

tette április 21-én következett be: a jelzett napon 14—16 óra között a főhadiszállása melletti kis erdőben föbe lőtte magát.

A tragédiába fulladó egyéni sors senkit sem ment fel a történelem ítélete, ez esetben kedvezőtlen ítélete alól. Model tábornagy típusa volt azon katonai vezetőknek, akik a német fasizmusnak s az

emberiség ellen elkövetett bűnöknek hátralukig elkötelezték magukat. Minden olyan kísérlet, amely az ítéletet kétségbevonni igyekszik, heves elutasításra talál, még akkor is, ha ilyen kísérletre éppen Walter Görlietz, az elismert történet-író vállalkozik.

F. M.

## KÜLFÖLDI HADTÖRTÉNELMI FOLYÓIRATOK SZEMLÉJE

### Voenno-izstoricseszkiy Zsurnal (Szovjetunió) 1977. 1—6. szám

Az első félévi számokban megjelent cikkek sokrétűek, kitekintenek a szövetségesekkel való együttműködés, valamint a háború utáni katonai fejlődés kérdéseire is.

A második világháború utáni katonai fejlődés egyik jelentős kérdését dolgozza fel V. Margelov „A légideszant csapatok alkalmazásával kapcsolatos elmélet fejlődése a háború utáni időszakban” című írása. (1977. 1. szám, 53—59. o.)

A háború alatt kb. 50 különböző méretű és rendeltetésű légideszantot vetettek be a szovjet csapatok, többek között a moszkvai csatában, a Kaukázusért, a Dnyeperért folytatott harcokban, Mandzsúriában. A háború befejező szakaszában a légideszant csapatokat külön légideszant hadseregbe vonták össze, amelyet később a 9. összefegyvernemi gárdahadsereggé alakítottak át. 1946. júniusában a légideszant csapatokat közvetlenül a honvédelmi miniszternek rendelték alá.

A szervezeti átépítésekkel egyidejűleg végbement a légideszant csapatok új fegyverekkel való felszerelése is. Jelentősen nőtt az automata lövészfegyverek, a tüzérség, az aknavetők, a páncéltörő és légvédelmi tüzérségi eszközök mennyisége. Míg a háború alatt csak 45 mm-es lövegekkel, 52 és 82 mm-es aknavetőkkel rendelkeztek, most kaptak ASZU—57-es önjáró lövegeket, 120 mm-es aknavetőket, 85 mm-es ágyút és 122 mm-es tarackot. Ennek következtében 1953-ra lényegesen megnőtt a deszanthadosztály tüzereje. Jelentősen megnőtt a páncélos-elhárító eszközök hatékonysága is.

A háború alatt a deszant leszállás után lényegesen védetlenebb volt az ellenséges légiőrával szemben. Csak a háború utáni

első években kaptak léghárító lövegeket.

A deszant alkalmazása nagy mértékben függ a szállító gépek mennyiségétől és minőségétől, ezért ezen a téren is nagyot kellett előre lépni. Kezdték megjelenni a nagy teherbírású, jó harcászati-technikai adottságokkal rendelkező IL—12 és IL—14-es gépek, valamint a személyi átlomány és technika szállítására szolgáló vitorlázógépek. A vontatáshoz és nehéz terhek szállításához a légierőktől kivont TU—2 és TU—4 bombázókat kezdték alkalmazni. Tökéletesítették az ejtőernyősöket is. Míg korábban a deszant kiszállítása maximálisan 160—180 km/ó sebességgel történt, most ez a határ — különböző (nyitást késleltető) szerkezetek beépítése következtében — 280—300 km-re emelkedett. A többernyős rendszerek és új vitorlázógépek bevezetése lehetővé tette a deszantcsapatok akkori fegyverzetében volt összes eszközök leszállását.

Mindezek a változások növelték a deszantcsapatok harci és manőverezési képességét, és ez szükségessé tette a régi alkalmazási elvek felülvizsgálását, újak kidolgozását. Az alkalmazás terén a következők voltak a legaktuálisabb kérdések: a feladatok jellege, a deszantművellet végrehajtása, az ellenség hátában folytatott harctevékenység előkészítése és folytatása. Feltételezték, hogy a deszantcsapatokat a szárazföldi csapatokkal együttműködve kell alkalmazni a támadó hadműveletek kifejlesztésének meggyorsításához, az ellenséges erők bekerítése, tartalékainak megsemmisítése céljából.

Úgy vélték, a deszantcsapatoknak segíteniük kell a támadó csoportokat a nagy vízi akadályok leküzdésében. Meg kell akadályozniuk a védelem kiépítését, el kell foglalniuk a hidakat. Ha az ellenség a védelmet már kiépítette, hátulról kellett csapást mérni rá.

Másik jelentős feladat volt a fontos körzetek elfoglalása a hadműveleti mélységben, ugyancsak a támadó csapatok előrehaladásának meggyorsítása céljából, valamint a tartalékok megsemmisítése, az utánpótlás felvonultatásának zavarása stb.

Számításba vették a deszant felhasználását repülőterek, parancsnokságok, híradóközpontok, raktárak stb. megsemmisítéséhez is.

Nagy szerepet szántak a légideszantnak a tengeri deszant előkészítésében, ami a partszakasz elfoglalásában, az ellenséges erők felvonultatásának megakadályozásában nyilvánult meg.

A deszant alkalmazásának mélysége függ a támadás ütemétől, a támogató légi-erő és a szállító gépek tevékenységének hatósugarától. Ez a háború alatt 20–100 km volt. Az új elmélet ennél jelentősebb távolsággal számolt. A háború alatt a deszantot egy-két, esetenként három hadosztály hajtotta végre. A háború után a létszámot a körülményektől tették függővé, de fokozottan számoltak speciálisan felkészített csapatok alkalmazásával.

Az ötvenes évek elején a légideszant-hadművelet elmélete tovább fejlődött. Keresték a módját az átszállítási idő lerövidítésének. Ez a háború alatt 2–3 napig tartott, aminek következtében nagyban csökkent a váratlansági tényező. Az egyszeri átszállítás lehetősége csak akkor oldódott meg, amikor megjelentek a korábbinál nagyobb teherbírású, nagyobb hatósugarú és gyorsabb szállítógépek. A háború alatt sok deszanthadművelet sikertelen maradt, mert leszállás után nem tudott támogatást kapni. Az ötvenes évek elmélete szerint ez a támogatás elsősorban a frontok légiereire hárult, egészen a támadó csapatok megérkezéséig. A szállító gépek kíséréséhez megfelelő mennyiségű vadászgépet kellett biztosítani.

A rakéta-magfegyver és más új fegyverek alkalmazása jelentős változásokat eredményezett. A rakéta-magfegyver lehetővé teszi a csapásmérést az arcvonaltól bármely távolságra. A csapás és a szárazföldi csapatok odaérkezése közötti jelentős idő azonban nagyban csökkenti a csapás kihasználásának lehetőségét. Ennek az időnek a jelentős csökkentését célozza a deszantcsapatok ledobása közvetlenül a csapás után az ellenséges védelem kulcspontjainak elfoglalása céljából. Emellett a deszantcsapatok feladata az ellenség magfegyver-bázisainak és raktárainak megsemmisítése is.

Az új feladatok szükségessé tették az új, hatékony fegyverekkel való ellátást.

A 60-as évek elején a deszantcsapatokat új típusú tüzérségi fegyverekkel, köztük rakéta- és önjáró tüzérséggel, új lövész-fegyverekkel, páncélozott szállító harcjárművekkel, harckocsikkal, páncélelhárító fegyverekkel szerelték fel. Ez nagyban emelte tüzerejüket. A szállítójárművek alkalmazása teljesen új fejlődési szakaszt nyitott meg. Ugyancsak ezekben az években jelentek meg az AN—12-es és AN—22-es szállítógépek, amelyek képesek mindezeket a technikai eszközöket eljuttatni a szükséges helyekre.

A háborús tapasztalatok azt mutatták, hogy a deszanthadműveletek sikere nagyban függ a személyi állomány erkölcsi-politikai színvonalától. Ezért ide a sorállomány legjobb részét csoportosították. A személyi állomány több mint 90%-át teszik ki a kommunisták és a komszomolisták. Hogy a deszantcsapatok ma milyen bonyolult feladatokat képesek megoldani, azt megmutatták a „Dnyeper”, a „Dvina” és a „Dél” hadgyakorlatok.

Egy jelentős fegyver kifejlesztésének történetével foglalkozik *N. Popov*: „Az önjáró tüzérség fejlődése” c. tanulmánya (1977. 1. szám, 27–31. o.). A háború tapasztalatai rövid idő alatt bebizonyították, hogy a tábori tüzérség nem képes hatékonyan támogatni a gyors páncélos és gépesített alakulatok támadását. A megfelelő tűztámogatás biztosítása szükségessé tette az önjáró tüzéralakulatok létrehozását. Rövid idő alatt megterveztek és elkészítettek 100 db 57 mm-es páncéltörő löveget, amelyeket a „Komszomolec” traktor alvázára szerelték. Ezek részt vettek a Moszkva alatti harcokban, de nem bizonyultak megfelelőnek, ezért gyártásukat leállították. 1942 nyarán elkészültek az új önjáró lövegek kísérleti példányai: 76 mm-es löveg a T—60 és T—70-es harckocsi alvázán, 122 mm-es tarrack a zsákmányolt T—III-as német páncélos alvázán (SZU—122), valamint a 37 mm-es automata légvédelmi ágyú a T—60-as alvázán. A tervezési munkák és a gyakorlati kipróbálás folytatódott. 1942. decemberében próbálták ki kísérleti lőtérén a T—70-es alvázra szerelt 76 mm-es és 37 mm-es légvédelmi ágyút, valamint a T—34-es alvázra szerelt 122 mm-es löveget. A 37 mm-es légvédelmi ágyú nem vált be, a másik kettőt rendszeresítették.

1942. decemberében megjelent a honvédelmi népbiztos parancsa a Legfelsőbb Főparancsnokság tartalékát képező 30 önjáró tüzérezred létrehozásáról. Egy ezred 4 üteg SZU—76-ból és 2 üteg SZU—122-ből, összesen 25 lövegből állt. A harci tapasztalat hamarosan bebizonyította,

hogy az önjáró lövegek a tüzérség más formáinál sokkal jobban tudják biztosítani a támadó gyalogság és harckocsik tűztámogatását. Ugyanakkor az is világgossá vált, hogy mivel az ezredekben különböző típusú gépek voltak, ez nehézségeket okozott a kenőanyaggal, lőszerrel és alkatrészekkel való ellátás terén. Ezért, 1943. áprilisától, megkezdtek az egytípusú gépekből álló ezredek szervezését. 1943. májusától kezdtek szállítani a tökéletesített SZU—76 M típusokat, amelyeknek erősebb volt a motorjuk, és a kezelő személyek jobb elhelyezése, valamint a jobb kilátás miatt nem volt páncéltetőjük.

1943. januárjában több hadiüzem 25 nap alatt megtervezte és elkészítette egy új löveg kísérleti példányát, amelynél a 152 mm-es ágyút a KV—1 sz. nehéz harckocsi alvázára szerelték. A kipróbálás sikeres volt, ezért 1943. januárjában elkezdtek a sorozatgyártást. A SZU—152-esekből nehéz önjáró tüzérezredeket szerveztek.

1943. januárjában, a leningrádi blokádtörténeténél, a harckocsizók először zsákmányoltak T—VI nehézpáncélost (Tigrist). A rá leadott próbálásoknál kiderült, hogy 1000 m távolságból a 76 mm-es ágyú és a 122 mm-es tarack nem eléggé hatékony. Jobb eredményeket adott a 85 mm-es légvédelmi ágyú és a 122 mm-es ágyú. 1943. augusztusában megkezdtek a T—34-es alváza épült SZU—85 sorozatgyártását, a SZU—122 gyártását pedig be-szüntették.

1943. januárjában határozat született a SZU—76—I típus gyártásáról is. Itt a 76 mm-es ágyúkat T—III és T—IV zsákmányolt német páncélosok alvázára szerelték. 1943 folyamán 1200 darabot készítettek, de az év végén a gyártást alkatrészellátási nehézségek miatt leállították.

1943. szeptemberétől elkezdtek szállítani a SZU—152-esek helyett az ISZU—152-eseket, amelyeknél alvázként az ISZ nehéz harckocsi szolgált alapul. Az ISZU—152-t légvédelmi nehézgéppuskával is felszerelték. Mivel az ipar nem győzte a 152 mm-es ágyúk szállítását, ugyanerre az alváza más ágyúkat is szereltek.

1943. végén, részint azzal összefüggésben, hogy hamarosan elkezdődött a T—34-esek 85 mm-es ágyúkkal való felszerelése, részint pedig mert szükségessé vált a közepes önjáró lövegek fegyverzetének erősítése, határozat született a 100 mm-es önjáró lövegek létrehozásáról. Ezt 1944. júliusában rendszeresítették, decemberben pedig megszüntették a SZU—85 gyártását. A SZU—100 a második világ-

háború egyik legjobb önjáró lövege volt. Páncéltörő lövedéke 1000 méter távolságból átütötte a 150 mm-es, 1500 méterről a 135 mm-es, 2000 méterről a 125 mm-es páncélzatot.

A Szovjetunióban a háborús évek folyamán 21 587 önjáró löveget gyártottak. Míg 1943-ban a belgorod—harkovi hadműveletben csak 138 darabot vetettek be, az 1944-es belorusszai hadműveletben már 1548-at, az 1945-ös kelet-poroszországi hadműveletben 1654-et, a visztula—oderaiban 2479-et, a berliniben 2701-et.

Az önjáró tüzérség a háború végére a gyalogsági és harckocsitámadás szüntelen tűztámogatásának, az ellenséges páncélosok, rohamlövegek, páncéltörő lövegek ellen folytatott harcnak hatékony eszkö-zévé vált.

A visszaemlékezések közül A. Mikojan „A blokádnapi” (Az ostromlott Leningrád ellátásának kérdéséhez) c. írását emeljük ki, amely a közismert és meg-rázó eseményekhez érdekes adatokkal szolgál (1977. 2. szám, 45—54. o.).

1941. július 10-re a németek elfoglalták csaknem az egész Baltikumot és a Leningrádi területre értek. Leningrádot elfoglalni nem sikerült, mert a népfelkelő egységekkel megerősített szovjet csapatok Luga és Novgorod alatt feltartóztatták őket, 1944. augusztusának végén azonban a németek áttörték az arcvonalat és augusztus végén—szeptember elején elválták a Leningrádot az országgal összekötő vasútvonalakat. Ennek a közvetlen oka az volt, hogy Kulik marsall a Volhov alatt álló 54. hadseregből nem adta át a Leningrádi Katonai Tanács által a vasút védelmére kért 1—2 hadosztályt. Ezért Kulikot leváltották.

Mikojának, a Népbiztosok Tanácsa elnökhelyettesének a feladata volt a hadsereg és az ország ellátásának általános ellenőrzése. Mivel a háború előtti mozgósítási terv szerint nyugatra irányított sok szerelvény már nem érhetette el a kijelölt célt, lévén hogy sok ilyen célállomás már az ellenség kezébe került, vagy közvetlenül veszélyeztetett területen volt, Mikoján ezeket a szerelvényeket Leningrádba irányította. Arra számított, hogy Leningrád rendelkezik raktárakkal és örülni fognak ezeknek a szállítmányoknak. Ezért nem is egyeztetette velük az elképzeléseket, és nem tudott arról Sztálin sem egészen addig, amíg Zsdánov fel nem hívta azzal, hogy a leningrádi raktarak telítettek és kérte, tervben felül ne küldjenek élelmiszert. Sztálin kérdésére Mikoján azzal érvelt, hogy Leningrádot mindig külső szállítmányokkal, elsősor-

ban a Volga vidékéről látták el kenyérel, ezért ezek a feleslegek jól jönnek majd, ha nehézségek lesznek a szállítással. Egy ekkora városban a raktározást is meg lehet oldani. Akkor azonban még senki sem gondolt blokádra, és Sztálin is olyan utasítást adott Mikojának, hogy terven felül ne küldjön élelmiszert a leningrádiaknak a beleegyezésük nélkül.

A blokád létrehozása után Mikoján és Hruljev, a hadsereg hadtápfőnöke kapta az ellátás megszervezésének feladatát. A két ellátást egyesítették, és minden szállítmányt a Leningrádi Front Katonai Tanácsa kapott meg. A vasút elvágása után két lehetőség volt: a vízi út a Ladogán keresztül, valamint a légi úton való szállítás. Ez utóbbi nem látszott megoldhatónak a szállítógépek kis száma miatt. A szállítmányok vasúton mentek Vologdán, Cserepovecen, Tyihvinen és Volhovon keresztül, innen a folyón haladtak tovább Novaja Ladogáig. Itt átrakták a ladogai flotta hajóira és tavi bárkáira, majd a Ladoga megtartott, állandóan bombázott és tüzérségi tűz alatt tartott keskeny résén haladtak Oszinyovecig. Innen keskenyvágányú vasúton vitték a rendes vasútig, amelyen elérték Leningrádot. A szállítmányok védelmének feladatát az északnyugati irány csapatainak parancsnoka, Vorosilov kapta.

Szeptember 6-án a leningrádi tanács elnöke már közölte, hogy rendkívül kevés tartalékkal rendelkeznek és kérte a szállítmányok gyorsítását. Szeptember 8-án pedig a németek elfoglalták Slisszelburgot, s ezzel a szárazföldi gyűrű bezárt.

Június 29-től augusztus 26-ig csupán vasúton sikerült 773 590 embert evakuálni, de ezek között sok máshonnan menekült volt. A blokád gyűrűjében a hadsereg alakulatain kívül 2 489 400 leningrádi maradt, köztük kb. 400 ezer gyermek.

Ezen az őszön a Ladogán rendkívül rövid ideig lehetett hajózni. Ennek ellenére szeptember 12-től a hajózási idény végéig beszállítottak 60 ezer tonnát (ebből 45 ezer tonna volt az élelem, a többi fegyver és lőszer). Repülőkkal is bevitték 6 ezer tonna szállítmányt (ebből 4325 tonna nagy kalóriájú élelmiszert), visszafelé pedig kiszállítottak néhány ezer embert. 1941 végétől a hadseregnek adták át az összes repülőgépet. Október 23. és 27. között a dühöngő vihar miatt egyetlen hajó sem tudott útnak indulni. Ezután rendszertelen szállítás folyt november 15-ig, amikor is a hajózás megszűnt. November 8-án a németek elfoglalták Tyihvint, amivel a blokád teljessé vált.

1941. november közepétől 1942. január

közepéig a város helyzete különösen súlyos volt. November 20-tól a munkások és mérnökök napi fejadagja 250 gramm kenyér volt, a hivatalnokok, eltartottak, gyermekek 125 grammot kaptak. Az első vonalban harcoló katonák 300 g kenyeret és 100 g kétszersültet, a többiek 150 g kenyeret és 75 g kétszersültet kaptak.

A lakosok százezrei haltak éhen, pusztultak el a hidegtől, a bombáktól, belövéséktől.

A tél folyamán, még decemberben, a Volhovi Front csapatai visszafoglalták Tyihvint, elkezdődött a vasút helyreállítása, a Ladoga jegén pedig elkészült a téli autótú, amelyen hamarosan megindulhatott a szállítás. 1941–42 telén sikerült bevinni 361 109 tonna szállítmányt, amelyből 262 419 tonna volt az élelem. Ugyanakkor január végétől április közepéig evakuáltak 554 186 embert. Az ellátás helyzete valamelyest javult. 1942. február 6-tól a katonák 6–800 g kenyeret kaptak naponta, és az első vonalban 150 g húst is, a többiek pedig 75 grammot. Javult a lakosság ellátása is. Februártól a munkások 500 g javított minőségű kenyeret kaptak, a hivatalnokok 400, az eltartottak és gyermekek 300 grammot.

A Tyihvinen átvezető út mellett kiegészítő utakat is építettek. Az 1942-es hajózási idényben (május 24-től december 3-ig) a városba bevitték 705 ezer tonna szállítmányt, ebből 352 ezer tonna élelmiszert volt.

1942. áprilisában a Leningrádi Front Katonai Tanácsának javaslata szerint speciális csővezeteket kezdtek építeni az üzemanyag szállításához. Június 16-án befejezték a 35 km-es vezeték építését, amelyből 26 km a Ladoga fenekén haladt. A vezetéket szüntelen bombázás és tüzérségi tűz alatt fektették le. Ezen naponta 300–400 tonna üzemanyagot tudtak bejuttatni a városba. 1942. szeptemberében Leningrád a blokád kezdete óta először kapott áramot a volhovi erőműből. Ehhez a nyár folyamán speciális kábelt fektettek le a Ladogában.

Leningrádnak még egy nehéz telet kellett átvészelnie. 1942. december 19-től 1942. március 30-ig a jégúton ismét sikerült bevinni 206 094 tonna szállítmányt, és alapjában vége befejeződött az emberek evakuálása is. Az evakuációt az Állami Védelmi Bizottság megbízása alapján A. Koszigin irányította.

1942. decemberében a Főhadiszállás megparancsolta a Leningrádi és Volhovi Front parancsnokainak, Gorovor és Mereckov tábornokoknak, hogy a Balti Flottával együttműködve törjék át a blokád-

dot. A frontok és a flotta tevékenységét Vorosilov és Zsukov koordinálta.

1943. januárjában a blokádot áttörték, Leningrád közvetlen szárazföldi kapcsolatot kapott az országgal. Igaz, hogy a város felszabadítása csak egy év múlva történt meg, de 1943. januárja mégis fordulópont a város hősi védelmének történelmében.

A 3. szám cikkei közül két viszonylag rövid közleményre hívjuk fel a figyelmet, amelyek azonban igen érdekes adatokat tartalmaznak. Az egyik *N. Makusin* „Az Urál honvédelmi iparának fejlődése 1937—1941 között” című tanulmánya (1977. 3. szám, 90—93. o.). A szerző rámutat, hogy a győzelem alapjait a háború előtti ötéves tervekben rakták le. Nagy szerep jutott az Urálnak, a keleti országrészen szén-, fém- és hadiipari bázisának. Különösen nagy volt a fejlődés a harmadik ötéves terv idején. A háború kezdetére az Urál a többi nagy gazdasági kerület között az első helyre került a hadiipar számára szükséges bányászati termékek (bauxit, króm, nikkel, réz) kitermelése, a jó minőségű nyersvas, speciális acél és ötvözetek előállítására terén.

A harcokcsigártás bázisa a Dél-Urál volt. 1941 közepére befejeződött egy üzem építése, amely KV harcokcsikat gyártott; 1940-től áttért az új T—34-esek gyártására az egyik cseljabinszki üzem. A magnyitogorszki, csuszovoji, novotagilii és más üzemek átváltak páncélelemek és harcokcsitornyok gyártására. Az új harcokcsik egyes részeit az Uralmas gépgyárban készítették.

Az új fegyverek előállítása terén nagy szerepet játszott az 1935-ben felépült repülőgép-motor gyár. Az első termelési programban 600 motort gyártottak, 1937-ben pedig már 3000-t. A rekonstrukció folyamán a kapacitás tovább nőtt. A gyár már 1936 végén Lenin-rendet kapott a jó minőségű M—25-ös motor előállításáért és a terv túlteljesítéséért. Később elkészítették az M—62, IA és más motorokat. 1941 májusában a KB és a kormány megvizsgálta az új M—82 motor adatait. Az új motor mutatói jobbak voltak, mint az angol, német, olasz és más motorok mutatói. Határozat született, mely szerint az új motor nagyszériás gyártását a tervezett fél év helyett egy hónap múlva meg kellett kezdeni. A háború első hónapjaiban már ezeket a motorokat szerelték Iljusin csatagépeibe, Jakovlev és Lavocskin vadászgépeibe.

Az Urál vált a tüzérségi lövegek és lövészfegyverek egyik fő szállítójává is. Nagy üzemekben már 1936—37-ben el-

kezdtek a hazai tervezésű 152 mm-es és 122 mm-es tarackok, valamint a Szimov-féle automata puska gyártását. Elkezdték az új rendszerű ML—20-as, 1937-es mintájú 155 mm-es tarack gyártását is, amelyet először szereltek fel autókerekkel. Harcászati-technikai mutatói szerint ez jobbnak bizonyult, mint Anglia, Olaszország és az Egyesült Államok azonos típusú lövegei. A 152 mm-es tarack csövének súlyát az Urálban előállított jó minőségű acél alkalmazása következtében az eredeti felénél kevesebbre sikerült csökkenteni.

A kézfegyverek gyártására az egyik észak-uráli gyár néhány műhelyét jelölték ki, majd 1938. május 22-én határozat született egy új üzem létesítéséről, amelynek a kapacitása 1 millió géppisztoly (PPS) volt. Az üzem első részlege 1941 végén kezdett termelni.

A harmadik ötéves terv idején fejeződött be egy 203 mm-es lövedékeket gyártó üzem építése, amelynek termelése csupán 1939-ben 346,9%-kal nőtt. Néhány év alatt több üzemben sokszorosára nőtt a robbanófejek termelése.

A XVIII. kongresszus irányelveinek megfelelően, az Urálban elkezdődött az ország legnagyobb turbómotor gyárának építése, amelynek feladata turbógenerátorok előállítása volt. 1940-ben az építkezést meggyorsították, aminek eredményeként 1941. áprilisában elkészült az első motor.

Az uráli hadiipari üzemek termelése már a második ötéves terv alatt 24-szeresére növekedett, míg ez a növekedés az OSZFSZK viszonylatában 6,5-szeres volt. A háború előtti utolsó hónapokban az uráli nehézipar termékeinek több mint felét a hadiipari termékek tették ki, az Urál egyik részén pedig elérték a 30%-ot.

A másik közlemény *N. Dunajeva* „Lend-lease: tények és koholmányok” c. cikke (1977. 3. szám, 102—106. o.). A szerző a polgári történetírás egyes képviselőinek azon állításaival vitakozik, amelyek szerint a Szovjetunió győzelmét nagy mértékben a szövetségesek segítségének köszönheti, és amelyek igen gyakran meghamisítják a Szovjetuniónak a fasizta Németország szétzúzásában játszott szerepét.

Ugyanakkor az igazság az, hogy a segítség mellett a Szovjetunióknak alapjában véve a saját erejére kellett támaszkodnia. Erről a következő adatok tanúskodnak: a nehéz 1941-es évben az Egyesült Államok a szerződésben előírt 600 repülőgép helyett 204 repülőgépet, a 750

harckocsi helyett 182-t, Anglia októbertől decemberig 800 repülőgép helyett 669-et szállított, és 1000 harckocsi helyett 487-et. Az Egyesült Államok lend-lease szállításai a Szovjetunióba ebben az időben 0,1%-át tették ki a más országokba irányuló szállításoknak.

Mivel 1942-ben és 1943-ban a szállítványok mennyisége nőtt, egyes szerzők azt állítják, hogy ezek nélkül a Szovjetunió nem nyerhette volna meg a sztálin-grádi és kurszki csatát. A konkrét számok ezzel szemben a következőket mutatják: 1942-ben az Egyesült Államok és Anglia szállított a Szovjetunióknak 2505 repülőgépet, 3023 harckocsit, 78 964 motoros szállítójárművet. A leszállított eszközök és anyagok 12%-a nem érkezett meg, mert a hajókat állandóan támadták a német tengeralattjárók és repülőgépek. Ugyanakkor 1942-ben a Szovjetunióban gyártottak 25 436 repülőgépet és 24 446 harckocsit. Ugyancsak tény, hogy 1943. január 1-én a hadrakelt seregben 11 946 szovjet harckocsi működött, külföldi pedig 1230. Ez alig több mint 10%. A háború alatt a lend-lease keretében érkezett repülőgépek az egész mennyiségnek 12%-át, a harckocsik 10%-át, a tüzérségi lövegek 5%-át tették ki.

1942 végére a hadiipar már kielégítette a hadsereg szükségleteit. 1941 második felének rendkívül súlyos körülményei között az ipar előállított 2819 T-34-es és KV harckocsit, 1942-ben pedig már 12 520 T-34-es, 2533 KV, 4474 T-60-as és 4883 T-70-es harckocsit.

1941-ben kb. 16 000 repülőgépet gyártottak, 1942-ben már több mint 25 000-t. 1943-ban csaknem 35 000-t. 1944-ben több mint 40 000-t, 1945 első felében pedig 20 900-at.

Emellett meg kell jegyezni, hogy 1943 tavaszától az északi kikötőkbe tartó szállítványokat leállították, és csak 8 hónapi szünet után kezdődtek az újabb szállítások. Ezért nem is játszhattak döntő szerepet az 1943-as hadműveletekben.

Kétségtelen, hogy nagy segítséget jelentettek a szállítóeszközök. A leszállított járművek az Egyesült Államok autótérmelésének 16%-át tették ki. A nagy távolságok miatt azonban az alapvető szállítóeszköz a vasút maradt. A mozdonyok 6,3%-a származott külföldi szállításokból.

Ami az élelmiszer-szállításokat illeti: a Szovjetunió 1941 és 1944 között az Egyesült Államoktól, Angliától és Kanadától kapott 2545 ezer tonna élelmet. Az évi gabonaszállítások átlaga 500 ezer tonna volt. Ez a Szovjetunióban megtermelt gabona 2,8%-a.

Mindezek az adatok azt bizonyítják,

hogy a segítség szerepét értékelni kell, de a polgári történetírásban megmutatkozó túlértékelés már rosszindulatú kohlomány.

Ehhez a témához szorosan kapcsolódik L. Zorin és J. Kargin „A katonai szállítványok autón történő továbbításának megszervezése Iránon keresztül” c. tanulmánya (1977. 4. sz., 41–49. o.). Amikor eldől az a kérdés, hogy az Egyesült Államok és Anglia különböző hadianyagokkal segítik a Szovjetuniót, amiért cserébe a Szovjetunió bizonyos mennyiségű stratégiai nyersanyagot fog szállítani, meg kellett szervezni a Murmanszkon és Arhangelszken, Vlagyivosztokon, Alaszkán és a Perzsa-öbölön keresztül érkező anyag fogadását és elszállítását. Iránon és Irakon keresztül 1941. novemberétől kezdtek anyagok érkezni, igaz, egyelőre nem nagy mennyiségben, mert a szövetségesek nem tartották be a szállítási tervet. 1941. novemberében és decemberében a tervezett 111 millió dollár értékű áru helyett csak 545 ezer dollár értékűt szállítottak. 1941. októbere és 1942. júniusa között a tervezett autók 19,4%-át, a repülőgépek 30,2%-át, a harckocsik 34,8%-át szállították le.

A szállítványoknak Iránon keresztül való továbbításához külön szervezetet hoztak létre. A továbbítás kezdetben autóoszlopokkal történt, ahol az autókat katonák és irániak vezették. Ezek az oszlopok azonban lassú, keleti tempóban haladtak; a Perzsa-öböltől a szovjet határig húzódó 2000 km-es utat gyakran több mint 30 nap alatt tették meg. Egyes sofőrök megpróbálták ellopni a szállítványt és az autót, rossz volt a fegyelem, ami sokszor a szállítvány rongálódását vagy pusztulását eredményezte. Az amerikaiak Irán és Irak területén 3 összeszerelő üzemet hoztak létre, az itt gyártott kocsikból állították össze az oszlopokat. 1942. májusára 50 autót készítettek el, ezeket a szovjet átvevők nem vették át, mert 25–45 hibát fedeztek fel bennük.

1943. augusztusában létrehozták az első önálló autócsoportot, amely csak tiszték-ből (150 fő) és altiszték-ből (300 fő) állt. A csoportból 60 oszlopot állítottak fel. Mindegyikben volt 2 tiszt, 5 altiszt, valamint 50–70 iráni sofőr. A szállítások idejét sikerült leszállítani átlagosan 12–14 napra.

1943-ban kezdődtek a tömeges szállítások, ami megkövetelte a rossz utak karbantartását, anyagi és élelmiszerbázisok kiépítését. A továbbiakban a szerző részletesen ismerteti ennek a szervezetnek a felépítését és működését. 1943-ban már

503 ezer tonna, 1944-ben pedig 1056 ezer tonna szállítmányt továbbítottak.

A folyóirat 6. számából *M. Malahov* „A hadművelési csoportok létrehozásának és felhasználásának tapasztalatai a háború idején” c. tanulmányát emeljük ki (1977. 6. szám, 23—29. o.). A háború folyamán a Főhadiszállás, a frontok, néha pedig a hadseregek katonai tanácsainak döntései alapján több mint 70 hadművelési csoportot hoztak létre. A háború első, rendkívül súlyos időszakában ezek megalakításához rendszerint igen rövid idő állt rendelkezésre, ezért gyakran improvizációs jellegűek voltak. A második szakaszban már bizonyos összehangoltság érvényesült, a harmadikban pedig a módszer tovább tökéletesedett.

Az első időszakban, amikor a csapatok aktív védelmet folytattak és ellencsapásokat mértek, a hadművelési csoportokat ezekben használták fel. A szerző több olyan esetet ismertet, amikor, a németek gyors előrenyomulása idején, az ellenség teljes légifőlnye mellett, összefüggő arcvonal hiányában, ilyen csoportokkal végrehajtott ellencsapásokkal igyekeztek lassítani az ellenség előrenyomulását. Az ellencsapások sok esetben elérték céljukat, de megmutatkoztak komoly hiányosságok is. Nem voltak a csoportok vezetésének olyan speciális szervei, amelyek rendelkeztek volna az összeköttetés biztosításának szükséges eszközeivel. Rendszerint valamelyik részt vevő egység törzset és összeköttetési eszközeit használták fel erre a célra, de ez nem volt megfelelő módszer.

1941. novemberében például, amikor Klin város elfoglalásának veszélye fenyegetett, a közvetlen védelemre F. Zaharov tábornok parancsnoksága alatt hadművelési csoportot hoztak létre, amely a következőkből állt: a 126. lövészadosztály, a 24. lovashadosztály, egy tisztiiskolás ezred, a 8. és 25. harcokosi-dandár. A parancsnok, aki a lövészadosztály törzsére támaszkodott — amely nem volt képes ilyen nagy feladatot megoldani —, nem tudta megszervezni az alárendelt csapatok pontos vezetését. Ugyanakkor a csapatoknak teljesen irreális feladatot adtak, azt, hogy menjenek át támadásba. A támadást nem is tudták elkezdni, november 23-án a németek indították támadást. Habár a csapatok, különösen a harcokosi-dandárok és a tisztiiskolások, szilárdan védekeztek és jelentős veszteségeket okoztak az ellenségnek, a támadást feltartóztatni nem sikerült, Klin elesett.

A háború első szakaszában a frontok

és hadseregek találkozási pontjainál gyakran voltak rések. Az ellenség kedvelt módszere volt ezekbe a résekbe való betérés és a szárnyak bekerítése. Ezeknek a réseknek az elreteszelésére gyakran hoztak létre hadművelési csoportokat.

Hadművelési csoportokat még 1944—1945-ben is hoztak létre. 1945. januárjában pl. a 2. Ukrán Front Budapestet ostromló csapatait a Főhadiszállás parancsára „Budapesti hadművelési csoporttá” vonták össze (18. gárdahadtest, 30. lövész- és 7. román gyalogoshadtest, erősítések) I. Afonyin tábornok vezetésével.

A háború folyamán hatékonyan működtek a lovas-gépesített csoportok. A lovaság felhasználása természetesen más volt, mint az első világháborúban, vagy a polgárháborúban. A gépesített és harcokosi-egységekkel együtt nagyon hasznosak voltak a tavaszi, őszi, valamint az erdős-mocsaras vidékeken folyó harcok idején.

A németek szintén alkalmazták a hadművelési csoportokat. Kurszk alatt pl. a Voronyezsi Fronttal szemben tevékenykedett a „Kampf” csoport, 1944—45-ben a 3. Ukrán Fronttal szemben a „Bakony”, a „Bechter” stb. csoport.

A szovjet hadseregen, bár végig megmaradt ez a forma, arányuk a háború különböző szakaszaiban eltérő. A létrehozott összes hadművelési csoportok 80%-a a háború első szakaszában tevékenykedett, a második szakaszban 16%, a harmadikban 4—5%. A csoportok túlnyomó többsége 1—2 hónapig állt fenn.

Befejezésül megemlíthjük még, hogy a folyóirat 1. száma rövidített formában közli *Korom Mihálynak* a Hadtörténelmi Közlemények 1975. 2. számában megjelent, a Magyarországgal kötött fegyverszünettel foglalkozó cikkét (1977. 1. szám, 99—104. o.). (*Lengyel István*)

### Historie a Vojentsvi (Csehszlovákia) 1975.

Az 1975-ös év — a jelentős évfordulók éve. Ez tükröződik a folyóirat tartalmában, mely tág teret szentel az évfordulók, a velük kapcsolatos események méltatására.

Bevezetőben, *Václav Horáček*, a Csehszlovák Néphadsereg Politikai Főcsoportfőnöke, „Dicső évfordulók felé” c. cikkében (1. sz., 3—10. o.) a szlovák nemzeti felkelés, a Kárpát-dukliai hadművelés 30. évfordulója, a csehszlovák—szovjet barátsági hónap, a Nagy Októberi Szocialis-

ta Forradalom 57. évfordulója kapcsán kibontakozott kampányt szemlélteti és azt összességében a Csehszlovákia felszabadításának 30. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségsorozat kereteibe illeszti. Ide sorolja a Varsói Szerződés aláírásának 20. évfordulója ünnepi eseményeit is. Hangsúlyozza: Dukla olyan jelzőt szült, mely szerint a cseh és szlovák nép *csakis örök időkre a Szovjetunióval szövetségben* létezhet, fejlődhet és nem másképp; szimbolikus, hogy Csehszlovákia felszabadulásának napja — május 9. — egybeesik a faszizmus felett aratott Győzelem Napjával. A felsorolt ünnepek hagyományainak táplálása, élővé tétele és átadása a jövő generációknak — meg-tisztelő és kötelező feladat.

*František Nesvadba* a „Májusi cseh népi felkelés” c. tanulmányában (1. sz., 21—33. o.), a CSKP harcát mutatja be, melyet az antifasiszta erők összefogása érdekében folytatott 1945-ben a megszállt területeken és amelynek célja a fegyveres felkelés előkészítése és kibontakoztatása volt. Áprilisban a cseh területen folyó népi felszabadító harc irányítását a ČNR (Cseh Nemzeti Tanács) vette át, melyben a kommunisták, a népi ellenállás és a burzsoá antifasiszta körök tagjai egyaránt képviselve voltak. Politikai platformjában a ČNR a Kassai Programhoz, a Cseh és Szlovák Népfronthoz csatlakozott. A szovjet csapatok gyors előretörése Csehszlovákia területén megteremtette a fegyveres felkelés külső feltételeit. Május 6-án kirobbant a prágai fegyveres felkelés és hősiesség küzdelem folyt a túlerőben levő német fasisztákkal. A kegyetlen megtorlást csak a szovjet csapatok május 9-i prágai áttörése akadályozhatta meg. A felkelés egyik jelentős eredménye: a cseh és a szlovák nép, valamint más európai népek antifasisztái — franciák, belgák, magyarok, jugoszlávok — közötti barátság elmélyítése volt. A felkelők soraiban szovjet partizánok is harcoltak.

Csatlakozik a témához *Jan Klimeš* „Katonai vezetés a cseh népi májusi felkelésben” c. cikke (2. sz., 36—50. o.), melyben bőszéges tényanyagra támaszkodva bizonyítja, hogy a katonai vezetés a felkelés alatt nem volt képes a forradalmi katonai parancsnokság szerepét betölteni, szellemében a londoni emigráns kormány irányvonalát képviselte, nem tudta a népi felkelést győzelemre vezetni. A katonai vezetés tagjai, a München előtti tisztikar, nem léphette át saját osztálykorlátait. Bár számosan közülük kiváló hazafiságról tettek tanúbizonyságot,

összességükben azonban nem értékelték meg a harc proletár taktikáját, a fegyveres felkelés célkitűzéseit és alapelveit. A májusi felkelés jellegét tekintve népi és haladó volt, ha a kitűzött célt elérni nem is tudta. Bizonyította a párt szervező és vezető erejét a csehszlovák nép nemzeti felszabadító harcában.

*Oldřich Mahler* „Húsz éves a Varsói Szerződés” c. cikkében (1. sz., 34—47. o.) politikai és tartalmi szempontból, időrendbe szedve ismerteti a VSZ tevékenységét és viszonyát a NATO-hoz, célkitűzéseit, majd különböző szerveinek munkáját, mint az állandó bizottság, a Politikai Tanácskozó Testület, a honvédelmi miniszterek bizottsága, az Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága stb. Kiemelten kezeli a szocialista közösség védelmének erősítésére hivatott közös hadgyakorlatokat. A cikket jól egészíti ki és segítséget nyújt a kérdés tanulmányozásához a Húsz éves a Varsói Szerződés c. bibliográfia (1. sz., 208—223. o.).

Ehhez az évfordulóhoz kapcsolódik *Bohuslav Chňoupek* „A Varsói Szerződés — a világbéke és haladás védelmezője” c. beszéde (4. sz., 3—25. o.), melyet a ČSSR (Csehszlovák Szocialista Köztársaság) külügyminisztere az évforduló tiszteletére 1975. április 28-án Prágában rendezett országos konferencián mondott el. Ebben hangsúlyozta, hogy a Szovjetunió a hitleri faszizmus feletti győzelem döntő tényezője; hogy a szocialista viszonyok oltalmazásának a szocialista haza fegyveres védelméről szóló lenini elvekre kell felépülnie; hogy a Varsói Szerződés fontos mérföldkő az internacionalista együttműködés útján; az egyezmény tagállamai következetes harcot folytatnak az európai békéért és biztonságért, a feszültség enyhítéséért katonai téren is. Beszélt a ČSSR növekvő nemzetközi tekintélyéről, és kiemelte, hogy a honvédelem számára fontos körülmény: Csehszlovákia határai egyben a szocialista tábor határai is.

A konferencia referátumát *Martin Džúr* hadseregtagornok, honvédelmi miniszter tartotta „A Csehszlovák Néphadsereg — a Varsói Szerződés szilárd alkotóeleme” (4. sz., 26—46. o.) címmel. Vázolta, hogy a Varsói Szerződés létrejött a lenini forradalmi tanok érvényesülése. Beszélt a CSKP vezető szerepéről az antifasiszta harcban, a szocialista hadsereg megteremtésében, valamint a szocialista vívmányoknak az ellenforradalmi és imperialista erőkkel szembeni védelmében. Feladatul szabta a XIV. kongresszus ha-

tározatainak teljesítését a hadseregben, a szovjet hadsereggel való fegyverbarátság erősítését, a harci és politikai felkészülés szintjének emelését, végül a szocialista közösség internacionalista védelmének elmélyítését.

A téma tanulmányozását elősegíti az információs rovatban közölt „Eseménynaptár a Varsói Szerződésről, 1955—1975”. (4. sz., 154—175. o.)

A Csehszlovák Néphadsereg születésének 30. évfordulója kapcsán *Miroslav Nejedlý* „Az új, népi hadseregért a háború befejező időszakában” c. cikkében (1. sz., 48—65. o.) áttekinti a Csehszlovák Néphadsereg megtett útját a Szovjetunióban megalakított csehszlovák egységtől és a felszabadított területen szervezett karhatalmi alakulatoktól egészen napjainkig. Az 1. csehszlovák hadsereggel közvetlen hadtestet a szovjet hadsereg oldalán harcolva lépett hazai földre, parancsnoka Ludvík Svoboda — később honvédelmi miniszter, majd a ČSSR államelnöke. A felszabadított területen működő katonai parancsnokság (VOÚ) viszont a londoni emigráns kormány útmutatásai alapján működött és reakciós irányvonalat képviselt. A ČSKP irányításával terjedt a partizánmozgalom és abban számos európai ország polgárai is részt vettek. A fő segítséget a Szovjetunió részéről kapta. A partizánok, a földalatti mozgalom harcosai és az 1. csehszlovák hadtest katonái alkották a felszabadulás után a Csehszlovák Néphadsereg csapatainak gerincét.

Ugyancsak a Csehszlovák Néphadsereg 30. évfordulójával kapcsolatos *Pavel Drška* „A kassai kormányprogram és az új csehszlovák hadsereg építése” c. tanulmánya (1. sz., 66—78. o.). A program azon részéből indul ki, mely az új csehszlovák állam és fegyveres erőinek építése terén kialakult orientáció forradalmi átalakítását tűzte ki célul, és első ízben hangsúlyozta a párt vezető szerepét a hadseregépítés területén is. A szerző különös hangsúllyal ír a szövetségi politikáról, mint az új hadsereg építésének, demokratikus jellege biztosításának egyik legfontosabb alapjáról.

A felszabadulás 30. évfordulójához kapcsolódik *František Herfurt* és szerzői kollektívájának „A szovjet hadsereg döntő feladata Csehszlovákia felszabadításában” c. tanulmánya (2. sz., 3—19. o.), melyben abból indul ki, hogy a szovjet hadsereg csapatai Csehszlovákia területén és közvetlen közelében hajtották végre azt a befejező és kiterjedt hadműve-

letsorozat, mely betetőzte a fasiszta Németország vereségét a második világháborúban.

A szerző számos ténnyel és adattal bizonyítja, hogy a háború fő terhet a Szovjetunió viselte, és annak döntő arcvonala a szovjet—német arcvonal volt. Bemutatja a befejező hadműveletek lefolyását, tartalmát és jelentőségét az antifasiszta koalíció győzelme és az új európai erőviszonyok megteremtése szempontjából. A szovjet hadsereg dicső küldetése volt, hogy e győzelem kivívásával alapvetően meggyorsítsa a világ forradalmi folyamatait és kedvező feltételeket teremtsen a népi demokratikus átalakuláshoz és fejlődéshez Európa és Ázsia számos országában.

*Eduard Čejka* „Štefan Vajda — a Szovjetunió Hőse” c. cikkében (1. sz., 96—119. o.) az osztravai hadműveletnek (1945 áprilisa), az 1. csehszlovák hadsereggel közvetlen hadtest és az 1. csehszlovák önálló harcoksidandár hős katonáinak állít emléket a 30. évforduló alkalmából. Štefan Vajda, kárpátaljai származású és az 1. csehszlovák harcoksidandár állományában szakasz-, majd századparancsnokként szolgáló alhadnagy harci útja Kijevtől egészen Osztraváig vezetett. Itt halt hősi halált számos más társával együtt a hazája felszabadításáért vívott harcban. A szerző képet ad a szovjet hadsereg oldalán megtett dicső harci útról, a kiváló tulajdonságokkal rendelkező parancsnokról és hazafiról, akit hősiességének elismeréseként halála után a Szovjetunió Hőse megítélt címmel, Leninrenddel tüntettek ki és századossá léptettek elő. Vajda a szovjet—csehszlovák fegyverbarátság példaképe, emléke generációkról generációkra száll.

A Csehszlovák Néphadsereg *Hadtörténelmi Intézetének kollektívája* „A Csehszlovák Néphadsereg története” címmel (5. sz., 3—26. o.) adja közre munkájának téziseit. A honvédelmi miniszter utasításával az Intézet feladatul kapta a Csehszlovák Néphadsereg történetének megírását. Ehhez szerzői kollektívát alakított az Intézet hadtörténéseiből, akik tudatában vannak e feladat rendkívüli politikai, ideológiai és tudományos jelentőségének. A szerzői kollektíva a közölt téziseket megvitatásra és véleményezésre bocsátja. A Csehszlovák Néphadsereg történetét öt időszakra osztva tárgyalják:

1. A Csehszlovák Néphadsereg hagyományai és forrásai; 2. A Csehszlovák Néphadsereg építése a demokratikus forradalom szocialista forradalommá való átnövése időszakában (1945—1948); 3. A Csehszlovák Néphadsereg mint szocialista típusú hadsereg építésének alapjai (1948—1955); 4. Hadseregépítés az 1955—1971-es években; 5. A Csehszlovák Néphadsereg szocialista jellegének és ütőképességének megszilárdítása a CSKP XIV. kongresszusa határozatainak szellemében.

*Az évfolyam magyar vonatkozásai:*

- magyarok részvétele a prágai felkelésben (Nesvadba cikke, 1. sz., 30. o.);
- magyarok részvétele a csehszlovákiai partizánmozgalomban (Nejedly cikke, 1. sz., 54. o.);
- a párt vezető szerepének tárgyköréből készült bibliográfiában (2. sz., 175—191. o.) szerepel Kádár János cikke „Leninről és a leninizmusról”, mely cseh nyelven a Tvorba hasábjain (1970. 32. sz., 3. o.) jelent meg. (N. T.)