
VOJENSKO - HISTORICKÁ ČÁST

ORGANISACE A ČINNOST TÝLU 11. GARDOVÉ ARMÁDY V ORELSKÉ ÚTOČNÉ OPERACI

Plukovník Josef Slabý

Vojensko-politická a operační situace

Po katastrofální porážce fašistických vojsk u Stalingradu v zimě 1942/43 octlo se fašistické Německo v obtížné a beznadějně vojensko-politické situaci. Německé velení bylo přinuceno vyklidit nejen celé území obsazené v krvavých bojích v r. 1942, ale i důležité území získané při ofensivách v roce 1941.

V plánu letního tažení r. 1943 se německé velení rozhodlo pro ofensivu na kurský výběžek.

Nejbližším úkolem operace mělo být zničení sovětských vojsk bránících tento výběžek, konečným cílem zmocnit se Moskvy.

Podle rozkazu vydaného Hitlerem to měla být „poslední bitva za vítězství Německa“.

Zámysl hitlerovského velení byl však závčas odhalen vrchním velením Sovětské armády. Proti německému zámyslu byl postaven plán generalissima Stalina, který předvídal porážku německých sil v prostorech Orla a Charkova a který plánoval další útočné operace Sovětské armády s cílem vyčistit Ukrajinu a Bílou Rus od okupantů.

Tento úkol mohl být však proveden jen kombinováním obranné a útočné činnosti sovětských armád. K tomu cíli vojska kurského výběžku měla nepříteli, kdyby zahájil ofensivu, úpornou a aktivní obranou zeslabit, vyčerpat a zastavit. Zároveň dostala vojska rozmístěná v severní části orelského oblouku úkol, aby zahájila, kdyby německá skupina u Orla vyrazila k útoku směrem na Kursk, sama protiofensivu ze severu a z východu všeobecným směrem na Orel, aby tuto německou skupinu úderem do týlu zničila a tím zlikvidovala německý nástupový prostor u Orla.

Přesto, že Sovětská armáda byla připravena k ofensivě, dala Němcům možnost zahájit útok. Nejdříve v krátké obranné bitvě vyčerpala nepříteli a pak sama přešla k protiofensivě. Sovětská armáda tím, že využila výhody obrany, získala ještě větší převahu nad nepřitelem a způsobila mu ještě větší porážku.

Bitva u Kurska prošla dvěma obdobím:

První období zahrnuje obrannou bitvu vojsk středního a voroněžského frontu (5. až 12. 7. 1943).

Druhé období tvoří protiofensiva Sovětské armády a porážka orelské a bělgorodsko-charkovské skupiny (13. 7. až 23. 8. 1943). Této protiofensivy se též zúčastnila 11. gardová armáda západního frontu.

Sovětské velení chtělo využít operačně výhodného postavení svých vojsk, která obhvacovala německou orelskou skupinu ze severu, z východu a z jihu, a zamýšlelo rozdrtit hlavní nepřátelskou skupinu ně-

kolika silnými, soustředěnými údery vojsk západního, brjanského a středního frontu, vedenými ve všeobecném směru na Orel¹⁾).

Operace byla prováděna na frontě široké 170 km. Hlavní úder vedla 11. gardová armáda západního frontu v pásmu širokém 14 km.

Činnost týlu 11. gardové armády

Přípravné období

Červencová a srpnová operace 11. gardové armády západního frontu v roce 1943, vedená za rozbití orelského seskupení vojsk nepřítele, byla prováděna v prostoru s těžko sjízdnými cestami a se značnými vzdálenostmi od železnic.

Proto je tato operace zdrojem cenných zkušeností pro práce týlu za obdobných podmínek.

Soustředění zásob

Podle zámyslu velení měla operace trvat 25 až 30 dní a měla dosáhnout hloubky 120 až 150 km.

Plán předvídal vytvoření zásob k materiálnímu zabezpečení vojsk podle jednotlivých období operace v tomto rozsahu:

- a) do zahájení operace (t. j. do 12. 7.) soustředit ve vojskovém týlu 1,5 až 3 palebné průměry (pp) munice (z toho 1,5 pp pěchotní, 2 pp minometné, 3 pp dělostřelecké munice), 3 denní dávky pohonných hmot a mazadel pro tanky a kolová vozidla, 6 až 8 denních dávek proviantu (u útvarů pěchoty 6 dávek, u útvarů tankových 8 dávek);
- b) do 18. 5. vytvořit v armádních skladech tyto přechodné zásoby: 2 až 2,5 pp munice, 2 až 4 denní dávky pohonných hmot a mazadel (z toho 4 dávky pro tanky a 2 dávky pro všechna kolová vozidla) a 10 denních dávek proviantu pro všechny jednotky armády;
- c) ke konci operace mít u jednotek: 1 pp munice, 2 denní dávky pohonných hmot a mazadel a 4 až 5 denních dávek proviantu a v armádních skladech: 0,5 až 0,75 pp munice, 1 až 1,5 denní dávky pohonných hmot a mazadel a 5 až 7 denních dávek proviantu.

Plnění plánu

Průběh vytvoření zásob od začátku přípravného období (16. 5.) do začátku operace (12. 7.) je patrný z tabulky otištěné na str. 86.

Z údajů uvedených v tabulce je zřejmo, že zásoby vytvořené ve vojskovém týlu a v armádních skladech vcelku zabezpečovaly zahájení operace, ačkoli plán soustředění zásob nebyl splněn u některých druhů materiálu.

Tato skutečnost vyžadovala přesného plánování jak železniční, tak i silniční dopravy během útočné operace a pečlivé přípravy automobilních dopravních prostředků, a to tím více, že operace byla prováděna v prostoru s těžko sjízdnými cestami a při značné vzdálenosti od železnic.

¹⁾ Viz náčrty 12, 13 a 22 knihy „Stalinské údery“; vydalo v r. 1951 Naše vojsko jako 2. svazek knihovny sovětské vojenské vědy.

	Plánovaná norma	Ve skladech u vojska k 16.5.	Ve skladech celkem k 11.7	Z toho u vojska k 11.7
1. Proviant (v denních dávkách):				
masové výrobky	6 až 8	8,8	4,9	2,3
tuky	6 až 8	19,9	14,6	9,1
chléb a suchary	6 až 8	16,2	16,3	7,5
kroupy	6 až 8	6,3	7,6	2,8
brambory a zelenina	6 až 8	0,6	1,3	1,1
cukr	6 až 8	7,5	18,7	6,3
sůl	6 až 8	22,0	24,2	8,1
tabák	6 až 8	3,5	6,5	5,7
mýdlo	6 až 8	7,7	22,5	8,1
oves	6 až 8	14,5	9,1	4,4
2. Pohonné hmoty a mazadla (v denních dávkách):				
letecký benzin a B1	3	9,5	7,1	3,4
letecký benzin a B2	3	4,2	3,7	3,3
nafta	3	2,8	4,2	2,7
petrolej	3	3,8	4,8	3,0
lihobenzinová směs	3	3,8	3,8	2,7
automobilní olej	3	7,8	6,3	3,0
solidol	3	3,2	4,8	3,0
letecké oleje	3	3,7	2,8	2,3
	Plánovaná norma		Skutečné zásoby ku dni 11. 7.	
	u vojska	u vojska a v armádních skladech		
3. Pěchotní munice (v palebných průměrech):				
pušková	1,5	3,6		1,6
pro samopaly	1,5	3,6		1,8
pro kulomety 12,7mm	1,5	3,6		4,4
pro protitankové pušky	1,5	3,6		1,3
ruční granáty	1,5	3,6		1,0
ruční protitankové granáty	1,5	3,6		2,1
4. Minometná munice (v palebných průměrech):				
miny 50mm	2,0	3,6		2,3
miny 82mm	2,0	3,6		3,6
miny 120mm	2,0	3,6		4,6
5. Dělostřelecká munice (v palebných průměrech):				
ráže 20mm	3,0	5,0		4,3
ráže 25mm	3,0	5,0		5,4
ráže 37mm	3,0	5,0		5,5
ráže 45mm PT	3,0	5,0		2,2
ráže 76mm PK	3,0	5,0		3,0
ráže 76mm DK	3,0	5,0		3,4
ráže 76mm protilet.	3,0	5,0		3,6
ráže 85mm	3,0	5,0		2,7
ráže 107mm	3,0	5,0		6,8
ráže 122mm 1910/30	3,0	5,0		3,9
ráže 122mm 1931	3,0	5,0		3,3
ráže 152mm 1937/38	3,0	5,0		4,2
ráže 203mm	3,0	5,0		4,6

Opatření k zabezpečení pohotovosti automobilní dopravy

V přípravném období k útočné operaci (květen — červen) bylo provedeno mnoho oprav aut podle předem vypracovaného plánu a byla učiněna řada organizačních opatření:

1. Týl armády, který byl zesílen západním frontem pěti dílenskými letučkami, provedl přímo u jednotek celkem 2172 středních a generálních oprav aut; každá letučka opravila průměrně 350 aut.

2. Při opravách aut byly uplatněny nové metody organisace práce:
- agregáty byly opravovány na základně dílenské automobilní jednotky;
 - opravené agregáty byly montovány na místě přímo u jednotek ve vojenském týlu;
 - chassis byla opravována na místě ve vojenském týlu;
 - byly rozpracovány časové a technologické normy montáže.

Vzhledem k této nové metodě organisace oprav byly značně zkráceny lhůty stanovené pro jednotlivé druhy oprav, bylo lépe využíváno dílenského zařízení, zlepšila se jakost provádění oprav a značně se snížila váha dopravovaných nákladů.

3. Automobilní oddělení frontu přidělilo z vlastních zásob automobilním útvarům armády zásobu nezbytných náhradních součástek (na př. pístní kroužky, péra, pneumatiky, písty, ložiska atd.).

Kromě toho si opatřila armáda nákupem z místních zdrojů další náhradní součástky a technický materiál v hodnotě 247 000 rublů.

4. Automobilní oddělení frontu přidělilo armádě čtyři letučky z frontového skladu automobilního materiálu se zvláště těžko opatřitelnými součástkami, jako jsou na příklad bloky válců, poloosy, vozová péra a j.

Tyto letučky se neustále pohybovaly na hlavních osách automobilního provozu a prováděly opravy na místě, „v chodu“.

5. V osadě Morozovo byla zřízena odbočka Moskevského závodu na opravu obručí pro opravování pneumatik s měsíční výkonností 1000 souprav a odbočka Podolského akumulátorového závodu pro opravování akumulátorových baterií s měsíční výkonností 400 baterií. Tím byla umožněna oprava pneumatik a baterií v přípravném období a bylo zabezpečeno včasné provádění oprav během útočné operace.

6. U 72., 773. a 779. dílenského automobilního praporu byly zřízeny stanice seřizování trysek a přezkušování karburátorů. Bylo přezkoušeno celkem 3000 karburátorů, čímž byla značně snížena spotřeba paliv.

7. Část aut ZIS-5 z počtu armádních týlových útvarů byla odeslána moskevskému závodu Komata k přestavění na pohon tuhým palivem (generátorovým plynem).

Tím bylo dosaženo snížení spotřeby benzínu u 11. gardové armády až o 200 t měsíčně.

8. U vojsk byla organisována příprava méně zkušených řidičů podle zvláště zpracovaného programu. 600 vojákům byly vydány nové řidičské průkazy.

Těmito opatřeními se značně snížil počet nehod, bylo zlepšeno technické využití materiálu a zlepšena exploatace motorových vozidel a podstatně se zvýšil technický koeficient pojízdnosti motorových vozidel 11. gardové armády.

Armáda disponovala celkem šesti automobilními prapory s 315 vozidly majícími celkovou nosnost 952 t.

Rozmístění týlových útvarů 11. gardové armády v den zahájení útočné operace (12. 7. 1943) je uvedeno v schematu 1.

Činnost týlu 11. gardové armády v průběhu vedení útočné operace

12. 7. v 06.05 hod. po mohutné dělostřelecké přípravě trvající 160 minut přešla vojska 11. gardové armády do útoku.

Operace se rozvíjela úspěšně. Vojska postupovala nepřetržitě až do poloviny srpna, kdy dosáhla prostoru 8 až 10 km na západ od města Karačev, t. j. do hloubky kolem 90 km; na dosažené čáře přešla do obrany.

Činnost týlu se vyznačovala specifickými zvláštnostmi vzhledem k vývoji operace.

Operace probíhala ve třech obdobích:

1. období. Průlom obrany nepřítele a dosažení čáry Dudorovskij, Starica, Uljanovo.

2. období. Vojska armády úspěšně pronásledovala ustupujícího nepřítele a dosáhla čáry Klen, Trosna, Lgovo, Znamjonskoje.

3. období. Odrazení protiúderů nepřítele na sever od Chotzneč a vyjití vojsk armády do prostoru na západ od Karačev.

V prvním období nezměnil týl podstatně svou organizaci a vyjma vyslání letučky se zásobou PHM do osady Dudino a změnu v organizaci a zabezpečení některých nemocnic v prostoru Dudorovskij a Uljanovo.

Při východu do prostoru jižně od čáry Dudorovskij, Starica, Uljanovo byla vyslána blíže k vojskům předsunutá oddělení armádních polních skladů, nemocnice, armádní polní pekárny a některé další týlové útvary. V souvislosti s tím byla armádní zásobovací základna i vojskové týly přemístěny a koncem července byly rozmístěny v prostorech, jak je vidět na schematu 2.

S vyjitím vojsk na čáru Trosna, Klen, ř. Vitebeť, Lgov, vzrostla délka silničního přísunu na vzdálenost 150 až 180 km (koloběh 300 až 360 km) a v srpnu po dosažení čáry Chotzneč, Karačev do obnovení železnic dosáhla délka silničního přísunu vzdálenost 200 km (koloběh 400 km).

V prostoru bylo málo cest a ty byly silně poškozeny; jejich již tak špatná sjízdnost byla ještě zhoršena předchozími lijáky.

Hlavní silnicí pro přísuny materiálu byla magistrála Kozelsk, Oretovo, Uljanovo, Krapivna. V souhlase s dříve vypracovaným plánem organizace týlu a materiálního zabezpečení operace byla předsunuta oddělení armádních skladů:

- dělostřelectvo — do prostoru Peľuchovka a Sopovo,
- proviantního materiálu — do prostoru Krasnogorja,
- pohonných hmot a mazadel — do prostoru severně od Krapivna.

Po stanovení zadní hranice vojskového týlu na čáře Uljanovo, Dudorovskij nemohla již armádní, frontem zesílená automobilní doprava zabezpečit přísun materiálu nezbytného k dalšímu vedení operace. Příčinou toho nebyla jen značná vzdálenost od železnic, ale především nedostatek cest s tvrdým povrchem. Trvání jednoho koloběhu se prodloužilo na 3 až 5 dnů. Značné procento aut bylo při tom vyřazeno pro poruchy.

Hlavní velitelství zesílilo západní front 16. automobilním dopravním plukem s počtem 300 aut (z toho polovina tříosých), který od 4. do 20. srpna dopravil z armádních skladů 11. gardové armády do předsunutých oddělení při 6050 jízďách 7500 t materiálu, z toho 4800 t munice a 2700 t proviantu.

Materiální zabezpečení armády

Je třeba zdůraznit, že po celou dobu útočné operace nebylo v zásobování vojsk mezer zásluhou dobré organisace týlu a obětavého úsilí všech týlových pracovníků. Činnost týlu zvláště vyniká, uvažíme-li nedostatek železnic a sjízdných cest v útočném pásmu operace a značnou délku koloběhu silničního přísunu.

Abych usnadnil představu o objemu přesunovaného množství materiálu, uvedu některé kalkulační váhové jednotky armády: 1 denní dávka potravin vážila 350 t, 1 denní dávka krmiva 130 t a 1 dávka PHM 1262 t.

Vojska byla zásobována nepřetržitě, ačkoli množství některých ráží munice bylo značně omezeno a v jednotlivých případech byl pociťován značný nedostatek.

K získání lepší představy o množství materiálu vyrobeného a přisunutého 11. gardové armádě uvedu některé váhové počty:

— armádní sklady dostaly celkem 7489 vagonů (v tom 978 cisteren) materiálu vážícího celkem 123 548 t.

Přehled přísunu podle jednotlivých měsíců udávají tato čísla: celkový počet vyložených vagonů za celou dobu trvání operace: munice 3306, PHM 978, proviant 2420 a ostatní materiál 519 vagonů.

V květnu bylo vyloženo celkem 2975 vagonů, v červnu 1916, v červenci 1989 a v srpnu 1509. Z toho munice: květen 1681, červen 280, červenec 813 a srpen 492 vagonů; PHM: květen 192, červen 145, červenec 379 a srpen 250 vagonů.

Z celkového počtu vagonů s vojenskými náklady, které došly do armádních skladů, bylo 40% materiálu (t. j. 2921 vagonů) vyloženo a později znovu naloženo a odesláno dále železnicí za vojsky.

60% došlého materiálu bylo v armádách předadresováno k další dopravě za vojsky.

Velký počet znovu naložených vagonů svědčí o usilovné práci armádních skladů, avšak zároveň ukazuje malou přesnost v plánování železničních převozů, které by byly mohly být odesílány za vojsky bez překládání v armádních skladech ještě ve větším počtu.

Automobilní převozy nákladů

Armádní automobilní doprava vykonala za celé operační období od 10. 7. do 15. 8. práci, kterou lze celkově vyjádřit těmito čísly: celkový výkon automobilního transportu 1 789 760 km, převezeno celkem 37 882 t munice, 19 823 t proviantu a 17 012 t jiného materiálu, t. j. celkem náklad asi 15 000 pětitunových nákladních aut.

Z objemu materiálu přisunutého do vojskového týlu automobilními dopravními prostředky v 37 dnech vyplývá výjimečný význam automobilní dopravy pro zabezpečování armádní útočné operace.

V tomto zcela výjimečném výkonu automobilní dopravy armády mělo rozhodující význam plánování dopravy a její organisování, a to jak v přípravném období, tak i během operace.

Největší pozornost je tu třeba věnovat těmto skutečnostem:

1. Do vojskového týlu byly předsunuty dvě dílenské letučky pro opravu aut ZIS-5 a M-1 a část 72. dílenského praporu k provádění běžných a středních oprav.

2. K poskytnutí technické pomoci byly na hlavních směrech automobilní dopravy předsunuty čtyři další letučky technické pomoci, a to 72., 773. a 779. dílenského praporu. Těmto letučkám byly určovány osy jejich pohybu podle změn směrů pohybu automobilních dopravních prostředků. Letučky projížděly v stanovených úsecích přísunových a odsunových cest a na místě poskytovaly technickou pomoc při opravě porouchaných vozidel.

3. Ke zkrácení lhůt při provádění oprav přímo ve vojskovém týlu (u 11. a 83. gardové divise, 108. a 169. pěší divise, 3. dělostřelecké divise a u jiných jednotek) byly pro auta ZIS- a GAS-AA organisovány pojezdové dílenské letučky, které doprovázely jednotky po celou dobu útočné operace. Tyto letučky byly zařízeny a vybaveny potřebnými stroji a agregáty k provádění běžných a středních oprav motorových vozidel.

4. Západním frontem byla vytvořena zvláštní letučka s náhradními záložními díly, která měla stanoviště v prostoru pohyblivých dílenských letuček na osách automobilních přísunů a zásobovala je.

5. 72. armádní dílenský prapor zůstával v Kozelsku a prováděl tam generální opravy.

Výsledkem uvedených organizačních opatření bylo, že plán provádění oprav byl překročen a přerušení práce aut při poruchách bylo rychlým prováděním oprav značně zkráceno.

V období armádní útočné operace (12. 7. až 20. 8.) bylo opraveno celkem 2781 aut, což odpovídalo 123% oprav stanovených plánem.

Podle druhu bylo běžných oprav 1852 (68,2%), středních 796 (29,2%) a generálních 73 (2,6%).

Využití cest v útočném pásmu armády

Většina cest procházela v písčité a písčitohlinité půdě.

Deštivé léto ještě více zhoršilo již tak jako tak špatný stav cest. V nejhrošším stavu byly příčné silnice a cesty, a to zvláště lesní cesty, které byly v době dešťů zcela nesjízdné.

Ve velmi špatném stavu byly též dřevěné mosty. Značná část jich v celém prostoru armády vyžadovala opravy a zesílení a část vyžadovala nového vybudování.

Silniční provozní a stavební útvary měly za úkol zabezpečit nepřetržitou silniční automobilní dopravu nákladů a vojsk na silnicích vedoucích směrem do vojskového týlu; byly rozděleny podle směrů silniční sítě, a to:

- 127. silniční stavební prapor pečoval o úsek Suchiniči, Kalodezi, Rosty, Starica, Dudorovskij, Krapivna, Charkovka, Klen, Trosna; Jelensk, Svanov, Kruticy, Krasnikovo, Koptěvo, Znaměnskoje, Studěnka, Chotyněc, v celkové délce 186 km;
- 201. silniční stavební prapor zabezpečoval úsek Kolosovo, Volosovo, Durněvo, Uljanovo, Svanov, Klen, Uzkoje, Znaměnskoje, Studěnka, Chotyněc v celkové délce 118 km;

- 19. silniční stavební prapor zabezpečoval úsek Kozelsk, Drjetovo, Vosty, Bílý vrch, Uljanovo, Krapivna Jadognaja, Dvoriki, Kruticy v celkové délce 96 km.
- Silniční útvary armády provedly během útočné operace tyto práce:
- vybudovaly 35 km nových cest s tvrdým, povalovým nebo zlepšeným povrchem;
- uvalcovaly 62 km silničního povrchu;
- vystavěly 68 mostů v délce 219 m;
- opravily a zesílily 96 mostů v délce 544 m.

Na provedení těchto prací bylo odpracováno 25 750 pracovních dní silničními útvary a 15 000 pracovních dní místním obyvatelstvem.

Intenzivní doprava po cestách stavěných na hlinité a prašné půdě, rozmoklé dlouho trvajících letními dešti vyžadovala povalového a kamenitého zpevnění slabých a nízko položených míst. K zlepšení exploatace cest, a to zvláště v době dešťů, byly automobilní transporty rozdělovány na několik směrů, byla zřízena dvouproudová doprava, byly zřizovány místní cesty a stavěny objízdky pro průjezd tanků a jiných pásových vozidel. K témuž účelu byly vyhledávány souběžné silnice a cesty. Tak na příklad automobilní doprava z Vosty a Dretovo směrem do Starica, Dudorovskij, Uljanovo, Krapivno se rozdělovala tak, že automobilní vozidla z Vosty směrem na Starica a Dudorovskij jela přes Otverček, z Oretovo přes Uljanovo, z Krapivna přes Bílý Vrch. Tím bylo zabráněno sloučení dvou proudů.

Některá místa omezovala dvousměrnou dopravu, jako na příklad Starickij Most; tam byla včas zřízena objízdky a nákladní most; jednotlivé mosty byly přizpůsobeny dvousměrné dopravě.

Mnoho mostů na komunikaci Uljanovo, Krapivna, Jagodnaja, Dvoriki a Medvědky nezabezpečovaly svým technickým stavem možnost přejezdu těžkých tanků; bylo proto na tomto směru vybudováno pro tanky 10 náhradních mostů.

Silnice na úseku Klen, Trosna, procházející zalesněným prostorem, byla zpevněna štěrkem.

150. silniční provozní prapor vykonal rozsáhlou práci při organizování regulační služby na hlavních směrech hned za útočícími vojsky. Byly organizovány tři pohyblivé silniční čety na autech s počtem každá po 1 důstojníku a 5 vojínů, s úkolem postupovat za útočícími vojsky (v prostorech palebných postavení dělostřelectva) a provádět průzkum cest, umělých silničních staveb, kontrolu rozmístění regulačních hlídek, stav nápisů na ukazatelích, stav značek a p.

Během útočné operace bylo na všech směrech silniční sítě rozestaveno celkem 4000 různých silničních značek a ukazatelů.

Některé otázky organisace a způsobu práce štábu týlu

V přípravném období

Aby byly utajeny přípravy armády k útočné operaci, nebyl týlový rozkaz rozeslán vojskům; s jeho obsahem byl seznámen jen omezený počet odpovědných osob náčelníky týlu vyšších jednotek a útvarů, kteří byli za tím účelem shromážděni u náčelníka týlu armády.

Ke kontrole plnění stanoveného plánu materiálního zabezpečení operace v přípravném období byli často vysíláni k součastem a jednotlivým odpovědní důstojníci ze štábu týlu armády a oddělení služeb,

a to s úkolem řešit na místě všechny otázky, které vyvstávaly při plnění daných rozkazů.

Armádní sklady byly rozmístěny podle požadavků útočné operace, zásoby munice a ostatního materiálu byly členěny do hloubky, byla náležitě koordinována doprava po železnici a byla utužena zastírací kázeň.

S postupem obnovy železnic byly na železničním úseku organisovány zásobovací stanice, na kterých bylo nutno vykládat docházející transporty. Tím se značně zvětšoval rozsah práce pracovní roty přidělené pro obsluhu armádní zásobovací základny. Proto musela být tato pracovní rota zesílena dalším personálem.

K umístění a maskování dělostřeleckého skladu čis. 286 v prostoru Kozelsk, slepé koleje v Sosenki a skladu čis. 407 v Domašovka a k jiným úkolům týlu bylo přiděleno několik pěších praporů.

V útočném období

Rychlé tempo operace 11. gardové armády vylučovalo možnost řídit týl normálním způsobem, t. j. vydáváním týlových rozkazů a p. S úspěchem byly rozkazy dodávány způsobem t. zv. „živého velení“, t. j. osobním stykem s náčelníky týlu a vysíláním odpovědných orgánů týlu na místa, kde toho vyžadovala operační nebo týlová situace.

Týloví funkcionáři jednotek a útvarů odesílali kromě toho k štábu týlu armády své styčné důstojníky. Na počátku operace byli též do štábu týlu přizváni styční důstojníci od armádních sborů, vybavení rychlými dopravními prostředky. To umožňovalo štábu týlu armády dostávat včas přesné a správné informace o rozmístění týlových útvarů, ústavů a součástí a o týlové situaci podřízených jednotek vůbec, a naopak štábu týlu armády bylo tak umožněno rychlé a včasné dodávání rozkazů podřízeným týlům a reálné a konkrétní řízení týlu, odpovídající operační situaci a potřebám vojsk.

Zhodnocení poznatků a zkušeností z operace 11. gardové armády

Organisace a činnost týlu 11. gardové armády v orelské útočné operaci ukazuje přednosti týlu nového typu, zejména jeho pružnost.

1. Úspěšná práce týlu 11. gardové armády byla především umožněna bezpříkladným hrdinstvím všeho sovětského lidu a zápolí.

Přes 300 vlaků válečného spotřebního materiálu — nepočítaje v to tanky, děla, letadla a ostatní výzbroj dodávanou nepřetržitě Sovětské armádě — dodaných pracujícím sovětským lidem na jedinou útočnou operaci a jen pro jednu armádu jasně a přesvědčivě potvrzuje slova soudruha Stalina pronesená k 26. výročí Velké říjnové socialistické revoluce: „*Rudá armáda, opírajíc se o podporu všeho lidu, dostávala nepřetržitě bojové potřeby, zasypávala nepřítel miliony pum, min a střel, uváděla do boje tisíce tanků a letadel. Plným právem možno říci, že obětavá práce sovětských lidí v zápolí vejde do dějin spolu s hrdinným bojem Rudé armády jakožto bezpříkladné hrdinské počínání lidu při obraně vlasti.*“ (J. V. Stalin, O Veliké vlastenecké válce Sovětského svazu, Naše vojsko 1949, str. 81.)

2. Organisace a činnost týlu 11. gardové armády odpovídala zásadám stalinské vojenské vědy, podle nichž je nutno otázky týlu řešit v organické spojitosti s otázkami operačními. Proto byla na celou

hloubku operace vytvářena správná organisace týlu, odpovídající potřebám bojujících vojsk během operace, a proto také byla rozvinuta tak široká příprava technické pohotovosti dopravy, nedošlo k odtržení týlu od bojujících vojsk ani při vysokém tempu operace, proto byla včas rozvíňována předsunutá oddělení armádních polních skladů na silnici a proto byla také vojska po celou dobu trvání operace bez přerušení a včas materiálně zabezpečována.

3. Sovětská vojenská věda má tvůrčí ráz i v otázkách týlu. Široké a iniciativní rozvinutí dílenské služby v přípravném období i během operace, vysílání letuček do vojskového týlu a provádění oprav na místě, široká účast civilních závodů při přímé technické přípravě vozidel, přestavba aut na pohon generátorovým plynem, kombinovaná doprava materiálu vojskovými, armádními a frontovými prostředky do vojskového týlu, iniciativní využití silničních útvarů, „živé řízení“ týlu to vše svědčí o širokých organizačních schopnostech týlových funkcionářů 11. gardové armády, dává nám důkaz o jejich vysoké tvůrčí iniciativě a ukazuje nám názorně, jak tvůrčím způsobem aplikovat otázky týlu v praxi, v těžkých podmínkách.

4. Pružná organisace týlu. Týl 11. gardové armády nebyl přesycen organickými útvary a ústavy. Podle toho, jak toho vyžadovala situace, byl posilován v přípravném období frontovými dílenskými letučkami, pěšími prapory pro práce v armádní zásobovací základně a na zásobovacích stanicích, automobilními prapory a během operace automobilním plukem hlavního velitelství, dalšími frontovými dílenskými letučkami s náhradními díly a p.

Z toho jasně vidíme, že armáda má vždy jen tolik prostředků, kolik jich v té nebo oné situaci potřebuje. To umožňuje vytvořit v rukou náčelníka týlu frontu nebo u hlavního velitelství silné týlové jednotky (automobilní pluky, automobilní brigády), které mohou být během operace zasazeny na směr hlavního úderu, kde se rozhoduje o úspěchu operace nebo bitvy.

Tento systém organisace týlu také umožňuje účelné a hospodárné využití všech sil a prostředků, které bojující armádě dává pracující lid.

5. Význam plánování. 11. gardová armáda by nebyla dosáhla úspěchů v materiálním zabezpečení bez přípravy reálného plánu, který umožnil soustředění zásob v přípravném období operace, organizování zásobování během operace, který dále technicky zabezpečil automobilní dopravu, provoz na špatných, nesjízdných cestách atd. Plán byl po celé přípravné období a během operace „živý“, to znamená, že byl neustále kontrolován a doplňován tak, jak se měnila a vyvíjela operační a týlová situace. Tím byl také náčelníku týlu armády a jeho štábu dán předpoklad k tomu, že řízení týlu bylo reálné, konkrétní, že se činnost týlu nezpokořovala za potřebami vojsk, a konečně takto reálně připravený plán dával plnou záruku k hospodárnému využití týlových sil a prostředků.

Avšak případ překládání více než 2000 vagonů v armádních skladech armádní zásobovací základny ukázal důsledky nepřesného plánování, čímž bylo zaviněno jednak zbytečné vykládání a opětné nakládání materiálu, jednak zbytečné opoždění přísunu materiálu do vojskového týlu.

6. Význam součinnosti. Úspěch operace řeší harmonická součinnost všech druhů vojsk a týlu. Pro náčelníka týlu a všechny

ostatní týlové funkcionáře je pak součinnost nezbytným předpokladem reálného a konkrétního řízení týlu.

Součinnost s operačním oddělením štábu, s náčelníkem dělostřeleckého zásobování a s ostatními veliteli (náčelníky) druhů vojsk umožnila náčelníku týlu 11. gardové armády nepřetržitou informovanost o operační situaci, řízení dopravy materiálu, organisování silničních směrů, včasné přemístování a rozvinování týlových útvarů během operace a správné a hospodárné využití materiálu, zvláště některých ráží munice, během operace.

7. Velikou předností týlu nového typu je, že řeší správný, socialistický poměr člověka k technice a poměr týlu k péči o vojáka. Viděli jsme prakticky na organizační práci funkcionářů týlu 11. gardové armády, jak v přípravném období i během operace pečovali o bojovou techniku, jak ji široce technicky zabezpečovali předsunováním dílenských letuček až na místo opravy, prováděním oprav „v chodu“ na směrech automobilní dopravy, rozsáhlou přípravou a výcvikem nových řidičů atd.

Tedy ne hromadění poškozené techniky podél komunikací nebo její odsun do hlubokého týlu, ne ničení techniky v zájmu zisků velko-fabrikantů — čehož jsme byli svědky u kapitalistických armád —, nýbrž láska a péče člověka o stálou pohotovost výzbroje, techniky, vozidel.

A nejen to! Řídící funkcionáři týlu nového typu mají nový, zcela jiný poměr k bojujícímu vojáku, neodlučují se od něho, přicházejí za ním, aby se osobně přesvědčili, zda prostředků, které dává pracující lid na obranu socialistické vlasti, je správně využito k materiální péči o obránce vlasti — vojáka. Při studiu zkušeností ze stalingradské bitvy vidíme funkcionáře týlu 62. armády ve zříceninách města, 600 m od linie fronty, kde na místě organisoval zásobování.

Takový je poměr týlu nového typu k bojujícímu vojáku a k bojové technice!

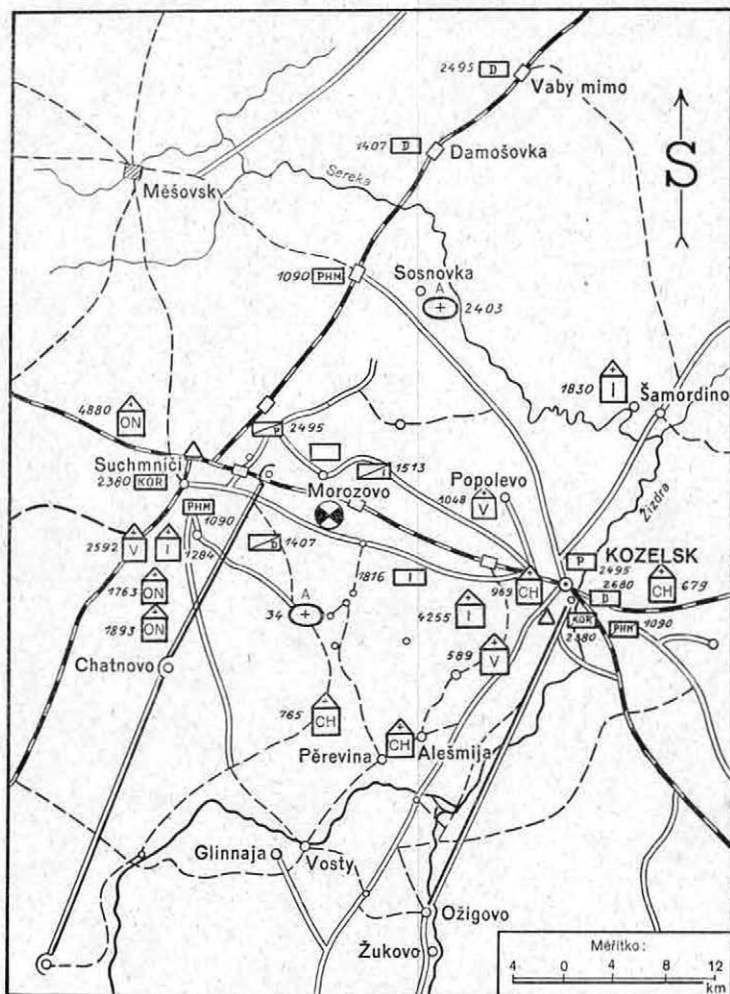
8. Automobilní doprava nákladů vojskům 11. gardové armády měla rozhodující význam v zabezpečení potřeb útočné operace vzhledem k narůstajícímu vzdalování se vojsk od železnic. Organizační opatření v technické přípravě a v provádění automobilní dopravy se ukázala zcela správnými.

Pozornost velení byla správně soustředěna na přípravu řidičů, na soustředění všech dílenských prostředků přímo u jednotek, na provádění oprav agregátů v dílenských útvarech (v dílenských základnách) a na provádění montáže opravených agregátů u jednotek, na vytváření zvláštních dílenských orgánů k opravám akumulátorů, pneumatik a seřizování karburátorů, na vytvoření technických pohyblivých dílenských letuček a na vyčlenění oddělení frontového skladu s náhradními díly a součástkami.

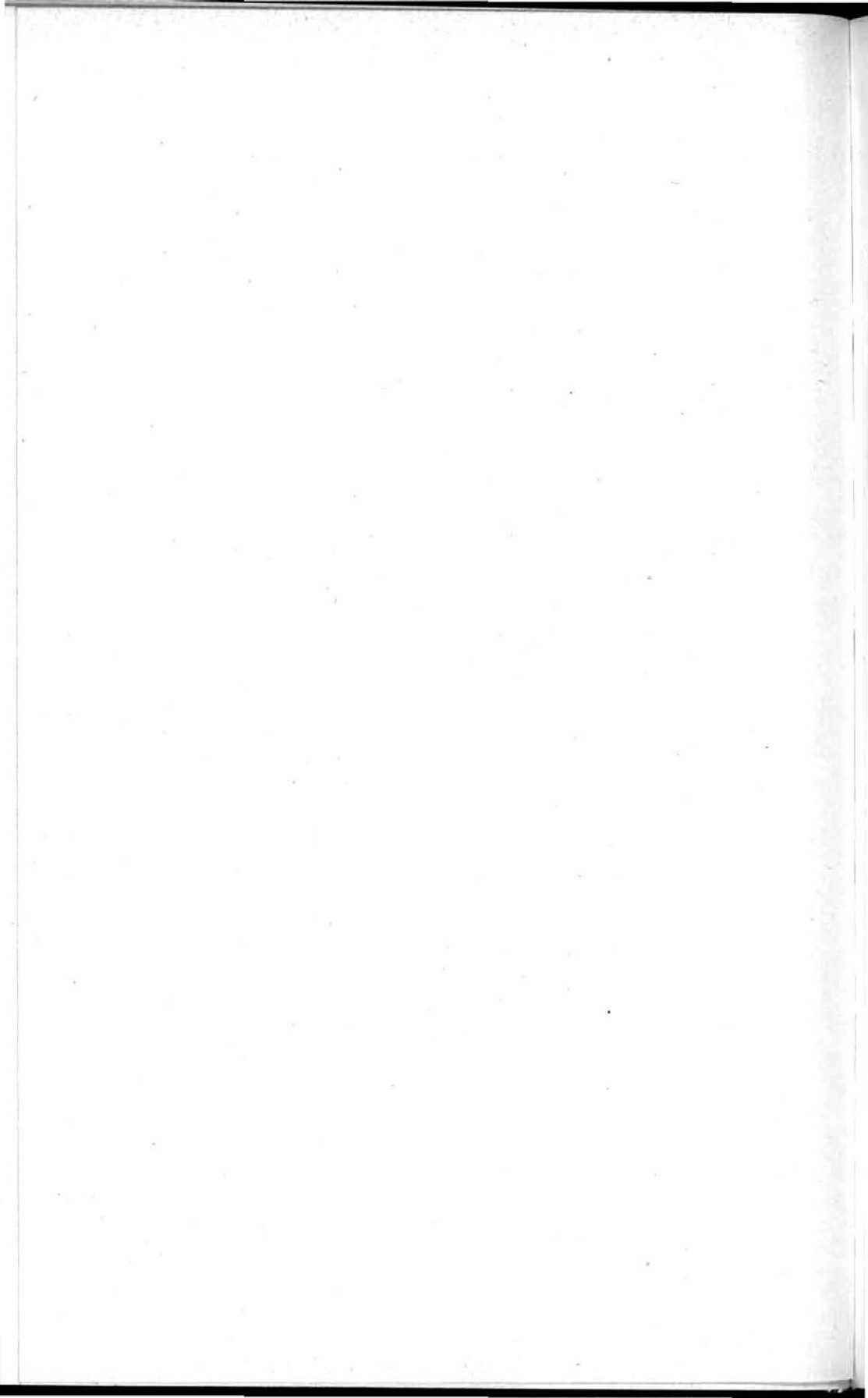
Tato všechna opatření zabezpečila rozsáhlou dopravu materiálu na celou hloubku operace, nepřetržitost živení operace i v podmínkách, kdy délka přesunového koloběhu dosahovala 400 km.

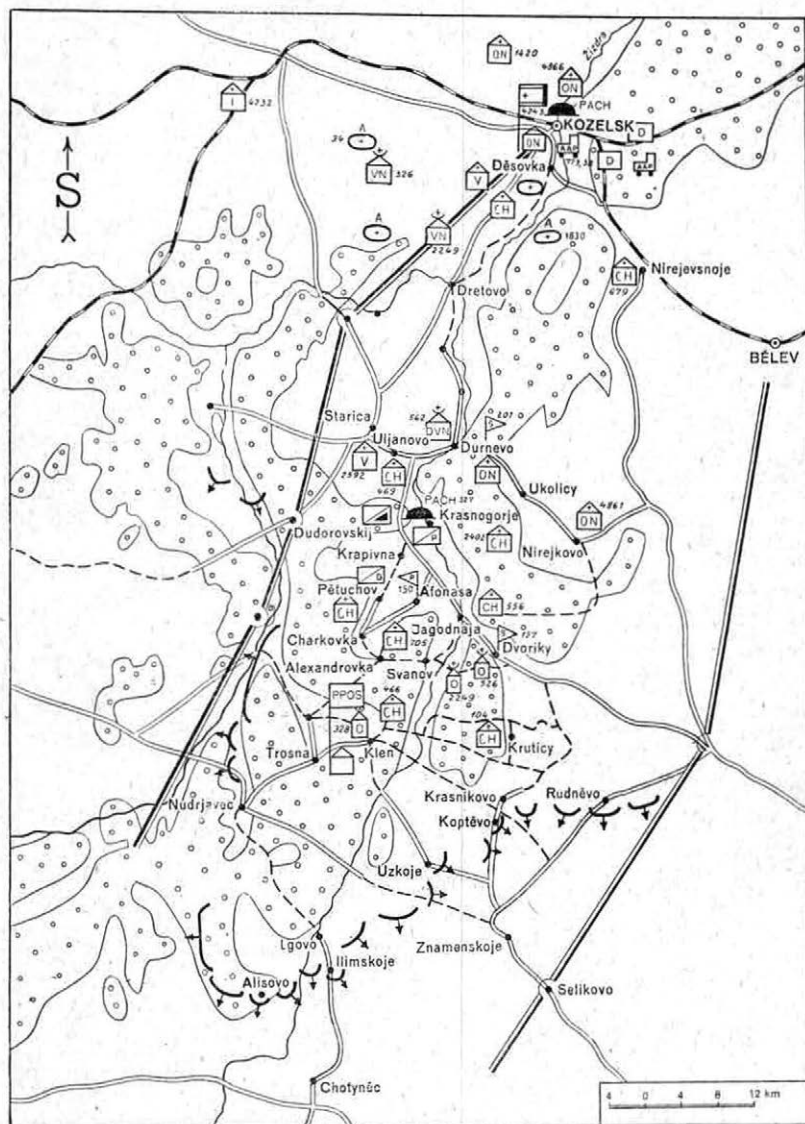
9. Význam silnic. V útočné operaci 11. gardové armády měly mimořádný význam silnice a cesty vzhledem k tomu, že se vojska rychlým tempem vzdalovala od železnic a cesty byly jediným dopravním spojem armády, a dále proto, že v útočném prostoru armády bylo cest velmi málo.

Správně organisovaný silniční průzkum měl zvláštní význam vzhle-

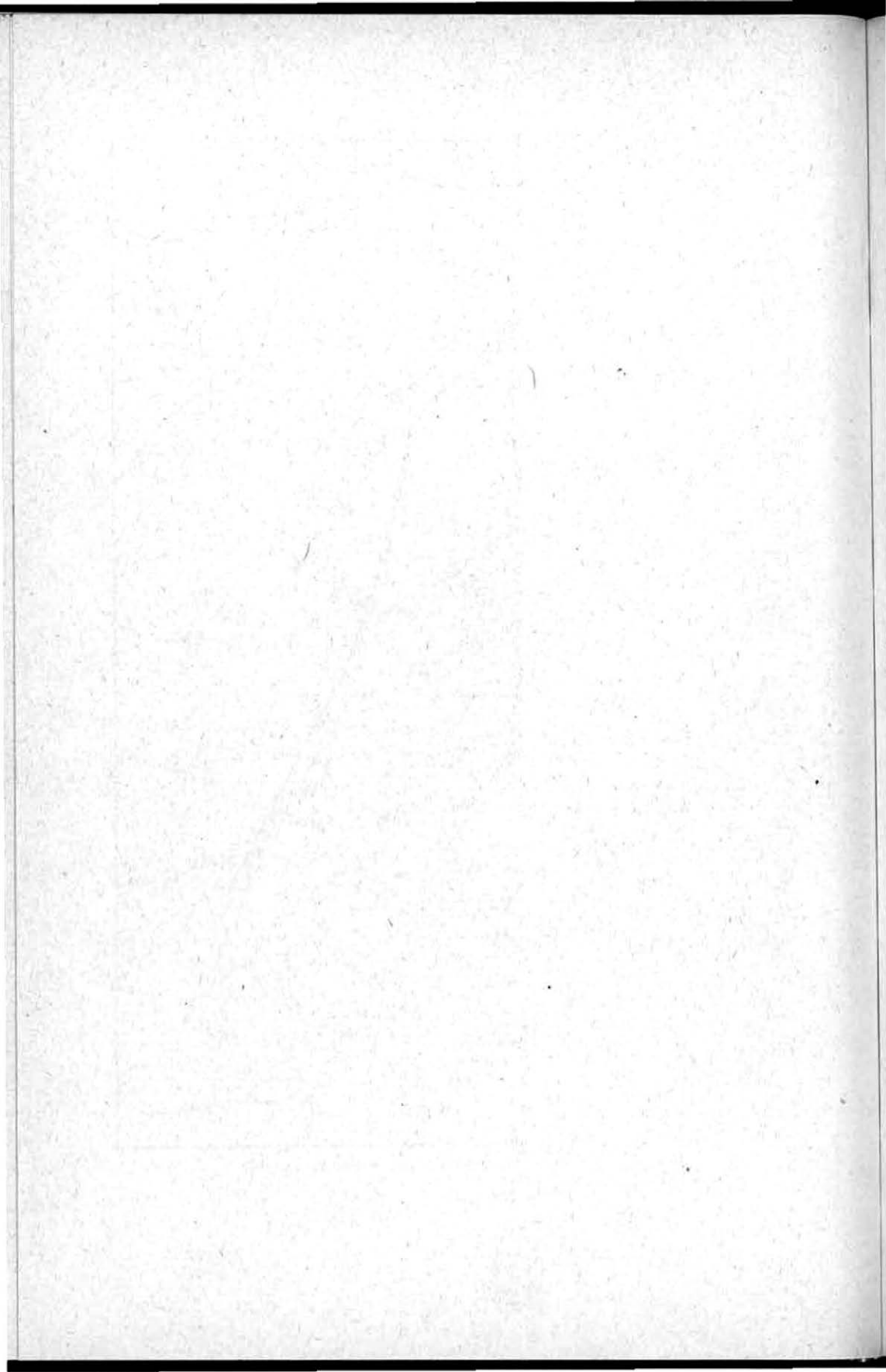


Schema 1. Rozmístění týlových útvarů 11. gardové armády k 12. 7. 1943.





Schema 2. Rozmístění týlových útvarů 11. gardové armády k 25. 7. 1943.



dem ke špatnému stavu cest a také vzhledem k velkému počtu automobilních prostředků soustředěných na poměrně malém počtu komunikací. Ke zrychlení silničních prací přispěly značnou měrou čtyři silničního průzkumu.

Velikou posilou armádních silničních útvarů při provádění silničních prací bylo místní obyvatelstvo, které ve velkém počtu pomáhalo při stavbě a udržování silnic a cest.

10. Úspěchu v přípravě armády k útočné operaci napomáhala rozsáhlá opatření k utajení velení, která byla prováděna při soustřeďování zásob a při přemísťování týlu v přípravném období.

K uchování vojenského tajemství byly v automobilní dopravě vyžadovány přísný pořádek a kázeň od samého začátku přípravného období. Počet důstojníků, kteří byli zasvěceni do operačního zámyslu, byl přísně omezen, všechny zásoby v armádních a divisních skladech byly rozptýleny, dobře zastřeny a zamaskovány.

Divisní dělostřelecké sklady byly vytvořeny předem na místech příštího soustředění vojsk do východiště operace.

11. Při organizaci práce se osvědčily osobní styk náčelníka týlu a náčelníka štábu týlu armády s podřízenými náčelníky týlu, vysílání odpovědných důstojníků k řešení naléhavých otázek materiálního zabezpečení na místě a stálé spojení s jednotkami a týlovými útvary prostřednictvím styčných důstojníků povolanych hned na počátku operace k týlu armády od armádních sborů.

Štáb týlu armády byl vždy — díky zabezpečení styčných důstojníků rychlými dopravními prostředky — uvědomován o materiální situaci vojsk i o rozmístění týlových útvarů, útavů a částí armády, vyšších jednotek, armádních a posilových útvarů.

Tím byly nepřetržitě zabezpečovány podmínky ke konkrétnímu řízení týlu a zásobování vojsk 11. gardové armády na celou hloubku útočné operace.

12. Uvedl jsem v závěrečném zhodnocení činnosti týlu 11. gardové armády v orelské útočné operaci příčiny úspěchů a přednosti organizace a práce týlu nového typu. Jejich základ je však nutno především hledat v samém socialistickém státním a společenském zřízení, které umožnilo vybudovat pevné zápolí s širokou hospodářskou základnou a které bylo hlavním zdrojem síly a hrdinství Sovětské armády a všeho sovětského lidu.

Operace 11. gardové armády stejně jako všechny operace Sovětské armády byly rozpracovány a prováděny v plném souhlase s hospodářskými a morálními silami země, jejichž plné využití je spolu s vojenským uměním nejdůležitějším předmětem sovětské vojenské vědy.

Prameny: J. V. Stalin, Spisy, svazek 4,

Přednáška katedry válečných dějin VA „Kurská bitva“,

Učební pomůcka čís. 2 katedry týlu VA — překlad Jaroslava Solce ze sovětského Sborníku příkladů z Veliké vlastenecké války,

Vlastní záznamy z Vorošilovovy akademie.