

A HADTÁPBIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

Az anyagi eszközök utánszállításának megszervezéséről

Dr. Lapos Mibály ezredes, a hadtudományok kandidátusa

Az anyagi eszközök utánszállítása a csapatok hadtápbiztosításának fontos és egyik legalapvetőbb eleme. Az utánszállítás az az „összekötő lánc”, amely összeköti a frontot a háterszággal, és amelyen keresztül eljut oda mindaz, ami szükséges a csapatok életéhez és harctevékenységük sikeres megvívásához.

Ez így van és így is volt a háborúk története folyamán mindig. Miért szükséges ezzel mégis foglalkozni? – kérdezhetné valaki! A kérdésre a válasz kézenfekvő és egyértelmű. Azért kell e kérdéssel egyre gyakrabban foglalkozni, mert a szállítás képezi a htp. biztosítás „lelkét”. Ha az anyagi eszközök a szükséges mennyiségben és időben nem jutnak el a csapatokhoz, úgy a htp. biztosításra hozott elhatározás vajmi keveset ér, legyen az bár a „legkifogástalanabb” és magas szintű törzskultúrával kidolgozott.

A szállítások szervezése tehát a htp. törzsek munkájában „örökzöld”, mindig aktuális témaként kezelendő. Napjainkban jelentőségét két tényező növeli. Az egyik az, hogy a hadsereg gépesítésének, fegyverzetének korszerűsödésével és mennyiségének növelésével együtt jár a csapatok anyagi szükségletének növekedése. Elég csupán arra utalni, hogy a csapatok harctevékenységének napi anyagszükséglete az utóbbi 10–15 évben majdnem megduplázódott. A másik ilyen tényező azzal a sokszor tapasztalható jelenséggel függ össze, mely szerint a htp. tisztek egy jelentős része az utánszállítás szervezését mint a htp. biztosítás egyik, nem pedig egyik legfontosabb elemének tekinti.

Magyarázható ez részben azzal, hogy a kiképzés és gyakorlatok időszakában ritkán fordul elő olyan igény, hogy egy időben több száz tonna anyag utánszállítását kelljen megszervezni és végrehajtani. Nem szabad azonban, hogy ez megtévesszen bennünket, mert minden htp. törzsnek tudatában kell lenni annak, hogy a gl.-hk. e. vonatkozásában 150–520, a ho. vonatkozásában 1000–1300, a HDS.vonatkozásában 5–8 ezer t különböző anyag utánszállítását kell naponként megszervezni és végrehajtani. Ez nem kis feladat, különösen, ha figyelembe vesszük azt, hogy a szállítást nem egyszer mostoha út- és időjárási viszonyok között és az ellenség aktív behatása közepette kell végrehajtani. E feladat végrehajtására tehát komolyan és nagyon gondosan kell készülni, s e követelmények teljesítése a htp. teljes személyi állományától a jó szervező munkán túl fegyelmezett, kezdeményező és leleményes munkát igényel.

E gondolatokból kiindulva kívánok az utánszállítás szervezése és végrehajtása – általam aktuálisnak vélt – kérdéseivel foglalkozni.

Ilyen kérdésekkel mint: a felelősség és centralizáció elvének az érvényesítése; az ag. áramlás ütemének meggyorsítása; az utánszállítást végrehajtó htp. egységek, alegységek vezetése; a szállítások minden oldalú biztosításának egyes vonatkozásai.

Mint köztudott, a csapatok htp. biztosításában ennek megfelelően az anyagi eszközök utánszállításának szervezésében és végrehajtásában az előjáró felelősségének az elve érvényesül, amely a gyakorlatban azt jelenti, hogy a csapatok részére történő anyag utánszállításáért – külön kihangsúlyozva – az anyagok szükséges mennyiségben és időben történő utánszállításáért az előjáró pk. HTPH felelős, függetlenül attól, hogy a szállítás kinek a szállító eszközével történik.

Már utaltam rá, hogy ez az elv köztudott. Felmerül azonban a kérdés, hogy minden htp. törzs, minden PK HTPH a szükséges mértékben tisztázta-e ennek a tartalmát, a felelősség mellett a jogai érvényesítésének a módját? A sok jó és pozitív tapasztalat mellett a kialakult gyakorlat sajnos azt igazolja, hogy nem. Nem ritka a szállítások megszervezésének az a gyakorlata, mely szerint a szállítási szükségletet összevetik a rendelkezésre álló szállító térrel, s azaz azt befejezettek tekintik, megkezdik a szükséges utasítások kiadását. Nyilván ez a módszer nem vezethet eredményre.

A szállítások szervezéséért való előjárói felelősség a valóságban azt jelenti, hogy az utánszállítások szervezése során az alárendelt szükségletei mellett át kell tekinteni, fel kell mérni annak lehetőségeit is, és a szállítások végrehajtására vonatkozó elhatározást ennek megfelelően kell kimunkálni. Nem elég tehát csupán azt figyelembe venni, hogy az anyagot az alárendeltékhez el kell juttatni, hanem azt is, hogy az utánszállítás ütemezése olyan legyen, amely nem nehezíti, hanem könnyíti az alárendelt munkáját.

Az anyagi eszközök utánszállítását centralizáltan kell megszervezni és végrehajtani, amely a fentiekkel összhangban nemcsak a szállítások egy kézben történő irányítását jelenti, hanem azt is, hogy a centralizáció esetenként kiterjed az alárendelt szállítóeszközeinek az előjáró által történő szabályozott igénybevételére is. Manapság többször találkozunk olyan véleményvel, hogy a szállítást az anyagellátó szervek tagolásának megfelelően kell szervezni és irányítani, amely egyben a szállító alegységek szétszakítását is jelenti. Gondolom ennek cáfolata nagyon egyszerű, alapvetően azért, mert a szállító eszközök szétszakított alkalmazása az erők és eszközök szétaprózásához, gazdaságtalan felhasználásához vezet. Ez béke időszakban is káros, drágítja és bonyolítja a szállítási feladatok végrehajtását, egy háború esetén pedig egyenesen megengedhetetlen, mert az erők és eszközök elaprózása ez esetben nem gazdaságossági kérdésként, hanem a csapatok időbeni anyagi biztosítása kérdésként jelentkezik, ami alapvető befolyást gyakorolhat a harc, hadművelet kimenetelére. Ha a csapatok időben rendelkeznek valamennyi szükséges anyaggal, az a feladatok sikeres megoldását segíti, ha pedig nem, az a kudarchoz vezethet, mondhatná valaki, hogy ez frázis. Frázis akkor, ha nem hatolunk a dolog mélyére, ha valamennyi tagozatban 10–11 anyagnem felelős dolgozik, szervezi saját vonatkozásában a csapatok anyagellátását. Képzeli csak el, mit eredményezne az, ha pl. HDS szinten napi 5–8 ezer tonna anyag utánszállítását 10–11 főnök önállóan szerveznél? Ez a módszer a világon sehol nem igazolta magát, sőt ahol valamikor hasonló módon volt és háborús helyzetbe kerültek, ezt a legelső intézkedésekkel megváltoztatták és a szállítások centralizált szervezésének és végrehajtásának a rendszerét vezették be. Többek között ez volt egyik alapfeltétele

annak is, hogy a NHH időszakában a szovjet hadsereg hadtápjá sikeresen oldotta meg annak a nagytömegű anyagnak a szállítását, amelyet a front és a népgazdaság érdekei követeltek.

A csapatok harctevékenységének sikeres megvívásához szükséges anyagok mennyiségének növekedése az anyag utánszállítását bonyolultabbá teszi, s a gyakorlati tapasztalatok alapján megállapított anyagáramlás ütemével nem lehetünk elégedettek. Gyakorlatokon viszonylag „kedvező körülmények” között az anyagáramlás üteme alig éri el, vagy haladja meg óránként a 12–14 km-t. Ez alapvetően azzal függ össze, hogy amíg az anyag a HDS-től 80–100 km távolságról eljut a felhasználóhoz, háromszor kerül átrakásra, valamint azzal, hogy az anyagi eszközök mennyiségének növekedésével egyidejűleg nem fejlődtek a szükséges mértékben a rakodás gépi feltételei és a szállítás módszerei.

Mi a kiút?

E probléma rendezésére többféle elgondolás kínálkozik. Ilyenek: az egyes tagozatok kihagyásával csökkenteni kell az átrakások számát. Vagy úgy, hogy a kiszállítás folyamán egy, vagy több tagozatot – HDS esetében ho-t, ho. esetében az e-et kihagyjuk, vagy pedig a vételezés során a z. szállító eszközeit a ho-hoz, az e. szállító eszközeit a HDS raktáraihoz rendeljük vételezésre. Természetesen ez nem egyszerű kérdés, a szállítóeszközök centralizált felhasználása mellett gondosan meg kell szervezni az anyagellátás rendjét is. Ezt a módszert gazdagíthatjuk a „kocsikísérés” megoldásával is. E módszer alkalmazása a gyakorlatban nem megértésre talál, idegenkedés tapasztalható e vonatkozásban. A nagytömegű anyag utánszállítás azonban megköveteli e módszer alkalmazását alapvetően oly módon, hogy komplett szállító alegységek – rajok, századok, zászlóaljak – kerüljenek kicserélésre, azok szervezetszerű parancsnokaival és ellátó szerveivel együtt. E szempontból fontos volna a szállító alegységek azonos szervezetének a kialakítása is.

Ezzel összefüggően vetődik fel az „egység, alegység készletek” kialakításának szükségessége. Az egység, alegység készletek kialakítása lehetővé teszi azt, hogy az anyagok a HDS-től minden különösebb átrendezés nélkül kerüljenek az e.-hez, vagy a z.-hoz. Ennek nemcsak az átrakás nélküli szállítás esetében, hanem akkor is nagy jelentősége van, ha az anyag az egyes tagozatokban átrakásra kerül. Ezzel kapcsolatosan nagyon gyérek a gyakorlati tapasztalataink, ezért a módszer bevezetése, vagy általánosabbá tétele szempontjából alapvető jelentőséggel bír a kísérletek intenzívebb folytatása.

Az anyagáramlás ütemének meggyorsítását szolgálhatja a nagy fogyasztású anyagok vonatkozásában az anyagellátás „új rendjének” a kialakítása. Elképzelhető és célravezető például az, ha a lőszert a HDS-től valamilyen „elosztó helyekre” szállítjuk, ahonnan a z-ak, vagy az e-ek a lőszert közvetlenül vételezik fel. Ez szintén járható útnak tűnik, azonban szükséges ennek részletesebb kutatása, illetve kísérletek folytatása.

A nagytömegű anyag áramlásának meggyorsítása szempontjából alapvető az anyagmozgatás gépesítésének ütemes megvalósítása és ezen eszközök szakszerű alkalmazásának elsajátítása.

Az anyagi eszközök utánszállítása szempontjából döntő és alapvető a szállító alegység szilárd és folyamatos vezetésének megvalósítása és azok szervezett hatékony alkalmazásának a biztosítása. Ebből a szempontból egyik alapvető kér-

dés az, hogy a PK HTPH-ek rendszeresen és időben határozzák meg a szállító alegységek feladatait, a meghatározott feladatok végrehajtásának megszervezését és a végrehajtást folyamatosan ellenőrzik, segítsék. Az ellenőrzést és segítséget végezheti maga a PK HTPH, vagy megbízottja; a Ho-nál, de különösen HDS-nél e feladatra munkacsoportokat célszerű kijelölni, amelyek a PK HTPH elhatározása birtokában, folyamatosan segítik és biztosítják az anyagi eszközök utánszállításának végrehajtását. E munkának rendkívül nagy gyakorlati jelentősége van, ezért célszerű ezt a munkamódszert htp. törzseink tevékenységében általánosabbá tenni, meghonosítani.

Az anyagi eszközök folyamatos utánszállítása szempontjából fontos jelentőséggel bírnak azok a rendszabályok, amelyek a htp. törzseink gyakorlati tevékenységében egyre jobban elterjednek, mint pl.:

– a HDS TH tagozatban a napi utánszállítási feladatok végrehajtása a htp. biztosítási terv alapján. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a hadművelet megvívása folyamán az utánszállítást egy folyamatnak fogjuk fel, a napi szállításokat nem a csapatok igénylései, hanem a htp. biztosítási terv alapján hajtjuk végre. Felvetődik a kérdés, hogy lehet megakadályozni azt, hogy e módszer alkalmazása mellett a csapatoknál felesleges készletek halmozódjanak fel, vagy hiányok keletkezzenek. Ezt azáltal lehet megakadályozni, hogy a csapatok napi összefoglaló jelentését elemezve a szükséges korrekciókat a következő napi szállításokra vonatkozóan elvégzik. E módszer előnyeit az *1. sz. vázlat* szemlélteti.

A ho. de különösen a HDS tagozatban a szállítóeszközök kihasználásának hatékonysága a váltó gk. vezetők biztosításával alapvetően elérhető. Honnan lehet ezeket biztosítani? Szabad-e tovább növelni a kiszolgáló állomány amúgy is magas létszámát!? Nyilván, hogy nem. Kézenfekvő megoldásként kínálkozik az, ha a veszteség pótlására biztosított – különböző tartalékképző alakulatok állományába tartozó – gk. vezetők egy részét eleve a HDS szállító zászlóaljakra osztják be, ahol azok harci tapasztalatokat szereznek, hasznos munkát végeznek és a HDS PK intézkedésére bármikor felhasználhatók a csapatok gk. vezetői veszteségének pótlására.

Ugyancsak fontos és hasznos módszernek tartjuk azt, ha az egyes tagozatokban az egyes alárendelt alakulatokban a szállító oszlopokat mindig ugyanazon alegységparancsnokok vezetik. Mit eredményezhet ez? Azt, hogy az alárendelt tagozattal állandó, folyamatos kapcsolat alakul ki, ezáltal biztonságosabb és gyorsabb mind a szállítmányok eljuttatása, mind az anyagok átadása.

Végezetül szólni kell az utánszállítás szervezett végrehajtása szempontjából oly fontos kérdésről, mint a szállítások biztosításáról. Napjainkban ez különösen erdős, hegyes terepen döntő feltételét képezi a csapatok időbeni htp. biztosításának, mert az úton levő szállítmányokat az állandó megsemmisítés veszélye fenyegeti, mind a levegőből, mind a szárazföldről. Ezért ennek tudatában minden helyzetben és alkalommal gondoskodni kell a szállítmányok biztosításáról. Ismert, hogy e célra a htp. szervek nem rendelkeznek korlátlan erővel és eszközökkel, ezért egyes esetekben elkerülhetetlen a pk. segítségének kérése és a csapatok erőinek igénybevétele.

Tudjuk azt, hogy a csapatok alapvető rendeltetése az ellenség megsemmisítése. Ennek ellenére a pk-ok részéről megértést kell tanúsítani és látni kell azt, hogy egyes esetekben éppen az idézheti elő a kudarcot, ha e szállítások biztosítására a szükséges erőket nem biztosítják. A PK HTPH-eknek pedig vi-

lágosan érteni kell azt, hogy a htp. szervek munkájukat pk-i támogatás nélkül nem végezhetik, ezért a harcok, hadműveletek előkészítésének időszakában mindenkor fel kell tárni azokat a reális gondokat, amelyek megoldását a htp., a pk. támogatása nélkül biztosítani nem tudja.

E néhány gondolattal kívántam ráirányítani a figyelmet a szállítások szervezésére és végrehajtásának különös fontosságára, ismételten kihangsúlyozva azt, hogy a szállító eszközök centralizált felhasználása nélkül sem a hatékonyság, sem a csapatok időbeni anyagellátása nem biztosítható.

(Az 1. számú vázlat a folyóirat végén található.)