

VOJENNAJA MISZL

Az anyagi eszközök utánszállítása

(A Nagy Honvédő Háború tapasztalatai alapján)

Irta: I. M. Golusko vezérezredes, a hadtudományok doktora, professzor

(Fordítás a „Vojennaja Miszl” c. folyóirat 1980. évi 1. számából)

A hadtáp legfontosabb feladatát képező utánszállítás az anyagi eszközök előkészítésével és a csapatokhoz abból a célból való eljuttatásával kapcsolatos intézkedéseknek a komplexuma, hogy kielégítsék azok szükségleteit, készleteket hozzanak létre, pótolják a fogyasztást és a veszteségeket béke időben és a harctevékenységek folyamán. Az utánszállítás hadászati-hadművelési- és harcászati szinten történik, annak megvannak az elméleti és gyakorlati aspektusai.

A Fegyveres Erők gazdasági biztosításának rendszerén belül rendkívül fontos a hadseregnek és a flottának fegyverrel, lőszerrel, üzemanyaggal, élelmiszerral, műszaki-technikai és ruházati anyaggal, azoknak az élethez és a harctevékenység megvívásához minden szükségessel való ellátása. Problémát okoz nemcsak az anyagi eszközök előállítás, hanem azok időben történő és rendeltetés szerinti utánszállítása is.

A csapatok anyagi eszközökkel időben történő ellátása és azok utánszállítása tehát összességében egységes bonyolult és sokoldalú feladat. Annak végrehajtásakor a különböző parancsnoki és hadtáp tagozatok előtt olyan nehéz kérdések merülnek fel, mint pl.: honnan vegyék az egyes hadianyag nomenklatúrákat, hová irányítsák azokat, milyen szállítási erőket és eszközöket vegyenek igénybe, mely közlekedési utakon operatívabb és gazdaságosabb az utánszállítás stb. Abból a célból, hogy erről a problémáról összességében helyes képet alkothassunk, megemlítjük, hogy a Nagy Honvédő Háború éveiben a hadseregnek és flottának több mint 100 000 000 tonna legkülönbözőbb anyagi eszközre, köztük több mint 10 millió tonna lőszerre, kb. 16 400 000 tonna üzem- és kenőanyagra és 40 millió tonna élelmiszere volt szüksége.

Mіндеzt a népgazdaság különböző ágazataiban, a szovjet nép hősi munkával állította elő; a szállítóeszközök biztosították, a nyersanyagokat az üzemekhez, a késztermékek a csapatokhoz való elszállítását.

A Nagy Honvédő Háborúban időszakról időszakra nőtt a csapatok gépesítése, a hadműveletek mérete és ennek megfelelően nőttek a frontok és a flották, az egész fegyveres erők anyagi szükségletei bonyolultabbá lett az anyagi biztosítá-

sának folyamata és ezzel együtt növekedtek az utánszállítás feladatai. És ez érthető is, mert az anyagi eszközöket elő kellett készíteni szállításhoz, fel kellett rakni szállítóeszközökre, ki kellett szállítani a raktárakhoz, bázisokhoz, osztályozni készletezni kellett, el kellett juttatni a csapatokhoz (flottaerőkhöz) különböző hadszínterekre és hadászati irányokba, a megvívandó hadműveletek méreteitől függően.

A szovjet–német front soha nem látott hosszúságának (a Barents-tengertől a Fekete-tengerig) és a nagy távolságok viszonyai között a szállítás megkövetelte az anyagi eszközök többszöri átrakását. Ennek figyelembevételével a háború idején valamennyi szállítási ágazat igen nagy volumenű munkát végzett.

Az utánszállítás végrehajtásához szükség volt nagyszámú raktár, bázis, gépesítési eszköz, szállítóeszköz, közlekedési út üzemeltetésére, fenntartására, telepítésére. A háború alatt helyreállítottak és átszegttek széles nyomtávúra mintegy 120 000 km vasúti vágányt, a vasúti csapatok pedig felépítettek, helyreállítottak több mint 100 000 km gépkocsiutat, a Szovjetunióban 1940-ben volt összes gépkocsiutak mintegy kétharmadát.

A Nagy Honvédő Háború bebizonyította, hogy frontoknál és a hadseregeknél szükség van a jól szervezett hadtápra, mivel az anyagi eszközök meglététől és azok időben történő utánszállításától függött a háború kimenetele is. Ismertek olyan esetek, amikor a hadműveletek nem kezdődhettek meg időben azért, mert a megadott időre nem lehetett felhalmozni a szükséges anyagkészleteket. Ezért fordítottak a Legfelsőbb Főparancsnokság, a seregtest-parancsnokok, a törzsek és a politikai szervek az egész háború folyamán nagy figyelmet az anyagi eszközök csapathoz és flottaerőkhöz irányuló utánszállítás megszervezésének korszerűsítésére.

Ismeretes, hogy a Vörös Hadsereg 1941-ben kiadott Hadtáp Szabályzata előírta azt, hogy a hadsereg hadtápnak döntő jelentőségű szerepet kell játszani valamennyi hadtápbiztosítási fajtában, így az utánszállításban is. A hadsereghadtáp valamennyi szerve elsősorban a vasúti és vízi közlekedési utakhoz „ragaszkodott”, mivel az anyagi eszközöket közvetlenül az állandó jellegű raktárakból tervezték kiszállítani.

Már a háború kezdetekor világossá vált, hogy a hadtáp megszervezésével kapcsolatosan a háború előtti években kialakult nézetek nem felelnek meg a manőverező harctevékenységek megvívása jellegének és követelményeinek. Akkor, amikor a hadművelet tervezésének a fő „eszköze” a front tábori parancsnoksága volt, a csapatok anyagi biztosítása alapvető tagozata a hadsereg maradt.

A háború előestéjén a körzet-, hadsereg-, magasabbegység- és egység-hadtáp közvetlen irányítását az összefegyvernemi törzsek végezték. Felelve az anyagi utánszállításért, azok annál kevesebb közvetlen végrehajtó szervevel rendelkeztek, mivel a hadtáp szolgálati ágak nem voltak nekik alárendelve.

A háború előtti nézetek szerint a fronthadtápnak állandó jellegűnek kellett lennie, annak raktáraiban nagy anyagkészleteket – 3–10 javadalmazás lőszert, mintegy 10 javadalmazás üzemanyagot, 30 javadalmazás élelmiszert és lőtápot terveztek tárolni.¹

A hadsereghadtáp úgyszintén terjedelmes volt; a hadsereg egységeinek és intézeteinek össz száma elérte a 90–100 egységet, a személyi állományé 10–15 000 főt. Mindegyik hadseregnek önálló vasútvonal-szakaszt, ellátó állomást, (kikötőt)

¹ Til Szovjetszkoj Armiji, Vojenizdat, 1968., 84. old. (oroszul)

főhadserereaktárt (FHDSR), a hadtestek számának megfelelő ellátóállomást-, és ellátóállomást jelöltek ki a repülő magasabbegységek részére is.² A hadsereg vasútvonal-szakaszokat hadsereg gépkocsiutakkal dublították.

A lövészhadtesteknek nem voltak ellátó funkciói. A magasabbegységek és egységek hadtápjá a csapat-hadtápkörletekben helyezkedett el; a csapathadtáp mozgékonyasága biztosításának céljából az anyagkészleteket a hadosztályok és az ezredek szállítóeszközein tervezték tartani.

A hadtápnak elfogadott megszervezése meghatározta az utánszállítás rendszerét is. Hadászati és hadművelleti hadtáptagozatokban az utánszállítás a „magamtól” (fentről lefelé) elv alapján történt. A terhek a front elosztóállomásokra, majd a frontraktárakra, v. a hadsereg-ellátó állomásokra kerültek. Csapathadtápjában az utánszállítás a „magamhoz” elv alapján történt: az ezred saját szállítóeszközein szállította hátra a terheket a hadosztálytól, a hadosztály pedig – a hadserectől.

A csapatok hadtápbiztosításának vonatkozásában komoly akadályt jelentett a szolgálati ágak szerteágazósága. A központi hadtáp vezető tagozatoknál, a frontok és hadseregek tábori parancsnokságainál mindegyik szolgálati ág önállóan oldotta meg feladatait. Sem hadászati, sem a hadművelleti irányító tagozatoknál nem volt az anyagi eszközök utánszállításának koordinálására szolgáló szerv. A hadtáp hadművelleti felépítéséért felelős, a csapatok hadművelleti vezetésével kapcsolatos feladatokkal túlterhelt vezérkar, front és hadsereg törzsek, gyakorlatilag nem tudták komolyan befolyásolni az utánszállítást és a csapatok anyagi biztosítását, ami különösen negatívan hatott a háború kezdeti időszakában, többek között az első ellencsapások mérésekor. Előfordult, hogy azok végrehajtására vonatkozó határozatokat a hadtáp reális lehetőségeinek figyelembevétel nélkül hozták meg, ami kudarcra kárhoztatta a legbátrabb és legeredetibb elgondolást.

A hadtáp megszervezésével kapcsolatosan, a háború előtti években elkövetett tévedéseket a Nagy Honvédő Háborúnak az ország és a hadsereg szempontjából legnehezebb első hónapjaiban kellett kiküszöbölni. A honvédelmi népbiztos 1941 augusztusi parancsával állította fel a Vörös Hadsereg Hadtáp Főcsoportfőnökséget, a front- és a hadsereg hadtáp csoportfőnökségeket, rendszeresítette a Vörös Hadsereg Hadtápfőnöke, a front és a hadsereg-hadtápfőnöke beosztásokat. A hadtápfőnök alárendeltségébe a Hadbiztosi Főcsoportfőnökség, az Üzemanyag Csoportfőnökség, az Egészségügyi Csoportfőnökség és az Állategészségügyi Csoportfőnökség tartozott. 1941. augusztus 19-én rendszeresítették a légierő hadtápfőnöke, 1942 májusában pedig a haditengerészeti flotta hadtápfőnöke beosztásokat.

A hadtáp vezetésére vonatkozó rendelkezés szerint a Vörös Hadsereg Hadtápfőnöke, mint honvédelmi népbiztoshelyettes, irányítja a hadtáp megszervezését, a csapatszállításokat, valamennyi anyagi eszköz-fajtának a frontokhoz való utánszállítását és a hátraszállítást.

A frontoknál és hadseregeknél felállították a hadtáp csoportfőnökségeket, élükön a front és a hadsereg hadtápfőnökökkel, akik parancsnokhelyettesek voltak, ugyanakkor a Vörös Hadsereg Hadtápfőnökének voltak alárendelve.

Felül kellett vizsgálni a hadtáp állományát, mivel a nagyszámú állandó jellegű raktár, bázis és javítóműhely negatívan hatott nemcsak a hadtáp mozgékonyaságára és vezetésére, hanem a csapatok mozgékonyaságára is. Így pl. a Dél-Nyu-

² Uo.

gati Front állományába több mint 100 különböző (főképpen állandó jellegű) raktár tartozott, itt minden hadseregnek volt mintegy 25 raktára, továbbá vasúti-, páncélos-, tüzer- és gépjármű javítóműhelye, más hadtápegysége, és intézete. Csak egy lövészadosztály hadtápjának elszállításához 14 vasúti szerelvényre volt szükség.

A hadtáp állománya és az utánszállítási rendszer korszerűsítésének folyamán 1941 őszén a frontoknál rendszeresítették a tábori raktárakat, alapvető anyagi eszközfajtánként, a hadseregeknél pedig a 24–25 tábori raktár helyett 7–8 tábori raktárt magukba foglaló hadsereg anyagi bázisokat. A front hadtápintézeteknek egy részét átadták a központi csoportfőnökségeknek, a hadsereg intézetek egy részét pedig a fronttápnak. Jelentősen csökkent a csapathadtáp is.

Sürgősen intézkedtek a különböző szállítási ágazatok működésének helyreállítására, hogy biztosítsák az anyagi eszközök utánszállítását és a csapatok szállítását. Felállítottak 50 gépkocsiszállító zászlóaljat. Azoknak technikával való feltöltésére 1941 szeptemberében a Legfelsőbb Főparancsnokság határozatot hozott 30 000 gépkocsinak és vezetőnek a népgazdaságból való pótlólagos bemozgósítására. 1941 szeptember elején a front melléki vasutak főbb csomóponti állomásokra hadtápfőnök megbízottakat jelöltek ki. Azok a Közlekedési Népbiztossággal és a közlekedési szolgálat szerveivel együtt sokat tettek az utánszállítás meggyorsításának és a szilárd vasúti rendszer megteremtésének érdekében.

A súlyos védelmi harcoknak és csapataink visszavonulásának viszonyai között az anyagi eszközök azokhoz történő utánszállításában, a sebesülteknek, a hadi- és népgazdasági anyagok evakuálásában nagy jelentőségre tett szert a gépkocsiszállítási ágazat, köztük a Legfelsőbb Főparancsnokság tartalékának szállítási ágazata. A Legfelsőbb Főparancsnokság tartalékának gépkocsiszállító egységei rendszerint szállították a központi raktárakból és bázisokból, és ha a helyzet megkívánta az üzemekből az anyagi eszközöket a frontokhoz és hadseregekhez. 1941 július–augusztusában azok kiszállítottak a frontokhoz 55 000 tonna terhet.³ Ezeket az egységeket felhasználták a csapatok arcvonalhoz való előrevonásának biztosítására is.

Különböző helyzetekben fel kellett használni minden hozzáférhető szállítóeszközt. Így pl. az őszi sáros úrviszonyok nagymértékben bonyolították a Kalinyini, a Volhovi és a Dél-Nyugati Front csapataihoz irányuló utánszállítás feltételeit. A közúti egységek a helyi lakosság segítségével építettek utakat, takarították el a havat, rendezték be a terelőutakat. Az utánszállítás céljából a frontoknál felállítottak fogatolt szállító zászlóaljakat, amelyek időnként az egyedüli utánszállítási eszközül szolgáltak, különösen a Kalinyini Front 39. hadseregénél, amikor annak több utánszállítási útját az ellenség elvágta.

Nem alakultak könnyebben az utánszállítás feltételei a Moszkva alatti csatában sem. Azokat nehezítette mind a szállítóeszközök hiánya, mind a korai zord tél. A vasutak soha nem látott leterheléssel funkcionáltak, Moszkvának terelőútjai nem voltak, az öt keleti vasúti irányon pedig teljes egészében népgazdasági terheket szállítottak. A főhangsúly azonban mégis a vasút működésén volt, ahol bevezették a szabályozó menetrendábrát és a szerelvények futását napi 600–800 km-re növelték. Rövid idő alatt Moszkva körzetébe átszállítottak 39 hadosztályt, 42 dandárt és más egységeket.

³ A Szovjetunió Honvédelmi Minisztériumának Levéltára, f. 90, op. 273590, d. 2, 1. 29 (oroszul)

A Moszkva alatti védelmi ütközet folyamán az intézkedések összességével sikerült a napi fogyasztásokat pótolni és a készleteket létrehozni a hadsereg-, front-raktáraknál és a központ bázisain. Amíg a védelmi ütközet kezdetén a csapatok ellátottsága rendkívül alacsony (a Nyugati Front front- és hadsereg-raktárainál az alapvető lőszerfajtákból 0,2–0,3 javadalmazás) volt, addig az ellentámadás kezdetére a Nyugati Front csapatai 2–3 javadalmazás lőszerrel, 5–6 javadalmazás üzemanyaggal, 10–12 javadalmazás élelmiszerral és lőtáppal rendelkeztek.

Csapatunk Moszkva alatti támadásba való átmenetével a hadtáp feladatainak volumene és az utánszállítás feltételei megváltoztak. Csak a Nyugati Frontnak naponta 10 000 tonna anyagi eszközre, főképpen lőszerre és üzemanyagra volt szüksége. A szállítóeszközök hiánya, a bonyolult útviszonyok és a vasúthelyreállítás alacsony üteme miatt a Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása saját tartalékából erősítette meg szállítóeszközökkel a frontokat. Azonkívül széles körben alkalmazták a terhek közvetlen hadsereghez, sőt hadosztályhoz való kiszállításának az elvét. Összességében, függetlenül a tett intézkedésektől és a Főhadiszállás segítségétől, az utánszállítás feladatait teljesen nem sikerült megoldani és az ellentámadás folyamán a mi csapataink hiányt szenvedtek anyagi eszközökben, ami egyik fő oka volt annak, hogy a téli támadó hadműveleteket nem fejezték be.

A frontok harci gyakorlata már a Nagy Honvédő Háború első időszakának folyamán bebizonyította, hogy a csapatok anyagi biztosításának szilárdsága függ a készletek valamennyi szállítóeszkőfajtán történő utánszállításának lehetőségeitől, hogy az utánszállítás sikeres végrehajtása csak azok komplex felhasználásának alapján lehetséges.

Ez legragyogóbban Leningrád védelmének bonyolult viszonyai között nyilvánult meg. A nagyváros blokádjának nehéz helyzetében az anyagi eszközök utánszállítása elsősorban hajókon és szállító légierővel történt. Télen az intenzíven folyt a Ladoga-tó jegén (Élet Útján). Ez a katonai gépkocsiút ki volt téve az állandó tüzéségi tűznek és a bombázásnak. Hasonló viszonyok között volt a Ladoga-tó és a Leningrád közötti vasútvonal is. A terheknek egy része nem jutott el a városba. És mégis 1941–42 telén az Élet Útján eljuttattak Leningrádba több mint 300 000 tonna terhet, evakuáltak több mint 550 000 főt, kb. 3700 vagon ipari berendezést és nemesfémeket. A Ladoga-tó fenekén lefektettek 30 km hosszú csővezetéket, amelyen átszivattyúztak 36 200 tonna üzemanyagot.

A Leningrád alatti harcokban tehát kezdetét vette a különböző – vasúti, gépkocsi-, vízi-, csővezetékes és légi szállítási ágazatok komplex felhasználása. Ezt, továbbá a többi frontoknál szerzett tapasztalatot felhasználták a működő hadsereg hadtáp felépítésének, a csapatok hadtápbiztosítása módjainak és formáinak továbbfejlesztéséhez.

1942 májusában frontoknál és hadseregeknél a tervezési-szervezési osztályok helyett rendszeresítették a hadtáptörzseket, magasabbegységeknél pedig a parancsnok hadtáphelyettesi beosztásokat (apparátussal), akik felelősek voltak a hadtáp megszervezéséért és vezetéséért, az anyagi eszközök utánszállításáért. Létrehozták a légi hadseregek hadtápszerveit.

A valamennyi szállítóeszkő-fajtán történő szállítások egységes tervezésének és operatívabb szabályozásának céljából 1942 februárjában az Állami Honvédelmi Bizottság mellett felállították a Szállítási Bizottságot.

Az Állami Honvédelmi Bizottság fontos jelentőséget tulajdonított a szállítási ágazatok, az utánszállítás és a csapatok ellátása központosított irányításának. 1942

márciusában a Népbiztosok Tanácsa eredeti beosztásának meghagyása mellett a Vörös Hadsereg hadtápfőnökét nevezte ki Közlekedési Népbiztossá.

Az anyagi eszközök utánszállításának elmélete és gyakorlata a Sztálingrád alatti ütközetek folyamán tovább fejlődött. A csapatok biztosításával kapcsolatos terheknek jelentős része a gépkocsiszállítási ágazat vállain nyugodott. Az utánszállítás idejének csökkentésére a készleteket az arcvonalhoz lehető legközelebbre szállították ki, ahol külön ebből a célból települtek a front- és hadseregraktár-részegek, sőt raktárak is. A készleteket gyakran a földre rakták ki a peremvonalban. Az üresen visszatérő gépkocsikat maximálisan felhasználták a sebesültek hátraszállítására.

A hadtáp racionális elhelyezésének és ami a legfontosabb, valamennyi szállítási ágazat anyagi eszköz utánszállításra való leghatékonyabb felhasználásának érdekében a Dél-Nyugati Front részére 220–250, a Doni Front részére 210–250 és a Sztálingrádi Front részére 400 km mély hadtápkörletet, a vasútvonalakon clostó-állomásokat, a készletek egyik szállítóeszközfajtajáról a másikra való átrakására – átrakókörleteket jelöltek ki.

1943-ban a Szovjet Hadsereg széles arcvonalon ment át támadásba. Ez nagyszabású intézkedéseket igényelt nemcsak a csapatok és a hadtáp felépítésének, hanem az utánszállítás megszervezésének korszerűsítésével kapcsolatosan is. Ezzel kapcsolatban a honvédelmi népbiztos 1943 március 7-i parancsában fontos szereppel bízta meg a vezérkart, amely megszabta minden anyag szállításával kapcsolatosan az utánszállítási normákat, ellenőrizte azok végrehajtását. A vezérkar tervének megfelelően a Szovjet Hadsereg hadtápfőnöke a Központi Közlekedési Csoportfőnökségen keresztül elkészítette és eljuttatta a Közlekedési Népbiztosság szerveihez valamennyi katonai szállításmódot érintő igényléseket, megszervezte azokat, fennakadás esetén pedig javaslatokat tett az Állami Honvédelmi Bizottság mellett működő Szállítási Bizottságnak a dolgok megjavítására. A központi bázisokról és raktárakból a frontokra irányuló szállításokat a hadtápfőnök törzse tervezte és ellenőrizte.

1943 júniusában határozat született az utánszállítási rendszer megváltoztatására. Az alárendelt seregtesteknél, magasabbegységeknél valamennyi anyagi eszköz fajta utánszállításáért a felelősség most már az előljáró hadtápfőnökre hárult. Fokozódott a hadtáptörzseknek az utánszállítás tervezésével és valamennyi szállítóeszköz-fajta felhasználásával kapcsolatos szerepe, a Szovjet Hadsereg hadtáptörzsen belül elsőként állították fel a front- és hadsereg vasúti-, vízi-, gépkocsi és légi szállítási, valamint ellátó osztályokat.

A nagyszabású támadó hadműveletek küszöbén a folyamatos utánszállítás céljából felmerült annak szükségessége, hogy a Központ anyagi készletei közelítsék meg a csapatokat. A Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállásának határozatára a központi bázisokat és raktárakat a háború alatt először telepítették Moszkvától és a Volga vonalától nyugatra. Megközelítették a csapatokat a front és hadsereg bázisok is. Az előírt üzemanyag- és lőszerkészleteknek több mint a felét a hadosztályoknál és ezredeknél tárolták.

Mindez teljesen beigazolódtott a kurszki csatában. A támadás széles arcvonalon történő kibontakozásának következtében az utánszállítás kérdései megoldásának újszerű megközelítését igénylő feltételek születtek. A mélységi területéről a készleteket, a hadművelet előkészítése alatt kotábban felállított bázisokat és raktárakat (részegeket) kikerülve, szállították az új előrevonási és elhelyezési

körletekbe. Ez lényegesen csökkentette az átrakást, valamint a szállítóeszköz szükségletet és a terhek menetvonalon való tartózkodásának idejét.

Az anyagi eszköztermelés növelése mérvének megfelelően csapataink sikeres előrenyomulásának biztosítására kezdték megalakítani a Központ készletek és szállítóeszközök tartalékát, amit az arcvonal közelében helyeztek el. Ennek következtében 1943 novemberére fel kellett állítani és át kellett telepíteni az új központi bázisok és raktárak 70 százalékát, a működő hadseregnél 1,5–2-szeresére kellett növelni a vasúti és a gépkocsiszállító csapatok számát.

Mindez igen pozitívan jutott kifejezésre a szovjet csapatok további támadása folyamán, amikor az anyagi szükségletei különösen megnöttek és a soronkövetkező hadműveletek, mint pl. a jobbparti Ukrajna felszabadításáért folytatott hadműveletek, hadművelati szünetek nélkül vették kezdetüket (közvetlenül az 1945. évi nyári-őszi hadjárat után) ismeretes, hogy azokban nyolc front- és hat harckocsi-hadsereg vett részt. Azok biztosítására nagymennyiségű anyagra volt szükség, ugyanakkor a frontok hadtápjá a majdnem öthónapi támadás útján széthúzódott többszáz kilométerre.

Bonyolította a helyzetet az is, hogy visszavonuláskor a német csapatok megrongálták a vasutakat, a hidakat, és a szállítóeszközöket. A frontok hadtápjá nyilvánvalóan nem tudott az utánszállítással megbirkózni. Ezért a lőszerszállításba be kellett vonni a vontatókat, a harckocsikat és a terepjárókat.

Ilyen viszonyok között legbonyolultabbnak a páncélos- és harckocsi egységek üzemanyaggal való ellátása bizonyult. A hadművellet előtt egyes harckocsi egységeket közvetlenül a hadsereg raktáraknál kellett feltölteni és a működési sugár növelésének céljából a harckocsikra üzemanyaggal telített póttartályokat kellett szerelni. A harcok legmegfeszítettebb időszakában, az ellenség védelmének mélységében tevékenykedő harckocsik részére repülőgépeken szállították az üzem- és kenőanyagot.

Nehéznek bizonyult az utánszállítás a belorussziai hadműveletben is. Csak a négy front szárazföldi csapatai egy lövedék- és aknavadalmazásának szállításához 13 500 vagonra volt szükség. A vezérkar adatai szerint csak a „Bagration” hadművelet biztosításához 400 000 tonna lőszer, 300 000 tonna üzemanyagot és mintegy 500 000 tonna élelmiszert és lőtápot kellett utánszállítani. A hadművellet kezdetére a frontoknál 5–5 javadalmazás lőszer-, 10–20 javadalmazás üzemanyag-készletet terveztek létrehozni. A Főhadiszállítás kénytelen volt a hadművellet kezdetének időpontját 1944. június 19-ről 23-ára áthelyezni, azért, hogy létre tudja hozni a szükséges készleteket.

Hasonló célból a Főhadiszállítás mindent megtett a vasutak helyreállításának érdekében, igénybe vette a tartalék gépkocsikat, szigorú takarékossgot vezetett be a készletek fogyasztását illetően.

Ebben a hadműveletben komoly gondot fordítottak a gyorsan mozgó csoportok minőségében működő harckocsihadseregek anyagi biztosításához szükséges erők és eszközök felkészítésére. A frontok először vállalták magukra azok biztosításának feladatát – vonták előre az előretolt frontraktár-részlegeket, készleteket. A harcoló egységek megerősítésére gépkocsikat jelöltek ki, azokat megrakták lőszerrel, üzemanyaggal, élelmiszerekkel, a szükséges anyagokkal és azok a gyorsan mozgó csoporttal mentek az áttörésbe.

Miután csapatainknak a harc tevékenysége áthelyeződött a Szovjetunió határain túlra, nehézségek merültek fel a nyugat-európai nyomtávú vasutak felhasználásában.

lásában. Azokat vagy át kellett szegelni széles nyomtávúakra, vagy ideiglenesen átrakó körleteket kellett létrehozni. Az anyagi eszközök szállításának fő terhe a gépkocsiszállítási ágazatra hárult.

Egyik részről létre kellett hozni az átrakóbázisok és kombinált utánszállítás különböző tagozatainak mélyen lépcsőzött rendszerét, másrészről a készleteket maximálisan közelíteni kellett a peremvonalhoz, hogy az utánszállításra teljesen fel lehessen használni a csapat- és hadsereg-szállítóteret, mivel annak részaránya összességében abban az időben magasabb volt a front-szállítóter részarányánál.

Ez különösen a visztula-oderai hadműveletre volt jellemző. Annak kezdetén a frontok hadtápjának első lépcsői az arcvonaltól 20–30, második lépcsői 50–80, harmadik lépcsői pedig 150–200 km-re helyezkedtek el. Az összes frontraktárnak mintegy 80 százaléka az első és második lépcsőben helyezkedett el. A hadtáp többi erői az arcvonaltól 400–500 km mélységben helyezkedtek el és olyan feladatokat hajtottak végre, mint a készleteknek egyik szállítóeszköz-fajtráról a másikra való átrakása, a vasutak és a gépkocsiutak helyreállítása.

A hadsereghadtáp erői és eszközei a csapatokhoz közelebbre – 25–40, azoknak egy része pedig a csapathadtáp közvetlen közelében, 5–7 km-re helyezkedett el.

Csapataink lendületes támadásának következtében a vasutak helyreállításának üteme alacsonynak bizonyult, a gépkocsi utánszállítás hossza pedig elérte és meg is haladta az 500 km-t.

Míndezeknek eredményeképpen a frontok anyagi biztosítását illetően a helyzet igen bonyolultnak alakult, különösen a befejező berlini és prágai hadműveletekben. Ezen hadműveletek alatt végrehajtott nagyszabású csapatcsoportosítások bonyolították az utánszállítást.

Ebben a helyzetben kialakították a harckocsi-hadseregek biztosítására szolgáló utánszállítás új formáját. Az utánszállításnak ez az új formája nem volt más, mint (a lőszer-, üzemanyag-, javító-, egészségügyi- és más eszközkészleteket magába foglaló teljes mértékben motorizált) mozgó hadtáplépcsők létrehozása. Ezek a mozgó lépcsők a harci egységek nyomában haladtak, biztosították azokat az ellenség hátában való tevékenykedés során (a harckocsi-hadseregek többi hadtáperői és eszközei a csapatok általános előrenyomulása mérvének megfelelően települtek át).

A berlini hadműveletben a frontok határozott intézkedéseket fogantatosítottak a vasutak helyreállításának céljából, azoknak lehetőségük nyílott arra, hogy operatívabban végezzék el a hadseregekhez irányuló utánszállítást, a front gépkocsi-szállító egységei felhasználásának, továbbá annak az útján, hogy a készleteket közelítsék a hadsereg, sőt még a csapatszállítóeszközökre való átrakásra kijelölt körzetekhez. Széles körben alkalmazták azt a módszert, hogy a front szállítóeszközeit a készletekkel együtt átadták a hadsereg, a hadsereg szállítóeszközeit pedig a hadosztálynak, ami lehetővé tette az idő-, az üzemóra-megtakarítást, kizárta a felesleges rakodásokat.

A katonai szállítások megszervezésére és irányítására Lengyelország, Magyarország és Románit vasútjain felállították a szövetséges országok megbízottjainak különleges csoportfőnökségeit, a Szovjet Hadsereg Közlekedési Csoportfőnöke mellett. A széles és a nyugat-európai nyomtávú vágányok csatlakozásainál központi átrakódobázisokat állítottak fel.

A támadás magas ütemének viszonyai között a csapatok időben való üzem anyag-ellátásának céljából a frontok azt közvetlenül a hadosztályokhoz szállították ki. Erre a célra széles mértékben felhasználták nemcsak a gépkocsi-, hanem a folyami és tengeri szállítási ágazatokat is.

A Wehrmacht megsemmisítése után a szerződésben vállalt szövetségesi kötelezettségeknek eleget tevő Szovjet Hadsereg a történelem során nem látott hadászati manővert hajtott végre Keleten nagy erővel.

Kína területét a japán megszállás alól felszabadító fegyveres erőink és azoknak hadtápszervei felhasználták gazdag tapasztalataikat és nagyon sok új lapot írtak a hadművészet történetébe.

Ez vonatkozik a hadászati műveletek rendkívül nehéz terep- és nagyon fejletlen úthálózat viszonyai közötti anyagi biztosításra is. A nagyszámú csapatcsoportosításokkal való manőverezésben döntő szerepet játszott a vasúti-szállítási ágazat, a hadászati művelet alatti utánszállításban – pedig a gépkocsi- és a légi-szállítási ágazat. Összességében a kvantung-hadsereg megsemmisítésére irányuló hadműveletnek megvoltak a maga sajátosságai az anyagi eszközök utánszállítása megszervezésével kapcsolatosan.

A keleti hadműveletek megvívásának tapasztalata feltárta annak szükségességét, hogy valamennyi anyagi eszköz-fajta, köztük nagymennyiségű víz- és utánszállításába nemcsak a csapat- és hadműveleti hadtápban, hanem a hadszíntér (vasutaktól nagy távolságra eső) mélységi területén is be kell vonni a gépkocsiszállítási ágazatot. Ez szükségessé tette a hadtáp valamennyi tagozata mozgékonyságának fokozását azok gépkocsikkal való feltöltésének útján. Pontosán itt váltak azok a mozgó csapat- és az alapvető hadműveleti készletek fő „szállítójává”.

A Nagy Honvédő Háború tapasztalata tehát bebizonyította azt, hogy az anyagi biztosítás folyamata bonyolult és egységes, a kérdések összességét (szükségletek kiszámítását, az igényléseket, a készletek gyártását és létrehozását, az anyagi eszközök tárolását és azok hadrafoghatóvá tételét különböző szállítóeszköz-fajtákra való felrakását és közvetlenül a harcmezőre való eljuttatását) magába foglaló folyamat.

Kétségtelen, hogy napjainkban a csapatok (erők) teljes motorizációjának és gépesítésének a viszonyai között, továbbá a harc módja és jellege megváltozásának, a csapatok anyagi szükséglete hirtelen növekedésének következtében az anyagi biztosításnak problémája még nagyobb jelentőségre tett szert.

Elegendő megemlíteni, hogy külföldi számvetések szerint, a csapatok 100 km-es előrenyomulásakor az anyagi készletek fogyasztása az elmúlt háborúhoz viszonyítva 10–15-szörösére és az alapvető fegyverzet-fajták kb. 5–6 évenkénti lecserelésének következtében 20–25 százalékkal nőtt. Egyidejűleg nő az anyagi eszközök nomenklatúrája is, ami az alapvető fajtákat illetően többszáz megnevezést tartalmaz.

Míndez rendkívüli módon bonyolította a csapatok korszerű háború alatti anyagi biztosításának folyamatait és a szállítóeszközöknek az utánszállítással kapcsolatos munkáját. Így pl. amíg az elmúlt háborúban pontosan meghatározták magának a legnagyobb befogadóképességű és legmegbízhatóbb vasúti-szállítási ágazatnak döntő szerepét a központi és hadműveleti utánszállítási tagozatokban, addig korszerű viszonyok között a vasutak nagyfokú sebezhetőségének következtében nő a gépkocsi-, és a csővezetékes szállítási ágazat szerepe, a valamennyi szállítóeszköz komplex felhasználásának az elve kulcsfontosságra tett szert az utánszállítás megszervezésében.

Felmerül a szükségessége ezen feladat összességében történő előkészítésének és végrehajtásának olyképpen, hogy az egyes helyzetekben mindegyik utánszállítási irányban (szakaszon) rendelkezésre álljon valamennyi szállítóeszköz-fajta, azok kulcsfontosságú szerepének figyelembevételével, amelyek biztosítani tudják a leghatékonyabb utánszállítást a konkrétan kialakult helyzetben.

Világos, hogy ehhez korszerű viszonyok között másfajta – gazdaságosabb, gyorsabb, nagyobb teherbíróképességű szállítóeszközökre van szükség, amelyek át tudják állítani a nagy mennyiségű terhek szállítását egyik irányból a másikba. Korszerű viszonyok között az anyagi eszközök utánszállításának figyelembevételével kell felépíteni a hadtáp felépítését (a közlekedési utak kiválasztását és előkészítését, a szállítóeszközök elosztását, a bázisok elhelyezését és a készletek lépcsőzését, a hátraszállítási irányok meghatározását és a hadtáp hadművelet alatti áthelyezése rendjének meghatározását) az utánszállítás feladatainak figyelembevételével kell megvalósítani.

Kétségtelen, hogy ez szükségessé teszi minden hadtáptagozat megbízható működésének hozzáértő megszervezését, a helyzet legkülönbözőbb viszonyai között. Ezért az anyagi eszközök harcászati, hadműveleti és hadászati tagozaton belüli utánszállítása problémáinak további kutatása – a szovjet hadtudományak fontos feladata.