

Horváth Attila

horvath.attila@uni-nke.hu

AZ UTÁNSZÁLLÍTÁS ELMÉLETÉBEN BEKÖVETKEZETT VÁLTOZÁSOK AZ 1930-AS ÉVEKBEN

Absztrakt

A trianoni békeszerződést követően az 1920-as évek végére alakult ki a két világháború közötti katonai stratégia. A hadászati tervek egy szomszédos kisantant országgal szembeni – Csehszlovákia vagy Jugoszláviai – elleni megelőző támadásra koncentráltak. A katonai stratégiai megvalósíthatóságának feltétele számos kérdést vetett fel. Ezek közé tartoztak pl. a trianoni békeszerzős katonai határozványainak kijátszása, a haderő korszerűsítése, a gyors felvonulás feltételeinek biztosítása. A célok megvalósítása érdekében az adott keretek között mozgékonyabbá kellett tenni a haderőt. Ez a feltétel érintette a hadműveleti utánszállítás szervezeteit, elveit és módszereit is. A cikkben a szerző azt vizsgálja, hogy a katonai stratégia milyen változásokat eredményezett a hadműveleti területen történő anyagszállítások elveiben és módszereiben. Ennek tapasztalatai, akár jól hasznosíthatók napjainkban is.

Following the Trianon Treaty the military strategy for the period between the two world wars had been formed by the end of 1920. The operational plans were focusing on a pre-emptive strike against neighbouring Little Entente countries such as Czechoslovakia and Yugoslavia. The feasibility of this particular military strategy indicated many questions like how to evade the military restrictions of the Trianon Treaty, how to develop capabilities, or how to increase the mobility of the military services, and so on. To achieve their aims within the frameworks available, the increase of operability of the armed forces seemed to be essential. This condition affected the operational logistics forces, their means and procedures. The author of this article also analyses how the changes in military strategy resulted in amendments in the rules and procedures of the flow of materials in the operational area. We hope that the lessons learnt may also be useful nowadays as well.

Kulcsszavak: *katonai stratégia, ellátási rendszer, mozgékonyosság, utánszállítási rendszer ~ military strategy, support system, mobility*

BEVEZETŐ

Egy katonai stratégia megvalósításának számtalan feltétele és követelménye van. A kiemelt célok megvalósítását szinte bármilyen területen hátráltathatják vagy akár meg is hiúsíthatják, ha a stratégiát nem a komplex rendszerben értelmezik. A trianoni békediktátum tiltó rendelkezései ellenére a két világháború közötti magyar katonai stratégia lényegi elemeit az 1920-as évek végén határozták meg. A hadászati elképzelések megvalósítása komoly követelményeket támasztott a hadszíntéri utánszállítási rendszerrel szemben is.

A cikkben a szerző levéltári és szakirodalmi forrásokra támaszkodva tárja fel, hogyan felelt meg – a hadtörténelemben méltánytalanul elhanyagolt – szállítószolgálat a hadművelési és hadászati követelményeknek. A tanulmány a korabeli szabályzatokra, illetve a katonai szaksajtóban megjelent cikkekre is támaszkodik. A témából leszűrhető tanulságokat nem csupán napjaink katonai vezetői és logisztikai szakemberei hasznosíthatják.

A két világháború közötti katonai stratégia szállító szolgálattal kapcsolatos feltételei

Magyarországnak 1927 után a közvetlen katonai ellenőrzés megszűnése után nyílt arra lehetősége, hogy a méltánytalanul szigorú trianoni békediktátum katonai határozványaiiban meghatározott feltételeket kijátssza. A Szövetségek közti Ellenőrző Bizottság távozása korántsem jelentette a fegyverkezési egyenjogúság elnyerését, a fegyverkezést és a háborús hadrendre való áttérést továbbra is rejtve kellett megoldani. Az 1920-as évek végére körvonalazódtak a két világháború közötti magyar katonai stratégia elképzelései. A magyar hadászati elvek abból indultak ki, hogy egy gyors felvonulással ellensúlyozni lehet a kisantant államok nyomasztó katonai fölényét. Ugyanis az ún. utódállamoknak az 1920-as években még nem sikerült kiépíteniük egy a gazdasági, társadalmi és katonai érdekeiknek megfelelő egységes vasúthálózatot. Így reálisnak tekinthető az a számvetés, hogy a szomszédos országok hadseregei felvonulását a magyar haderő közlekedési szempontból megelőzheti. Ugyanakkor a vezérkar azzal is tisztában volt, hogy a kisantant országok fejlesztései révén ez az „előny” fokozatosan csökkenni fog.¹ Az erők gyors felvonulásával, a csehszlovák hadsereggel szemben az „Fr” (felriasztás) 9. napig, a román haderővel szemben a 7. napig lehetett erőfölényt fenntartani. A földrajzi viszonyok és a honvédség kedvezőtlen diszlokációja miatt Jugoszláviával szemben csak a meglevő túlsúly csökkentéséről lehetett szó.²

A katonai stratégiai elképzelések kialakításával párhuzamosan megkezdődött a magyar haderő szervezetének és felszerelésének korszerűsítése, valamint a mozgósítási „Fr” (felriasztási) hadrendre való áttérés feltételeinek javítása.³ A hadászati tervek megvalósíthatóságának egyik legfontosabb alapjának lehet tekinteni, hogy az ún. első vonalbeli hadosztályok gyorsan térjenek át a háborús „Fr” hadrendre, és két nap alatt ériék el a menetkésztséget.⁴ A vezérkar elképzelései szerint a honvédség alakulatai a menetkésztség elérése után egy gyors felvonulást követően megelőző támadást hajtottak volna végre Csehszlovákia vagy Jugoszlávia ellen. A csapatok a román haderővel szemben pedig a Tisza vonalán fedező védelemre rendezkedtek volna be. A felvonulási és a hadművelési tervek is ebből a feltevésből indultak ki, így a hadsereg kétharmada a támadó főcsoportosítást, a

¹ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban HL.) Vkf. Eln. VI/7.k.o. 50049/ 1929. Tanulmány gyűjtemény, Tanulmány a katonai közlekedés fejlődéséről.

² HL. Vkf. Eln. VI/1.o. 1999/1/1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919-től 1931-ig.

³ Erről a kérdésről lásd bővebben: Dombrády, Lóránd-Tóth, Sándor (1987): *A Magyar Királyi Honvédség 1919-1945.* Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest.

⁴ Dombrády, Lóránd (2000): *Katonapolitika és hadsereg 1920-1944.* Ister Kiadó és Kulturális Szolgáltató Iroda. Budapest, 20. p.

fennmaradó rész pedig védelemre rendelkezett be.⁵ Egyben ez azt is tükrözi, hogy a magyar haderő egyszeri erő kifejtésre volt csak alkalmas, az erők és eszközök tartalékképzésére nem volt lehetőség.

Egy Csehszlovákia elleni támadás esetére a támadó hadművelet céljaként az Eperjes-Margittfalva-Zólyom-Nyitra-Pozsony vonal elérését, egy Jugoszlávia elleni támadáskor a Duna vonalára való kijutást határozták meg.⁶ A vezérkar tisztában volt a térség korabeli erőviszonyaival. Így azzal számoltak, hogy egy kedvező nemzetközi katonapolitikai helyzet kialakulásakor a megkezdett támadás tovább folytatható. Ennek a feltételezésnél abból indultak ki, hogy a szomszédos kisantant államok az első világháborút követően nem csupán Magyarország rovására terjeszkedtek, hanem más államok érdekeit is sértették pl. Ausztria, Bulgária, Németország és Olaszország.⁷ A magyar hadvezetés a geopolitikai helyzet kedvezőtlen alakulása esetén, a realitás talaján állva számvetett azzal is, hogy a megelőző támadás elakad és a kisantant haderők elfoglalják Budapestet. Ebben az esetben a megelőző támadást arra tartották alkalmasnak, hogy a főváros elfoglalásának idejét az „Fr”-től számított 3-4 hétig kitolják.⁸

A hadászati elképzelések megvalósítása teljes egészében érintette honvédség teljes szállítószolgálatát, beleértve a katonai vasúti hatóságokat és alakulatokat, illetve a műveleti utánszállításokat végző vonatalakulatokat is. A hadászati követelmények szerint a katonai vasúti hatóságoknak egy új irányítási rendszer bevezetésére és működtetésére kellett felkészülniük. A vasúti szállítással felvonuló csapatokat a menetkésztségük elérése után egyirányú körforgalom általánossá tételével tervezték el a kirakás körzetébe eljuttatni, ahol az újonnan hadrendbe állított rakodószázadok szükség esetén szükségakadókát építettek ki.⁹ Ennek a módszernek az alkalmazásával kívánták lerövidíteni a vasúti szállítások idejét. A nagyobb vasúti szállítási teljesítményt úgy lehetett megvalósítani, hogy a két egyvágányú vonal esetén körforgalmat kellett bevezetni, ahol az egyik vonalon a teli, a másikon az üres vonatok futottak. Bevezetésével a vonatsűrűséget a kétszeresére lehetett növelni.¹⁰

A korabeli elveknek megfelelően a mögöttes területekről, ameddig csak lehetséges volt, a hadműveleti területre vasúton szállították az anyagokat. Az anyagi szállítmányokat a vasúti felvételező helyekről a csapatokig vonatcsapatok szállító oszlopai jutatták el. A gyors felvonulás komoly akadályát képezték a hadszíntéri utánpótlási szállítások végrehajtására hivatott, túlnyomórészt fogatolt járművekből álló vonatalakulatok.¹¹ Az országos járművekkel kétfogatú utánszállító lépcsők jelentős mértékben lassították a sereg- és csapattestek menetét. Az utánszállító lépcsők három, egyenként 20 országos járműből álló szakaszra és egy 10 országos járműből álló saját részlegre tagozódtak.¹² Egy-egy szakaszba azért szerveztek 20 db 0,5t teherbírású fogatolt járművet, hogy a vasúti végállomásokról és felvételező helyekről legyenek képesek egy 10t-s vasúti kocsira rakott anyagot elszállítani. A sok jármű és állat miatt meglehetősen nehézkes volt az utánszállító lépcsők mozgásszervezése és menet közbeni

⁵ Horváth, Attila (2002): A hadszíntér előkészítés és a közlekedési ügy összefüggései a két világháború között pp. Hadtudományi Tájékoztató. Budapest, 2002 évi 2. szám 65-86.

⁶ HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 9.205/hr/1935. Az 1935. évi Emlékirat

⁷ Horváth Attila: i.m. (2002).

⁸ HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 9.205/hr/1935. Az 1935. évi Emlékirat.

⁹ Horváth, Attila (1997): *A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922-1941)*. Kandidátusi értekezés. Budapest, Megőrzési helye: a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Könyvtára.

¹⁰ Berger, Károly (1930): *A Vezetés Kézikönyve*. I. kötet. Stádium Sajtóvállalat Részvénytársaság Budapest. 248.o.

¹¹ A vonatcsapatoknak két szintjét különböztették meg, harcászati szinten (zászlóalj, ezred) a csapatvonatok feladata volt az utánpótlási anyagok szállítása, míg hadműveleti- és hadászati szinten ez a feladat a seregvonatok állományába szervezett szállítóoszlopok feladata volt.

¹² HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

vezetése is. Ráadásul az 1920-as évek elején kialakított hadrendben a hadosztály, hadtest, illetve a Fővezérség közvetlen seregvonatokot úgy osztották el, hogy az egyes hadművelleti szervezetek művelési képességének biztosítsák az anyagi alapját. Így a honvédség „Fr” hadrendje olyan sok seregvonatot foglalt magában, amely jelentős mértékben hátráltatta a haderő mozgását, szinte lehetetlenné téve az előbbieken vázolt hadászati elképzelések esetleges megvalósítását.

Az utánszállítási rendszer gyorsítására kétségkívül az utánszállítási lépcsők fogatolt járműveinek kiváltása lett volna optimális megoldás. A gépkocsioszlopokat csak a gyorscsapatok, illetve a Fővezérség közvetlen szervezetek hadrendjébe állították be. Erre egyébként még az ún. „győri program” meghirdetése után sem nyílt reális lehetőség, mert az ország teherbíró képessége miatt még a gyorscsapatok gépjárművel való ellátása is csak nagy nehézségek árán sikerült. Ezért nem maradt más lehetőség, mint a hadászati követelményekhez igazítva átgondolni az utánszállító lépcsők elosztását és alkalmazási elveit.

A HADMŰVELETI UTÁNSZÁLLÍTÁS SZERVEZETÉBEN ÉS ALKALMAZÁSAI ELVEIBEN BEKÖVETKEZETT FONTOSABB VÁLTOZÁSOK

A vázolt körülmények között az utánszállítási rendszer rugalmasságát, illetve a seregtestek mozgékonyágát csak abban az esetben lehetett növelni, ha a honvédség hadrendjébe kevesebb seregvonatot szerveznek. Ezt csak úgy lehetett elérni, hogy csökkentették a csapatok által állandóan magukkal szállított élelmezési készlet nagyságát. 1933-tól kezdően a honvédség az ún. „központiasan” szervezett utánszállítási rendszerre tért át. Ennek keretében jelentős mértékben csökkentették a hadrendben a seregvonatokot. Az utánszállító lépcsők elnevezése kocsioszlop lett, ennél azonban jelentősebbnek lehet tekinteni tartalmi kérdésekben bekövetkezett vezetési és alkalmazási kérdéseket.

Fontosabb szervezeti és módszerbeli változások

Az átszervezést követően a központilag szervezett utánszállítási rendszerben a kocsioszlopok tagozatonkénti kötött, egymásra épülő alkalmazása helyett a szállítási feladat nagyságrendjének és körülményeinek figyelembevételével, azok „panelszerű” elosztása vált lehetővé.¹³ A hadsereg „Fr” hadrendjében 1935-ben a felső vezetési szintekhez 57 kocsioszlopot szerveztek, ebből 6 egyenlő megosztásban a *hadtestek*, 9 a *hadsereg*, a fennmaradó 42 pedig a *Fővezérség közvetlenek* állományába tartozott. A hadosztályok 4 löszert szállító és 1 élelmiszert szállító (a lovashadosztály 1-1 löszeres és élelmezési, H. A.) kocsioszloppal rendelkeztek.¹⁴ 1936-ban az „Fr.” hadrendben a dandár szervezetre történő áttérést követően a *hadtestek*hez egyenként 8 (amelyből 2 löszert, 3 élelmiszert, 3 a többi intézet anyagát szállította, H. A.), a *hadsereghez és Fővezérség közvetlen alakulatokhoz* 44 kocsioszlopot szerveztek.¹⁵ 1940. április 1-én a hadsereg kocsioszlopai az alábbiak szerint oszlottak meg: a *dandárok* 4 löszert szállító, az *1-2 lovas dandár* 1-1 löszert-, élelem-, és általános szállító, a *Fővezérség közvetlen alakulatok* 54 kocsioszloppal rendelkeztek. A hadtestek fogatolt utánszállító egységeinek száma és eloszlása nem változott.¹⁶ A Fővezérség a kialakult hadművelleti és szállítási helyzet és a végrehajtandó feladatok szerint utalta ki a hadseregek részére a kocsioszlopokat.

¹³ Horváth, Attila (1993): *A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922-1941)*. Kandidátusi értekezés. Budapest, Megőrzési helye: a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Könyvtára.

¹⁴ HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 9.10/hr./1935. Az 1934. évi Emlékirat.

¹⁵ HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 9.205/hr./1935. Az 1935. évi Emlékirat.

¹⁶ Csima János: i. m. 17. sz. Vázlat; A kivonuló hadrend 1940. április 1-én. 75.p.

A „központiasan” szervezett utánszállítási rendszer bevezetése az ellátó szolgálat szervezeteinél óhatatlanul jelentős változásokat eredményezett. Ezek közül kiemelkedik az ellátó oszlopok megalakítása. A folyamatos utánszállítás megkövetelte a szűk keresztmetszetet képező elosztó-, felvételező-, átrakóállomásokon végzendő átrakások és anyagrendezések gyorsítását, és az egyébként az anyag átadás-átvétellel együttjáró bizonylatolás lerövidítését. Az anyagáramlás folyamatában elkerülhetetlenül jelentkező tárolási, raktározási, elosztási feladatok elvégzésére az addigi utánszállító kirendeltségek, átrakó- és felvételező állomások funkcióinak átvételére, létrehozták az egyetemes jellegű szervezetszerű anyagi alakulatokat, az ún. ellátóoszlopokat. Ezeket a hadtápterület kezdő vasútállomására, illetve a hadművelési területen az alkalmazás függvényében átrakó- illetve felvételező állomásként telepítették. Az ellátóoszlopok mint egyetemleges anyagi intézetek, magukban foglalták az oszloptörzset, az átrakó állomás-, a felvételező állomás- és munkásosztásokat, valamint a gazdasági hivatalt. Az átrakó- és felvételező állomások feladatait ellátóoszlopok létrehozásával integrálták az anyagi szolgálatok korábban vasútállomásokhoz vezényelt szakszemélyzetét.¹⁷

Az ellátóoszlop létrehozásával az ellátási csoportképzés egyszerűsödött, és a létrehozott csoportokat kiszolgáló anyagi intézet szervezete egységesebbé vált. Elvileg, lehetőség szerint külön, minden hadosztály és a felső vezetés által létrehozott vonatscsoport anyagi alapjának biztosítása érdekében külön ellátóoszlopot jelöltek ki. Ezt a hadtest, hadosztályvonat csökkentése ellenére minőségi előrelépésnek lehet tekinteni, mert az 1924-ben kiadott H. Sz. szerint a hadsereg részére egy teljesítőképes vasútvonalat kellett kijelölni, és a megváltozott utánszállítási rendszerben elvileg minden hadtest külön vasútvonalat kapott.

Az ellátóoszlopok ily módon történő decentralizálása ellenére is, azok a szállásmester alárendeltségében maradtak, aki meghatározta a telepítés módját és helyét. Az ellátóoszlopok nem kerültek az anyagi vezérkari tisztek vagy a vonat parancsnokok alárendeltségébe még akkor sem, ha az ő működési területükön tevékenykedtek. A szállásmester a hadművelési terület hadtáp kezdő állomására beérkezett anyagokat a saját ellátóoszlopával vette át és osztatta el. Amennyiben az elosztóállomás forgalma vagy a meghatározott terület vasútműszaki jellemzői azt megkívánták, az anyaországból beérkező szállítmányokat több ellátóoszloppal rendezték. A kezdőállomásra kirendelt oszlopok tevékenységének összehangolására továbbra is kirendeltséget állítottak fel, vezetésére általában vezérkari tiszteket jelöltek ki.¹⁸

Az ellátóoszlopokat kedvező utánszállítási helyzetben egységes, kedvezőtlen körülmények között megosztott telepítésben alkalmazhatták. Az anyagáramlás gyorsaságának és a hatékony vezetés feltételeinek megteremtése céljából egyaránt az egységes telepítést tartották kívánatosnak, mivel ebben az esetben az utánszállítási folyamatot nem szakították meg átrakódással és raktári műveletekkel. Egységes telepítéskor az anyagátadást is a vasúti végállomáson vagy annak közelében hajtották végre. A megosztott telepítésre, a már tárgyalt elvek szerint, bonyolult hadművelési és utánszállítási helyzetben került sor a vasúti végállomás lemaradásakor. A kényszerű, megosztott telepítéskor az ellátóoszlop parancsnoka az átrakóállomáson tartózkodott. Az utánszállítási vonal erőteljes leterheltségekor vagy ha a vasúti hálózat gyér sűrűsége azt megkívánta, egy vasúti végállomáson több ellátóoszlopot kellett üzemeltetni, a szállásmester az egységes irányítás biztosítása céljából külön közeget (általában vezérkari tiszteket, H. A.) rendelt ki.

A hadosztályok utánszállító egységeit az ellátóoszlopoktól a hadosztály felvételező helyre történő szállításkor csak szükség esetén, az utánszállítási rendszer összeomlásakor vonták be.

¹⁷ Vezérfonal az anyagi ellátás végrehajtására a csökkentett seregvonatokkal kapcsolatban. Segédlet. A Honvédelmi Minisztérium kiadványa. Budapest. 1933. /A továbbiakban: Vezérfonal: i.m. (1933)/ 5. p.

¹⁸ Az elosztó állomásra kiküldött vezérkari tiszteket vezetése alatt álló kirendeltség állományát csökkenteni lehetett, mert az ellátóoszlopok szakközegei a szervezet jellegéből fakadóan a korábbi feladatokból átvettek.

A hadműveleti egységek a megmaradt rendszeresített szállítóeszközeikkel a felvételező helyről belső szállításokat végeztek a csapatok felé. A felvételező helyek a korábbi szolgálati áganként való település helyett egységes rendszerben települtek az anyagi vezérkari tiszt által kijelölt helyen, így a csapatok vételezése, illetve a kiszállítást végző kocsioszlopok megrakása egy körletben történt, egyszerűsítve és lerövidítve ezzel az országos járművek megrakását. A hadosztályvonatok csökkentése az ellátás szempontjából tovább szűkítette a hadműveleti egységek önálló irányban történő alkalmazásának lehetőségét. A felvonulási és alkalmazási tervek készítésekor viszont eleve számoltak – főként határbiztosítási feladatok ellátására – hadműveleti egységek vagy azok részeinek elkülönített alkalmazásával, elsősorban a tervezett román arcvonalon.¹⁹ Az átszervezéssel a hadosztályok nagyobb mértékű anyagi megerősítésre volt szükség, amelyet a Fővezérség biztosított az egyes utánszállító egységek, anyagi és egészségügyi intézeteknek az önálló feladat időtartamára történő alárendelésével.

Ezek a változások tették lehetővé az ellátási elemeknek már említett láncszerű egymásba fonódásával együttjáró tagozatonkénti utánpótlási folyamat megszűnését. Az új elvek szerint a vasúti végállomástól a hadosztályok felvételező helyéig az utánszállítást a hadseregszolgálatok hajtották végre a saját szállítóeszközeikkel. Az egyes szolgálati ágak intézeteinél is szervezeti változások következtek be, és ezzel párhuzamosan működési elveik is a „központiasan” szervezett utánszállítási rendszernek megfelelően módosultak.

Egy korábbi ellátó szervezeti elem a löszertelep megszüntetésével egyidejűleg csökkentették a seregvonattal szállítandó lőszer mennyiségét. A csökkentést az tette lehetővé, hogy a lőszerfogyasztás mértékének megállapításánál a mozgóháború lövésszaki követelményeit érvényesítették. Ez alapján könnyű csatanapon 0,5 (1), közepes csatanapon 1 (2), heves csatanapon 1,5 (3), (erőszakos folyamatkezelések során és erődíjnyomok megtámadásakor az érték a megállapított norma értékének kétszeresére is emelkedhetett, H. A.) javadalmazás lőszerfogyással számoltak.²⁰ Az 1933-as átszervezést követően a lőszer tüzérségi segédszolgálat feladatköréből kikerült a tüzérség személyzete és lovai pótlása. A kialakított elvek szerint valamennyi fegyvernem személy- és a lópótlását egységesen kellett kezelni.²¹

A megváltozott rendszer hatása az élelmiszer készletek beszerzésére és biztosítására

A hadbiztonsági szolgálathoz tartozó élelmezési anyagok beszerzési- és szállítási problematikájának megoldása vált tulajdonképpen az átszervezés legfontosabb feltételévé. Az élelmezési anyagok biztosításának módját gyökeresen megváltoztatták, és azt szinte teljes egészében a helyszíni beszerzésre alapozták. Az élelmezési anyagok típusvonatokkal való utánszállításával az anyaországból csak az első felvonuláskor, illetve akkor számoltak, ha a hadműveleti terület segélyforrásai nem bizonyultak elegendőnek.²² A helyszíni beszerzés kiterjesztését egyrészt a vezérkar a lehetséges hadszínterekkel kapcsolatos számvetések, másrészt a várható háború felszabadító jellege miatt tartotta lehetségesnek, mert feltételezték a helyi lakosság (a trianoni határokon kívül élő magyarok, H. A.) együttműködését.

Az élelmezési ellátás aktuális kérdéseinek megoldásával kapcsolatban a Magyar Katonai Szemle szerkesztősége 1932-ben pályázatot írt ki, és a legjobb pályamunkákban megfogalmazott nézeteket az új szabályozók kialakításakor figyelembe vették. Putz Mátyás (a pályamunkáját az értékelést követően 1.000 pengővel jutalmazták, H. A.) lényegében a „központiasan” szervezett utánszállítási rendszer megvalósítását javasolta, a mozgó javadalmazás szintjének csökkentésével. Az általa kidolgozott változat szerint a lecsökkentett

¹⁹ HL. V.kf. Eln. VI/1. o. 9.010/hr./1935. Az 1934. évi Emlékirat.

²⁰ Vezérfonal: i.m. (1933) 11. p. A zárójelben levő értékek az 1924-ben meghatározott normát jelentik

²¹ HL. V.kf. Eln. VI/6. o. 72.112/1938. A H. Sz. III. Rész letárgyalása vezetőségi értekezleten.

²² Vezérfonal: i.m. (1933) 12. p.

mozgójavadalmazás nagysága lehetővé tette, hogy a vasúti végállomásról a hadművelleti egységek napi szükségletét átrakás nélkül lehessen kiszállítani. Felismerte a helyszíni beszerzés feszes megszervezésének és végrehajtásának fontosságát. Az ezzel kapcsolatos súlypont áthelyeződéssel törvényszerűen jelentkező feladatok megoldására az ellátóhivatalokat alkalmatlannak ítélte meg, és beszerző különítménnyé történő átszervezését javasolta. Putz szerint a beszerző különítmény megalakításával az ellátóhivatal szakszemélyzetét meg kellett kétszerezni, az addigi 30 fő helyett 60 főt tartott a beszerzési feladatok elvégzésére kívánatosnak. Az utánszállítási igények kielégítésére a különítményhez rendszeresített utánszállító lépcső felállítását javasolta.²³ A beszerzés megnövekedett feladatai elvégzésére az ellátóhivatalokat alkalmatlannak ítélte meg Koncz György is (akinek a pályázatát megjelenésre alkalmasnak ítélte meg a bíráló bizottság, H. A.). Az általa kidolgozott javaslat szerint felállítandó hadosztály gazdasági osztályok rendszeresítése és a hadművelleti egységek vonatai csökkentése nem haladta meg azt a mértéket, amivel a mozgékonyaságon számottevően javítani lehetett.²⁴

A Vezérfonal kiadásával egyidőben végül is a kétlépcsős beszerzési rendnek megfelelően, a beszerzés súlypontját (amely egyben térbeli kiterjedés és a beszerzés célja miatt második lépcsőt is jelentett, H. A.) képező hadművelleti terület hátsó határára, a hadtáp terület gabonaneműinek, vágóállatainak és más élelmezési készleteinek begyűjtésére, az ún. élelembeszerző oszlopokat rendszeresítették. Az 1933-ban létrehozott új anyagi szervezet létszáma a Putz Mátyás által megalakítandó beszerző különítményét is meghaladta, mert állományába 4-5 élelmezésügyi gazdasági tisztet, 3 altisztet, 120-140 főnyi legénységet, 1 kocsioszlopnak megfelelő számú országos járművet és 3 db. motorkerékpárt szerveztek.

A kialakított elvek szerint a hadsereg legalább annyi élelembeszerző oszloppal rendelkezett, mint amennyi hadosztály tartozott az alárendeltségébe. Az élelembeszerző oszlopok a begyűjtött készleteket rendszeresített szállítóeszközökkel, a vezetésükre kirendelt hadbiztosok utasításai szerint a kijelölt fiók-, majd főgyűjtőhelyekre szállították.²⁵ A főgyűjtőhelyek kijelölésénél arra törekedtek, hogy azok vasútállomásokra, vagy nagyobb útcsomópontokra essenek, és egyben biztosítva legyenek a megfelelő feldolgozás (pl. elegendő malom álljon rendelkezésre, H. A.), valamint az előírás szerű raktározás feltételei. A főgyűjtőhelyekről a hadsereg szállásmesterei az ellátóoszlopokon keresztül a hadművelleti egységekhez csak akkor szállították ki helyi utánszállítás formájában az élelmezési létszámnak megfelelő élelmezési anyagot, ha a csapatok és hadosztályok beszerzése eredménytelen maradt. Ezt az elvet azért így határozták meg, mert csapattek beszerzése a begyűjtés folyamatában első lépcsőt képezett.²⁶ A csapatok és hadosztályok ellátóhivatalaiból lényegében változatlan állománnyal megszervezett ún. élelmező oszlopok a folyó élelmezéshez szükséges készleteket gyűjtötték.²⁷

Az egészségügyi kiürítés rendszere

A mögöttes egészségügyi intézetek telepítésénél az első világháborút követően is arra törekedtek, hogy a vasút hálózat adta lehetőségeket minél jobban kihasználják. Ezt nem csupán a gyors és tömeges hátraszállítási lehetőségek miatt tartották szükségesnek, hanem azért is, mert a vasútállomások a tábori körülményeknél jobb infrastrukturális lehetőségeket biztosítottak a sérültek betegek ápolására.²⁸ A hadművelleti területről a sérülteket és betegeket

²³ Putz Mátyás: Háborús élelmezés megszervezése a mai közlekedési viszonyok mellett. Magyar Katonai Szemle. 1933. évi. 8. szám. pp. 159-173. és 1933. 9. szám. pp. 160-187.

²⁴ Koncz György: Háborús élelmezés megszervezése a mai közlekedési viszonyok mellett. Magyar Katonai Szemle. 1933. évi. 10. szám. pp. 161-193. és 1933. 11. szám. pp. 169-199.

²⁵ Vezérfonal: i.m. (1933) 12-13.p.

²⁶ Horváth Attila: i.m. (1997). 184.o.

²⁷ Vezérfonal: i.m. (1933) 14. p.

²⁸ Horváth Attila: i.m. (1997). 51.o.

a vasútállomásokon települt egészségügyi intézetektől vasúton szállították el a hátszági polgári és katonai kórházakba.

Az egészségügyi szolgálatban az 1933-as átszervezés során a hangsúlyt továbbra is arra fektették, hogy a sebesülteket és betegeket minél gyorsabban elszállítsák a seregtestektől. Ugyanakkor az intézetek (tábori kórházak, segélyhelyek, betegvonatok, kórházvonatok, rögtönzött betegszállító vonatok stb.) zömét, vagyis az ellátás súlypontját a hadművelési terület hátsó határára a hadtápterületre helyezték. Az említett változásokból következően növelni kellett a sebesültszállító gépkocsioszlopok számát. Az „Fr.” hadrendben a hadosztályok és a hadtestek egyaránt 1-1 sebesültszállító gépkocsioszloppal rendelkeztek.²⁹ Az oszlopok szervezetszerüleg 10 db., 4 fekvő vagy 6 ülő sérült befogadásra alkalmas különleges, vagy a szükséges átalakítás elvégzése után 20 db. hatszemélyes személygépkocsiból álltak. Amennyiben személygépkocsikat tettek alkalmassá beteg-, vagy sebesültszállításra, akkor gépjárművenként 2 fekvő, vagy 5 ülő sérült szállító kapacitással számoltak.³⁰ A hadművelési területen a sérültek hátraszállítása ott okozott nehézségeket, ahol a sebesültszállító oszlopok kapacitása elégtelennek bizonyult, a fogatolt járművekkel való sérült hátraszállítás kétségkívül veszélyeket rejtett magába és sokkal lassabb volt.

Az utánszállítási rendszer vezetése

A hadművelési területen a „központiasan” szervezett utánszállítási rendszer bevezetése után az jelentette az egyik legnagyobb változást, hogy a hadsereg szállásmestere az alárendeltségébe tartozó hadművelési egységek anyagi ellátását, lényegében a hadtestparancsnokságok kihagyásával, közvetlenül vezette. A megszervezett utánszállítás keretében a hadsereg saját, de többnyire a Fővezérség által rendelkezésre bocsátott szállítóeszközökkel szállította ki a hadosztályok anyagi szükségletét azok felvételező helyéig.³¹

Az új rendszer bevezetésével megváltozott az anyagi vezető szervek szerepe az utánszállítás és ellátás megszervezésében és irányításában. A Fővezérség anyagi osztályának szerepe az ellátás szempontjából korábban a hadművelési területen működő seregtestek anyagi ellátásának biztosítására korlátozódott, kapcsolatot képezve a HM-en keresztül a hadiipar és a hadsereg között. A megváltozott rendszerben a Fővezérség szabályozó funkciója növekedett, mert az a hadművelési időtartamára a hadsereg rendelkezésre bocsátotta a szükséges anyagi intézeteket és szállító erőket. A szabályozó funkció főként az első felvonulás során érvényesült, mert a kijelölt hadszíntereknek megfelelően a felvonulási tervekben a megerősítéseket előre meghatározták. A Fővezérség a hadsereg utánszállítási és ellátási rendszerébe közvetlenül általában csak akkor avatkozott be, ha a működési körülmények a szabályzatokban, utasításokban leírtaktól lényegesen eltértek, vagy a hadművelési helyzet azt megkívánta.³² A hadsereg szállásmesterének, és ezáltal törzskari szervezetének, azaz az I/c. osztálynak a szerepe az utánszállításért és az ellátásért való felelősség megváltozásával párhuzamosan teljes egészében módosult, mert a hadosztályok felé irányuló szállításokat közvetlenül irányították. A hadtestparancsnokságok szerepe az utánszállítás és ellátás lebonyolításának vezetésében másodrangúvá vált, és szinte csak arra korlátozódott, hogy az alárendelt hadművelési egységek anyagi helyzetét pontosan nyilvántartsa. Az anyagáramlás folyamatába a hadtestparancsnokság operatíván csak akkor avatkozhatott be, ha a kialakult harcászati helyzetnek megfelelően, időközben a hadosztályok részére kiutalt

²⁹ HL. Vkf. Eln. VI/ 1. o. 9.010/hr./1935. Az 1934. évi Emlékirat.

³⁰ Vezérfonal: i.m. (1933) 19. p.

³¹ Hadtörténelmi Levéltár: Vkf. Eln. VI/3. o. 136.994/1933. Az „Irányelvek a felső vezetés számára” című szolgálati könyvhöz kiegészítő utasítás.

³² HL. Vkf. Eln. VI/3. o. 136.994/1933. Az „Irányelvek a felső vezetés számára” című szolgálati könyvhöz kiegészítő utasítás.

anyagmennyiséget célszerűbben újra el kellett osztani.³³ A beavatkozás hatékonyságát megkérdőjelezte, hogy ilyen esetekben a hadtestparancsnokság előzetes jelentési kötelezettséggel tartozott a hadsereg-parancsnokság felé, azaz a hadsereg szállásmester jóváhagyását minden ilyen esetben meg kellett várni.

A kialakított irányítási rendszerben a hadtestparancsnokságnak még a szabályozó funkciója sem maradt meg, annak ellenére, hogy ennek veszélyeire, vagyis az utánpótlásban beálló zavarokra Putz Mátyás a már említett tanulmányában felhívta a figyelmet.³⁴ Az 1933-ban megjelent Vezérfonal kiadásával a „központias” irányítási módszer és a rugalmas utánszállítási rendszer kialakítását azonban nem sikerült maradéktalanul elérni. Ugyanis – hadtestek a már tárgyalt, szinte teljes kikapcsolásával adott esetben a seregvonatoknak olyan távolságot kellett áthidalniuk, amely magát az anyagáramlás folyamatát merevítette meg. Az akkor rendszeresített, főként fogatolt szállítóeszközökkel a mozgóháború törvényei szerint megnövekedett a tér dimenziójának szerepe. A fogatolt kocsioszlopok túlsúlya, amit súlyosbított a hadtest irányító szerepének korlátozása, a mindenkori helyzethez való rugalmas alkalmazkodás lehetőségét is kizárta, annak ellenére, hogy az időtényező szerepét az ellátóoszlop rendszerbe lépésével sikerült lecsökkenteni.

A kialakult merev szállítási láncolaton az 1936 áprilisában életbe lépő „Fr.” hadrend bevezetésével párhuzamosan változtatni kellett. Erre azért volt szükség, mert a megalakult önálló dandárok szállító egységeit csak a napi szükséglet szállítására tették alkalmassá. Az önálló dandárok felé irányuló utánszállítást a hadsereg szállásmestere az új hadrendben képtelen volt vezetni, ezért a Vezérfonalban meghatározott elveket módosítani kellett. A vezérkar főnöke által ezzel kapcsolatban 1937. március 3-án kiadott „Irányelvek” szerint, a megalkotandó szabályzatnak rugalmas ellátási és utánszállítási rendszert kellett kialakítania. A vezérkar főnöke a Vezérfonalban megállapítottakhoz képest az alábbi változásokat szabta meg: a hadműveleti anyagi szolgálat irányítását továbbra is a hadsereg (illetve az önállóan alkalmazott hadtest, vagy hadműveleti egység, H. A.), az utánszállítást a Fővezérség, a hadsereg és a hadtest végezze. Az utánszállítás súlypontját a folyamatosság és a rugalmasság feltételeinek megvalósítása érdekében a hadtestre helyezték át.³⁵

Az 1924-ben kiadott harcászati szabályzat a hadműveleti területen az utánszállítással és az ellátással kapcsolatos előírásai, főként a rejtési szabályok betartása miatt általános elveket tartalmaztak. A konkrét határozványok főként a hadosztályokra vonatkoztak. A hadműveleti anyagi szolgálat végrehajtásával kapcsolatos szabályok nem különböztek el irányítási szintenként a különböző szakutasításokban sem. Főként erre lehetett visszavezetni azt, hogy a hadijátékokon, alkalmazó megbeszéléseken a csapatok szakközvegeinek tájékozottsága az elvárt szint alatt maradt. Többek között ennek okán is már 1932-ben felmerült a harcászati szabályzat átdolgozásának gondolata. A vezérkar anyagi osztálya (3. vezérkari osztály) által kidolgozott javaslatában a megoldást abban látta, hogy a szolgálati ágakkal kapcsolatos szabályokat a fegyvernemek feladataitól elkülönítve, függelékként vagy külön füzetben, vezetési szintek szerint kell meghatározni.³⁶

Az új szabályzat kidolgozására csak 1937-38-ban kerülhetett sor. A szerkesztésre kiadott „Irányvonalban” megerősítették a helyi erőforrások kiaknázásának elsődlegességét, amelyből törvényszerűen következett, hogy továbbra is csak olyan anyagok utánszállításával számoltak, amelyekből a hadműveleti területen hiány volt. Az anyagi súlyképzést a hadműveleti siker zálogaként határozták meg, a harc-hadművelet eredményes megvívását olyan helyen látták biztosítottnak, ahol az erőfölény mellé anyagi fölény is párosult. Ebből az következett, hogy a rendelkezésre álló korlátozott szállítókapacitást is koncentrálni kellett, egyben a

33 Uo.

34 Putz Mátyás: i.m. (1933).

35 HL. Vkf. Eln. VI/6. o. 72.112/1938. A H. Sz. III. rész letárgyalása vezetőségi értekezleten.

36 HL. Vkf. Eln. VI/3. o. 136.428/1932. Szabályzatok átdolgozására javaslat.

szállítóegységekkel szemben egyre erősödő elvárássá vált a feladat jellegéhez való rugalmas alkalmazkodás, vagyis a hosszabb előkészületek nélküli készenlét a csapat- és anyagszállításokra egyaránt.³⁷

Az 1938-ban kiadott harcászati szabályzat tervezetben, majd annak 1939-ben életbe léptetett véglegesített változatában az utánszállítás menetét a hadművelési területen a Vezérfonalban meghatározottak figyelembevételével az 1931-ben javasolt szerkezetben szabták meg.³⁸ Az elosztóállomásról az anyagszállítványokat a hadsereg szállásmester kiadott rendelkezései alapján, a kezdőállomásra kirendelt vezérkari tiszt által meghatározott sorrendben, lehetőleg vasúton szállították az ellátóoszlopokhoz. Az ellátóoszlopok által telepített felvételező állomásról vagy átrakó állomásról a felvételező helyekig való szállítást a hadtestek, szükség esetén a hadosztályok végezték. A hadművelési egységek részére kiutalt anyagszállítás ütemét az adott kötelék anyagi vezérkari tisztjének igényei szerint az ellátóoszlop parancsnoka szabályozta a lehetőleg gépkocsival járható út mentén települt felvételező helyig.³⁹

ÖSSZEZÉS

Az 1920-as évek végére körvonalazódó magyar katonai stratégia hadászati elképzeléseinek megvalósításában a szállító- és ellátó szolgálatra is sok kötelezettséget rótt. Mindez olyan körülmények között, amikor a haderő fejlesztési elképzeléseket rejtve az ország fegyverkezési egyenjogúságának elismeréséig rejtve kellett végrehajtani. A „győri program” meghirdetéséig az anyagi és a pénzügyi források is csak szűkösen álltak rendelkezésre. A fegyverkezési program 1 milliárd pengőt irányzott elő egy ötéves intenzív haderő-fejlesztési program megvalósítására. Ebből a hadsereg fejlesztésére közvetlenül 600 millió pengőt irányozták elő, az ellátó- és szállítószolgálatok korszerűsítésére már nem jutott elegendő forrás.

Az eredeti stratégia elképzelések megvalósításában azonban a honvédség utánpótlási és utánszállítási rendszere igazodott a vezérkari hadászati követelményekhez. Az adott körülmények között sikerült egy rugalmasan működő rendszert kialakítani. Az utánszállítások akadozása a területgyarapítások során két alkalommal okozott súlyos ellátási zavarokat. Az első ilyen esemény sorozat Kárpátalja megszállásakor következett be, ahol a visszacsatolásban résztvevő egységeknél nem volt idő az „Fr.”-t elrendelni. Így a csapatok az előírtnál csapatok kevesebb készletet vittek magukkal, a művelési területen pedig a helyszíni beszerzés lehetőségei meglehetősen korlátozottak voltak.⁴⁰

Hasonló, a politikai és hadászati vezetés hibáira visszavezethető hibák történtek a Délvidék megszállásakor 1941 áprilisában is, a későn kiadott és rosszul postázott mozgósítás miatt késedelmet szenvedett a magyar királyi 3. hadsereg felvonulása.⁴¹ A mozgósítás késedeleméből származó hiányok olyan mértékben hátrányosan hatottak az utánszállítások megszervezésére, amelyet a hadművelés során már nem lehetett kielégítő módon korrigálni. Nem tartozik szervesen a témához, de a magyar királyi 2. hadsereg 1943 januárjában bekövetkezett pusztulásáért a gyenge felszereltséget, az zord időjárási viszonyokat, valamint az ellátó- és szállító szolgálatok működést tették felelőssé. Igazat kell adnunk azonban Szabó Péter

³⁷ HL. Vkf. Eln. VI/6. o. 72.112/1938. A H. Sz. III. rész letárgyalása vezetőségi értekezleten.

³⁸ A szolgálati ágak működési rendjével az E-1-es Harcászati Szabályzat 1939. III. része foglalkozott. A szabályzat a szolgálati ágak négy csoportját határozta meg, úgymint A: tábori lelkesítői szolgálat, B: ellátó szolgálat: lőszer, tüzérségi anyag és fegyverzet pótlása, egészségügyi-, állategészségügyi- hadbiztossági-, műszaki (híradó) anyag-, anyaggyűjtő és vonatanyagi szolgálat, C: szállítószolgálat, D: Egyéb szolgálat: személyirányító-, tábori posta-, kat tábori posta-, katonai közigazgatási-, tábori rendészeti, egészségügyi rendészeti és kémelhárító-, hadtáp szolgálat és katonai igazságszolgáltatás.

³⁹ E-1-es H. Sz. 1939. III. rész. 46-56 pontok. 20-22.p.

⁴⁰ Horváth Attila: i.m. 1997.

⁴¹ Horváth, Csaba, Lengyel, Ferenc (2003): A Délvidéki hadművelés. 1941. április. Püldo, Budapest. 10-21. o.

hadtörténésznek, aki a témával összefüggő monográfiájában több alkalommal is felhívja arra a figyelmet, hogy milyen következményei lehetnek annak, ha egy hadsereget nem az ellen az ellenség ellen, és nem azon a hadszíntéren alkalmazzák, amelyre felkészítették.⁴²

A cikkben tárgyalt változások és fejlődés azonban világosan rámutatnak a magyar vezérkar gondolkodásmódjának komplexitására. A trianoni békediktátum tiltásai az ország nehéz anyagi helyzete miatt látványos haderőfejlesztés megindítására 1938-ig nem nyílt lehetőség. Az adott keretek között azonban számtalan olyan eredményt értek el, amely tanulságul szolgálhat a mai katonai szakemberek számára is. Ezek közül kiemelném, hogy a logisztikai rendszert hogy lehet megfeleltetni a hadászati követelményeknek, illetve miként lehet támaszkodni a katonai logisztikai szakemberek szaktudására.

Felhasznált irodalom

- [1] Berger, Károly (1930): *A Vezetés Kézikönyve*. I-II. köt. Stádium Sajtóvállalat Részvénytársaság Budapest.
- [2] Dombrády, Lóránd (2000): *Katonapolitika és hadsereg 1920-1944*. Ister Kiadó és Kulturális Szolgáltató Iroda. Budapest, 293 p.
- [3] Dombrády, Lóránd (1993): Magyar katonai stratégiai elképzelések 1927-1938-ig (Tanulmány), Magyarország katonai stratégiája (komplex kutatási téma) Elméleti kutatási terület. Országos Társadalomtudományi Kutatások. Szerkesztette Kovács Jenő. Budapest.
- [4] Dombrády, Lóránd-Tóth, Sándor (1987): *A Magyar Királyi Honvédség 1919-1945*. Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest.
- [5] -1-es Harcászati Szabályzat I. rész Harcászati Elvek. A Honvédelmi Minisztérium 1924 évi kiadásának 1927. évi utánnyomása, Budapest.
- [6] E-1-es Harcászati Szabályzat. A Honvédelmi Minisztérium kiadása. 1939. I- III. rész.
- [7] Koncz, György (1933): Háborús élelmezés megszervezése a mai közlekedési viszonyok mellett. Magyar Katonai Szemle. 1933. évi. 10. szám. pp. 161-193.p. és 1933. 11. szám. pp. 169-199.
- [8] Horváth, Attila (1997): *A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922-1941)*. Kandidátusi értekezés. Budapest, Megőrzési helye: a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Könyvtára.
- [9] Horváth, Attila (2002): A hadszíntér előkészítés és a közlekedési ügy összefüggései a két világháború között pp. Hadtudományi Tájékoztató. Budapest, 2002 évi 2. szám 65-86.
- [10] Horváth, Csaba (1993): *A Magyar Királyi Honvédség felderítő rendszerének elvi és gyakorlati kérdései (1924-1942)*. Kandidátusi értekezés. Budapest, Megőrzési helye: a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Könyvtára.
- [11] Horváth, Csaba, Lengyel, Ferenc (2003): *A Délvidéki hadművelet*. 1941. április. Püedlo Kiadó, Budapest.
- [12] Nagy, Dr. Pusztai, Tóth, Dr. Zimonyi (1984): *A magyar katonai ellátó (hadtáp) szolgálat története*. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest.
- [13] Ordassy, Pál: Fogatolt vonatok teljesítményeit befolyásoló tényezők. Magyar Katonai Szemle. 1934. 5. szám. pp. 178-194.

⁴² Szabó Péter (2001): *Don-kanyar*. Corvina, Budapest.

- [14] Putz, Mátyás: Háborús élelmezés megszervezése a mai közlekedési viszonyok mellett. Közzétette az Magyar Katonai Szemle. 1933. évi. 8. szám pp. 159-173. és 1933. 9. szám 160-187.p.
- [15] Szabó Péter (2001): Don-kanyar. Corvina, Budapest.
- [16] Vezérfonal az anyagi ellátás végrehajtására a csökkentett seregvonatokkal kapcsolatban. Segédlet. A Honvédelmi Minisztérium kiadványa. Budapest. 1933.