

## **A hátország közlekedés biztosítási rendszer korszerűsítésének alapelvei, a biztosításban résztvevő szervezetek és hadrendi elemek**

*Sárközi István ezredes,  
Borczván Béla mérnök alezredes*

A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 01/74. számú parancsával életbe léptetett „*A varsói szerződés tagállamai egyesített fegyveres erői magasabbegységei és seregstestjei hadtápbiztosítása megszervezésének alapjai*” c. alapokmány közlekedési biztosítással foglalkozó fejezete rögzíti: „a közlekedési biztosítás magába foglalja a közlekedési utak és szállítóeszközök előkészítésével és üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával kapcsolatos rendszabályok komplexumát valamennyi közlekedési ágazat *fennakadás nélküli működésének biztosítása* céljából, ...” az idézetből a „fennakadás nélküli” azaz a közlekedési rendszer folyamatos működésének biztosítását húztuk alá, ugyanis ez magában foglalja a közlekedési ágazat háborús üzemmódra való gyors átállításának és megbízható működtetésének követelményét. A követelményből egyértelműen adódik, hogy a hadászati és hadműveleti elvek, a technika és a technológia fejlődésével összhangban, a közlekedés biztosítási rendszerét – így a hátországi közlekedési rendszert is – folyamatosan korszerűsíteni kell.

A hátországi közlekedési biztosítás jelenlegi rendszere mintegy 10–15 éve van érvényben. Ez időszakban jelentős eredmények születtek az ország területe, mint a várható hadszíntér egy része közlekedésének háborús felkészítésében. Erre az időszakra jellemző a kettősrendeltetésű – népgazdasági és háborús igénybevételre egyaránt alkalmas – technikai eszközök (dunai közúti- és vasúti TS uszályhidak, sebesültszállító vonatok és autóbuszok stb.) kialakítása és rendszerbeállítása. A TS uszályhidak kialakításával főlegessé váltak a hátország területén alkalmazásra tervezett katonai közúti és vasúti úszóhidak beszerzései. A TS uszályhidak ugyanis teherbírás, építési idő, valamint az üzemeltetés vonatkozásában előírt követelmények tekintetében vetékszenek, sőt egyes paraméterekben túlszárnyalják a hadseregek rendszerében levő jelenlegi katonai hátországi uszályhidak műszaki paramétereit. Gazdaságosságukat nézve viszont össze sem lehet hasonlítani azokkal. A TS uszályhidak alapelemei – a TS-1500 típusú uszályok – ugyanis béke időszakban a népgazdaság vízi szállítóeszközeiként üzemelnek, vagyis értékük újratermelődik az amortizációs költségek következtében.

Hasonló a helyzet a sebesültszállító vonatok és autóbuszok gazdaságosságát illetően is. Ezen eszközök kialakításával és rendszerbeállításával a népgazdaság részére több milliárd forint megtakarításra kerül.

A korábbi időszakhoz viszonyítva jelentős eredmények születtek a közlekedési hálózat és a nagyfolyami tartalék hidátkelőhelyek, valamint a szállítóeszközök előkészítése, illetve háborús felkészítése vonatkozásában is.

Összességében úgy értékelhetjük, hogy a hátországi közlekedési biztosítás jelenlegi rendszere betöltötte szerepét. Igen jelentős fejlődés történt ezidőszakban a közlekedési biztosítás technikai feltételeinek megteremtése tekintetében, különösen, ha figyelembe vesszük azok kialakításának és megvalósításának gazdaságosságát.

#### *A hátország közlekedési biztosítási rendszer korszerűsítésének indokai*

Az uróbbi időszakban végrehajtott HM szintű törzsvezetési gyakorlatok egyre élesebben vetették fel a hátországi közlekedési biztosítási rendszer korszerűsítésének szükségességét. A Magyar Néphadsereg csapatainál történő átfegyverzések, a hazai technikai eszközök és a harcéljárások fejlődése következtében folyamatosan növekszik a hátországból utánszállítandó anyagok mennyisége.

A HDS támadó hadművelleti anyagszükséglete – az elmúlt 10–15 év alatt – 40 000 tonnáról mintegy 60 000 tonnára növekedett. Ez a közlekedésre vonatkoztatva 6–8000 tonna anyag napi utánszállítását jelenti, és még ekkor a hadművelleti magasabb egységek előrevonásával és manővereivel kapcsolatos csapatszállításokkal nem is számoltunk, melyek várhatóan egyes irányokban lüktetészerűen jelentkeznek, lefogva az irány vasútvonalainak teljes kapacitását.

A hadászati fegyverrendszerek hatórávolságának, romboló erejének és a tálalati pontosságának növekedésével arányosan növekszik a hátországi közlekedési rendszer folyamatos üzemeltetésének, működtetésének a veszélyeztettsége.

A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium által végrehajtott MERKUR gyakorlat tapasztalatai is azt igazolták, hogy a KPM saját erővel és eszközeivel nem képes egy tömeges atomcsapás következményeinek felszámolására és a hárorszáiban a megszakadt közlekedési forgalom 3–5 nap alatti beindítására.

A közlekedési építő technika és technológia fejlődése következtében vasútépítő, út- és autópálya építő gépláncok alakultak ki, amelyek a békés építő munkában igen nagy építési teljesítményeket produkálnak, de a háborús helyreállításnál csak igen szűk lehetőség nyílik az alkalmazásukra. Ugyanakkor a vállalatok a hagyományos építő technikát felszámolják, így a közlekedési szakcsoportok részére a lebiztosítás nehézségekké ütközik. Tekintettel arra, hogy a közlekedési hálózatokon a forgalom folyamatos fenntartásával kapcsolatos követelmények nem változtak, a biztosítás lehetőségei, valamint a szállítási igények oldaláról nézve viszont jelentős változások történtek, a kettő egyensúlyának megteremtése érdekében halaszthatatlanul szükségessé vált a hátországi közlekedési biztosítási rendszer korszerűsítése.

#### *A hátország közlekedés biztosítási rendszer korszerűsítését befolyásoló tényezők*

Törvényerejű rendeletek kimondják, hogy az ország területén a közlekedés folyamatosságának biztosításáért békében és háborúban egyaránt a Magyar Népköztársaság közlekedési és postaügyi minisztere felelős. Ez azt jelenti, hogy a fel-

készítéssel, az életképesség növelésével, a különböző tartalékanyagok képzésével, stb. kapcsolatos költségek közvetlenül a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumot terhelik.

A fent említett rendeletek egyidejűleg azt is szabályozzák, hogy a közlekedés honvédelmi felkészítésével összefüggő követelményeket a Honvédelmi Minisztérium dolgozza ki és az Országos Tervhivatal útján adja meg a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium részére. Ebből az következik, hogy a közlekedés háborús felkészítésével, az életképesség fokozásával, a helyreállításhoz szükséges tartalékanyagok és eszközök képzésével kapcsolatos igények a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium öt éves, illetve éves terveibe – a megvalósítás lehetőségeinek függvényében – bedolgozásra kerülnek. A népgazdasági érdekekkel is egybeeső igények általában a beruházások és korszerűsítések építkezéseivel megvalósulnak, az össze nem eső igények – pl. honvédelmi szempontból fontos, de népgazdaságilag gyenge forgalmú vasútvonalak, közúti hidak korszerűsítése, nagyfolyami tartalék átkelőhelyek kiépítése, nagyrakományú vasúti pórekocsik beszerzése, stb. – azonban kielégítetlenül maradnak.

A béke időszakban nem teljesített honvédelmi igények megvalósítása a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium „Gazdaság mozgósítási tervében” szerepel. Amikor is a béke beruházások leállításával, az erők és eszközök gyors átcsoportosításával tervezik ezeknek az építkezéseknek a kivitelezését. Tekintettel arra, hogy ebben az időszakban már folyik a Magyar Néphadsereg alakulatainak is a mozgósítása, elvonásra kerül a különböző építő vállalatok technikai eszközeinek és állományának jelentős hányada. Így a fenti közlekedési építések végrehajtásánál alapvetően csak a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium meghagyásában szereplő helyreállító alakulatokkal lehet számolni.

Ezért előfordulhat, hogy ezekhez a kivitelezésekhez – a feladat gyors végrehajtása érdekében – a Magyar Néphadsereg hátsországi közlekedési építő csapatai is bevonásra kerülnek.

A népgazdaság anyagi lehetőségeinek ismeretében továbbra is számolnunk kell azzal, hogy közlekedési szakapataink a béke időszakban, felkészítésük érdekében bevezetésre kerülő „M” összekovácsolási gyakorlatok keretében a hadszíntér közlekedési előkészítésével összefüggő építési feladatokat hajtanak végre.

Végül, de nem utolsó sorban a hátsországi közlekedési biztosítási rendszernek korszerűsítése nem járhat együtt a biztosításban – a Magyar Néphadsereg állományából – ezideig résztvevő csapatok létszámának növekedésével.

#### *A hátsországi közlekedés biztosítási rendszer korszerűsítésének alapelvei*

A Magyar Népköztársaság területén belül a közlekedés biztosítása, a közlekedési hálózatokon a forgalom folyamatos fenntartása, az ellenséges behatások következményeinek felszámolása és a megszakadt forgalom beindítása a továbbiakban is a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium feladata marad. Ezt a feladatot a területi szervek állományából – már béke időszakban – szervezett, jelentős számú, helyreállító, építő és javító alakulattal hajtja végre. Ezek az alakulatok azonban az ország egész területére mért csapás következményeit, amikor a közlekedés gerincét képező közlekedési csomópontok megsemmisülnek, a forgalom beindítására meghatározott időn belül nem képesek felszámolni. Ezért

indokolt háború esetén a Magyar Néphadsereg, illetve a szövetséges hadseregek csapatai által igénybevételére kijelölt közlekedési hálózaton a közlekedés fennakadás nélküli biztosítására katonai közlekedési szakcsapatok létrehozása és felkészítése.

Ezek a katonai közlekedési szakcsapatok lényegében eddig is meg voltak, azonban csoportosításuk (pl. a forgalomszabályozó zászlóalj a megyei terület védelmi ezredek szervezetébe tartoznak, melyek alkalmazása általában a megye területéhez kötött, a forgalomszabályozó zászlóalj viszont több megye területén átvezető katonai gépkocsi úton bontakozik szét) nem felel meg a megváltozott körülményeknek.

A hátszág közlekedés biztosítási rendszer korszerűsítése tulajdonképpen abból áll, hogy a biztosítást végző katonai közlekedési szakcsapatok, egységes vezetési rendszerbe, alkalmazásukat tekintve meghatározott vasúti, illetve közúti irányokra tömörítve, azaz a megváltozott körülményeknek megfelelően kerültek átcsoportosításra.

A közlekedés biztosítását végző katonai szakcsapatokból, vagyis a hálózat és műtárgyait helyreállító és üzemeltető erőkből, továbbá a nagyfolyamokon az átkelést biztosító ideiglenes átrakó körletek csapataiból – béke időszakban a kicmelt, illetve a közlekedési beruházásokon dolgozó dandárok bázisán – megfelelő területi elosztásban egyes közlekedési dandárok kerültek létrehozásra. Ezáltal a közlekedési hálózatokon a forgalom folyamatosságát biztosító erők egységes vezetési rendszerbe kerülnek a Hátszág Védelmi Parancsnokság közvetlen vezetése alatt.

A záhonyi átrakó körlet, tekintettel arra, hogy az elsősorban országos érdekeket szolgál biztosítja a két pság, közötti vasúti átrakási feladatok megoldását, így vezetésének egyszerűsítését is figyelembe véve – irányítását közvetlenül – a Magyar Néphadsereg KSZF végzi.

A közúti szállítókat végrehajtó központhadtáp – tehát a hátszág területén dolgozó – szállító zászlóaljnak továbbra is önálló hadrendi elemként működnek.

#### *A hátszág közlekedési biztosítási rendszerében résztvevő szervezetek és hadrendi elemek*

A hátszág közlekedés biztosításában már békében is, de különösen a háború időszakában a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium szervei és vállalatai mellett, bizonyos mértékben a Belügy- és a Honvédelmi Minisztérium illetékes csapatai is résztvesznek.

A Honvédelmi Minisztérium erői békében elsősorban a nagyobb balesetek, elemi csapások következményeinek felszámolásában nyújtanak segítséget, illetve nagyobb gyakorlatok esetén a résztvevő csapatok közúti mozgásának, vasúti átjárókon történő áthaladásának biztosítását végzik. Háború esetén azonban jelentősen megnő a közlekedés biztosításában résztvevő katonai közlekedési szakcsapatok szerepe. Ekkor ugyanis a részükre kijelölt vasúti, illetve közúti irányokban teljes felelősséggel biztosítják ezeken az irányokon át a Magyar Néphadsereg és a szövetségesek csapatainak a mozgását.

A hátszág közlekedés biztosításában résztvevő katonai közlekedési szakcsapatok háború esetén is szorosan együttműködnek a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium illetékes helyreállító alakulataival. A csapások felszámolásához

szükséges építőanyagokkal történő ellátásuk – az ország területén belül – a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium anyagellátó szervei útján történik.

A hátszág közlekedés biztosítási rendszer fentiekben leírtak szerinti korszerűsítésével – megítélésünk szerint – hosszú távon összehangolásra került a támasztott követelmények és a biztosítás feltételeinek megteremtése. A korszerűsítés keretében létrehozott vegyes közlekedési dandárok a részükre kijelölt közúti, illetve vasúti irányokban komplexen – egységes irányítással végzik a közlekedés biztosításával kapcsolatos feladataikat. Az erők és eszközök koncentrálásával és komplex felhasználásával így jelentős mértékben csökkenthető a megszakadt vasúti, illetve közúti forgalom beindításának időszükséglete.