

V. I. Lenin a katonai szállításról és közlekedésről

(Fordította: *Sárközi István* ezredes)

A Szovjet Hadsereg fejlődésének megtett útjára emlékezve, gondolataink az emberiség nagy eszméjére, különösen pártunkra, államunkra, fegyveres erőnkre — a hallhatatlan Vlagyimir Iljics Leninre irányulnak.

V. I. Lenin nagy és sokoldalú tevékenysége az idő távlatából is — mindinkább meggyőz bennünket az elméleti és a gyakorlati kérdések, köztük azok katonai jellegének rendkívüli előrelátásáról.

Megítélhetjük V. I. Lenin katonai tevékenységének nagyságát nemcsak a hatalmas elméleti stratégiai, taktikai kérdések vizsgálatában, hanem azokban a lenini dokumentumokban is, amelyek a konkrét gyakorlati munka speciális katonai jellegét, többek között a katonai közlekedést is tartalmazzák. Még nagyobb a jelentősége annak, amit a katonai közlekedésnek adott a forradalmi háborúban, mely a forradalom megvédése időszakában a szállítás szerepének jelentőségéből fakadt.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom előestéjén V. I. Lenin a „Tanácsokon kívül” című cikkében az általános elgondolás elidegeníthetetlen feladatául szabja meg a vasúti szállítás csomópontjainak birtokbavételét. A lenini utalás így szól: „Ügy kell alkalmazni három fő erőnket: a hajóhadat, a munkásokat és a katonai alakulatokat, hogy feltétlenül megszállják és bármilyen veszteségek árán is megtartsuk elsősorban: a) a telefont, b) a távirót, c) a pályaudvarokat, d) a hidakat.”¹

Mikor pártunk és népünk kénytelen volt megkezdeni a forradalmi háborút, V. I. Lenin szükségét látta a népgazdaság és a vasúti szállítás gondos, hosszantartó felkészítésének.

„Kíméletlen háborút üzenünk a forradalmi háború forradalmi frázisának. A forradalmi háborúra hosszú időn át, komolyan kell felkészülnünk, kezdve azzal, hogy fellendítjük az ország gazdaságát, rendbehozuk a vasutat (mert nélküle a korszerű háború üres frázis), helyreállítjuk mindenütt a legszigorúbb forradalmi fegyelmet és önfegyelmet”.²

Az OK/b/P VII. kongresszusán V. I. Lenin a háború és békéről szóló előadásában élesen vetette fel:

¹ Lenin művei 26. kötet, 175. oldal Bp. 1952.

² Lenin művei 27. kötet, 49. oldal Bp. 1952.

„...rendbehozni a vasutat. Vasút nélkül a szocialista forradalmi háború — a legártalmasabb árulás”.³

V. I. Lenin nemcsak zseniálisan határozta meg a vasúti szállítás szerepét a polgárháborúban, hanem kidolgozta a konkrét katonai szállítás feladatait erre az időszakra és ésszerűen irányította megvalósításukat. Eről olyan fontos írás tanúskodik, mint a Népbiztosok Tanácsának a rendelete. „A vasútvonalak, vízutak, kövesutak és földutak katonai szempontból való előkészítésére vonatkozó Népbiztosok Tanácsi utasítása”⁴, melyet néhány hónappal a reguláris Vörös Hadsereg megalakítása után, 1918. május 16-án maga Lenin írt alá. Az elfogadott rendelet ténylegesen törvényesítette az újonnan létrehozott katonai közlekedési szervek szolgálati tevékenységét. Ebben világosan meg volt szabva a katonai szervek és a szállító szervek közötti kölcsönös viszony, a katonai parancsnokság által kiadott feladatok végrehajtásában és a felelősség kérdésében.

Jellegzetességként megjegyzendő a rendeletben ami első látásra „jelentéktelen dolognak” tűnik az, hogy a katonai parancsnokság által a feladatok végrehajtására kiadott rendeletek két aláírással voltak ellátva: a Katonai Közlekedési Népbiztosság megbízottjaként és a Népbiztosság katonai ügyek megbízottjával. Természetesen ez csak látszólagosan „jelentéktelen dolog”, mert ennek következtében érték el a két hatóság tevékenységének egyeztetését, mely egyben növelte a felelősséget is a kiadott parancsok végrehajtásáért.

A korszerű háborúban megnő a szállítás szerepe. A szovjet katonai tudomány a Nagy Honvédő Háború tapasztalatai és az elkövetkezendő háború — amelyben az ellenség alkalmazhat tömegpusztító fegyvereket — jellegének elemzése alapján meghatározza a különböző közlekedési ágazatok katonai célokra komplexen történő felhasználásának szükségességét.

V. I. Lenin javasolta, hogy a hadsereg biztosítására széleskörűen fel kell használni nemcsak a vasúti, hanem a vízi, a gépkocsi és a fogatolt szállítást is. Korszerű értelemben ez az alapja a különböző közlekedési ágazatok komplex felhasználásának.

Íme egy példa a csapatok kombinált szállításának gyakorlati megvalósítására. Szükséges volt a XI. Hadsereg 33. hadosztályát ASZTRAHAN-ból a Déli Front-ra átcsoportosítani. V. I. Lenin a következő intézkedést adta ki: „A Tanács Szállítási Elnöke, az Ütügyi Népbiztosság és a Hajózási Főnökség képviselőiből álló bizottság holnap dolgozza ki az eszközök gazdaságos felhasználásával a csapatszállítások rendjét, figyelembe véve a kombinált szárazföldi és víziszállítást, azzal hogy a Tábortörzs által meghatározott csapatok szárazföldön érkezzenek be”.⁵

A szárazföldi kombinált katonai szállításon kívül figyelmet érdemel a víziszállítás is, amelynél a feladat végrehajtása során figyelembe vevendő az erők és eszközök leggazdaságosabb felhasználása. E mellett biztosította a hadművelleti feladat végrehajtását a csapatok egy részének

³ Lenin művei 27. kötet, 96. oldal Bp. 1952.

⁴ Kommunista párt és a Tanács Kormány irataiban a SZU vasúti szállítása. Transzszeldorizdaty 21—22. oldal 1957. (Csak orosz szövegben).

⁵ Leninszkij Szbornyik XXXIV. 115. oldal (orosz szövegű kiadásban).

szárazföldön való átirányítására szóló utasítás. A különböző közlekedési ágazatok „kombinált” felhasználása először fordult elő hivatalos írásban.

V. I. Lenin részt vett a csapatok szállításának tervezésében. A közlekedési hálózat népbiztosságának meghatározta a katonai szállítmányok ütemét, a megszervezés feladatait. Íme egy ilyen intézkedés ezek közül: „A Közlekedési Utak Népbiztossága és a Szállítási Felső Tanács irányítson naponta nem kevesebb mint 8 csapatszállítmányt Bakuba, nem gyengítve Oroszország élelmiszer ellátását.”⁶

(A szállítandó csapatok száma összesen hat hadosztály volt. Szerk.)

A tömeges katonai szállítások meghatározásánál figyelembe vették az ország lakosságának élelmiszer ellátását. A népgazdaság szállítási szükségleteit szem előtt tartva, elsősorban a Vörös Hadsereg megfelelő ellátásához szükséges szállításokat biztosították.

A lenini stílus és módszer a hadműveletek biztosítása érdekében megmutatkozik a szállításban mutatkozó nehézségek leküzdésénél. A moszkvai vasúti csomóponton a rakodások végrehajtására a Népbiztosság katonai szerveinek egyetértésével létrehozták az élelmezési, közlekedési Felső Népgazdasági Tanácsból álló speciális bizottságot.

Ahhoz, hogy a bizottság rövid idő alatt megbirkózzon feladatával, az egész országra kiterjedő megfelelő tehatalommal kellett rendelkezzen. V. I. Lenin a Népbiztosi Tanács (NT) határozatának megfelelően ilyen széles jogot biztosított a bizottság rendelkezésére a következők szerint:

„A moszkvai vasúti csomóponton a bizottság volt felelős a rövid idő alatti rakodások végrehajtásáért, amihez rendelkezett minden intézkedési joggal — beleértve a rakományok elkobozását és megsemmisítését is.

A rakodás érdekében a csomópontoz tartozó összes személyek és intézetek a bizottság alárendeltségébe tartoztak. A bizottság teljes mértékben megvalósította az együttműködést.”⁷

Csak elismerés illetheti a vasúti munkásokat lenini elviségükért, bátorságukért, határozottságukért és nagy szakismeretükért, valamint a forradalmi háború bonyolult viszonyai között a nehéz szállítási feladatok időben történő végrehajtásának pontos szervezéséért.

V. I. Lenin határozott harcot folytatott a kirakott vagonok hadszíntéren való visszatartása ellen, amely a vagonok fordulóidejének növelésével akadályozta a katonai és fontos népgazdasági szállítások vagon ellátását.

A nyugati, délnyugati, déli és a kaukázusi frontok forradalmi tanácsának 1920. október 15-től közvetlen géptávíró összeköttetése volt a IV., V. és I. Lovas Hadseregekkel, M. V. Frunzéval. 1920. december 25-től V. I. Lenin utasítása alapján számtalan határozott és energikus rendszabályt adtak ki a front közlekedési útjain tartózkodó csapat- és anyagszállítmányok kirakására. Lenin megkövetelte: „az utasítások és a harcserűség érvényre juttatását”. Ennek során értékelt a vasútvonalakon

⁶ Lenin művei 42. kötet, 47. oldal (orosz szövegű kiadásban).

⁷ Kommunista párt és a Tanács Kormány irataiba a SZU vasúti szállítása 19. oldal (orosz szövegű kiadásban).

összegyülemelő vagonok politikai kihatásait. „A szállítás krízises időszakában a vagonok fordulóidejének meghosszabbítása és a szállítások késleltetése büntény a köztársaságok ellen, mely szigorú büntetést követel.”⁸

V. I. Lenin közvetlenül is adott ki szóbeli és írásbeli intézkedéseket egyes katonai szállítmányok mozgatására. Így 1917. december 19-én utasítást adott a vasútak népbiztosának, hogy az 1. kaukázusi ezred és az 5. kaukázusi kozák hadosztály szállítmányait a lehető leggyorsabban engedjék át a MOSZKVA—ROSZTOV kaukázusi utakon a kalendini harcba vetésre. Sürgős távirati intézkedés került leadásra azok menetének haladéktalan megkezdésére. V. I. Lenin nevében Bakuba „Mindennemű viszatartásért szigorú felelősséggel tartozik. Az érkezési és indulási időpontokról sürgősen értesítse a Katonai Népbiztosság hadműveleti osztályát.”⁹

A Keleti Frontnál kialakult nehéz, bonyolult helyzetben V. I. Lenin géptávirón az V. Hadsereg katonai közlekedési főnökét utasította, hogy UFA-ból kenyéret szállítson. Olehnovics elvtárs elmondotta, hogy milyen hatalmas lelkesedéssel hajtotta végre a megbízást. A vasútvonal főnökök tiltakozása ellenére a kenyérszállítást a vasútvonalakon egyirányba szervezte meg. Azokra a területekre, ahol már szovjet hatalom volt, a kenyér pontosan meg is érkezett. V. I. Lenin még a menetben levő katonai szállítmányokra, sőt egyes vagonokra is intézkedett és feladatot adott a többi katonai közlekedési parancsnokoknak, beleértve a Katonai Komendánsokat is. Lenin ez irányú tevékenységéről az írásos dokumentumok nagy többsége nem maradt ránk, így sajnos azokat nem tanulmányozhatjuk.

Meg kell jegyeznünk, hogy V. I. Lenin nagy követelményeket támasztott a katonai közlekedés parancsnokai felé, akiket minden tehetlenségért, határozatlanságért, lazaságért és a szolgálati kötelességek elmulasztásáért mindenkor szigorúan felelősségre vont.

Így például, amikor a VIII. Hadsereg katonai közlekedési szolgálat főnöke nyilvánvalóan nem helyes irányban ténykedett; terjengős, zavaros táviratot küldött a LICKI—JEVSZTRA—TOVKA vasútvonal szakaszon feltorlódott katonai szállítmányok okairól. V. I. Lenin ezt elolvasva, 1919. április 20-án a Köztársaság Forradalmi Tanácsának a következő tartalmú szöveget küldte: „Hirdessék ki a megrovást a terjengős távirat szerzőjének.”¹⁰

Lenin ilyen igényességgel nevelte a katonai közlekedés parancsnokait a felelős, megbízható munkára, a szállítási helyzet alapos ismeretére és a katonai szállítások helyzetéről a valóságnak megfelelő, szabatos, információk adására. E követelmények nélkül elképzelhetetlen lett volna a munka a katonai közlekedés területén.

A katonai közlekedési szervek megtett útjára emlékezve nem feledkezhetünk el a nagy Lenin fáradhatatlan, gigantikus munkájáról, amellyel a katonai közlekedési szolgálatot létrehozta és vezette. Ezért igen fontos, hogy körültekintően folytassuk és tanulmányozzuk V. I. Lenin örökségét a katonai szolgálat minden területén, beleértve a katonai közlekedési szolgálatot is.

⁸ Leninszkij szbornyik XXXIV. 366—367. oldal (orosz szövegű kiadásban).

⁹ Leninszkij szbornyik XXXIV. 39. oldal (orosz szövegű kiadásban).

¹⁰ Leninszkij szbornyik XXXIV. 114. oldal (orosz szövegű kiadásban).