

HADMŰVELETI CSAPATMOZGÁSOK

(La manoeuvre pour la bataille.)

(Kiadó: Charles-Lavauzelle & Cie. Páris, 1941. 72 oldal, 17 táblázat és grafikon.)

A könyv a Franciaország-i *vasúti és közúti szállításokkal foglalkozik*, 1939 augusztus 21 és 1940 június 25.-e közötti időszakban. Igen ügyesen három fejezetre osztja mondanivalóit, mégpedig:

I. a mozgósítás és felvonulás (1939. VIII. 21);

II. a várakozás (IX. 25.—1940. V. 9.) és

III. a csaták időszakára. (V. 10.—VI. 25.) Utóbbi három részre tagolja, melynek első részében — lényegében — a Belgium-i csatával (V. 10—17.), a másodikban az Aisne, Somme arcvonal képzésével (V. 18.—VI. 4.), a harmadikban pedig az előbb említett arcvonal át-törésével és a visszavonulással foglalkozik. (VI. 5.—25.).

A fenti sorrendben fogjuk az egyes fejezeteket ismertetni, mindenkor csak a lényegét ragadjuk ki, ezen belül pedig elsősorban a szállításokkal foglalkozunk.

I. Részhez.

A politikai feszültség alapján, az esetleg bekövetkező mozgósítás védelmére 1939. VIII. 21-vel megkezdték a „fedező” erők szállítását. 1939. IX. 1-én kiadták a mozgósítási parancsot.

Az egyes szállítások zömükben a következő időpontokban fejeződtek be: fedezés IX. 2., mozgósítás IX. 7., felvonulás IX. 14.

A felvonulás befejeztével az *északkeleti* arcvonalra 8 hadsereg kötelékében összesen 87, míg a *délkeleti* arcvonalra 1 hadsereg kötelékében 15 seregtestet szállítottak. (Ezekből 25 erőd egység.)

Már szeptember 1-vel megkezdték az ÉK-i legelső sáv és Páris polgári lakosságának hátraszállítását, nem sokkal később pedig az anyagi tartalékok elszállítását is.

A gépkocsi-szállítás sűrűsége a mozgósítást megelőző időszakra esett, amiből következtethető, hogy a „fedező” erők zöme gépesített volt.

A tengeri szállítások lényegtelenek voltak.

Az eddig tárgyalt időszakban összesen 8740 szerelvény, 123.000 gépkocsi (= 3075 szerelvény) és 70 hajó volt forgalomban. Jellegzetessége, hogy a forgalom minden ellenséges behatás nélkül bonyolódott le.

II. Részhez.

Alig futottak le a felvonulási szállítmányok, máris áthelyezték a súlypontot a Saar-ról a Moselle-ra. A felvonulás az ÉK. arcvonalon támadólagos tervvel történt, mégpedig a Saar-ral szembe került a zöm 49 seregesttel és 13 erődegységgel. Északon 22 seregest fedezőerőként, Svájc-al szemben 3 seregest. Hadászati tartalék 4 seregest. Mivel a németek a Lengyelország-i háborút befejezték, félő volt, hogy támadólagosan lépnek fel nyugaton. A támadást a két szárnyon várták. Ezért az új hadműveleti tervnek megfelelően a következő szállítási feladatokat kellett végrehajtani: a) az Alpes-i arcvonal terhére erősítendő meg a két szárny; b) a Lotharingia-i arcvonal terhére tartalékot képezni és ezzel a belga arcvonalat megtámasztani; c) az angol hadsereget felvonultatni.

A szállítások ellenséges behatás nélkül, főleg vasúton folytak le a gépkocsik elégtelensége miatt. A szállítmányok nem voltak felfűzve, hanem részletekben történtek. 27 seregest került leszállításra 1450 szerelvényen. 1939. november 1-vel az arcvonal erőcsoportosítása nagyjában a következő volt:

a) a Saar-al szemben 25 seregest; b) északon a zöm 40 seregesttel; c) fedező erő a Jurá-ban 5 seregesttel; d) hadászati tartalék 10 seregest; e) Alpesek-ben 12 seregest. Az angol hadsereg kijelölt területére zömében gépkocsi szállítással beérkezett.

Itt említjük meg az ú. n. *felváltási szállításokat* is. Ezek részben azt célozták, hogy valamennyi tényleges alakulat az Elzász-i arcvonalra szállíttassék, (itt voltak a harcok V. 9-ig), másrészt az újonnan mozgósított alakulatokat felvonultassák. Mivel az ellenség passzívításban volt, majdnem békebeli viszonyok között történt ez. E célra 1940. V. 9-ig 3.000 szerelvényt és 40.000 gépkocsit vettek igénybe.

Ekkor vették munkába — a belga vezérkar közreműködése nélkül — a Belgium esetleges megerősítésére vonatkozó szállítási terveket is.

Nagy feladatot jelentett a szabadságoltak szállítása is. Ezek számára külön gyülekező és elosztó pályaudvarokat rendeztek be.

1940. V. 9-ig 2 millió embert (napi átlag 50.000 katoná, 3.500 vasuti kocsiban) szállítottak.

Szállítási nehézséget idézett elő az 1939/40. évi igen hideg tél, a forgalom megnövekedése (gördülőanyag hiánya), a vasuti személyzet részbeni hiánya, a gépkocsianyag selejtessége (30.000 katonai gk., 270.000 igénybevett gk miatt), 1.600 különféle típusú gépkocsi nehéz javítása. Ezeket a nehézségeket leküzdötték. Részben új rendszabályokkal, mint a gördülőtartalék csökkentése, gazdaságosabb kihasználás, személyi pótlás, új szállítónalak berendezése, új gépkocsik vásárlása és megrendelése, stb. (V. 9-ig 40.000 új gépkocsi, részben Amerikából.)

Erélyesen nekiláttak a közutak helyreállításának és a számbajövőkön a forgalom szabályozását is berendezték. A központi szállításvezetőség minden hadseregnél 1—1 előretölt és összesen 3 hátsó forgalomszabályozó csoportot állított fel.

A várakozás alatti időben a tengeri és vízi szállítás jelentősége növekedett. (Pl. lópótlás Amerikából, 4 seregest szállítása Északafrikából, stb.) A várakozás időszaka alatt összesen 5035 szerelvény, 46.000 gépkocsi (= 1.200 szerelvény) futott.

III. Részhez.

1940. május 10-én 5 órakor történt az első légitámadás a vasutakra, s ezzel megkezdődött az ádáz harc.

A csata első időszaka. (V. 10.—17.)

Egyidőben többirányú feladatot kellett a szállítószolgálatnak megoldani, melyek az ellenséges légitámadások dacára terv szerint folytak le.

Május 10-én 7 órakor életbe lépett a belgák megsegítésére kidolgozott terv, mely szerint három hadsereget 30 seregesttel kellett Anvers, Louvain, Namur területére szállítani, hogy ott védelemre rendezkedjék be és fogja fel a belga hadsereget. A kombinált vasuti, közúti szállítások már V. 10-én 9^h 30-kor megkezdődtek. A vasuti szervek V. 11-én Belgium-ban berendezkedtek. Bár a légitámadások 51 rombolást és megszakítást eredményeztek, a szállítások a tervvel szemben csak néhány óras késéssel, közúton V. 14-vel, vasúton V. 16-va reggel befejeződtek. A szállításokban 400 vasuti szerelvény és 70.000 gépkocsi (= 1.700 szerelvény) vett részt.

Még be sem fejeződtek a szállítások, mikor újabb feladat hárult a központi szállításvezetőségre. Május 13-án 7 órakor a németek átkeltek a Meuse-ön. Az áttörés leterjesztésére a főparancsnokság részben a beavatkozási tartalékait vetette be, részben a küzdő egységekből vont ki tartalékokat, részben a futásban lévő egységek irányítását változtatta meg. Összesen 20 seregestet szállítottak az áttörés helyére, mégpedig 13-at vasúton, 7-et közúton. Forgalomban volt 500 szerelvény és 30.000 gépkocsi (= 750 szerelvény). Itt már nehézségek léptek fel a szállításnál, melyek egyrésze technikai, másrésze pedig az ellenség légitámadásaiból és gyors előnyomulásából adódtak.

A közlekedési hálózatra intézett légitámadások nem bénították meg a forgalmat. Ezek három fázisra voltak bonthatók, mégpedig az Ardennes-ekre irányulóakra, a Belgium-ba benyomuló francia erőkre, és végül az arcvonal áttörése után a német szárnyak fedezésére irányuló támadásokra. Bár néhol súlyos rombolásokat okoztak, kihatásuk csak lényegtelen késésekben jelentkeztek, hála a helyreállító osztagok tüneményes munkájának.

A csata második időszaka. (V. 18.—VI. 4.)

A németek május 18-án elérték a Somme-ot. Mivel a szállított erők nem zárták le az áttörés mélységét, másrészt pedig az úgy a tenger, mint Páris felé fordulhatott, ezért új tartalékok szállítása vált szükségessé. (Aisne, Somme arcvonal felállítása.) A hadászati tartalék elégtelensége miatt erőkivonásokat hajtottak végre az arcvonalon levő

csapatokból. (Maginot-vonal, alsó Escaut, Alpések.) A rendelkezésre álló tartalékok május 18-án kimerültek, miért is azokat különféle módon új felállításokkal kívánták pótolni. (A szétszórt alakulatok gyűjtése, stb.)

Összesen 11 seregetest került szállításra, melyből az Aisne és közép-ső arcvonalat kívánták meghosszabbítani, illetve megerősíteni és a Champagne-ban tartalékot képezni. A különféle akadályok miatt (légitámadások, ellenség gyors előnyomulása, stb.) az irányítás pont-ról-pontra történt, (változó irányítás). Így az irányító szervek felállítása is ehhez alkalmazkodott (főleg összekötő tisztek kiküldése).

Természetesen elkerülhetetlenek voltak a szállítmányok késései, amit főleg az irányítások egymásutáni megváltoztatása, ellenséges repülő-támadások, idő előtti kirakások, okoztak. Ennek dacára V. 24-ig a szállításokat végrehajtották. (6 nap.)

Május 21-vel újabb 18 seregetest tömegszállítását kezdték meg. A németek ekkor érték el Abbeville-t.

Ezen időszak alatt (V. 18.—VI. 4.) 37 seregetestet mozgattak, melyekből 32 vasúton vagy vegyesen, és mindössze 5 lett tisztán vasúti szállítással mozgátva. Forgalomban volt 1.400 vasúti szerelvény és 50.000 gépkocsi (= 1.350 szerelvény).

Az ellenséges légitámadások zömükben a közlekedési hálózat ellen irányultak. Céljuk volt részben az átcsoportosítás lassítása, részben az elszigetelés, részben a Somme átjárók elrombolása. Az ellenséges légitámadások céljukat nagyjában elérték. Az É. arcvonalat teljesen elszigetelték.

Ugyanebbe a periódusba esik a fenyegetett arcvonal lakosságának és anyagának hátraszállítása is, ami sok nehézséget jelentett. (Szállítás, élelmezés, eü. ellátás, stb.)

Eme időszakban súlyt fektettek a szétszórt alakulatokból új egységeknek felállítására, valamint az utánpótlás zökkenőmentes végrehajtására. Utóbbinál sok nehézséget kellett leküzdeni, de az utánpótlást végig folyamatosan fenntartották.

A csata harmadik időszaka. (VI 5.—25.)

Az újonnan felállított Somme-arcvonal ugyan összefüggő volt, de minden mélység nélkül. VI. 5-én a németek megindították támadásukat. 7-én az áttörést kiszélesítették. VI. 9-én a Champagne-i arcvonal összeomlott. Tartalékokat a rések betömésére használták fel. A központi szállításvezetőség VI. 12-ig még irányítani tudta a szállításokat és zömében közúton a legveszélyeztetettebb helyekre még 17 seregetest szállított. VI. 13-án megkezdődött az általános visszavonulás. Ekkor a vasúti irányítások már csak úgy voltak végrehajthatók, hogy a központi szállításvezetőségnek kirendeltségei működtek az egyes hadseregcsoportoknál. Ezek a körülményeknek és viszonyoknak megfelelően, a saját körletükben hajtották végre az irányításokat. A szállítások még VI. 24/25-én éjjel is többé-kevésbé működtek.

Az utolsó központiasan vezetett szállításnál összesen 550 vasúti szerelvényt és 20.000 gépkocsit helyeztek forgalomba.

A németek légitámadásai nem voltak annyira rendszeresek, mint

V. 18-án és 19-én és inkább a földi harcokkal voltak szoros összefüggésben és közvetlenül annak a céljait is szolgálták.

A visszavonulás az irányító szolgálat teljes széttelepítését követelte meg, mert csak így lehetett kísérletet tenni arra, hogy a győztesen előnyomuló ellenséges erők szorításából a még meglévő gyenge rendezett egységeket visszavonhassák. A feladat mind nehezebbé vált, de a szállításvezető lényegében ura tudott maradni a helyzetnek és még az utolsó napokban is működött az utánpótlás. VI. 13-a és 25-e között még mindig több, mint 150 szerelvényt és 12.000 gépkocsit alkalmaztak naponta. A szállítási krízisek, amelyek ezt az időszakot jellemezték, nem annyira a repülőátadások okaiként léptek fel, hanem inkább a nagy tömegeknek gyors visszavonulásából eredtek. A repülőátadások általában csak a forgalom csökkentését vonták maguk után, míg a jelzőberendezésekben történt károk egyes szerelvények fogságba jutását eredményezte.

A visszavonulás alkalmával nemcsak a katonai személyek hátra szállítása volt a cél, hanem mindennemű anyag elszállítása is. Ezen szállítási feladatokon belül még a hátraözönlő francia lakosság ellátása is a katonai hatóságokra hárult. Ebben az időben kb. 2 millió polgári lakos és 200.000 gépkocsi hömpölygött Délfranciaország felé.

Jellemző, hogy VI. 21-e körül a harcoló alakulatokhoz tartozó 300.000 ember ellátásáról kellett gondoskodni és ezen felül 2.000.000 egyéb egyénről és megközelítőleg 3.500.000-re menő menekültől.

A szerző a fent nagyjából ismertetett eseményekből azt a következtetést vonja le, hogy a szállítószolgálat mindenben megállta a helyét.

A háború szükségessé tette, hogy a közúti szállítást erősebben használják ki, mivel az jóval rugalmasabban volt alkalmazható az állandóan változó helyzetekhez.

Bár a légiháború a szállítások kivitelezését súlyosan érintette, mégsem tudta azt megakasztani. Ugyanis a háborút megelőző tervzésnél mindig szemelőtt tartották ezeket az eshetőségeket és ennek megfelelően építették fel a szervezetet is. Kétségtelenül megmutatta ellenben a háború, hogy ennek biztosítására mindig különös gondot kell fordítani. A légvédelmet súlyal a levegőben kell alkalmazni.

Vélemény:

A műből tisztán kivehető, hogy a franciák igen alaposan és tervszerűen dolgozták ki a háborút megelőző időben az irányító és szállító szolgálatot. A gyakorlati tapasztalatok alapján rugalmasan változtattak a meglévő elveken és ennek a rugalmasságnak volt köszönhető, hogy a szállító szolgálat egészen a visszavonulás megkezdéséig, azaz 1940. június 13-ig, minden igényt ki tudott elégíteni, sőt a visszavonulás alatt az utánpótlási követelményeket majdnem maradéktalanul végrehajtotta.

A szállító szolgálat már korán felismerte, hogy a gépkocsi szállítás a változó helyzetekhez könnyebben idomítható, mint a vasút és

légitámadásokkal szemben is kevésbé érzékeny. A meglehetősen rossz gk. helyzet javítása is főleg e cél érdekében történt. A harcok megkezdéséig eltelt idő ellenben túl rövid volt ahhoz, hogy a gépkocsi helyzet gyökeres megváltoztatását elérhették volna.

A légitámadások elhárítására felkészültek ugyan, de az e célra alkalmazott eszköz, különösen légierőkben, túl kevés volt. Ezért a vasúti és közúti pályák helyreállító osztagainak a kiépítését szorgalmazták.

A könyvből kivehető, hogy a franciák a háborúra sem lelkiileg, sem anyagilag nem voltak felkészülve. Határozott célkitűzéseik sem voltak, ami a hadműveleti tervükből is kiolvasható. Hogy a szállítószolgálat a roppant nagy követelményeknek eleget tudott tenni, az az irányító szolgálat kiváló kiképzését és a francia vasútak elsőrendű voltát bizonyítja. Mivel e könyv lényegében a szállító szolgálattal foglalkozik, ezért az ebből kiolvasható hadműveleti tervekről e helyütt bírálatot nem mondunk.

Schultheisz István

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ HIRADÓSZOLGÁLATA

A második világháború híradószolgálatának tapasztalatai nálunk még nincsenek és nem is lehetnek kiértékelve. Hosszú ideig fog tartani, amíg megismerhetjük mindazokat a technikai eszközöket, amelyeket mindkét oldalon a híradás felhasznált.

A háború alatt nem igen volt meg a lehetősége annak, hogy a híradótechnika újabb és újabb vívmányairól a másik oldal is értesüljön, de a háború befejezése óta sem jutottunk még olyan adatok birtokába, amelyekből a Szövetségesek híradóberendezéseit, a korszerű híradóeszközöket megismerhettük volna. Az erre vonatkozó irodalom megszerzése sem sikerült, miután a katonai híradóeszközök leírásai, újabb-korszerű eszközök használatai utasításai általában nem forognak közkezen.

A háború alatt ezek az eszközök nem jutottak olyan állapotban birtokunkba, hogy azok szerkezetét, működését megismerhettük és felhasználásukról tapasztalatokat gyűjthettünk volna.

Ezek előrebocsátása után leszögezhetjük, hogy a második világháború híradószolgálatában szerzett tapasztalatok kiértékelésére a jelenlegi időpont még túl korai, s így belőle a tanulságokat is a következő években vonhatjuk csak le, amikor az adatok rendelkezésre állanak és esetleg a használt korszerű híradóeszközök közvetlen megismerésére és kipróbálására is lehetőség nyílik.

E rövid tanulmánynak az alapját tehát főleg saját honvédségünkben rendszeresített és használt híradóeszközök képezik és csak annyiban a Szövetségeseknél használt eszközök, amennyi adat róluk kiszivárgott vagy különböző utakon birtokunkba került.