



ВОЕННАЯ МЫСЛЬ

FOLYÓIRATSZEMLE

A szállítóeszközök csapatok biztosításában való felhasználásának központosításáról

*Írta: V. Sz. BICSIK ezredes a hadtudományok kandidátusa
(Fordítás: a „Vojennaja Mysl” c. folyóirat 1986/4. számából)*

A szállítóeszközök lehetőségeinek a hadügyben történő realizálása nagymértékben függ attól, hogy milyen kölcsönös kapcsolatban és alárendeltségben állnak egymással a szállítóeszközök, a közlekedési utak és szállítandó rakományok (csapatok) felett rendelkező szervek. A Nagy Honvédő Háború éveiben a szovjet fegyveres erőknél a szállítóeszközök központosított felhasználásának elvét alkalmazták. Ennek az volt a lényege, hogy mindhárom felsorolt funkciónak végrehajtása egységes terv alapján történt.

Megmarad-e a jelentősége ennek az elvnek korszerű viszonyok között, avagy keresni kell a szállítóeszközök felhasználásának más módjait? A kérdés távolról sem szónoki. Ha az ellenség nukleáris és új hagyományos fegyverfajtákat alkalmaz, nemcsak az élőerő, fegyverzet és harci technika veszteség, minden anyagi eszközfajta-fogyasztás nő, hanem sebezhetővé bizonyulnak az összes közlekedési utak bárhol is húzódnak azok. A csapatok gyakran fognak önálló csoportokban, az előjáró hadtáptagozat ellátó forrásaitól leszakadva tevékenykedni. Azonkívül napjainkban széleskörűen terjednek az új eszközök, csak meghatározott anyagfajták szállítására szolgáló szállítóeszköz-fajták (tartálygépkocsik, csővezetékek stb.).

Ezzel kapcsolatosan gyakran elhangzanak olyan hangok, nem volna-e jobb áttérni valamennyi szállítóeszköz-fajta decentralizált alkalmazására, szétosztva azokat a szállítást igénylő szervek között, avagy a központosítást csak kifejezetten szakmai kérdésekre korlátozva nem összevonni a közlekedési biztosítást a hadtáp általános rendszerében egységes irányítás alatt.

A cikkben az elmúlt és a mai katonai gyakorlat tapasztalatainak alapján megkíséreljük bebizonyítani azt, hogy szükség van a szállítóeszközök központosított felhasználása elvének alkalmazására.

✱

A hadtörténelem azt tanúsítja, hogy a szállítóeszközök felhasználása, mindenkor azok állapotától és lehetőségeitől függően változott. A gépesített eszközök megjelenése előtt a málhásállat, fogatos és vízi (evezős, vitorlás) szállítást általában decentralizáltan alkalmazták. A szervezetszerű eszközöket a csapatok ellátását irányító szolgálati ágakhoz osztották be.

Az új, különösen a gépesített (vasúti, vízi, gépkocsi, légi stb.) szállítóeszközök hadügyre gyakorolt hatása rendkívül megnőtt. Ez elsősorban a vasúti szállításra vonatkozik. Az ország fejlett vasúthálózata lehetővé tette nemcsak azt, hogy a szükséges rakományokat operatíván és nagy mennyiségben továbbítsák többszáz és ezer kilométerre, hanem azt is, hogy meggyorsítsák a csapatok mozgósítását és hadműveleti szétbontakoztatását, rövid idő alatt átcsoportosítsák azokat a harctévékenység alatt egyik körzetből a másikba.

Mint az ország gazdasági struktúrájának alkotó része a gépesített (vasúti és vízi) szállítás a gazdaság önálló, a szállításokat igénylők, többek között a katonai hatóságok szükségleteinek kielégítésére szolgáló ágazatává nőtte ki magát. Ez a helyzet képezte alapját a szállítóeszközök központosított felhasználása elve kidolgozásának a hadügyben, mivel a mechanikus szállításnak minden igénylő szervhez való beosztása nem bizonyult gazdaságosnak.

A vasúti szállítás részére vonalakat építettek különböző, annak működését biztosító műtárgyakkal és szakszolgálati ágakat, illetve vezető szerveket tartottak fenn.

Az orosz hadseregben minden mechanikus szállítóeszköz-fajta és vonal előkészítése, helyreállítása és üzemeltetése a harctevékenységek alatt a katonai közlekedési szervek feladata volt. Azok a seregtestek főparancsnokainak (parancsnokainak) és azok törzseinek voltak alárendelve.

A szállítás egyre növekvő volumenének és egyenlőtlen szükségletének viszonyai között csak a közlekedési biztosítás kérdéseinek egy kézben való központosítása azonban nem tudta biztosítani minden kérdés megoldását. Ezért hoztak létre az orosz hadsereg seregtesteinél már az orosz-japán, majd az első világháborúban a közlekedési biztosítást és a szállításokat is irányító hadtápfőnökségeket. A szállítóeszközök egységes szerv – amelynek feladatai közé az anyagi és egészségügyi biztosítás kérdései is tartoztak – irányítása alatt történő központosított felhasználásának szükségessége tehát már a XX. század elején felvetődött.

Ezt az elvet abban az időszakban azonban csak fronttagozatban valósították meg. Hadteste kénél, hadosztályoknál, ezredeknél a szállításokat változatlanul a decentralizáltan alkalmazott fogatolt szállítóeszközök végezték.

A csapatok ellátásának problémája különösen a polgárháború éveiben vetődött fel nagy éleséggel. V. I. Lenin rámutatott, hogy a háború sikerének elengedhetetlen feltétele. „... a szocialista köztársaságok erőivel és erőforrásaival való rendelkezés legszigorúbb központosítása, különösen az egész katonai ellátási apparátussal, továbbá a vasúti közlekedéssel való rendelkezése...” (*Változatott Művei* 38. kötet, 390. o.)

A forradalom vezére ezen útmutatásának megfelelően foganatosítottak a Vörös Hadsereg szállításaival és anyagi biztosításával kapcsolatos feladatok végrehajtását lehetővé tevő gyakorlati intézkedéseket.

A polgárháború után a szállítóeszközök alkalmazásának kérdéseivel munkáikban foglalkoztak M. V. Frunze, A. J. Jegorov, B. M. Saposnyikov, M. N. Tuhacsevszkij és más katonai vezetők is, a gyakorlatban azonban azokat nem oldották meg teljesen.

A Nagy Honvédő Háború kezdetén a vasúti, vízi és légi szállítási ágazat felhasználásának koordinálásával az összefegyvernemeknek alárendelt katonai közlekedési szervek foglalkoztak. A gépkocsi szállítási ágazat a közúti csoportfőnökség alárendeltségébe tartozott, amely irányította a szállító egységeket és a gépkocsi szállításokat.

A háború első napjai megmutatták, hogy a csapatok vezetésével elfoglalt seregtestparancsnokok és összefegyvernemi törzsek képtelenek teljes mértékben megoldani a hadtápbiztosítással kapcsolatosan rájuk háruló feladatokat, megszervezni a csapatok szállítását, az anyagi eszközök utánszállítását, a hátraszállítást, továbbá megszervezni a közlekedés munkáját, amelynek szerepe hirtelen megnőtt. Ezért az Állami Honvédelmi Bizottság határozatának megfelelően 1941 augusztusában létrehozták a Szovjet Hadsereg Hadtáp Főcsoportfőnökségét, a frontok és hadseregek hadtáp csoportfőnökségeit és rendszeresítették a Szovjet Hadsereg Hadtápfőnöke, a front és hadsereg hadtápfőnöki beosztásokat.

Az új vezető szervek legfontosabb feladata valamennyi szállítás megszervezése és a szállítóeszközök szilárd működésének biztosítása volt, amit a hadtápfőnökök az alárendeltségeikbe tartozó szállító szolgálatokon keresztül valósítottak meg. A hadtápfőnökök, mint parancsnokhelyettesek teljhatalommal voltak felruházva. Jogukban állt bevonnai saját tervük alapján az anyagi eszközök szállításába az alárendelt tagozatok szállítóeszközeit is.

A háború éveiben a szállítási ágak munkájának valamennyi szféráját és a szállítások megszervezését gyakorlatilag összefgyvernemi vonatkozásban központosították. Ebből a célból 1942 februárjában az Állami Honvédelmi Bizottság mellett megalakították a Közlekedési Bizottságot. Annak tagja volt az SZK/b/P KB Politikai Bizottságának négy tagja, a Vörös Hadsereg hadtápfőnöke és neki alárendelt Központi Katonai Közlekedési csoportfőnök, valamint a közlekedési népbizottságok négy képviselője. Mint a Közlekedési Bizottság tagja a hadtápfőnök hatékonyan befolyásolni tudta a különböző szállítási ágak katonai szállítások érdekében történő komplex felhasználásával kapcsolatos feladatok megoldását. 1942 februárjától 1943 áprilisáig A. V. Hrulev hadseregtábornok, a Szovjet Hadsereg hadtápfőnöke ellátta a Szovjetunió Közlekedési Népbizottsága, 1944-ben pedig a Központi Katonai Közlekedési csoportfőnök tisztét is.

Tehát 1941 augusztusától kezdetét vette a szállítás megszervezésének új szakasza. A hadtápfőnök irányítása alatt egyesítették a szállítóeszközök, a közlekedési utakat helyreállító és karbantartó erők és eszközök felett rendelkező szerveket, valamint az anyagi, egészségügyi stb. biztosítás szerveit. Ellentétben a korábbi idősakkal, amikor az összes felsorolt erőket és eszközöket csak front tagozatban vonták össze, a központosítás felölelt minden tagozatot és szállítási ágot.

Meg kell jegyezni, hogy a szállítási ágazatok alkalmazása jobb szervezési formáinak keresése során egyes esetekben foganatosítottak olyan intézkedéseket is, amelyek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. 1943 januárjában pl. a Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállásának döntésére a katonai közlekedési szerveket kivonták a Szovjet Hadsereg Hadtápfőnökének alárendeltségéből és átadták az összefgyvernemi törzseknek. Az élet azonban bebizonyította azt, hogy az a döntés nem életképes. Azt nemsokára hatályon kívül helyezték, mivel a csapatok szállítása, az anyagi eszközök utánszállítása és az utánszállítás magában foglalja a különböző szolgálati ágak, hadtápfőnökök által összehangolandó közös intézkedéseinek összességét és ezen funkciók egy részének más előjáró szerveknek való átadása is összességében nagymértékben csökkentette a szállítási ágak működése hatékonyságát.

Az 1942 májusában hozott döntésnek megfelelően a hadtápfőnöknek alá nem rendelt (tüzér fegyverzeti, páncélos, vegyvédelmi, műszaki stb.) szolgálati ágak az ellátás, utánszállítás és hátraszállítás tervezésének kérdéseit illetően, annak utasításait hajtották végre, közvetlenül felelősek maradv a csapatok saját anyagiakkal történő ellátásáért.

Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert a különböző rendeltetésű fegyverek, harci és egyéb technika számának az össz anyagi eszköz fogyasztáson belüli növekedésével rendkívül megnőtt a lőszer, az üzemanyag, a technikai anyag részaránya. Ezért csak egy egységes szerv tudta helyesen értékelni az anyagi eszközök küszöbön álló hadművelet (harc) alatti fogyasztását, külön-külön és összesen, továbbá megtervezni az utánszállítást, megszervezni a szállítóeszközök munkáját és azok hatékony felhasználását. A szolgálatfőnökök által a hadtáptörzshöz felterjesztett igénylések lehetővé tették a szállítóeszközök konkrét elosztását, azok felhasználásának megtervezését a hadművelet minden napjára a készletmaradványok és a harctevékenység következő napjai alatti „valószínű” felhasználásának figyelembevételével.

Ha nem lett volna egy egységes, a szállítási ágak munkáját koordináló szerv és minden szolgálat önállóan foglalkozott volna az után- és hátraszállítás megszervezésével; a csapatok és a raktárak készleteinek, a sebesültek érkezési intenzitásának figyelembevétele nélkül teljes zűrzavar keletkezett volna. A hadművelet egyes időszakaiban egyes szolgálati ágak – szállítóeszközök hiánya miatt – nem tudták volna időben biztosítani saját szállításaikat, ugyanakkor más szolgálati ágaknál pedig a szállítóeszközök kihasználatlanul állottak volna.

Mindaz fontos volt, nemcsak az utánszállítás feszes megszervezésének, hanem a sebesültek és betegek, az üzemképtelen technika, a felesleges és zsákmányanyag hátraszállításának szempontjából is. A hátraszállítást rendszerint az anyagszállítás befejezése után a csapatoktól visszatérő üres szállítóeszközök végezték.

A szállítóeszközöknek hatékonyabb felhasználására csak a rombolt utak időben történő helyreállítása, szükség esetén újak építése, és állandó karbantartása esetén volt lehetőség. A hadtápfőnökök meghatározták a közlekedési utak helyreállításának irányát és rendjét a seregtestek hadtápsávjában. A közlekedési biztosítás feladatait az azok közvetlen alárendeltségébe tartozó, megfelelő erővel és eszközökkel rendelkező gépjármű, közúti és katonai közlekedési szolgálati ágak, valamint a közlekedési népbiztosítógóknak és hatóságoknak, a hadtápfőnökségek hadművelési alárendeltségében levő vasúti csapatok erői és eszközei végezték. Figyelembe véve, hogy a hadtáp, különösen seregtesteknél, nagy területen oldotta meg feladatait, szükség volt a hadtápfőnök irányítása alatt, egységes terv alapján megvalósított őrzésének és védelmének központosítása. Ennek végrehajtásához külön őregységeket jelöltek ki.

A háború utáni időszakban a közlekedés és működésének feltételei megváltoztak. Ha az ellenség csapásokat mér a hadtápra nukleáris vagy nagy pontosságú hagyományos fegyverekkel, akkor megbomlik valamennyi tagozat szállítási ágazatának működése. Ilyen viszonyok között igen sebezhetőnek bizonyulhat a legnagyobb teherbírású és eléggé gyors vasúti szállítási ágazat. Így az csak megbízható tömegpusztító fegyverek elleni védelem és a forgalom gyors helyreállításával kapcsolatos munkák megszervezése és végrehajtása mellett vehető széleskörűen igénybe. Jelentősen nő a légi, vízi és különösen a gépkocsi szállítási ágazat szerepe. Az üzemanyag-szállítás területén széles körű alkalmazást nyert az utóbbi idő alatt fejlődésnek indult csővezetékes szállítási ágazat, közülük akármelyik a konkrétan kialakult helyzet viszonyai között lehet a leghatékonyabb. Ezért a közlekedés rövid időn belüli helyreállítását, az összes erők és eszközök központosított felhasználása biztosítja. Erre vonatkozó helyes elhatározást csak a közlekedési utak rombolási fokának és az épségben maradt eszközök számának komplex értékelése esetén lehet hozni. Következésképpen most a szállítóeszközöknek komplex felhasználását ki kell egészíteni az összes erők és eszközök azok helyreállítására történő komplex felhasználásával, ami nélkül nehéz elképzelni a szükségletek csapatokhoz történő eredményes kiszállítását és a hátraszállítást.

Korszerű harcban az egységek és magasabbegységek tevékenykedhetnek elszigetelt irányokba is, leszakadva a főerőktől. Ezért jelentős szerepe van a szállítóeszköz-fajtával való manőverezésnek.

A helyi háborúk tapasztalata azt bizonyítja, hogy az anyagi eszközök idejében való utánszállítása, a fogyasztások és a harci veszteségek növekedése következtében egyre nehezebbé válik. Most a lőszer-, az üzem- és technikai anyagfogyasztás növekedése tendenciájának vagyunk szemtanúi. Amíg az első világháborúban az orosz hadseregben azok fogyasztásának részaránya 3,5 százaléknak, addig a Nagy Honvédő Háborúban 57 százaléknak felelt meg. Napjainkban ez a mutató jóval magasabb és szükségessé teszi a szállítóeszközökkel való manőverezés széles körű alkalmazását.

Nagyvolumenű feladatokat kell megoldani a sebesültek és betegek hátraszállításával kapcsolatosan is.

Itt meg kell említeni a sebesültek naponkénti hátországba történő evakuálását, eljuttatásának a sorrendjét, idejét, mennyiségét és azt, hogy hova kell azokat szállítani. Mindezt hozzáértéssel, a felmerülő feladatok előrelátásával kell végrehajtani. Erre hivatott a seregtest parancsnok hadtáphelyttese és annak törzse. Csak ők értékelhetik helyesen a helyzetet, egyesíthetik egy egységes egészbe az összes szállítási kérdéseket és biztosíthatják ezáltal a szállítási ágazatok hatékony alkalmazását. Meg kell jegyezni, hogy a katonai közlekedési szolgálat és a gépkocsiszállító szolgálat volt és marad a szállítások legfontosabb közvetlen szervezője. A vasúti, közúti és csővezetékes csapatok pedig a közlekedési utak építésével, helyreállításával, lefektetésével és karbantartásával kapcsolatos feladatok végrehajtója. Ezen munkák *alapját* teljes mértékben a hadtápfőnök a hadtáptörzs és a seregtestparancsnok elhatározásából eredő döntései és utasításai képezik.

Napjainkban a központosítás elve a hadtáprendszer szervezeti felépítésében ölt testet. Ez szemléltetően nyomon követhető a magasabbegység nélküli rendszeresített önálló ellátó zászlóalj, valamint az egységeknél rendszeresített ellátó századok példáján. A különböző hadtápegységek szer-

vezeti egységesítése jelentősen növelte azok harcckészültségét, lerövidítette az anyagi és technikai biztosítással kapcsolatos feladatok tervezését és végrehajtási idejét.

A szállítási ágazatok központosított alkalmazásának elve tehát a hadügy fejlődésének hosszú időszaka folyamán alakult ki. Ez az egyszemélyi vezetés elvét nem sértő központosítás mentesít minden rendű parancsnokot és összefegyvernemi törzset a szállítóeszközök felhasználásának megszervezésénél és azok működésének biztosításával kapcsolatos fáradságos feladatok megoldásától. Az új feladatok szükségessé teszik ennek az elvnek a fenntartását és továbbfejlesztését, a csapatok ellátásáért felelős szervek, a szállítási ágazatok szolgáltatásait igénybe vevő és azok munkáját megszervező összes szervezetek funkcióinak idejében való pontosítását.