

Szovjet irodalomból feldolgozta:
KOLTAI SÁNDOR százados

A szovjet hadsereg gépkocsiszállító eszközei

A Nagy Honvédő Háború idején a gépkocsiszállítás olyan méreteket ért el, amelyet a háborúk története ezideig még nem ismert. A háború igazolta a gépkocsialakulatoknál megszervezett és a hadsereg, front- és főparancsnokság irányítása alatt lévő gépkocsiszállítás tömeges alkalmazásának hatásosságát.

A Vörös Hadsereg gk. állománya 1941—1945. között tízszerre nagyobb volt, mint az orosz hadsereg gk. állománya az első világháború idején, miközben maguk a gépkocsik gyorsabb járatúak és tökéletesebbek lettek. Hogy el tudjuk képzelni a gépkocsi csapatoknak a Honvédő Háború éveiben végzett munkáját, elegendő megemlíteni, hogy az általuk szállított rakományok pár millió tehervagont igényeltek volna és a gépkocsik által összesen megtett út 90.000-szer átérné az Egyenlítőt.

A katonai gépkocsivezetők a frontokon mesteri ügyességről tettek tanúságot. A gépkocsivezetők éjjel-nappal leküzdve a rossz utakat, sarat, hóval behordott területeket, egy nap alatt 300—400 km. utat tettek meg. Sok esetben ők maguk rakodtak, maguk állították helyre az utat és ha kellett, résztvettek a harcokban is.

1941 őszén nagy tartalékcsoportokat szállítottunk gépkocsi-

csikon Rosztovhoz. Mikor az ellenség Moszkva felé tartott, sok harcoló alakulat lett gépkocsin közvetlen az első vonalba szállítva. 1941—1942. telén a gépkocsialakulatok erős fagyban, bombák és lövedékek robbanása közepette szállítottak élelmet, lőszeret és fűtőanyagot az ellenség által ostromlott Leningrádnak, visszafelé pedig asszonyokat és gyermekeket szállították a hátszágba.

A gépkocsiszállítás Sztálingrádnál is nagy szerepet játszott. 1942. augusztusában gépkocsioszlopok az ellenség erős tüzelése közben szállítottak lőszeret tüzérségünk állásaiba. A német géppisztolyosok és aknavetők megkísérelték megghiusítani ütegeink lőszerrel való ellátását, erős tűz alatt tartották az állásainkhoz vezető összes utakat és csak a gépkocsizók kezdeményezésének és önfeláldozásának köszönhető, hogy a lőszer szállítás nem szakadt meg. Ime egy példa, hogyan teljesítette feladatát Szolomkin főhadnagy. Gépkocsioszlopát a bérlött területig vezette és kiadta a parancsot: „Az utat egyenként folytatni.” A tűzgyűrűn elsőnek Majdánjuk, Szosznyikij és Názárenkó gépkocsivezetők törtek át. Utánuk egyenként az oszlop minden egyes gépkocsivezetője átvezette kocsiját és ütegeink időben megkapták a lőszeret.

Sok példát lehetne felsorolni, melyek bizonyítják, milyen erőfeszítések által érte el szállítószolgálatunk a feladatok sikeres végrehajtását a legbonyolultabb helyzetekben.

Egy gépkocsialegység anyagot szállított a Boszja folyón való átkelő építéséhez. Itt az ellenség tüze alatt dolgozó utászok nagy veszteséget szenvedtek. A gépkocsivezetők az anyagszállítás befejeztével, elrejtették gépkocsijaikat és Nancsenkó és Szorokin parancsnokokkal az élen, segítettek megépíteni az átkelőt. Ennek volt köszönhető, hogy csapataink kellő időben átkeltek a folyón és hídfőt foglaltak el a folyó másik oldalán.

1944—1945-ben a támadó hadműveletekben gépkocsicsapatok széles körben nyertek alkalmazást, melyek csapat-, fegyverzet-, lőszer-, üzemanyag-, élelem- és más anyagot szállítottak nagy távolságra. 1944-ben a Vörös Hadsereg gépkocsialományja 10 millió tonna rakományt szállított és több, mint egy milliárd km-t tett meg. Sok esetben egész csapattesteket szállítottak 500 kilométernyi távolságokra. A gépkocsiszállítás tömeges alkalmazása megakadályozta azt, hogy a hadtáp elszakadjon a csapatoktól.

Ezidőben a gépkocsizóknak számolniok kellett azzal, hogy a front mögött gyakran maradtak kisebb ellenséges csoportok

és felfegyverzett diverzánsook, akik megtámadták a gépkocsiszállítványokat és igyekeztek a Vörös Hadsereg ellátását zavarni és ugyanakkor élelmet is szerezni. Az ilyen próbálkozások a gépkocsizóktól nagy éberséget, a védelem megszervezésének tudását és az ellenlökésbe való átmenet megvalósítását követelték meg az ellenséges csoport megsemmisítése céljából. Így történt pl. Zabuga főhadnagy gépkocsiszázadában, melyet a Velikaja folyó átkelőjénél támadás ért. Körvédelmet szervezve, a századparancsnok egy csoport gépkocsivezetővel ellentámadást hajtott végre, megsemmisített 40 hitleristát és megmentette az anyagot. Ebben a harcban Logovcsin és Uszadjev gépkocsivezetők 5 géppuskát zsákmányoltak és fogságba ejtettek egy csoport német katonát. Komoly harcászati hibát követtek el azok a gépkocsitisztek, akik a hadsereg hadtápjában magányos gépkocsikat engedtek útra, elfeledve, hogy azokat szétszórt ellenséges csoportok megtámadhatják. Egyes tisztek közül a szállításokat futószalag-rendszerrel javasolták megoldani. Ez az „ötlet” egyáltalán nem felel meg a hadsereg és méginkább a csapathadtáp helyzetének. Ilyen „módszerek” alaptalanságát mindennél jobban bebizonyították a magányos gépkocsik vezetői, akik az utakon maguk csoportokba gyülekeztek, hogy készek legyenek az ellenség támadásának elhárításához. Érthető, hogy a frontokon a gépkocsiszállítások legtöbbször szervezett gépkocsilépcsőkkel történtek.

A háború utolsó éveiben, amikor a Vörös Hadsereg támadó hadműveletei olyan méreteket és tempót értek el, amelyet ezideig a háború történelmében még soha, a gépkocsicsapatok szerepe olyannyira megnőtt, hogy elképzelhetetlen volt megkezdenni egy támadást kellő mennyiségű gépkocsi nélkül.

A német fasiszták elleni harcban szerzett tapasztalatokat a gépkocsizók felhasználták a japán betolakodók elleni hadműveletekben is. Egy lövészhadosztályhoz egy gépkocsizó zászlóaljtag utaltak gépesített élosztag megszervezésére. Ez az osztag, Dunninál áttörte a japánok védőállásait és 24 nap alatt útnélküli terepen harcolva eljutott Port-Artúrig, mely több, mint 1000 km-re volt. A harcokban különösen kitűntek Djerévjakin törm., Vasziljev Szetlicsuj, Abásev, Jezsov, Kozmiv, gk. vezetők és még sokan mások.

A gépkocsicsapatok a katonai szállításokon kívül népgazdasági rakományok szállítását is végezték. Már a háború kezdetén segítettek az országnak a szétlani utasításnak végrehajtásában: semmit sem, egy kilogramm kenyeret, egy liter üzem-

anyagot sem hagyni az ellenségnek. Gépeket, berendezéseket, raktárakat és egész üzemeket ürítettek ki a hátszágban, nemcsak vasúton, hanem gépkocsikon is. A háború idején az ország hátszágában elhelyezett gépkocsicsapatok a vasúthoz többmillió tonna gabonát, zöldségféléket, lótapot és más rakományt szállítottak. A gépkocsiállomány megnövekedése és a különböző típusú és gyártmányú gk-k alkalmazása a frontokon nagyszabású javítószolgálatot követelt meg. A háború vége felé a hadseregben javítóüzemek, csapatok és telepek hatalmas hálózata létesült. 1944-ben a megjavított gépkocsi száma 1942-hez viszonyítva majdnem háromszorosára megnövekedett. A háború folyamán a gépkocsicsapatok több, mint másfélmillió gépkocsin hajtottak végre közép- és generáljavítást, legtöbb esetben a szerszámokat és a tartalékalkatrészeket maguk készítették.

Az üzemképes gépkocsi számmutatója, tekintet nélkül a munka során előfordult nagy veszteségre, a háború éveiben 0.85 közepes színvonalat tartott egyes esetekben felemelkedett 0.88 és 0.90-re.

A javítás megszervezése egész hadseregnyi képzett kádert, a javítási módszerek tökéletesítését, a frontok és kerületek gépkocsivezetőinek bevált észszerűsítő és újítási javaslatainak széleskörű alkalmazását követelte meg. A behozatali és zsákmányolt gépkocsikat és azok használatának sajátosságait ismerő tisztek és gk. vezetők kiképzése a gépkocsicsapatoknál nagy gondot okozott. A háború kitöréséig nálunk nem volt elegendő ilyen káder és a háború kezdetén ez nagyon éreztette hatását. Foglalkozni kellett a káderek kiképzésével anélkül, hogy a harcoló hadseregnek szükséges rakományok szállításai egy pillanatra is megszakadtak volna. Az oktató gépkocsivezetők, iskolaikon és a csapatoknál a gépkocsivezetők és gk. javítók tömeges oktatása fejlődött ki. A tiszti állomány kiképzésére gépkocsitanfolyam és felső gépkocsi tiszti iskola nyílt, melyek a Katonai szállító akadémiával együtt nagy szerepet játszottak parancsnok káderek kiképzésében.

A háború befejezése után a gépkocsicsapatok figyelmének központjába a harc kiképzés és oktatás kérdései kerültek.

Sztálin elvtárs parancsolta: „A Szovjetunió Fegyveres Erői, a háború tapasztalatai, a katonai tudomány és technika fejlődésének alapján, nap mint nap kötelesek saját katonai művészetük színvonalát emelni”.

Sztálin elvtárs parancsa ránk nagy feladatot hárít.

A Honvédő Háború értékes tapasztalata alapul kell, hogy szolgáljon a harc kiképzésnek. A háború, a gépkocsiszállítások harcászatiában (taktikájában), a gépkocsik tömegjavításának és műszaki karbantartásának szervezésében sok újat hozott.

A háború kitöréséig például arra számítottunk, hogy a háború ideje alatt a gépkocsiszállítás főképpen csapatokat szállít. Azonban a háború tapasztalata bebizonyította, hogy a gépkocsiszállítás nem kevesebb, mint 80%-át az ellátó szállítások vették igénybe. Eppen ezért az oktatásokon nagy figyelmet kell fordítani az ellátó és hadműveleti szállítások tervezésének kérdéseire, annál inkább, mert a messzire való szállítások tervezésének formái és módszerei nem mindig voltak eléggé átgondoltak és észszerűek.

Maga a gépkocsioszlopok állománya — mely a háború kitöréséig nagyon nehézkes volt — ellátó szállítások idején a frontokon le lett csökkentve 10—12 gépkocsira (semmiképpen sem több egy gépkocsirajnál). Nyilvánvaló az ilyen oszlop sok esetben jobban megfelel: növekedett mozgóképessége, csökkent a rakodás és kirakodás időtartama, növekedett a gépkocsik sebessége és az egy 24 órás menettávolsága, jelentősen csökkent az ellenség légierője által okozott veszteségek.

A rakomány nélkül útban lévő gépkocsik használata új módon lett megszervezve a sebesültek és anyagok hátrszállítása céljából.

A háború tapasztalatai bebizonyították, hogy a sebesültek szállítására alkalmazott, oldalfalakkal ellátott gépkocsik, speciális leszedhető berendezéssel kell hogy rendelkezzenek. A hátrszállítások megszervezésével a kiképzés egész menete alatt foglalkozni kell.

Nagyon fontos a gépkocsiszállítások lánczolásának tapasztalatát tanulmányozni és olyan harcászati fogásokat, mint például az álszállítások, melyeknek célja az ellenség félrevezetése.

A kiképzési tervzetbe új tantárgyat kell bevezetni: összekötés a gépkocsicsapatoknál. Minden katonai gépkocsizó köteles ismerni a korszerű híradási eszközöket, beleértve a rádióhíradást is és meg kell tudni szervezni a forgalomirányító apparátus működését és a gk. oszlopok forgalmának ellenőrzését. A tiszt állománynak ezenkívül el kell sajátítania a gépkocsicsapatok vezetésének elveit és a gépkocsicsapat törzsének munkáját — a korszerű háború viszonyai között. A háború tapasztalata alapján a gépkocsicsapatoknál a nyilvántartási és

elszámolási okmányok leegyszerűsített formáit vezették be. A gépkocsicsapatok törzsének tisztjeinek jól kell ismerniök a gépkocsiszállítások munkájának részleteit különböző helyzetekben, jól kell tudniok megtervezni, előkészíteni és lefolytatni a hadműveleti és ellátó szállításokat.

Minden egyes katonai gépkocsizónak tökéletesen kell ismernie saját anyagát. A háború ideje alatt gyökeresen megváltozott a gépkocsiállomány műszaki ellátásának rendszere: kaptak fejlett műszaki karbantartó helyeket, szervezetszerű brigádokkal és teljesen új műszaki eszközökkel. A gépkocsitelemek felépítése és elhelyezése szintén jelentősen tökéletesedett és megfelel a gépkocsik tömeges műszaki karbantartása új követelményeinek.

Sok újdonságot vezettek be a gépkocsi javítószolgálat megszervezésébe is. Az állandó jellegű javítások mellett, minden frontszakaszon hajtottak végre gépkocsijavítást útközben. Megjelentek a mozgóműhelyek és a kiszálló gépkocsijavító brigádok. Közvetlenül a front és hadsereg javítócsapatoknál és alosztályoknál gyártottak és helyreállítottak alkatrészeket. Tökéletesedett a gépkocsik és gépkocsimotorok javításának műszaki folyamata is. A futószalagrendszerű javítás módszerének és mozgóműhelyek céljából lekötött gépkocsik mennyiségének csökkentésére, a háború vége felé nagy mennyiségben kezdtek műhelyeknek és üzemszereknek pótkocsikat alkalmazni. Így megjelentek az ismert gépkocsijavító vonatok, melyek lehetővé tették a javítóeszközök mozgatását. A gépkocsicsapatoknál a háború éveiben sok észszerű javaslat és találmány valósult meg. A javítás új módszereit sikeresen sajátították el az állandójellegű javítóműhelyekben is. Ezt a gazdag tapasztalatot most fel kell használni a gépkocsicsapatok harc kiképzésének megszervezésében. A gépkocsik javításának és használatának háborúban alkalmazott módszerei közül nem mindegyiket lehet alkalmazni békében. El kell ismerni, hogy közülünk ezt sokan nem ismerték fel egyszerre. Egyes javító üzemeink elég sokáig nem tudtak elérni jelentős javulást a gépkocsik javítása minőségében és csak azért folytatták békében a mozgóműhelyek módszerének használatát, mert azok a fronton beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. Sok gépkocsicsapatnál a gépkocsik műszaki karbantartása nem mindig a „karbantartó eszközök adása a gépkocsikhoz” elv szerint történik, holott békében sokkal célszerűbb „Gépkocsik odaállítása a karbantartó eszközökhöz”. Természetesen a háború tapasztalatainak

ilyen alkalmazása súlyos hiba lenne. Ez a gépkocsitisztek egész sorának a kiképzési hiányosságáról tett tanúbizonyságot. Ezért most a gépkocsicsapatok egyik legfontosabb feladata a harc-kiképzés megszervezése.

Segédeszköz nélkül egységes oktatási módszer elképzelhetetlen. Eppen ezért szükséges a gépkocsicsapatok szabályzatának és a gépkocsiszolgálat utasításának gyors kidolgozása, melyet nemcsak a katonai gépkocsizók számára, hanem minden egyes parancsnok számára is kézikönyvként kell szolgáltatniak. A csapatok gépkocsikkal való feltöltése olyan nagy, hogy a gépkocsik használatának épúgy minden más harceszköz használatának szabályait, a Fegyveres Erők egész parancspoki állományának kötelessége megtanulni. Ezzel kapcsolatban szükséges minden fegyvernemnél a kiképzési tervezetekben elegendő helyet biztosítani a gépkocsiszolgálat elméleti és gyakorlati tanulmányozására, alkalmazni kell a közös oktatásokat a gépkocsicsapatokkal. Ez annál is inkább szükséges, mert a korszerű hadseregek gépesítése minden évben növekszik.

A feladatok, melyek a Szovjet Hadsereg gépkocsizói előtt állanak, rendkívül nagyok. A háború tapasztalatát áttanulmányozva és átgondolva, egész szervezetünket, munkamódszereinket át kell vizsgálni. Békében, a szerzett fronttapasztalat alapján, meg kell világosan határozni a javítócsapatok és üzemek mennyiségét, azok termelőképességét, szervezési formáit, felszerelését és technikai folyamatát. A gépkocsiállomány jó műszaki állapotban való tartása megköveteli, hogy a csapatok a műszaki karbantartás korszerű eszközeivel rendelkezzenek. Ezeknek az eszközöknek előállítása folyik és a gépkocsitisztek készüljenek fel arra, hogy a gépkocsik műszaki karbantartása újonnan lesz megszervezve.

A Szovjetunió újjáépítési ötéves terve és a népgazdaság fejlesztése előírja a Szovjetunió gépkocsi gyártásának gyors növekedését. A Fegyveres Erők gépkocsizói kötelesek a szovjet gépkocsik új gyártmányait gondosan áttanulmányozni, időben felkészülni azok hozzáértő, művelt karbantartásához. A katonai gépkocsizók nagy megelégedéssel fogadták a terepiárázó képességű, két és három meghajtó tengelyű és nagy húzóerővel rendelkező gépkocsik gyártásáról szóló elhatározást. Az ötéves terv által előírt gépkocsiállományunk minőségi és mennyiségi változását, továbbá a háborúban történt szállítások megszervezésének tapasztalatát a gépkocsicsapatok kiképzési terveinek összeállításánál számításba kell venni.