. A kezdeti, a gerilla-hadikultúra elemeivel operáló Vo Nguyen Giap később – ahogy a körülmények engedték és a népi felszabadító háborúról megalkotott elmélete szerint a harc a harmadik fázisába ért – szintén áttért a mozgáscentrikus hadikultúrára.³⁸ Azonban az első indokínai háború idején, a kínai segítség ellenére, még nem álltak rendelkezésre Giap számára az ehhez szükséges anyagi és eszközbeli erőforrások.

Összegzés

Összegzésként elmondható, hogy mind a francia, mind pedig a Viet Minh logisztikai rendszernek rendkívül sok kihívással kellett megküzdenie Indokínában. A részletesen nem elemzett földrajzi tényezők mindkét harcoló felet egyformán hátráltatták, azonban a franciáknak a beszerzési nehézségekkel, a felszerelés standardizálásának kihívásaival, a harcoló alakulatok vallási és etnikai sokszínűsége által támasztott igényekkel mind meg kellett birkózniuk. Az egyre mobilabb harcmodor által támasztott követelmények, a hadviselés felgyorsulása a CEFEO folyamatos létszámhiánnyal küzdő logisztikai egységeit különösen megterheltek, és még egy teljesen feltöltött állományú rendszert is megterheltek volna. A Viet Minh és Giap tábornok ellátási lánc egyszerűségével, és az előerőre támaszkodásával harcászati szinten rugalmasabb, ugyanakkor hadászati szinten elavultabb és rugalmatlanabb volt. A maga módján mindkét fél a határokig feszegette logisztikai rendszerének teherbírását, viszont az egyikük, a Viet Minh-rendszer, sokkal jobban alkalmazkodott az adott régió földrajzi adottságaihoz. Mint az első indokínai háború nagy részében, úgy Dien Bien Punál

³⁷ Shrader (2015) i. m. 79–80.

³⁸ Forgács Balázs: *Napjaink hadikultúrái (A hadviselés elmélete és fejlődési tendenciái a modern korban)*. Doktori értekezés. Budapest, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2009. 110–112.

is a kommunista vietnámi csapatok mutattak nagyobb alkalmazkod k szs get. A CEFE0 és annak minden eleme, a l gier n  t m g a haditenger szetig is, a lehetőségeihez képest mindent megtett a győzelemért, viszont alkalmazkod k szs gben alulmaradtak.

Felhasznált irodalom

- A pocket guide to Vietnam*. Washington, D. C., United States Information and Education, Department of Defense, 1971.
- Baran János – Böszörményi Gábor – K rm ndy István: *Szállító rep l k a háborúban*. Budapest, Zrínyi, 1967.
- Boda József – Boldizsár Gábor – Kovács László – Orosz Zoltán – Padányi József – Resperges István – Szenes Zoltán: F kuszt  s egy ttm k d s: A hadtudom ny kutat si feladatai. *Honv ds gi Szemle*, 144. (2016), 3. 3–19. Online: <https://kiadvany.magyarhonvedseg.hu/index.php/honvszemle/article/view/263/255>
- Col. Chavatte: *Considerations on airborne operations in the Indochinese theater of operations*. Washington, D. C., HQDA, OACS G-2, 1956.
- Croizat, V. J.: *A translation from the French: lessons of the war in Indochina*, 2. RAND Corporation, 1967.
- Currey, Cecil B.: Victory at any cost: *The genius of Viet Nam's Gen. Vo Nguyen Giap*. Washington D. C., Potomac Books, 2005.
- Dalloz, Jacques: *The war in Indochina, 1945–54*. New York, Barnes and Noble, 1990.
- Doyle, Edward – Samuel Lipsman: *Setting the stage*. Boston, Boston Publishing Company, 1981.
- Ehrendardt, C-J.: C-119 Packet sur Dien Bien Phu. *A ro Journal*, (2003), 3. 20–40.
- Er s Vilmos: A Moh cs-vita. *Magyar Szemle*,  j folyam 23. (2017), 5–6. Online: www.magyar-szemle.hu/cikk/a_mohacs_vita
- Fall, Bernard B.: *Street without joy: insurgency in Indochina, 1946–63*. Harrisburg, Stackpole, 1963.
- Fall, Bernard B.: *Last reflections on a war: Bernard B. fall's last comments on Viet-Nam*. New York, Double Day and Company Inc., 1967.
- Forg cs Balázs: *Napjaink hadikult r i (A hadviselés elmélete  s fejl d si tendenci i a modern korban)*. Doktori  rtekez s. Budapest, Zr nyi Miklós Nemzetv delmi Egyetem, 2009.
- Karnow, Stanley: *Vietnam: A History*. New York, Penguin Books, 1997.
- Moran, Daniel: *Wars of national liberation*. London, Cassell and Co., 2001.
- Nguyen, Kh c Vi n: *The long resistance (1858–1975)*. Hanoi, Foreign Languages Publishing House, 1975.
- Perj s G za: *Moh cs*. Budapest, Magvet , 1979.
- Robbins, Christopher: *Air America: the explosive true story of the CIA's secret airline*. London, Cassell, 2012.
- Shrader, Charles R.: *A war of logistics: parachutes and porters in Indochina, 1945–1954*. University Press of Kentucky, 2015.
- Spector, Ronald H.: *Advice and support: The early years, 1941–1960*. Washington, D. C., Center of Military History, U.S. Army, 1983.
- Windrow, Martin: *The last valley: Dien Bien Phu and the French defeat in Vietnam*. London, Cassell Military Paperbacks, 2005.