

## **Az anyagi eszközök utánszállításának néhány kérdése szövetséges hadseregek közös hadműveletei megvívása folyamán**

*Dobó Ferenc alezredes*

A fegyveres küzdelem eszközeinek fejlődése, a csapatok technikai felszerelésének és szervezetének folyamatos tökéletesedése, amely a gazdasági potenciálon és a tudományos-technikai bázison alapul, jelentősen növelik a korszerű hadseregek harci lehetőségeit, döntő befolyást gyakorolva a csapatok harctevékenysége megvívásának kérdéseire.

A korszerű háborúban a hadműveletek nagy kiterjedése, magas üteme és manőverező jellege következtében az alapvető anyagi eszközökből a szükségletek többszörösére emelkednek. Mindez döntő módon emeli a katonai szállítások valamennyi fajtájának terjedelmét. Ehhez járul még, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat rövid idő alatt kell végrehajtani. Ezen körülmények viszont megnövelik a hadszíntéren a közlekedési utak igénybevételét.

Korszerű viszonyok között a fegyveres erők harctevékenysége hadtáp biztosításának a sikere sokban függ a szállítóeszközök állapotától és hatékony felhasználásától. A szállító szolgálat szerepe és jelentősége, a közlekedési utak és szállító eszközök felhasználása az összes előző háborúhoz képest alapvetően megváltozik. A Nagy Honvédő Háború idején szerzett tapasztalatok, a vietnámi és a közel-keleti események tanulságai, valamint az előrejelzések azt bizonyítják, hogy korszerű viszonyok között a hadműveletek megvívása jelentős mértékben függhet a katonai szállító rendszer stabilitásától.

Valószínű ellenségeink nézetei szerint a közlekedés munkájának, a szállítások folyamatosságának megzavarása és a harctevékenységek körzetének elszigetelése a legfontosabb tevékenységek egyike a támadó és védő hadműveletek megghiúsítására. Ezért várható, hogy az ellenség tömeges támadásokat fog intézni a közlekedési utak ellen és azokon olyan akadálycsomópontokat hoz létre, melyek jelentős mértékben megnehezítik majd a földi szállítóeszközök felhasználását és a rendszabályok egész sorának bevezetését teszik szükségessé a csapat- és különösen az anyagi eszközszállítások folyamatosságának biztosítása érdekében.

A lefolytatott gyakorlatok és hadijátékok tapasztalatai szerint a potenciális ellenség a rakéta- és atomfegyverek 20-25%-át a közlekedési objektumok és a közlekedési hálózat rombolására használja. Az ellenséges ország gazdasá-

gi munkájának, fegyveres erői hadtápjának és mindenek előtt közlekedési útjainak rombolására már a II. világháborúban is nagy figyelmet fordítottak. Így a fasiszta német légierő a Szovjet Hadsereg csapataira és hadtápjára mért összes csapásaiból kb. 25%-ot a vasúti objektumokra, az USA légierő Németország területére ledobott összes bombának 26,6%-át a közlekedési utak ellen használta fel.

Egy esetleges elkövetkezendő háború esetén a legfontosabb közlekedési csomópontok ellen irányuló ellenséges csapások fokozásával lehet számolni. A gyakorlatok tapasztalatai szerint a háború kezdetén az első csapások következtében a vasútvonalakon és a gépkocsiutakon elpusztul a hidak 60–70%-a, köztük szinte kivétel nélkül valamennyi nagy híd. Tönkremehetnek és használhatatlanná válhatnak a nagy vasúti csomópontok, kikötők, hidrotechnikai létesítmények, alagutak, repülőterek, stb. A front hadtápsáv jelentős részét (50–70%-át) érheti sugárszennyeződés. Emiatt a vasutak átbocsátóképessége 70–80%-kal, a gépkocsiutaké 40–50%-kal is csökkenhet.

A közlekedésnek ezekben a bonyolult körülményekben is biztosítania kell a különböző rendeltetésű tömeges katonai szállítások végrehajtását a népgazdasági szállítások mellett.

Döntő követelmény – amely a korszerű háború jellegéből adódik – biztosítani a fő közlekedési utak életképességét és a szállítások folyamatosságát.

A jövő háborúja jellegének vizsgálatánál a katonai teoretikusok véleményére alapozva – úgy gondolom – meg lehet állapítani, amennyiben azt az imperialistáknak sikerül kirobbantaniuk, két koalíciós csoportosítás háborúja lesz.

A háború koalíciós jellegéből adódhat, hogy a Varsói Szerződés tagállamainak az Egyesített Fegyveres Erők szervezetébe tömörített erői a kialakult helyzetek körülményeinek és követelményeinek megfelelően különböző hadászati-hadműveleti csoportosításokban fognak tevékenykedni, vagyis szövetséges csoportosítások jönnek létre. A szövetséges csoportosítások többnemzetiségű front kötelékében is létrejöhetnek.

A többnemzetiségű front kötelékében működő nemzeti seregstek hadtápbiztosításának, valamint közlekedési biztosításának, továbbá az anyagi és technikai eszközök után- és hátraszállításának kérdései bonyolult problémát jelentenek.

Jelen tanulmányban az anyagi eszközök utanszállítása néhány kérdésnek sajátosságával, a feladatok megoldásának lehetséges változataival kívánok a továbbiakban foglalkozni.

*A szállítások sajátosságai, a szállítóeszközök komplex felhasználásának alapjai hadműveletek megvívásánál.*

A közös hadműveletek megvívása folyamán a hadtápbiztosítás megszerzésének alapjait szabályozó alapokmány követelményként állítja, hogy a nemzeti fegyveres erők előljáró szervei szállítják az anyagi eszközöket saját csapataik részére. Úgy gondolom ezt a tényt kell a legfőbb sajátosságként és egyben a további vizsgálódás kiinduló alapjaként elfogadnunk. Hozzá kell tennünk mindjárt, hogy ezt a feladatot, vagyis az anyagi eszközök megbízható és folyamatos utanszállítását csakis a különböző szállítási ágazatok összehangolt, komplex felhasználásával lehet megvalósítani.

Nyilvánvalóan mindez magas követelményeket támaszt a közlekedéssel, a szállításokkal szemben. E bonyolult feladatok megoldásához mindenekelőtt

szükséges a katonai és a népgazdasági szállítószervek és azok rendelkezésére álló szállítóeszközök állandó készenléte a tömeges katonai szállítások végrehajtásához, amelyek a fegyveres erők mozgósításából, a hadszíntérre való előrevonulásukból és a manőverek végrehajtásából adódnak, valamint a készenlét az egész népgazdaság háborús tevékenységre való átállításának biztosításához.

A szállítási ágazatok magasfokú készenléte képezi a csapatok harcászultságának és a különböző szállítási ágazatok komplex felhasználásának egyik legfontosabb tényezőjét.

A közlekedési hálózat korszerűsödésével, a közlekedés korszerű anyagi-technikai bázisának kiszélesedésével és az új nagyteljesítményű szállítóeszközök mind szélesebb körű megjelenésével és alkalmazásával a különböző szállítási ágazatok közötti arány – a szállítási teljesítmények vonatkozásában – lényegesen megváltozott. A következő időszakban – a tudományos előrejelzések, számvetések szerint – ezzel még inkább számolni kell. Jól érzékeli a helyzetet, ha az elmúlt háború gyakorlatát a jelen időszakban kialakított rendszerrel hasonlítjuk össze.

A II. világháború időszakában a tömeges csapat- és anyagi eszközszállításokat megvalósító fő szállítási ágazat a vasúti szállítás volt. Ez bonyolította le a nagytávolságú szállításoknak majnem teljes egészét.

Vasúton szállították az anyagi eszközöket a hadsereg raktárakba, bázisokba, sőt ezen túlmenően – a lehetőségek függvényében – a hadosztály raktárakhoz vagy azok közelébe. Napjainkban a helyzet alapvetően megváltozott. A gépjárművek tömeges elterjedésével a közúti közlekedés a legdinamikusabban fejlődő szállítási ágazat, amely mind nagyobb részt vállal az össz szállítási feladatokból. A gépkocsiszállítás a tömeges szállítások rendkívül hatékony eszközévé vált. Nagy szerepe van a hadsereg bázisok és a front (tábori) előretolt bázisok „vasúttól való elszakításában” és azok mozgékonyra, mobillá tételében. A korszerű hadműveletekben az ellenség egyik fő törekvése a közlekedési hálózat rombolása, mely legkedvezőtlenebbül a vasúti hálózatot és ezen keresztül a vasúti szállítást érinti. A fontos vasúti közlekedési csomópontok, hidak, alagutak, völgyhidak stb. rombolása esetén a helyreállítás nem kellő ütemének következtében a vasút lemaradásával kell számolni annak ellenére, hogy a szállítások folyamatosságának biztosítása érdekében nagy erőfeszítések történnek a helyreállító erők szervezeti korszerűsítésére, teljesítményük fokozására. Ugyancsak ezt a célt szolgálják az ideiglenes átrakó körletek működésének előkészítésére és zavartalan üzemeltetésére irányuló munkálatok különböző szállítási ágazatok komplex, összehangolt alkalmazásával. Ezen rendszabályok összességükben sem tudják pótolni a vasúti szállításnál kieső szállítási teljesítményt. Ezért olyan következtetést kell levonni, hogy ebben a helyzetben a harctevékenységet folytató csapatok felé az utánszállítás fő terhet – ha időlegesen is – a gépkocsiszállításnak kell átvenni.

A vasúti és gépkocsiszállítások elsődlegessége és meghatározó szerepe mellett – lehetőségüknek megfelelően – az utánszállítási rendszerben számolni kell a folyami, a légi és a csővezetékes szállítással, amelyek az MNK közlekedési helyzetéből adódóan kiegészítő szállítási ágazatokként jöhetnek számításba. Az alapvető és kiegészítő szállítási ágazatok lehetőséget biztosítanak a szállítások komplexé tételére, a manőverezési lehetőség fokozására, életképességének növelésére.

Az egyes szállítási ágazatoknak a komplex szállítási rendszeren belül betöl-

tött szerepén keresztül is látható, hogy mindegyik rendkívül fontos és hatékony elemét képezi a közlekedési rendszernek, a szállítási tevékenységnek.

Egy esetleges rakéta-atomháború magától értetődően gyökeresen megváltoztatja a közlekedés működésének, a szállítások végrehajtásának körülményeit és meghatározó hatással lesz a különböző ágazatok lehetőségeire. Mindez szükségessé teszi a közlekedés, a szállítás rendszerének újszerű értékelését, amelyet a különböző szállítási ágazatok tudományosan megalapozott vizsgálatával lehet és kell megtenni. Ennek érdekében a következő néhány gondolatban tekintsük át az egyes szállítási ágazatok helyét, szerepét és lehetőségeit a szállítások vonatkozásában a harctevékenységek során.

A *vasúti szállítás* a korábbiakhoz hasonlóan a leghatékonyabb ágazatot képezi és továbbra is alapvető szállítási ágazatnak tekintjük a nagytömegű és nagytávolságra történő csapat- és anyagszállításoknál korszerű harctevékenységekben is. A hátszágban, a hadműveletek mögöttes területein – mint a legnagyobb teljesítményű és leggazdaságosabb szállítási ágazat – megőrzi jelentőségét. A vasúti gördülőanyag méretei és teherbírása akadálytalanul lehetővé teszi a csapatok felszereléséhez tartozó technikai és anyagi eszközök szállítását.

A vasút megfelelő előkészítése és a folyamatos működés fenntartása esetén a katonai szállítások végrehajtásában a vasúti szállítás részesedése 50–70<sup>0/0</sup>-ot tehet ki.

A vasúti közlekedés tömeges szállítások esetén a leghatékonyabb szállítási ágazatot képezi és a többi szállítási ágazathoz viszonyítva egy sor előnnyel rendelkezik. Képes különböző rakományokat nagy távolságokra szállítani, a többi szállítási ágazattól eltérően kevésbé függ az éghajlati és meteorológiai viszonyoktól, év- és napszaktól.

Ugyanakkor a vasúti szállításnak egy sor hátránya is van. A kötött pálya megnehezíti a szállítóeszközökkel való manőverezést, könnyen és jelentősen sebezhető. A rombolt objektumok helyreállítása nagy munkaráfordítással is viszonylag hosszú ideig tart, a magas támadási ütemhez viszonyított helyreállítási ütem még korszerű viszonyok között sem biztosítja a támadás ütemének megfelelő felzárkózást, amely a vasúti szállítás lehetőségeit nagymértékben csökkentheti. A gyakorlatok tapasztalatai azt bizonyítják, hogy rakéta-atomháborúban nem lesznek kizártak az olyan esetek, amikor a szállításokat csak elszigetelt vasútvonal-szakaszokon lehet lebonyolítani. Ilyen viszonyok között a vasúti szállítások egy részét más ágazatok igénybevételével kell végrehajtani.

A *gépkocsiszállítást* a gépjárművek nagymértékű fejlődése és lehetőségeinek növekedése folytán a vasúti szállítás mellett a legfontosabb szállítási ágazatnak kell tekinteni. A vasúti és különösen a víziszállításához viszonyítva magas manőverező képességgel és nagy életképességgel rendelkezik. A legteljesebb mértékben kielégíti a korszerű hadműveletekben a folyamatos utanszállítás biztosításának követelményeit. Manőverező képességénél fogva kevésbé sérülékeny mint a többi szállítási ágazat. A gépkocsit utak sűrű hálózata biztosíték a zökkenőmentes működéshez és a meghatározott feladatok végrehajtására. Alkalmos az anyagoknak a berakóhelyektől közvetlenül a rendeltetési helyig való kiszállítására.

A gépkocsiszállítás hátránya a behatárolt teherbírás és az egyes gépkocsi-típusok korlátozott terepjáróképessége, valamint a viszonylag alacsony átlagos napi futás. Ezek a hátrányok azonban nem csökkentik a gépkocsiszállítás szerepét és jelentőségét korszerű harctevékenységekben.

A gépkocsiszállításra döntő szerep hárul az összes utánszállítási tagozatban a felhasználandó különböző szállítási ágazatok kölcsönös kapcsolatának biztosításában, vagyis a rakományok egyik szállítási ágazatról a másikra való átadásánál és a vasutakon, víziutakon rombolt létesítmények megkerülésénél. Mindezek következtében a gépkocsiszállítás a hadszíntéren valamennyi szállítási ágazat működését egyesítő összekötő kapocs különleges szerepét tölti be. Teljesen nyilvánvaló, hogy a vasúti és gépkocsiszállítás működésének legszorosabb összehangolása és egyesítése képezi a közlekedés komplex felkészítésének egyik legfontosabb problémáját.

Korszerű hadműveletekben egyre nagyobb jelentőségre tesz szert és egyre nagyobb mértékben kerül alkalmazásra a *légiszállítás*. A legnagyobb manőverezőképeségű szállítási ágazat. Elsődlegesen az anyagi eszközök bonyolult viszonyok közötti gyors utánszállítására és feltöltésére alkalmazzuk, ha az ellátó bázisok és csapatok közötti távolság nagy, vagy más szállítóeszközökön nem lehet az ellenséges behatás miatt a feladatot megoldani.

A légiszállítás biztosítja az anyagok nagy távolságra történő igen gyors továbbítását. Széles körben lehet felhasználni a légiszállítást a manőverező hadműveletekben.

Ugyanakkor a légiszállítási eszközök teherbírása viszonylag alacsony. Jelentős mennyiségű üzemanyag-felhasználás jelentkezik és alkalmazása széleskörű előkészítő munkát igényel. Ezért a légiszállítást az anyagi eszközök csapatokhoz való eljuttatásának sürgős eseteiben alkalmazzuk.

A *folyami szállítás* szerepét a hadműveletek körzetében rendelkezésre álló víziközlekedési utak, azok kedvező vonalvezetése, valamint az elegendő mennyiségű szárazárús- és tartályhajók megléte határozza meg. A vízszállítás különösen alkalmas nagy tömegű áruk és katonai anyagok szállítására.

A fejlett közlekedési hálózattal rendelkező hadszíntereken a folyami szállítást a nem sürgős anyagi eszközök és helyreállító anyagok szállítására, egészségügyi kiürítési és egyéb szállítások végrehajtására, valamint az ideiglenes átrakó körletekben a vasúti- és gépkocsi-átkelőhelyek munkájának biztosítására célszerű felhasználni.

Nehezíti a folyami szállítás felhasználását a hidrotechnikai berendezések, hidak, kikötők stb. rombolhatósága, helyreállításukhoz és a hajózás biztosításához szükséges nagy erő-, eszköz- és időszükséglet.

A *csővezetékek* az üzemanyag csapatokhoz tömeges mennyiségben való kiszállításának egyik hatékony eszköze. Jelentőségét fokozza, hogy a csapatok ellátásához szükséges egyik legnagyobb tömegű anyagszállításában van fontos szerepe és egyben tehermentesíti a vasúti és gépkocsiszállítást.

A csővezetékes szállítást alkalmazni lehet a többi szállítási ágazatokkal párhuzamosan, valamint a vasúti és vízi úton történő szállítás folytatásaként, vagy az azokon keletkezett akadályok áthidalására.

A különböző szállítási ágazatok szerepét és jelentőségét vizsgálva nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy mindegyik rendelkezik előnyökkel és lehetőségeik a szállítási rendszerben nagyok. Ezek érvényesítése, kiaknázása jól szervezett szállítási rendszerben valósulhat meg. Ez a különböző szállítási ágazatok komplex felhasználását követeli meg az egységes szállítási rendszeren belül, az egyes szállítási ágazatok előnyeinek helyes számbavétele alapján.

A szállítási rendszer hatékony működésében és a szállítások megbízható

végrehajtásában – harctevékenységek során – véleményem szerint döntő jelentőséggel bír:

- a szállítási rendszer magasfokú manőverezőképességének és a szállítások folyamatosságának biztosítása;
- az egyes szállítási ágazatok kapcsolata, egymás helyettesítésére való felkészítésük;
- a közlekedési utak műszaki biztosításával összefüggő feladatok komplex megoldása;
- a rakodási munkák és a komplex gépesítés szervezése;
- valamennyi szállítási ágazat egységes vezetési és irányítási rendje.

Az utolsó két kérdésnek néhány gondolattal való megvilágítását szükségesnek tartom, mivel mindkettő fokozott mértékben kívánja az új módszerek kérését, különösen szövetséges hadseregek közös hadműveleteinek megvívása során.

A szállítások időbeni, gyors végrehajtásának egyik igen fontos tényezője a rakodások gépesítése, a különböző szállítótartályok alkalmazása. Az anyagok a csapatokhoz több tagozaton keresztül jutnak el, és ennek megfelelően többszöri átrakásuk szükséges. Bár gépi rakodóeszközök beállításával a rakodási és ezzel a szállítási idő jelentősen rövidíthető, megítélésünk szerint a probléma az átrakások számának csökkentésével oldható meg. Ez egységcsomagképzéssel, a különböző fajtájú és nagyságú szállítótartályok felhasználásával érhető el, melyek igénybevételével egyes tagozatok kihagyhatók. Az anyag például a hadsereg-raktártól közvetlenül a felhasználóhoz juthat el. Ennek érdekében munkálatok folynak az egység- (alegység-) készletek kialakítására. E téren már az MN is rendelkezik tapasztalatokkal.

A szállítási ágazatok egységes rendszerként való működése feltételezi valamennyi szállítási ágazat egységes vezetését. Csakis ezzel valósítható meg a feladatok sikeres végrehajtása. Az egységes vezetés biztosítja az összehangolt előkészítést és a folyamatos munkát, a szállítások ésszerű elosztását az egyes szállítási ágazatok között, az anyagáramlás irányok és szállítási ágazatok szerinti időbeni átszervezését, valamint a szállítóeszközökkel való széleskörű manőverezés lehetőségeit. Ezért korszerű hadműveletekben a szállítások központi irányítása valamennyi szállítás pontos megszervezésének és folyamatos végrehajtásának döntő feltétele.

A szállítási rendszer sajátosságaiból adódik, hogy az egyes szállítási ágazatoknál és tagozatokban a szállítások irányításával mind a katonai parancsnokságok, mind pedig a népgazdasági szállítási szervek foglalkoznak.

Szövetséges hadseregek közös hadműveleteinek megvívása folyamán a katonai szállítások tervezését-szervezését és irányítását a frontparancsnokság állományába tartozó hadtáp és közlekedési szervek végzik szoros együttműködésben azon szövetséges ország hadseregének hadtáp- és közlekedési szerveivel, amelynek területén a front csapatai szétbontakoztak, illetve, amely ország csapatai a szövetséges front kötelékében működnek. Ebből is láthatjuk, hogy a szállítási ágazatok egységes vezetési és irányítási rendje igen bonyolult és összetett kérdés, amelynek vizsgálata külön, önálló tanulmányt érdemel. Az eredményes munka, a szállítási feladatok időbeni végrehajtása megköveteli a szállítási rendszer korszerűsítését. Szükséges ezen belül a vezetési, irányítási rend

azonos alapokon történő vizsgálata a közös hadműveletek feladatainak sikeres megoldása érdekében.

Az elmondottak világosan bizonyítják, hogy korszerű hadműveletekben, a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának viszonyai között a szállításokat csakis komplex módon lehet végrehajtani. Szövetséges hadseregek közös hadműveleteinek megvívása folyamán az anyagi eszközök utánszállításáért való felelősséget a már hivatkozott alapokmány egyértelműen szabályozza és az előljáró szervek feladatává teszi. Ez a szállítások megszervezését a komplex szállítás sokoldalú összehangolási követelményein túlmenően tovább bonyolítja és az egyes nemzeti hadseregek szállító szerveitől nagy erőfeszítést és felelősséget követel.

*A szállítások megszervezésének alapvető kérdései a szövetséges hadseregek közös hadműveleteinek megvívása folyamán*

Szövetséges hadseregek közös hadműveleteinek megvívása folyamán a szállítások megszervezése kérdéseinek vizsgálatánál a hadtápbiztosítás lényegéből és tartalmából kell kiindulni, mivel a szállítások megszervezése a hadtápbiztosítás fogalomkörbe tartozik és annak egyik legfontosabb eleme.

Az alapokmányban rögzített elvek figyelembevételével a szövetséges csapatok hadtápbiztosítását a következő változatok szerint lehet megszervezni:

1. A közös hadműveletek előkészítése és végrehajtása folyamán a nemzeti csoportosítások hadtápbiztosítását saját erővel és eszközökkel végzik a saját erőforrásokból.

2. Amikor a szövetséges csoportosítások hadtápbiztosítása közvetlenül a saját országok területéről nehézségekbe ütközik, akkor azok hadtápbiztosítását azon front hadtápjá látja el, amelynek állományába nemzeti hadtápszerveket, továbbá a szükséges anyagi és szállítóeszközöket kell biztosítani.

3. Egyes esetekben a nemzeti csoportosításokat teljes egészében azon front hadtápjá biztosítja, amelyek állományába tartoznak.

A fentiek elemzéséből olyan következtetést vonhatunk le, hogy szállítás-szervezési és ezzel összhangban szállítási feladat – a szövetséges csoportosításban tevékenykedő nemzeti csapatok érdekében – a nemzeti szállító szervezetre az első és második változat hárul.

A továbbiakban az ezzel kapcsolatos kérdések legfontosabb területeit tekintjük át.

1. A szállításoknak a hadtápbiztosítás első változata szerinti szervezése és végrehajtása a hadműveletek megszervezése során és megvívásának első időszakában látszik célszerűnek, amikor a harctevékenységek az ország határának közelében folynak és amikor még a szövetséges front hadtápjá nem tudott felvonulni és szétbontakozni.

A hadműveletek megszervezése idején a szövetséges front állományába tartozó nemzeti csoportosítás a saját ország területén tartózkodik. A bázisok feltöltéséhez és a csapatok ellátásához szükséges utánszállítások időbeni és zökkenőmentes végrehajtását a kijelölt közlekedési hálózat és a különböző szállítási ágazatok együttes, komplex felhasználása biztosítja. Lehetséges kiegészítő készletek képzése a csapatoknál, illetve a felhasználókhöz közelítve földre rakva, vagy egyéb módon. Különösen fontos szerepet tölt be ebben a vasúti szállítás, amelyen nemcsak a nemzeti csoportosítás táborigi hadtápbázisainak a fel-

töltése valósul meg, hanem a csapatok körzetében telepített vasúti kirakó állomásokra is vasúton történik az anyagok kiszállítása. Legcélszerűbb megoldásnak tűnik a csapatokhoz az anyagok szállítását a tábori hadtáp bázisainak megkerülésével és központi szervezéssel végezni.

A támadó hadművelet első harcnapján az utanszállítási rend alapvetően megegyezik a hadművelet megszervezése során kialakítottal. Alapvető változás a következő napokon a támadó hadművelet térnyerésével, az országhatártól való távolodással, a közlekedési hálózatnak az ellenség általi rombolásaival, csapásaival párhuzamosan következik be. A támadás térnyerésével a csapathadtáp raktárak és a seregtest mozgó bázisok követik a támadó csapatokat. A térnyerés ütemének megfelelően a tábori hadtáp bázisok is megkezdik a felzárkózást. A vasúti hálózat rombolásával, különösen, ha tömegpusztító eszközöket is alkalmaz az ellenség, a gépkocsiszállításnak mindinkább nagyobb terhet kell magára vállalnia. A helyzet alakulásának, továbbá a szállító erők és eszközök lehetőségének függvényében a szállítások megszervezésére és végrehajtására a következő két módozat közül látszik célszerűnek választani.

a. A szállítások szervezése továbbra is központilag történik a központtól a tábori hadtáp előretolt bázisig, bázisrészlegekig, sőt esetenként a hadsereg mozgó bázisig. Ennek megfelelően a szállító erők is a központ kezében vannak, és a feladatot a központ intézkedésének megfelelően végzik. Ebben az esetben csupán az előretolt bázis mobillá tételéhez szükséges gépkocsiszállító erőt kapná meg a tábori hadtáp.

b. A központ a szállításokat csak a tábori hadtáp mögöttes bázisig szervezné és hajtaná végre saját erőkkel. A további szállításokra gépkocsiszállító-erőkkel erősítené meg a tábori hadtápot.

A lefolytatott hadijátékok, törzsvezetési gyakorlatok tapasztalatai alapján megítélésem szerint az első változat a célszerűbb. A központ kezében koncentrálódnak a gépkocsiszállító-erők mellett a többi szállítási ágazat – a vasúti, vízi és légiszállítás, kedvező esetben a csővezetékes szállítás – eszközei és lehetőségei is. A szállításokat komplex módon, a legcélszerűbb változatban lehet végrehajtani. A szállítóeszközök központi alkalmazása lehetővé teszi, hogy kevesebb szállítóeszközzel nagyobb mennyiségű anyag kerüljön elszállításra, mint a szállítóeszközök decentralizált felhasználása esetén. Emellett biztosítva van az erőkkel, eszközökkel való manőverezés egyéb fontos irányokba is, nemcsak az elvonuló csapatok érdekében. A szállítások meggyorsíthatók a felesleges átrakások kiiktatásával és mód nyílnak a különböző rendeltetésű és méretű szállítótárolók alkalmazására.

A tábori hadtáp gépkocsiszállító-erőkkel való megerősítése és ebből adódóan a szállítási feladatok reá hárítása esetén – ebben az időszakban – a szállítások tervezésénél, szervezésénél lehetőségei csak erre a szállítási ágazatra korlátozódnak, mivel a többi szállítási ágazattal a központ rendelkezik. Emiatt az előző előnyök nem érvényesíthetők.

2. A támadó hadművelet sikeres kifejlesztésével és több száz kilométeres térnyerésével, valamint a front hadtáp felvonulásával és funkcionális feladatainak megkezdésével és végzésével az előző pontban tárgyaltakkal szemben a szállítási rendszer is változik. Ennek szükségszerűségét bizonyítják a lefolytatott hadijátékok tapasztalatai és a kapcsolatosan végrehajtott számvetések is. De a szállítási rendszer törvényszerű változását az alapvető meghatározó tényező-



ként jelentkező hadművelati és hadtáphelyzetnek az alakulása, az ellenség behatása mellett jelentős mértékben indokolja a közlekedési hálózatot ért rombolások mérve, a helyreállítás üteme és természetesen ezekkel összhangban az egyes szállítási ágazatok lehetősége. Az ellenség várható rombolásainak mértékével, azok következményeivel, behatásáról a szállítási tevékenységre a tanulmány elején már foglalkoztam. A leghatékonyabb szállítási ágazat – a vasúti szállítás – ebben a helyzetben csak korlátozott mértékben áll rendelkezésre és a szükségesnél általában csak kisebb mélységig, lemaradva a támadás üteme által megkívánttól. A központ csak nagy erőfeszítéssel, a rendelkezésre álló szállítási ágazatok erőinek szoros, összehangolt, tervszerű felhasználásával képes a szükséges eszközöket a tábori hadtáp mögöttes bázisáig kiszállítani. A csapatokhoz történő további kiszállítást a front és a nemzeti csoportosítás együttes terve alapján, a front szállító erői és a nemzeti erőktől rendelkezésre bocsájtott szállítóeszközök közös felhasználásával célszerű megoldani. Alapjaiban a hadtápbiztosítás második változata szerinti megoldás ad reális lehetőséget az anyagi eszközök időbeni és szükséges mérvbeni kiszállításához.

Jelen tanulmányban az anyagi eszközök utánszállításának csak néhány – megítélésem szerint fontos – kérdésével, sajátos megjelenési formájával foglalkoztam. A téma, a szállítási feladatok fontossága, sokrétűsége, azoknak a hadtápbiztosítási rendszerrel, de ezen túlmenően a hadműveletek tervezésével, megvívásával való szoros összehangolása megköveteli a további, részletekbe menő kimunkálást.