

## A közlekedési rendszergyakorlat tapasztalatai

*Sárközi István ezredes és  
Dobó Ferenc alezredes*

Az 1978 február hónapban lefolytatott „TRANZIT-78” közlekedési rendszergyakorlat szervesen illeszkedett a Magyar Néphadsereg, ezen belül a közlekedési szolgálat, a közlekedési központi szervek, parancsnokságok és csapatok felkészítési rendszerébe. Tapasztalatai további jó alapokat adnak a közlekedési szolgálat korszerűsítésével kapcsolatos munkákhoz, szervezeteinek felkészítéséhez a közlekedési biztosítási feladatok megoldására, az irányítás és vezetés javítására.

A gyakorlat alapvető célkitűzéseként a résztvevő közlekedési központi szervek, parancsnokságok és csapatok további összekovácsolása, az MN közlekedési rendszere, a közlekedési csapatok jelenlegi felkészültségének vizsgálata került meghatározásra. További, az alapvető célkitűzéshez kapcsolódó cél volt gyakorlati tapasztalatokat szerezni a közlekedési biztosítás főbb kérdéseit illetően a közlekedési rendszer teljes mélységében mind az ország, mind a hadszíntér területén. Ezen belül is kiemelt figyelmet fordított a gyakorlat a Magyar Népköztársaság és a hadszíntér közlekedési hálózatának egységes rendszerben történő üzemeltetése, fenntartása, helyreállítása kérdéseinek vizsgálatára; a különböző tagozatok közlekedési hálózatát kiszolgáló, helyreállító közlekedési csapatok tevékenységének kapcsolódására; továbbá a csapat- és anyagszállítványok központ és hadművelleti hadtáptagozatokon keresztül történő szállításának gyorsítására, az anyagáramlás sebességének fokozására, egyes ellátási tagozatok kikapcsolása lehetőségeinek elemzésére. E kérdések vizsgálatát felhasználtuk a szövetséges közlekedési központi szervekkel, parancsnokságokkal és csapatokkal való együttes tevékenység helyes módszereinek kialakítására, annak gyakoroltatására mind a tervező-szervező tevékenységben, mind a feladatok végrehajtása során. Hasznos tapasztalatokat kapott a gyakorlatvezetőség a közlekedési csapatok téli időjárási viszonyok, bonyolult körülmények közötti működtetésének, alkalmazásának kérdéseiben. Elemeztük ilyen körülmények közötti tevékenységük feltételeit, azok hatását a közlekedési biztosítási feladatok végrehajtására. Vizsgáltuk továbbá a személyi állomány tábori körülmények közötti pihentetésének, ellátásának lehetőségeit, feltételeit a téli időjárási viszonyok között.

A rendszergyakorlaton, mivel azon az MN központ és a hadművelleti hadtáptagozatok közlekedési központi szervei, parancsnokságai és szakcsapatai te-

vékenykedtek, továbbá a gyakorlat jellege és célkitűzései is lehetővé tették, tapasztalati úton is ellenőriztük a közlekedési biztosítás megszervezésével és végrehajtásával kapcsolatosan az Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága koordinálásával az elmúlt években kialakított elveket, szabályozásokat, továbbá az eddigi vizsgálódások eredményeit, elképzeléseinket, a szövetséges csapatokkal, azok közlekedési szerveivel való együttműködés kérdéseit. Lehetőséget adott a gyakorlat a különböző tagozatok közlekedési csapatai, központi szervei egységes rendszerben egymáshoz kapcsolódó tevékenységének vizsgálatára, mind a hátszág, mind a hadszíntér területén, a szövetséges csapatokkal, a szövetséges közlekedési szervekkel közös tevékenységben, együttműködésben.

A továbbiakban a teljességre törekvés igénye nélkül a rendszergyakorlat néhány – megítélésünk szerint fontos és a jövőben hasznosítható, vagy további vizsgálatot igénylő – kérdéssel foglalkozunk. Közülük néhányra a téli időjárási viszonyok irányították a figyelmünket és mutatták meg a nehézségeket. Másoknál elvi vizsgálódás már folyt, gyakorlatban azonban még nem bizonyosodtunk meg a következtetések, a kialakított metodikák helyességéről. Most a gyakorlati megvalósítás, végrehajtás ezeket a következtetéseket részben megerősítette, részben olyan új tapasztalatokat adott, melynek alapján további, más irányra is kiterjedő vizsgálatot kell végezni.

#### *A gyakorlatra és a téli időjárási viszonyok közötti tevékenységre való felkészülés*

A gyakorlatra való felkészülés a gyakorlat vezető állománya és a létrehozott kidolgozó csoport feladat megfogalmazásával, az elérendő célok meghatározásával kezdődött. A gyakorlatot nemcsak „egy gyakorlatnak” tekintettük, hanem az MN közlekedési szolgálat minden tagozatra kiterjedő helyzetfelismerésének és a háborús feladatokra való felkészítés egyik igen fontos állomásának.

A felkészülésre és a résztvevő közlekedési szervezetek felkészítésére is kiemelt figyelmet fordítottunk. A tervszerű munka biztosítására részletes tervet dolgoztunk ki. A meghatározott feladatok határidőre való végrehajtása nagymértékben biztosította, hogy a gyakorlatot megelőző végső felkészülési időben sem kerültünk „időzavarba”. Gondosan ügyeltünk a kidolgozás és felkészítés során arra is, hogy minden tevékenységnél megfelelő időt biztosítsunk a végrehajtó szervezetek részére. Hiszen bármilyen jó tervet is dolgoz ki a gyakorlatvezetőség, nem érheti el teljes mértékben a kitűzött célt, ha nincsenek megfelelően felkészítve a gyakorló szervezetek. Az eredményes gyakorlati tevékenység érdekében a lehetőségeknek megfelelően a párhuzamos munkamódszert alkalmaztuk. Ez egyben azt is lehetővé tette, hogy a gyakorlatvezetőségnek és a kidolgozó csoportnak a helyzet teljes ismeretében volt módja és lehetősége – a kidolgozás minden fázisában – az alárendelt munkájának ellenőrzésére, segítésére, szükség esetén a beavatkozásra. Ennek eredményeként a legritkább esetben vált szükségessé, hogy a kidolgozás, a felkészítés előrehaladtával később kelljen régebbi témához visszatérni a gyakorló szervezetek felkészítése során.

A gyakorlatra való felkészülés, az előkészítő, kidolgozó munka során a legfőbb figyelmet a következő három kérdésre fordítottuk:

1. A célkitűzések megvalósítása érdekében a gyakorlat levezetéséhez szükséges tervek (elgondolás, levezetési terv, szervezési intézkedés), egyéb okmányok kidolgozása, a gyakorló közlekedési szervezetek felkészítése.

2. A közlekedési csapatok téli időjárási viszonyok közötti tevékenysége feltételeinek megteremtése.

3. A szövetséges közlekedési csapatokkal való együttműködés megszervezése, feltételeinek megteremtése.

A gyakorlat elgondolásának kidolgozásánál a célkitűzés megvalósításához jó módszereknek ítéltük, ha összehangoljuk az ugyanabban az időben levezetésre kerülő harcászati gyakorlattal. Ezzel a módszerrel egyrészt lehetővé vált a tervezett közlekedési biztosítási tevékenységet egységes elgondolás alapján nemcsak a központ és hadművelleti tagozatokban, hanem a csapathadtáp tagozatra is kiterjesztve gyakoroltatni, másrészt mind a tervező-szervező, mind a gyakorlati tevékenységben módunk nyílt a szövetséges közlekedési csapatokkal, központi szervekkel való együttes anyagátadási, forgalomszabályozási feladat végrehajtására is. Ezzel a módszerrel egy időszakban tudtuk működtetni a közlekedési rendszer alapvető tagozatait: a központ, a hátszágai, a tábori, a hadsereg, a hadosztály és ezred tagozatokat. Ezzel vertikumban teljes mértékben átfogtuk a közlekedési biztosítás legfontosabb területein tevékenykedő közlekedési csapatokat az MN ben. Lehetővé vált, hogy a közlekedési biztosítás ezen alapvető területein a felső tagozattól a „harcoló csapatokig”, illetve a csapathadtáp tagozatba tartozó közlekedési és szállító csapatokig rendszerében vizsgáljuk a közlekedési tevékenységet. Végigkísérhetjük pl. a Központ Hadtáp tagozatból vasúton vagy gépkocsin érkező anyagok útját – az egyes tagozatokon keresztül – a csapatokig. A tagozatok között a harcászati gyakorlaton részt vevő csapatok ellátása érdekében jelentős mennyiségű anyag szállítása, átadása valósult meg. Kipróbáltunk több olyan készletezési, csomagolási, gépi rakodási eszközt és eljárást, üzemanyagtartály át-emelési módszert is, amelyeket a jövőben is alkalmasnak vélünk az ellátás és elosztás ütemének gyorsítására, a nehéz fizikai munka és élőerő szükséglet csökkentésére, illetve a szállítmányok gyors átcsoportosítására, átirányítására.

A gyakorlat a célkitűzésekben meghatározottak teljesítésére, illetve a harcászati gyakorlattal való összehangolásból nyert lehetőségek kihasználására öt mozzanatban került lefolytatásra.

I. mozzanat: A közlekedési csapatok, szervek mozgósítása, megalakítása.

II. mozzanat: A közlekedési csapatok, szervek összekovácsoló kiképzése, előrevonása, szétbontakozása.

III. mozzanat: A közlekedési csapatok, szervek, alkalmazásának megtervezése, megszervezése a hadsereg első támadó hadműveletének időszakára, a közlekedési csapatok és szervek vezetése. A közlekedési csapatok és szervek tevékenysége a saját és szövetséges csapatok érdekében végzendő szállítási, anyagátadási, forgalomirányítási feladatok végrehajtásában.

IV. mozzanat: A közlekedési csapatok és szervek tevékenysége a tömegpusztító fegyverek hatásának csökkentése, a csapások következményeinek felszámolása és a rendszer működtetésének helyreállítása érdekében, a hadsereg távolabbi feladata teljesítéséhez azok tevékenységének pontosítása.

V. mozzanat: A gyakorlat előzetes értékelése. Az állomány helyőrségekbe, megalakulási helyre történő bevonulása, a tartalékos állomány leszerelése, anyag és technika karbantartása. A népgazdaságból bevonultatott technika visszaadása.

A gyakorlatvezetőség az oktatási kérdések beállítása során nagy gondot fordított arra, hogy az egyes tagozatokba tartozó közlekedési csapatok olyan feladatokat kapjanak, melyek egyrésztől megfelelnek sajátos rendeltetésüknek, más-

részről a tagozatok erőit egységes rendszerbe fogva csak a kölcsönösen végzett együttműködés alapján kerülhetnek megszervezésre és végrehajtásra. Kiemelt figyelmet fordítottunk a szövetséges közlekedési szervekkel való együttes tevékenységekre, mint a közös útberendezési, forgalomszabályozási feladatok ellátása, anyagok kölcsönös vételezése és szállítása stb. Külön foglalkoztunk néhány gyakorlati kérdés módszeres vizsgálatával, mint a vegyes anyagú kirakó állomásra érkeztetett szállítmányok fogadásának, az anyagok átadásának, elszállítási feladatának megszervezésével, irányításával, az egyes anyagfajták különböző egységcsomagolású terhei rakodóeszközökkel és gépekkel való mozgatásának módszereivel, a közúti komendáns szolgálat két alapvető szervezete – a diszpécser és az ellenőrző-áteresztő pontok – telepítésének, működési feltételeinek és munkájának lehetőségeivel. Feladat volt a tagozatok közötti anyagátadások, illetve a közbeeső tagozat átlépésével a Tábori Előretolt Bázis szállítóeszközeinek közvetlenül a magasabbegység raktárakhoz való irányítása módszereinek a gyakorlása.

Az előző kérdések mellett komoly figyelmet fordítottunk a mozzanatokon belül az MNK közlekedési rendszere működésének vizsgálatára, lehetőségei felhasználására, valamint a közlekedési és egyéb szakcsoportok alkalmazási, együttműködési kérdéseire.

A cikk terjedelmének és lehetőségeinek korlátozottsága miatt az egyes mozzanatoknál és oktatási kérdésekben végzett munka részletes elemzését nem végezzük. A szaktevékenység néhány fontosabb kérdésének vizsgálatára, elsődlegesen a közúti biztosítás és az anyagi eszközök szállítása, átadása terén, a későbbiekben még kitérünk.

A gyakorlaton részt vevő közlekedési szervezetek felkészítése keretében a hivatásos állományon kívül fontosnak tartottuk a tartalékos parancsnoki állomány ismereteinek felrészítését, előkészítését is a legénységi állomány összekovácsoló kiképzésének végrehajtására és a gyakorlat időszakának feladataira. Ennek érdekében a mozgósítás során megalakuló közlekedési csapatoknál előbehívás során változó időtartamú (zömében kétnapos) mozgósítási parancsnoki kiképzés került lefolytatásra. A kiképzés alapvetően kellő feltételt teremtett a bevonuló állomány fogadására, elhelyezésére, ellátására és kiképzésének előkészítésére. A tapasztalatok alapján azonban le kell vonnunk azt a következtetést, hogy az előbehívással bevonultatott tartalékos tiszti állomány többirányú feladatra való felkészítéséhez a rendelkezésre álló két nap nem bizonyult elegendőnek. Emiatt alapvetően az alegységek kiképzésére való felkészülés szenvedett csorbát.

A jövőben végrehajtásra tervezett gyakorlatok tervezésénél a tartalékos tiszti állomány feladatra való felkészítéséhez, a törzsek összekovácsolásához az alábbi időszámvetést és módszert célszerű alkalmazni:

- egy napot az általános elméleti kérdések felrészítésére;
- két napot a törzset összekovácsoló hadijátékokra;
- egy napot – beosztás szerint – a mozgósítási feladat második ütemének feladataira, illetve az alegységek kiképzésére való felkészülésre kell fordítani. Összesen tehát legalább négy napot kell részükre biztosítani.

E kérdéshez kívánkozik annak az eredményes módszernek a megemlítése, amelyet a gyakorlaton az összekovácsoló kiképzésnél alkalmaztunk. Az egyes közlekedési csapatok összekovácsoló kiképzésénél a kiképzést összekapcsoltuk a közlekedési egység rendeltetésének megfelelő, az MNK érdekében végzendő

anyagszállítási, vasútépítési és egyéb szakfeladatokkal. Ez a szakcsapatok magas színvonalú összekovácsoló kiképzése, háborús feladatra való felkészítése mellett jelentős anyagi hasznot is hozott a néphadseregnek. Ezt a módszert a jövőben is célszerű alkalmazni.

2. A gyakorlatra való felkészülésben kiemelt figyelmet fordítottunk a téli időjárási viszonyok közötti tevékenységre, a szükséges anyagi-, technikai- és egészségügyi rendszabályok megtételére. Ezt két alapvető okból tartottuk fontosnak. Egyrészt a meghatározó cél miatt, hogy a személyi állományt megóvjuk a zord téli időjárási viszonyok károsító hatásaitól és a lehetőségeknek megfelelően biztosítsuk számukra a pihenési és munkafeltételeket, a téli időjárásnak megfelelő étkeztést és mindazokat az anyagi eszközöket, felszereléseket, amelyek ehhez szükségesek. Másrészt gyakorlatban is vizsgálni kívántuk a közlekedési csapatok – ezen belül is elsősorban a gépkocsiszállító és a közúti csapatok – téli időjárási viszonyok közötti működésének lehetőségeit, a biztosított eszközök alkalmasságát, elégségességét.

A közlekedési csapatok téli időjárási viszonyok közötti működése zavar-  
talanságának biztosításához néhány igen hasznos tapasztalattal szolgált a gyakorlat, amelyeket a jövőben részletesen elemezni kell. Közülük néhányra itt is szeretnénk a figyelmet ráirányítani.

– A katonai gépkocsiutakon tevékenykedő közúti komendáns egységek szervezetébe tartozó forgalomszabályozó őrsök állományának pihentetése, melege-  
dése a katonák felszereléséhez tartozó egyéni védőeszközök felhasználásával ké-  
szített sátrakban csak szükségszerűen oldható meg. Ezzel szemben igen jó tapasztal-  
atokat adott a népgazdaságból erre a célra igénybe vett zárt felépítményű,  
kisteherbírási tehergépkocsik, mikrobuszok felhasználása.

– A gyakorlat bizonyította, hogy fel kell készíteni elsősorban a közúti csa-  
patokat, de a gépkocsiszállító egységeket is az utak hóakadályoktól való meg-  
tisztítására és ehhez a szükséges eszközöket biztosítani kell. Emellett a gépkocsi-  
szállító egységeknél a téli időjárási viszonyok között nagyobb figyelmet kell for-  
dítani a gépjárművek gumibroncsainak állapotára és, hogy a járművek rendel-  
kezzenek a hóakadály leküzdését elősegítő különböző tartozékokkal.

– A terepen települő és működő különböző raktáraknál, bázisoknál mind  
nagyobb számban alkalmaznak különböző rakodóeszközöket, targoncákat stb.  
Ezek megbízható üzemeltetése a téli időjárási viszonyok között körültekintő fig-  
yelmet és kifogástalan technikai állapotot követel. Hóban való mozgásuk még  
korlátozottabb, mint a gépjárművéké. Alkalmazásuk megtervezése, a technológiai  
folyamat kimunkálása minden körülmény figyelembevételét követeli és több vál-  
tozatban szükséges.

3. Amint már a bevezetőben mondtuk, fontos célként határozta meg a  
gyakorlatvezetőség, hogy a szövetséges közlekedési csapatokkal való együttmü-  
ködés terén újabb tapasztalatokat szerezzünk a közlekedési biztosítás különböző  
területein. Az előzetes egyeztetések alapján a következő együttes, illetve együtt-  
működési tevékenységet igénylő feladatokat terveztük:

– az MN és a szövetséges közúti komendáns egységek által közösen beren-  
dezett katonai gépkocsiúton a szövetséges csapatok mozgásának forgalomszabá-  
lyozása;

– az MN által telepített és üzemeltetett vasúti kirakó állomáson és a szö-

vetséges csapatok tábori bázisán a szövetséges és az MN gépkocsiszállító csapatai által különböző anyagi eszközök vételezése és szállítása a csapatokhoz.

A gyakorlat tapasztalatai szerint az MN közlekedési csapatai és a szövetséges közlekedési csapatok a közös feladatokat, az együttműködést eredményesen oldották meg. Jó alapot biztosítanak ehhez a szövetséges csapatok hadtápbiztosítását és a közlekedési biztosítás különböző területeit szabályozó, az Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága koordinálásával kialakított alapelvek. Emellett azonban néhány, a gyakorlati végrehajtást érintő kérdésre is ráirányították a figyelmet.

A végrehajtás területén is alapvető akadályozó tényezőként mutatkoznak a nyelvi nehézségek. A gyakorlatvezetőség a közös forgalomszabályozási feladatot ellátó közúti komendáns egységhez biztosított egy katonát, aki az orosz nyelvet beszélte. A tapasztalat azt mutatja, hogy ez kevés. Minden századnál szükség van legalább egy-egy ilyen személyre.

A másik kérdés, amelynek megoldása ismét előtérbe került, a különböző okmányok azonosságának célszerűsége és kettős nyelvűsége. Vonatkozik ez a közúti biztosítás és a közúti mozgások okmányaira, de természetesen az anyagellátás bizonylataira és egyéb okmányokra is.

#### *A közlekedési hálózat felhasználása, helyreállítása*

A közlekedési hálózat felhasználása és biztosítási feladatainak tanulmányozása a gyakorlat egyik fő célkitűzése volt. Az utánszállítás csak megfelelő mennyiségű és minőségű útvonal megléte esetén oldható meg sikeresen. A HM 01/1974. számú parancsa III/30. pontjában a közlekedési biztosítás fogalmában az alábbiak szerint említi az utánszállítási útvonalak jelentőségét. „A közlekedési biztosítás magába foglalja a közlekedési utak és szállító eszközök előkészítésével és üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával kapcsolatos rendszabályok komplexumát valamennyi közlekedési ágazat fennakadás nélküli működésének biztosítása céljából, továbbá az Egyesített Fegyveres Erők érdekében végzendő katonai szállítások teljes és időben történő végrehajtását”.

Az utánszállítási útvonalakat a legelső ellátó ponttól (szd., z.) a központ hadtáp, a főparancsnokság anyagi bázisáig, illetve az előállító üzemekig szükséges kijelölni.

Az alsóbb hadtáptagozatokban az utánszállítási útvonalak kijelölése során törekedni kell, hogy azok megfeleljenek, egybeessenek a felsőbb hadtáptagozatok utánszállítási útvonalaival. Ezáltal az alsóbb tagozatokban végzett helyreállítási munka elősegíti és csökkenti a felsőbb tagozatok helyreállítási tevékenységét.

Különösen körültekintő figyelmet igényel az utak kijelölése az országban, amikor annak területe részben, vagy teljesen egybeesik a fronttáptáp sávjával. Ilyen esetben az utak kijelölésénél a front szükségletének elsőbbséget biztosítva kell egyeztetni a központ hadtáp és a népgazdaság szükségleteit.

Az előző néhány gondolat is mutatja a jelentőségét és bonyolultságát a különböző hadtáptagozatok (e., ho., hdt., HDS, front, Központ, Főparancsnokság) utánszállítási útvonalai kijelölésének a meglévő közlekedési hálózatból.

A gyakorló törzseknél, annak ellenére, hogy az utánszállítási útvonalakkal kapcsolatos elvi követelményeket, mennyiségi szükségletet és a technikai mutatókat ismerték, az utak konkrét kijelölésénél problémák mutatkoztak. Mint pl.

a felsőbb tagozatokban, ahol az utánszállítási útvonalak kijelölésénél nem vették figyelembe az alsóbb tagozatok által igénybevételekre tervezett utak továbbfejlesztését, ugyanakkor nem is szabták meg számukra, hogy melyik útvonalat használják fel. Egyes törzsek az utánszállítási útvonalakat a normák szerint jelölték ki, de több esetben figyelmen kívül hagyták, hogy az utak anyagi bázistól – anyagi bázisig kell, hogy vezessenek. Olyan esetek is voltak az anyagi bázis elhelyezésénél, hogy nem vették figyelembe a megközelítő utak lehetőségét. A gyakorlat során közlekedési törzseink leggyengébb oldalaként mutatkozott a gépkocsiutak egyeztetett és megfelelően forgalomszabályozott igénybevételének kérdése. A gépkocsiutak forgalomszabályozásában a begyakorlottság, híradás, diszpécser rendszer kialakításában még sok a tennivalónk. Úgy gondoljuk, a gépkocsiutak forgalomszabályozásának problémáival szükséges önálló témaként foglalkozni. A gyakorlat során az elhatározás jelentésénél a törzsek figyelmét felhívták e problémákra és a későbbiek során észrevehető javulás jelei mutatkoztak e téren.

A gyakorlat során foglalkoztunk a közlekedési hálózat, illetve az utánszállítási útvonalak helyreállítása kérdéseivel is.

A közlekedési hálózat helyreállítása tervezésében a törzsek helyesen alkalmazták az elveket és a helyreállító erőiket. A törzsek a feladatokat egymás között egyeztetették. A gyakorlat során hiányzott a KPM és a front operatív csoportja. E csoportok meglete érzékelhetőbbé tette volna az együttműködést és több probléma esetleg rendezésre kerülhetett volna.

A közlekedési hálózat helyreállításának tervezési munkáiban meg kell említeni egy alapvető hiányosságot, azt, hogy a számvetéseikben a hidak biztosítását, helyreállítását felületesen végezték. A helyreállító munkákban a hídhelyreállítási tevékenység a legnehezebb és legbonyolultabb. A várható hadszintér folyóktól eléggé átszegdelt, 30–35 kilométerenként 100 méternél szélesebb folyók találhatóak. Általában 1 km útra 3–5 fm híd jut. A front hadművelet mélységéig a közúti komendáns dandárnak mintegy 2400 km gépkocsiút helyreállítását kell biztosítani.

A 2400 kilométeren mintegy 7200–14 000 fm híddal számolhatunk, ebből az ellenség rombolhat 1400–2800 fm hidat. Ezt a front hadműveletében 15–22 nap alatt szükséges helyreállítani, illetve pótolni. Ugyanakkor a ku. kom. dd. hidépítési lehetősége 30–50 fm/nap, amely 15–22 nap alatt 450–1100 fm híd helyreállítását teszi lehetővé. Ez a hídhelyreállítási szükséglet mintegy 30%-ának felel meg. A hidépítési kapacitás előregyártott hídelemek és korszerűbb hídepítő technika alkalmazásával fokozható. Megfelelő technológiát kell kidolgozunk hídelemek gyors gyártására.

A gyakorlat tapasztalatai mutatják, hogy a közlekedési hálózat biztosítási kérdéseivel továbbra is kiemelt feladatként kell foglalkozni. Tisztázni kell az utánszállítási útvonalak kijelölésében mutatkozó problémákat. Fel kell dolgozunk a gépkocsiutak forgalomszabályozása elméleti és gyakorlati kérdéseit. Össze kell állítani a KPM és katonai helyreállító erő együttműködési rendjét.

#### *Az anyagi eszközök szállítása, anyagátadási munkák megszervezése*

A szállítási feladatok gyakoroltatásának megtervezésénél a gyakorlatvezetés abból az utóbbi években levont következtetésből indult ki, mely szerint egy korszerű háború magas követelményei nagy feladatokat rónak a csapatok

folyamatos és megbízható hadtápbiztosítására. Ennek megfelelően a szállító szolgálat szerepe és jelentősége, a közlekedési utak és szállítóeszközök felhasználása az összes előző háborúhoz képest alapvetően megváltozik. A Nagy Honvédó Háború idején szerzett tapasztalatok, a vietnami és a közel-keleti események tanulságai, valamint az előrejelzések azt bizonyítják, hogy korszerű viszonyok között a hadműveletek megvívása jelentős mértékben függ a katonai szállító rendszer stabilitásától is.

Az elmúlt időszak alatt lezajlott tudományos és technikai forradalom eredményeként a fegyveres küzdelem megvívása fokozott követelményeket állít a hadtápbiztosításban belül a szállításokkal szemben. A korszerű hadműveleteket az jellemzi, hogy megnövekedett a katonai szállítások valamennyi fajtájának terjedelme és a szállításokat rövid idő alatt kell végrehajtani. A szállítási feladatok ilyen irányú végrehajtása megköveteli a szállítási ágazatok összehangolt, komplex felhasználását. A különböző viszonyok között a tömeges csapat- és anyagszállítások megbízható és folyamatos biztosítása csakis a különböző szállítási ágazatok komplex felhasználásával valósítható meg. A komplex szállítások megvalósításának egy lehetséges változatát a mellékelt modellen mutatjuk be.

A szállítások időbeni, gyors végrehajtásának egyik igen fontos tényezője a rakodások gépesítése, a különböző szállítótartályok alkalmazása. Az anyagok a csapatokhoz több tagozaton keresztül jutnak el. Ennek megfelelően többszöri átrakások szükségesek. Bár gépi rakodóeszközök beállításával a rakodási-, és ezzel a szállítási idő jelentősen rövidíthető, megítélésünk szerint a probléma az átrakások számának csökkentésével oldható meg.

Ezen elvi alapnak tekinthető irányelvekre támaszkodva vizsgálta a gyakorlatvezetés az anyagi eszközök szállításának kérdéseit, beleértve az anyagok egyik szállítóeszköztől a másikra való átrakását, a gépi eszközök alkalmazását, és mindenekelett ezen keresztül az anyagáramlás sebessége növelésének lehetőségeit.

A szállításoknál a különböző szállítási ágazatok összehangolt, komplex alkalmazását a két alapvető szállítási ágazat: a vasúti és a közúti szállítás és mint kiegészítő szállítási ágazat, a vízi szállítás felhasználásával valósítottuk meg.

A gyakorlat tapasztalatai ismételten aláhúzták, hogy korszerű harctevékenységek során a központ- és a fronttápbiztosításban továbbra is alapvető szállítási ágazatnak kell tekinteni a nagy tömegű és nagy távolságra történő csapat- és anyagszállításoknál a vasúti szállításat. A vasúti szállításnál jó tapasztalatokat szereztünk a Tábori Hadtápbiztosítás anyagi készletei egy részének vasúti szerelvényeken való tárolásában mind a harctevékenységek megszervezésének időszakában, mind a hadművelet folyamán. A tapasztalatok szerint az anyagi készletek mintegy 20–30%-át célszerű a vasúti szerelvényeken tárolni a bázisoktól legfeljebb 50–60 km távolságra, megfelelő vágányhálózattal és összeköttetéssel rendelkező vasútállomásokon. A szükséges gördülőanyag biztosítása számításaink szerint az egyéb katonai és népgazdasági szállításokat nem akadályozza. Az anyagok ilyen módon történő tárolása nagymértékben elősegíti az anyagi készletekkel való manőverezést, a szükségletek gyors kielégítését.

Korszerű hadműveletekben az ellenség egyik fő törekvése a közlekedési hálózat rombolása. Ez legkedvezőtlenebbül a vasúti hálózatot, a vasúti szállításat érinti. Ezért úgy ítéljük meg, hogy a harctevékenységet folytató csapatok felé az utánszállítás fő terhére a gépkocsiszállításnak kell átvinni. A fő célkitűzés, hogy



a vasúti szállítás időleges szünetelése esetén is biztosítani tudjuk a harchoz legfontosabb anyagok utánszállítását.

A gépkocsiszállítást a gépjárművek nagymértékű fejlődése és lehetőségeinek növekedése folytán a vasúti szállítás mellett a legfontosabb szállítási ágazatnak kell tekinteni. A vasúti és különösen a vízi szállításához viszonyítva, magas manőverező képességgel és nagy életképességgel rendelkezik. A legteljesebb mértékben kielégíti a korszerű hadműveletekben a folyamatos utánszállítás biztosításának követelményeit. Manőverező képességénél fogva kevésbé sérülékeny, mint a többi szállítási ágazat. A gépkocsutak sűrű hálózata biztosíték a zökkenőmentes működéshez és a meghatározott feladatok végrehajtására. Alkalmas az anyagoknak a berakóhelyektől közvetlenül a rendeltetési helyig való kiszállítására.

A gépkocsiszállításra döntő szerep hárul az összes utánszállítási tagozatban a felhasználandó különböző szállítási ágazatok közönsös kapcsolatának biztosításában, vagyis a rakományok egyik szállítási ágazatról a másikra való átadásánál és a vasutakon, víziutakon rombolt létesítmények megkerülésénél. Mindezek következtében a gépkocsiszállítás a hadszíntéren valamennyi szállítási ágazat működését egyesítő összekötő kapocs különleges szerepét tölti be. Teljesen nyilvánvaló, hogy a vasúti- és gépkocsiszállítás működésének legszorosabb összehangolása és egyesítése képezi a közlekedés komplex felkészítésének egyik legfontosabb problémáját.

Az egyik szállítási ágazatról a másikra való anyagátadások fontos pontjai a vasúti kirakó állomások. Az anyagi eszközök utánszállítási rendjében nagy jelentőségük a hadművelleti hadtáp tagozatban a különböző bázisok feltöltésénél, illetve esetenként a magasabbegységek ellátásában. A gyakorlaton az általános célhoz illesztve a hadsereg mozgó bázis érdekében tevékenykedő kirakó állomás munkáját szerveztük meg és gyakoroltattuk a különböző fajtájú anyagi eszközök átadásában. A kirakó vasútállomás berendezésének, munkája megszervezésének egy lehetséges változatát a mellékelt vázlatok mutatják.

A kirakó vasútállomás berendezése, üzemeltetése, a folyamatos anyagátadás megszervezése és végzése széles körű előkészítő munkát igényel és megköveteli a katonai közlekedési szervek, a vasút szerveinek és természetesen annak a bázisfőnökségnek az összehangolt tevékenységét, amelynek érdekében az működik. A gyakorlaton a kialakított helyzetnek megfelelően a kirakó állomásra érkezett vegyes anyagok fogadásának, az odaérkezett közúti szállítóoszlopok mozgásának, az anyagok rakodásának, átvételének hasznos tapasztalatai – korábbi ilyen irányú gyakorlatok tapasztalataival együttesen – bizonyították, hogy a közlekedési hálózat, a szállítási rendszer igen fontos láncszemei. A látottak arról is egyértelműen meggyőző választ adtak, hogy a meglévő rakodógép állományt eredményesen lehet használni a kirakó állomásokon. A szükséges hatékonyságot azonban csak akkor lehet elérni, ha azok üzemeltetésére megfelelő szakképzett állomány áll rendelkezésre, valamint ha az anyagok csomagolása, az egységirakomány képzés a szükséges technológiai követelményeket a rakodáshoz kielégítik.

Amint már említettük a gyakorlat célkitűzései között szerepelt annak a vizsgálata, milyen módon lehetséges az anyagáramlás sebességének fokozása, a szállítások gyorsítása.

A gyakorlat jó példákat adott az anyagáramlás meggyorsítása egyes lehetséges módszereihez, mint például az átrakás nélküli anyagtovábbítás, a rakodások gépesítése, egyéb segédeszközök alkalmazása. Megmutatta továbbá, hogy a jövőben a fő tevékenységeket milyen irányban célszerű az anyagáramlás meggyorsí-

tása érdekében végezni. De feltárta egyben a gyengébb oldalakat is, elsődlegesen az anyagok szétoasztása, a rakodások végrehajtása terén.

Az anyagi eszközök áramlásának meggyorsítása egy sor kérdés újszerű megközelítését követeli meg. Melyek a legfontosabb területei és lehetőségei ennek a fejlesztési feladatnak? Mindenekelőtt a szállítások módozatainak további bővítése, a rakodási munkák lehető legkisebb mértékre való szűkítése, az elengedhetetlen rakodási és átrakási munkák meggyorsítása. Ez a gyakorlat ezekből is érzékeltetett egyes kérdéseket. Megítélésünk szerint az útkeresésnél kiemelt figyelmet kell fordítani az átrakás nélküli szállítványképzés módozataira. Megvizsgáltuk, mint a szállítványok egyes ellátási tagozatokon való gyors átfutásának egyik módját, a gépjárművek cseréjének lehetőségét. A jelenlegi tapasztalatokon túl azonban gyakorlati megvalósításhoz még további elemzés, vizsgálódás szükséges. Hasonlóan hatékonyan alkalmaztuk most, de már az előző gyakorlatokon is azt a módozert, hogy az előljáró tagozattól anyaggal érkező járműveket átrakás nélkül besoroljuk az alsóbb tagozat által az alárendeltjei felé képzett szállítóoszlopba, így valóstíva meg az átrakás nélküli anyagtovábbítást. Ide tartozik az a módozert is, hogy a szállítóegységek (-alegységek) a körleteikben való tartózkodást arra használják fel, hogy átmálházzák anyagaikat a soronlevő utánszállításhoz úgy, hogy amikor az szükségessé válik, a járművek menetoszlopba sorolásával elvégezhekk azt. A gyakorlat is azt bizonyította, hogy túl kell lépni a szállítások eddig megismert és begyakorolt módozerein. Azt tartjuk helyes felfogásnak, ha a csapatok az anyagi eszközök utánszállításának minden változatát megtanulják, majd begyakorolják és mindenkor az adott helyzet követelményeinek legjobban megfelelőt alkalmazzák. Ezen az úton minden bizonnyal jelentős időmegtakarításhoz juthatunk - nem is beszélve a mindig szűkében levő rakodóról - és jelentősen növelhetjük az anyagáramlás ütemét.

Szorosan kapcsolódik az anyagáramlás sebességének fokozásához, a szállítások gyorsításához és annak mintegy részét képezi a rakodások gépesítése, az egységcsomagképzés. Bizonyította, hogy az eddig végzett munkák e témában helyes irányúak. A szállítások gyorsítása a rakodási munkák korszerűsítése, időigényének csökkentése nélkül elképzelhetetlen. Megmutatta azonban azt is, hogy a zömében az állandó elhelyezési körletekben működtetett gépek tábori körülmények között csak kisebb intenzitással képesek dolgozni. A feladat tehát adott, a jövőben nagyobb ütemben kell keresni azokat az eszközöket, amelyek ezen követelményeknek is megfelelnek. A gépek alkalmazásához az egységcsomagképzés, a különböző méretű szállítótartályok felhasználása szükséges. A rakodások, és ezen keresztül a szállítások meggyorsítása mellett fokozza ezen eszközök jelentőségét az a tény is, hogy nagyobb védelmet nyújtanak a különböző behatások ellen. A gyakorlaton alkalmazott csomagolások, egységcsomagok, szállítótartályok megmutatták, hogy kedvező a hatásuk az anyagok védelmére a zord téli időjárás behatásai ellen is.

Amint e néhány gondolatból is látható, az anyagi eszközök szállításának kérdései összetettek, bonyolultak és sok még a megoldatlan kérdés, amelyekre a gyakorlat néhány vonatkozásban előremutató tapasztalatokat adott.

Összegezőként megállapítható, hogy a gyakorlat mind a gyakorlatvezetőség, mind a gyakorlók számára egyaránt hasznos volt. Jelentősen hozzájárult a közlekedési szolgálat háborúra való felkészítésének magasabb színvonalra történő emeléséhez. Jelentősen gazdagodtunk gyakorlati tapasztalatokban. Jobban látjuk a szervező, irányító és végrehajtó munka módozereit és formáit, valamint

a közlekedési rendszer, a közlekedési szolgálat és állományába tartozó közlekedési szervezetek további felkészítésének feladatait.

A gyakorlat az eddiginél nagyobb mélységben mutatta meg egy sor kérdés rendezésében fennálló feladatainkat és hasznosítható tapasztalatokat nyújtott a közlekedési csapatok, szervek felkészítéséhez. További mélyreható elemzésekkel, az egyes területek részletes felmérésével igen eredményesen lehet még e munkát hatékonyabbá tenni. Ehhez kívántunk e néhány gondolattal hozzájárulni és kezdeti alapokat adni a tapasztalatok közzétételére, megvitatására.

(Az 1-4. számú melléklet a folyóirat végén található.)