

A katonai közlekedés biztosításának néhány szervezési problémája

Lénárt Sándor ny. alezredes

A háborúk történetének tanulmányozása egyértelműen bizonyítja, hogy hadászati-hadműveleti szinten mindenkor a fegyveres erők hadtápszolgálatára volt az a láncszem, amely a frontot a háterszággal összekötötte. Ez a megállapítás — véleményem szerint — napjainkban is alapvető hadászati-hadműveleti elvként fogadható el, vagyis: a hadtápbiztosítás problematikája ma is jelentős katonai tényezője az adott ország gazdaságának és ugyanakkor alapvető gazdasági tényezője a fegyveres erők tevékenységének, következésképpen az adott ország katonapolitikájának.

Mint ismeretes, a hadászat — a háború törvényszerűségeiről szóló tudomány — a konkrét történelmi körülményeknek megfelelően határozza meg a háború várható jellegét, megállapítja a fegyveres erők állományát, valamint a haditevékenységek anyagi-technikai biztosításának elveit. Az is nyilvánvaló, hogy a hadászat törvényszerűségeinek megfelelő követelmények szerint határozta meg a hadtudomány a hadtápbiztosítás céljait és feladatait, a hadtápszolgálat megszervezését és munkáját is.

Az országok vagy államkoalíciók közötti háborúban a fegyveres harc célja az ellenfél fegyveres erőinek és hadipotenciáljának határozott csapások révén történő megsemmisítése. A haditevékenységek során azonban a csapatok csak jól működő anyagi-technikai és egészségügyi biztosítás esetén őrizhetik meg azon képességüket, hogy az ellenségre megsemmisítő csapásokat tudjanak mérni és azok eredményeit ki is tudják használni. A csapatok jól működő anyagi-technikai és egészségügyi biztosításának lehetősége viszont a közlekedési rendszer zavartalan működőképességétől függ.

A fegyveres erők haditevékenysége, a hadműveletek anyagi-technikai szükségletei a korszerű viszonyok között sokkal nagyobb arányú utánpótlást igényelnek, mint a II. világháború időszakában, ugyanakkor a közlekedési biztosítás körülményei sokkal bonyolultabbá váltak.

A hadtápbiztosítás, ezen belül a közlekedési biztosítás körülményeiben bekövetkezett változások, a fegyveres erők szervezetének tökélesítése és nem utolsósorban a korszerű tömegpusztító fegyverek tömeges alkalmazásának lehetősége a hadtápszolgálat szervezeti és vezetési struktúrá-

ját is lényegesen módosították a második világháború utáni időszakban. A hadtápszervek szervezeti és vezetési struktúrájának változásai, illetve további tökéletesítése az alábbiakra terjed ki:

— a korszerű körülmények között a hadműveletek során várható feladatok végrehajtására — szinte minden szolgálati ágnál — új szakcsapatokat, ellátó, kiszolgáló és biztosító hadtáp egységeket és alegységeket hoztak létre;

— olyan egységes katonai közlekedési szolgálatot szerveztek, amely képes megvalósítani a különböző fajtájú (hadműveleti, ellátási, feltöltési, kiürítési stb.) katonai szállítások megszervezését, s végrehajtásának irányítását és ellenőrzését, továbbá amelynek hatáskörébe tartozik, illetve feladata az egész közlekedési hálózat megszervezése és a különböző közlekedési ágazatok katonai célokra történő komplex felhasználásának biztosítása;

— átszervezték a különböző szintű javító bázisokat és műhelyeket;

— az országok, s ezen belül a szocialista államok honvédelmi rendszerének fejlesztése és állandó tökéletesítése során létrehozták a hátszágvédelem hadtápszerveit.

A fentiek alapján megállapíthatjuk, hogy a hadtápszervek szervezeti és vezetési struktúrájának tökéletesítésében jelentős helyet foglal el a II. világháború utáni időszakban a szocialista országok hadseregeiben az egységes katonai közlekedési szolgálat korszerű követelményeknek megfelelő szervezeti és vezetési rendszerének kialakítása. Ez abból az objektív szükségsszerűségből adódik, hogy az ellenség közlekedési objektumok elleni tevékenységének, különösen a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának megnövekedett lehetőségei mellett, a katonai és népgazdasági szállítási igényeknek a különböző közlekedési ágak szállítóeszközeinek komplex felhasználásával történő kielégítése csak az egységes közlekedési biztosítási rendszer létrehozásával lehetséges.

Néphadseregünkben a katonai közlekedési szolgálat „kialakult” szervezeti struktúrája és vezetési rendszere ugyancsak tovább tökéletesítendő annak érdekében, hogy a korszerű viszonyok között hatékonyabban tudja biztosítani a katonai szállítás összes fajtájának a különböző közlekedési eszközök komplex felhasználásával történő megszervezését és a katonai és népgazdasági szállítások zavartalan végrehajtásának irányítását és ellenőrzését.

A hadműveletek és a hátszágvédelem közlekedési biztosítása egységes szervezeti és vezetési rendszerének kialakítása érdekében a különböző hadseregekben egy sor szervezési intézkedést valósítottak meg. Azt is meg lehet állapítani, hogy ezek a szervezési intézkedések eredményeként a szocialista országok hadseregeinek többségében már az egységes katonai közlekedési biztosítási rendszer említett fejlesztési elveknek megfelelő kialakítását kezdték el megvalósítani. A fejlesztés során a korszerű hadászati elveknek megfelelően határozták meg a hadműveletek közlekedési biztosításának fogalmát és rendszabályait.

Az egységes katonai közlekedési szolgálat és közlekedési biztosítási rendszer létrehozásánál abból az alapelvből indultak ki, hogy a hadműveletek és a hátszágvédelem közlekedési biztosítása, a hadtápbiztosítás

egyik alapvető rendszabálya és ennek megfelelően, a katonai közlekedési szolgálatnak a korszerű hadászati elvekkel összhangban álló szervezeti és vezetési rendszere kifejlesztését, a hadtápszervek korszerűsítésének alapvető problémájaként oldották meg.

Szerény véleményem szerint — az egységes katonai közlekedési szolgálat kialakításának szükségességére és lehetőségeire vonatkozó elvi és gyakorlati kérdésekben — a mi viszonyaink között is időszerű volna az elvileg megalapozott és a fejlődést alkotó módon szolgáló intézkedéseket megtenni.

Zaharov, a Szovjetunió marsallja — az egységes katonai közlekedési szolgálat kifejlesztésének szükségességét elemezve — A front (hadsereg) hadműveletek közlekedési biztosítása megszervezésének alapjai c. tanulmányában a hadműveletek közlekedési biztosításának fogalmát a következőkben határozza meg:

„A hadműveletek közlekedési biztosítása a hadtápbiztosítási rendszabályok egyik alapvető fajtája, amely a közlekedési úthálózat és a szállítóeszközök valamennyi fajtájának előkészítésére és felhasználásának megszervezésére, továbbá a hadművelati, ellátási kiürítési és egyéb szállítások megszervezésének és végrehajtásának biztosítására irányuló rendszabályok egész komplexumát foglalja magába.”

A hadműveletek közlekedési biztosítása tehát — mint az a fogalom meghatározásából is kitűnik — igen szerteágazó, de mégis egységes rendszerbe foglalható tervezési, szervezési és technikai rendszabályok összességét foglalja magába. E rendszabályok a következők:

— a különböző katonai szállítások és a csapatok manővereinek biztosítása érdekében a közlekedési úthálózat és a különböző szállítóeszközök komplex felhasználásának megszervezése és a különböző közlekedési ágazatok katonai szállítások végrehajtásával kapcsolatos munkájának koordinálása;

— a közlekedési úthálózat hadműveletek biztosítása érdekében való felhasználásának előkészítése a hátszágban és a hadszíntereken, figyelembe véve az ellenség közlekedési objektumok elleni várható tevékenységét is;

— a katonai szállítások valamennyi fajtájának tervezése, szervezése és végrehajtása, bonyolult viszonyok között végrehajtandó hadműveletek alatti irányítása és ellenőrzése, figyelembe véve a katonai szállítmányok egyik közlekedési ágról a másokra való átadásával kapcsolatos szabályozó intézkedések, valamint szervezési-technikai rendszabályok időbeni kidolgozását és foganatosítását;

— a hadszíntereken a különböző közlekedési ágak technikai üzemeltetésének, a közlekedési utakon a helyreállítási, műszaki zárási és technikai biztosítási munkák megszervezése és az ellenség közlekedési objektumokra mért csapásai következményeinek felszámolásával kapcsolatos rendszabályok kidolgozása és időbeni bevezetése;

— a katonai közlekedési szolgálat, a különböző hadtáptagozatokban működő magasabbegységek (közúti, vasúti, gépkocsiszállító stb. szakcsapatok) és katonai közlekedési szervek munkájának feszes és megszakítás nélküli vezetése, a fegyvernemi és szakcsapatok törzseivel, a fegyvernemi

és ellátó szolgálatiág-főnökségekkel, valamint a polgári közlekedési szervezetekkel (vállalatokkal) való szoros és folyamatos együttműködés fenntartása;

— az ellenség közlekedési utak és objektumok rombolására, valamint szállítóeszközök kiürítésére irányuló tevékenységének megakadályozására vonatkozó javaslatok és intézkedések kidolgozása.

A felsorolt rendszabályok részletesebb elemzése nélkül is megállapítható, hogy azok szorosan egymáshoz kapcsolódó és egymástól szinte elválaszthatatlan, egységes biztosítási komplexumot képeznek.

Ennek megfelelően az egységes katonai közlekedési szolgálatnak a fejlesztés eredményeként képesnek és alkalmasnak kell lennie arra, hogy sikeresen megoldhassa a fentebb leírt feladatokat.

Annak érdekében, hogy néphadseregünkben a katonai közlekedési szolgálat mind békében, mind a korszerű háború bonyolult körülményei között is képes legyen a hadműveletek közlekedési biztosításával kapcsolatosan vele szemben támasztott és támasztható követelményeknek megfelelni, szükségesnek látszik, hogy szervezeti struktúrájának és vezetési rendszerének tökéletesítése és további fejlesztése során a fenti követelmények teljesíthetősége lehetőségeinek biztosítása a fejlesztési intézkedésekben az eddigieknél következetesebben érvényesüljön.

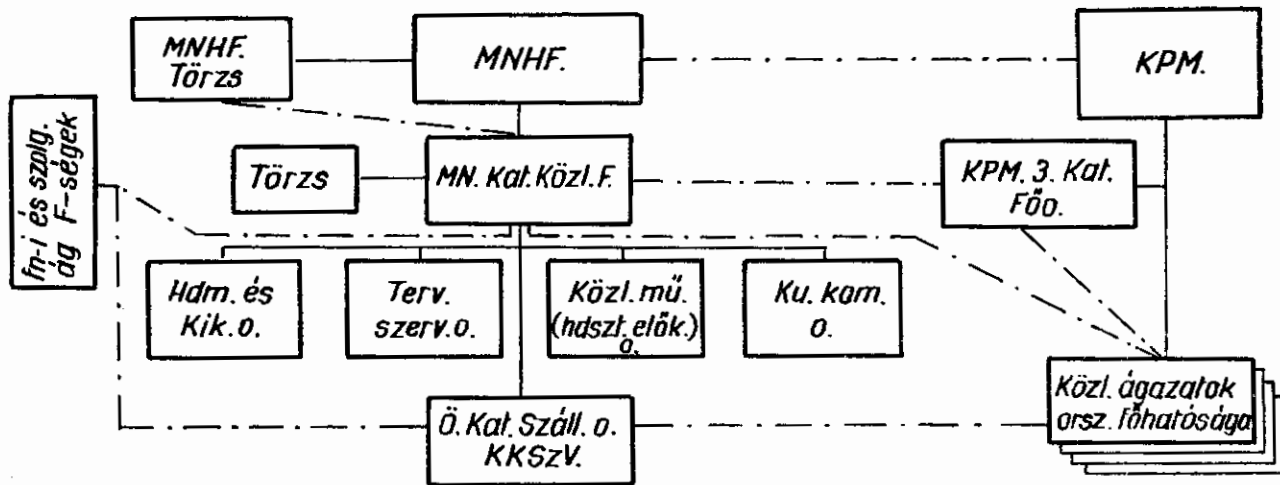
Mielőtt a katonai közlekedési szolgálat fejlesztése és néphadseregünkben a közlekedési biztosítási rendszer tökéletesítése konkrét kérdéseinek vizsgálatára rátérnék, szükségesnek tartom annak felvetését, hogy a katonai közlekedési szolgálat központi vezető szervének jelenlegi elnevezése is eleve magában hordozza annak lehetőségét, hogy néphadseregünkben valamilyen megváltoztathatatlan megosztottság érvényesüljön a katonai közlekedési problémák megoldására hivatott erők és eszközök szervezeti és vezetési rendszerében. Ez a látszólag lényegtelen körülmény a közelmúltban és talán jelenleg is akadályozza az egységes katonai közlekedési biztosítási rendszer létrejöttét néphadseregünkben. Pedig — szerény megítélésem szerint — éppen az a sajátos körülmény, hogy fegyveres erőink állománya — pl. a Szovjetunió fegyveres erőihez viszonyítva — lényegesen kisebb, azt indokolja, hogy a mi viszonyaink között a hadműveletek és hátországvédelem közlekedési biztosításának megszervezését és az erre hivatott erők és eszközök felkészítésének és tevékenységének irányítását és ellenőrzését egyetlen központi vezető szerv kifejlesztése útján lehetséges és szükséges biztosítani. Mivel tudományos és népgazdasági értelemben „a közlekedés a termelés negyedik ága”, melynek sajátos terméke „a szállítás, csak: mint szállítási folyamat” létezik, katonai vonatkozásban is értelmetlennek látszik „közlekedési és szállítási” szolgálatról beszélni, hiszen ez utóbbi fogalom az előbbit feltételezi, sőt anélkül nem is létezik. Helyesebb volna tehát — a többi szocialista országokhoz hasonlóan — néphadseregünkben is „katonai közlekedési szolgálat”-ról beszélni és annak központi vezető szervét, a „Magyar Néphadsereg Katonai Közlekedési Főnökségéként” kellene kifejleszteni. Az, hogy néphadseregünkben a hadműveletek és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosítása valamennyi rendszabályának kidolgozása és megvalósításának irányítása és ellenőrzése egyetlen központi vezető szerv létrehozása útján valósuljon meg,

összhangban lenne azzal a népgazdaságban kialakult és jól működő vezetési rendszerrel, amelyben a közlekedés-gazdaság és népgazdaság valamennyi szállítási igényei kielégítésének irányítását egyetlen szerv — a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium valósítja meg. Következésképpen az a HM és KPM közötti együttműködés problémáit is egyszerűsítene, amely jelenleg elég sokrétű és emiatt eléggé bonyolult is. Példaként lehet megemlíteni ebben a vonatkozásban, hogy jelenleg más HM szervek oldják meg a közlekedési úthálózat előkészítésével kapcsolatos együttműködés kérdéseit és más szervek a katonai szállítások megszervezésének és biztosításának problémáit. Éppen ezért — az elmúlt két évtized alatt „kialakult” szervezeti struktúra elemeit figyelembe véve — néphadseregünkben a katonai közlekedési szolgálat *olyan egységes szervezeti és vezetési rendszerének* kialakítása volna célszerű, amely — a központi vezető szervének alárendelt különböző (vasúti, közúti, gépkocsiszállító stb.) szakcsoportokkal, középírányító és végrehajtó tábori és hátországi katonai közlekedési szervekkel — képes lenne a hadműveletek és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításával kapcsolatos összes rendszabályokat kidolgozni és azok megvalósítását — a polgári közlekedési szervekkel, valamint egyéb érintett fegyvernemi és szolgálatiág-főnökségekkel együttműködve — irányítani és ellenőrizni.

Ennek érdekében — a különböző hadtáptagozatokban és vezetési szinteken — az egységes katonai közlekedési biztosítási rendszer kialakításának alábbi fejlesztési feladatait látszik célszerűnek megoldani:

1. Az egységes katonai közlekedési szolgálat központi vezető szerveként kifejlesztendő Katonai Közlekedési Főnökséget — az MNHF Ö. Közl. és Száll. o. szervezetének tökéletesítése útján — alkalmassá kellene tenni arra, hogy a hadműveletek és a hátországvédelem közlekedési biztosításában résztvevő különböző (vasúti, közúti, gépkocsiszállító stb.) szakcsoportok, tábori és hátországi katonai közlekedési szervek és intézetek (vasúti, közúti és hajózási szervek, határmenti vasúti ÁK és IAK-ok stb.) felkészítését, háborús viszonyok közötti alkalmazását, végeredményben a közlekedési biztosítási rendszabályok egész komplexumának megvalósítását képes legyen megszervezni, irányítani és ellenőrizni. A Katonai Közlekedési Főnökség ilyen követelményeknek megfelelő szervezetének egy változatát az 1. ábrán kívánom bemutatni.

Mint az ábrán vázolt szervezeti felépítésből kitűnik, az egységes katonai közlekedési szolgálat ilyen szervezeti struktúrájú központi vezető szervének kialakítása és a hadtápszervek rendszerében való működtetése egyrészt megfelelne azoknak a fejlesztési irányelveknek, amelyek a Varsoói Szerződéshez tartozó országok hadseregeiben — a hadtápszervek fejlesztésében már eddig is érvényesültek és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításával kapcsolatos rendszabályok megvalósításában résztvevő szakcsoportok és a katonai közlekedési szervek felkészítését, háborús viszonyok közötti tevékenységük irányítását és ellenőrzését, s végül az érintett fegyvernemi és szolgálatiág-főnökségekkel, valamint a polgári közlekedési szervekkel való sokoldalú együttműködést. Ezen túlmenően, az egységes központi vezető szerv kialakítása esetén a hadműveletek és a hátországvédelem közlekedési biztosításával kapcsolatos feladatok végre-



1. ábra

A Katonai Közlekedési Főnökség kialakítandó szervezetének sémája (egy változat) és a polgári közlekedési szervekkel való együttműködés rendje a központ hadtápban

hajtásáért való egyszemélyi felelősség elve is fokozottabb mértékben érvényesülhetne. Véleményem szerint ennek érvényesítése a korszerű viszonyok között a katonai vezetésben igen fontos követelmény, s talán abban sem tévedek, hogy az eddigi fejlesztés során tapasztalható következetlenségeknek éppen az egyszemélyi felelősség vállalásának a hiánya volt az egyik legfőbb okozója.

Szükségesnek látszik a kérdéssel kapcsolatban még a katonai közlekedési szolgálat központi vezető szervének a fegyveres erők vezetési rendszerében elfoglalt helyét illetően, egy gondolatot felvetni. Arról van szó ugyanis, hogy a katonai közlekedési szolgálat a Nagy Honvédő Háborúban és az azt követő időszakban — más szocialista országok hadseregeihez hasonlóan — néphadseregünkben is hol a vezérkari főnök, hol a hadtápfőnök alárendeltségébe tartozott, de volt olyan időszak is, hogy önálló szolgálatiág-főnökségként működött.

Sz. M. Styemenkó hadseregtábornok a katonai vezetés tapasztalatait elemző művében megállapította: „A tapasztalat azonban vitathatatlanul behozonyította: Bárkinék is legyen alárendelve a katonai közlekedési szolgálat, nem képes a vezérkartól elszakadva dolgozni.”¹ Mivel háborús viszonyok között a hadműveletek sorsát jelentős mértékben befolyásoló hadműveleti, valamint különböző (személyi és technikai) feltöltési szállításokat a vezérkarnak kell tervezni és azok végrehajtását rendszeresen ellenőrizni, a mi viszonyaink között is célszerűnek látszik az, hogy háborús viszonyok között a vezérkarnál (hadműveleti csoportfőnökség állományában) hadműveleti szállítási osztály (alosztály) működjön, amely a főparancsnokság döntéseinek megfelelően kidolgozná az említett katonai szállítások terveit, s a Katonai Közlekedési Főnökséggel együttműködve biztosítaná és állandóan figyelemmel kísérné azok végrehajtását.

2. A Katonai Közlekedési Főnökség kialakítása ugyan megfelelő szervezeti és vezetési feltételt biztosíthat a hadműveletek és a hátszágvédelem katonai közlekedési biztosításával kapcsolatos feladatok jelenleginél ésszerűbb végrehajtásához, azonban szükségesnek látszik röviden elemezni azokat a fejlesztési irányokat és követelményeket, amelyeket a katonai közlekedési szolgálat középírányító szerveinek kialakításánál célszerű érvényesíteni. Itt lényegében arról van szó, hogy — a tábori és hátszágvédelmi hadtápszervekhez hasonlóan — néphadseregünkben is ki kell alakítani a tábori hadtáp különböző tagozataiban és a hátszágvédelmi erők hadtápbiztosítási rendszerében működő közlekedési (közúti-, vasúti-, gépkocsiszállító- stb.) szakcsoportok és katonai közlekedési szervek tevékenységének közvetlen vagy közvetett vezetésére hivatott középírányító és alsóbb szintű vezetési szerveket, vagy ezek előkészítő törzseit.

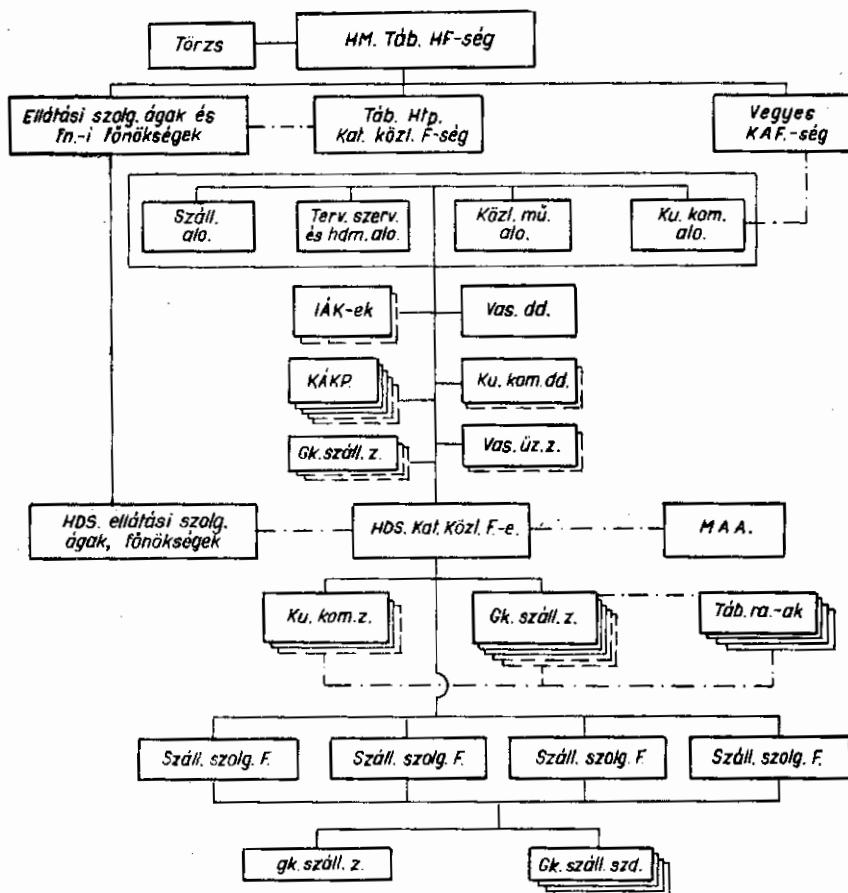
A hadműveleti hadtáp felső tagozatában (a HM tábori hadtápfőnök alárendeltségében) Katonai Közlekedési Főnökséget célszerű létrehozni, amely a közvetlen alárendeltségébe tartozó közlekedési (közúti-, vasúti-, gépkocsiszállító- stb.) szakcsoportok és tábori katonai közlekedési szervek (Kirakó Állomás Katonai Parancsnokságok, IÁK-ok stb.) útján valósítaná meg a hadműveletek közlekedési biztosításának rendszabályait.

¹ Sz. M. Styemenkó: Ahol a győzelmet kovácsolták. Kossuth—Zrínyi Bp., 1969. 95. old.

A hadműveleti hadtáp alsó tagozatában a tábori hadsereg Katonai Közlekedési Főnökség (békében a Hds. Hadtápfőnökség Közlekedési Osztálya) útján kellene megvalósítani a hadsereg hadtáp állományába tartozó (vagy oda alárendelésre kerülő) gépkocsiszállító és közúti komendáns egységek tevékenységének közvetlen irányítását és ellenőrzését.

A hadműveleti magasabbegységek hadtápjának és a csapathadtáp állományába tartozó gépkocsiszállító egységek és alegységek munkájának szakmai irányítását és ellenőrzését a magasabbegységek hadtáptörzsének állományába szervezet szállítási szolgálati ág vezetőik útján lehetne biztosítani.

A katonai közlekedési szolgálat tábori középírányító és végrehajtó szerveinek javasolt szervezeti felépítése a 2. ábrán látható.



2. ábra

A katonai közlekedési szolgálat tábori vezető és végrehajtó szerveinek javasolt szervezési sémája (egy változat)

A katonai közlekedési szolgálat különböző szintű vezető szerveinek alárendelt szakcsapatokat — a vezetési rendszer egyszerűsítése érdekében — magasabbegység (dd.) vagy egység (ezred) kötelékében volna célszerű megalakítani, illetve létrehozni. Ily módon ezek törzsei a középirányító szervekre háruló szakirányítási feladatokat is képesek lennének ellátni. Megjegyezni kívánom, hogy a közlekedési szakcsapatok szervezésének ezt az elvét már több szocialista ország hadseregében is megvalósították. Pl. az összefegyvernemi hadseregnél a gépkocsiszállító z.-akat ezred vagy dandár, a ku. kom. z.-akat pedig ezred kötelékben szervezik. Ezt a mi viszonyaink között is szükségesnek látszik megvalósítani.

3. Az a körülmény, hogy a korszerű viszonyok között a fegyveres erők tábori csapatokra és hátországvédelmi erőkre tagozódnak, a fegyveres erők tevékenységének hadtápbiztosítási elvei a tábori csapatoknál és a hátországvédelmi erőknél lényegesen el fognak térni a jelenleg érvényes elvektől. Véleményem szerint ez a megállapítás érvényes a hadműveletek és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításának megszervezésére is.

A katonai közlekedési szolgálat központi vezető szervének, az MN Katonai Közlekedési Főnökségének javasolt szervezeti struktúrája alkalmasnak látszik arra, hogy az alárendelt tábori és hátországi közlekedési szakcsapatok, középirányító és végrehajtó katonai közlekedési szervek erőivel és eszközeivel a jelenleginél hatékonyabban valósítsa meg a hadműveletek és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításának feladatait.

Ennek ellenére — az egységes katonai közlekedési szolgálat kialakítása során — néphadseregünkben is tökéletesíteni kell a hátországvédelem közlekedési biztosításában résztvevő közlekedési szakcsapatok és katonai közlekedési szervek szervezését és vezetési rendszerét. Tekintetbe kell itt venni azt, hogy a tábori csapatok hadtápbiztosításának egyik alapvető feladatát az anyagi-technikai eszközök tábori ellátó bázisokra történő utánszállítása képezi, amelyet általában a hátországi szállítóeszközök összes fajtájának komplex felhasználásával lehet csak biztosítani. Az utánszállítás megszervezésével kapcsolatos alapvető kérdések eldöntése, mint az anyagi eszközök utánszállításának módja, az után- és hátraszállítási tagozatok kijelölése és az ezekben igénybevehető szállítóeszköz fajták meghatározása, a katonai szállítások folyamatosságának biztosításával kapcsolatos rendszabályok kidolgozása a központi vezető szerv, tehát az MN Katonai Közlekedési Főnökség feladata.

A katonai szállítási igények központi szállítási tervek alapján történő kielégítésének kedvezőbbek lehetnek a szervezeti és vezetési feltételei azáltal, hogy a Központi Katonai Szállításvezetőség — a tanulmányban javasolt elgondolás szerint — a jövőben a Katonai Közlekedési Főnökség Önálló Katonai Szállítási Osztályaként működve, a központi vezető és középirányító szerv funkcionális feladatát is ellátná, és a polgári közlekedési szervekkel együttműködve valósítaná meg a katonai szállítások végrehajtásának irányítását és ellenőrzését, beleértve abba a katonai szállítások folyamatosságának biztosítását is a hátországi közlekedési úthálózaton.

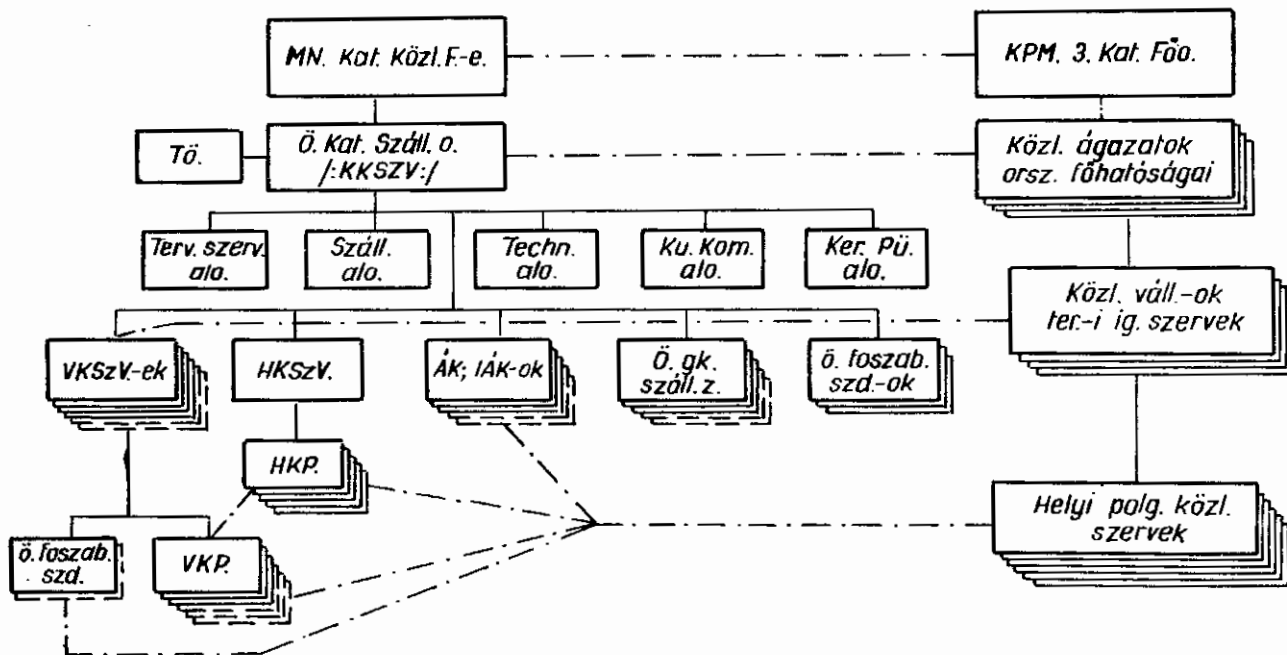
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak az ország közlekedése zavartalan munkájának, a katonai és népgazdasági igények kielégítésének biztosításáért való felelőssége sem jelentheti azt, hogy a fegyveres erők

hadtápbiztosítási rendszerében ne alakítsuk ki a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításának jelenleginél korszerűbb szervezetét. Szükségesnek látszik ennek kapcsán és a hátországvédelem katonai közlekedési biztosításban résztvevő különböző szakcsapatok (gépkocsiszállító stb.) valamint területi katonai közlekedési szervek fejlesztésének indoklásaként szótartani azoknak a „nézeteknek” a tarthatatlanságát, miszerint pl. a KPM már említett felelőssége mellett, a mi viszonyaink között a néphadsereg központi vagy középirányító katonai közlekedési szerveinek „nem feladata az ország közlekedési hálózata technikai biztosítása megszervezésének problémáival foglalkozni”. Az ilyen nézetek „képviselői” szerint az ország közlekedési úthálózatának fontosabb objektumai tömegpusztító fegyverek elleni védelmére hivatott erők és eszközök felkészítése *kizárólag a KPM és más állami szervek* feladata. Ha ezzel szemben viszont elfogadjuk azt az objektív valóságot, hogy a közlekedési hálózat technikai biztosításának, a fontosabb közlekedési objektumok hadműveleti biztosításának megszervezése nélkül az ország területén a korszerű háború viszonyai között a katonai és népgazdasági szállítások zavartalan végrehajtása nem biztosítható, szemben találjuk magunkat azzal a szükségszerűséggel, hogy a hátországvédelem közlekedési biztosítása rendszabályainak kidolgozásában és e rendszabályoknak a polgári közlekedési szervekkel együttműködésben történő megvalósításában az MN katonai közlekedési szolgálatának központi vezető, középirányító és területi szerveire rendkívül fontos feladatok hárulnak, amelyek végrehajtásáért a legfelső katonai vezetés előtt — akarva vagy akaratlanul — vállalni kell a felelősséget.

Az elmondottak alapján a katonai közlekedési szolgálat hátországi szervezetét a fejlesztés során a 3. ábrán bemutatott szervezési séma szerint volna célszerű kialakítani.

A katonai közlekedési szolgálat hátországi szakcsapatainak és a területi katonai közlekedési szervek javasolt szervezeti struktúrája — a jelenlegi szervezeti struktúra elemeit megőrizve és azt a korszerű követelményeknek megfelelően tökéletesítve — kedvezőbb feltételeket biztosítana, mind a fegyveres erők felkészítésével kapcsolatos katonai szállítási igények békében történő kielégítéséhez, mind a hátországvédelem közlekedési biztosításával kapcsolatos rendszabályok időbeni megvalósításához. A központi hadtápban működő közlekedési szakcsapatok (gépkocsiszállító-, forgalomszabályozó stb. egységek) és területi vasúti, hajózási és közúti katonai közlekedési szervek (VKSZV-ok, HKSZV, AK és IAK-ok, VKP-ok, HKP-ok, Ku. HEÁP-ok stb.) szakmai irányításának a Katonai Közlekedési Főnökség állományába tartozó Ő. Katonai Szállítási Osztály (KKSZV) útján történő megvalósítása a hátországi közlekedési úthálózat és a különböző szállítási ágak szállítóeszközeinek katonai célokra történő komplex felhasználásában biztosítaná központi vezető szervek által kidolgozott elgondolások és tervek maradéktalan végrehajtását.

Szükségesnek tartom azonban felhívni ezzel kapcsolatban a figyelmet arra, hogy a szervezeti problémák javasolt módon történő megoldásával egyidejűleg az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani arra is, hogy a katonai közlekedési szolgálat különböző szakcsapatainak és szerveinek feladatait, az egymás közötti, valamint a polgári közlekedési szervekkel való együttműködésük rendjét szabályozó szervi határozványokat, együtt-



3. ábra

A katonai közlekedési szolgálat hátszágai szerveinek szervezeti sémája (egy változat) és a polgári közlekedési szervekkel való együttműködés rendje

működési és működési utasításokat is a korszerű követelményeknek megfelelően volna szükséges kidolgozni. Ezekben az okmányokban a jelenleginél egyértelműbben célszerűbb meghatározni a feladatokat, fokozottabban kellene biztosítani a katonai közlekedési szervek egymás közötti és ezen szervek polgári közlekedési szervekkel való együttműködésének kérdéseiben a feladatok, a jogok és kötelességek, valamint a hatáskörök összhangját.

Egyébként az utóbbi problémák részletesebb vizsgálatát s megoldásának elemzését — a szerintem halaszthatatlan szükségesség ellenére — a tanulmány terjedelme nem teszi lehetővé. Ezeket azonban a tanulmányban kifejtett fejlesztési koncepció megvalósítása során feltétlenül szükségesnek látszik megoldani.

A tanulmányban vizsgált problémákkal és kifejtett elgondolásokkal kapcsolatban távol áll tőlem annak igénye, hogy néphadseregünkben a hadműveletek és a hátszágvédelem katonai közlekedési biztosítása megszervezésének problémái csak az általam vázolt szervezeti keretek között volnának megoldhatók.

Arról azonban meg vagyok győződve, hogy a hadtápbiztosítási rendszerünk korszerű követelményeknek megfelelő fejlesztése és tökéletesítése során néphadseregünkben is ki kell alakítani a katonai közlekedési biztosítás egységes szervezeti és vezetési rendszerét. A katonai közlekedési szolgálatnál végzett közel két évtizedes munkám tapasztalatai alapján azt is megállapíthatom, hogy az egyes katonai közlekedési biztosítási rendszer szervezési struktúrája és vezetési rendszere legjobb formáinak keresésére irányuló tudományos kutató munkának, az ésszerű megoldások keresésére irányuló alkotó vitának ma — a korábbiaknál — sokkal kedvezőbbek a feltételei.

Úgy gondolom, hogy — a kedvezőbb körülmények adta lehetőségek között — tapasztalataimat és szerény képességeimet ezúton is kötelességem a katonai közlekedési szolgálat fejlesztése és munkájának tökéletesítése céljából gyümölcsöztetni és ezzel honvédelmünket is megerősíteni.