

A kiemelt gyakorlatok vasúti csapatszállításának tapasztalatai

Kovács Zoltán őrnagy

A Magyar Néphadsereg háborús alkalmazásra történő felkészítése során kiemelt feladatot jelent a szövetséges csapatokkal történő együttes feladatvégrehajtás, a közös harcászati együttműködési gyakorlatokon való részvétel, a meghatározott kiképzési célok eredményes teljesítése. A fentiek érdekében 1984. évben csapataink jelentős számú gyakorlaton vettek részt, hazai és külföldi gyakorlótereken. A „BARÁTSÁG-84”, „PAJZS-84”, HENGER-84” külföldi, „DUNA-84”, „SOPRON-84 hazai gyakorlatok közlekedési biztosítása, tervezése, szervezése és végrehajtása során az MN Közlekedési Szolgálata az eredményes végrehajtás mellett egy sor olyan tapasztalatra tett szert, melyek hasznosítása mind csapat, mind közlekedési szerveink feladatát kell, hogy képezze.

A végrehajtott gyakorlatok közlekedési biztosítása feladatait rendszeresen értékeltük olyan céllal, hogy az eredmények és hiányosságok állományunk körében ismertek legyenek, ezzel is ösztönzést adjunk a közlekedési biztosítási feladatok, elvárásoknak megfelelő, magasabb szintű végrehajtásához.

A jelen cikkemben ezekből kiindulva tájékoztatást kívánok nyújtani az 1984. év kiemelt gyakorlatai közlekedési biztosítási feladatainak végrehajtásáról, az elért eredményekről és a felszámolásra váró hiányosságokról, hozzásegítve csapatainkat és közlekedési szervcinket elkövetkezendő feladataink eredményesebb végrehajtásához.

Ebből a célból alapvetően két kiemelt jelentőségű téli és nyári körülmények között végrehajtott gyakorlat közlekedési szempontból jelentősnek értékelhető kérdéscivel kívánok foglalkozni, nevezetesen a „BARÁTSÁG-84” téli és a „PAJZS-84” nyári gyakorlatok közlekedési biztosításának tervezésével, szervezésével, végrehajtásával, a levont következtetésekkel és az ezekből adódó feladatokkal.

Megítélésem szerint a gyakorlatok végrehajtásának egyik alapfeltétele, a kijelölt erők és eszközök balesetmentes és a meghatározott időre történő elszállítása a gyakorlat körletébe, amely csak a végrehajtó csapat a katonai közlekedési és a MÁV szervek, térben és időben összehangolt együttműködésének alapján oldható meg. Az együttműködés tartalmát tovább bővíti a nemzetközi gyakorlatok során a szövetséges tagozatok katonai közlekedési és vasúti szerveivel történő közös tevékenység összehangolása, a határátlépéstől a kijelölt kirakó álló-

másokra való megérkezésig. A nemzetközi gyakorlatok közlekedési biztosítási feladatait a tényleges szállítási feladatok megkezdését jóval megelőzően kell elvégezni, tekintettel arra, hogy a végrehajtás időszakában vasúton és közúton nagyszámú csapatátcsoportosítások kerülnek végrehajtásra a gyakorlat terveinek megfelelően.

A továbbiakban tekintsük át a két kiemelt gyakorlat, közlekedési szempontból meghatározott fő célkitűzéseit és tapasztalatait!

Az MN kijelölt magasabbegysége és egységei 1984. február 6–11. között „BARÁTSÁG-84” fedőnév alatt harcászati együttműködési gyakorlatot hajtottak végre a CSSZSZK területén, Zsatcc térségében.

A gyakorlat megszervezésében és levezetésében szervesen illeszkedett a téli időszakban, bonyolult időjárási viszonyok között végrehajtott nagytávolságú vasúti csapatszállítások tervezése, szervezése és végrehajtása.

A gyakorlat mérete és távolsága az MN objektumoktól lehetővé tették, hogy tapasztalati úton ellenőrizzük közlekedési szerveink tervező, szervező, irányító és végrehajtó tevékenységét, következtetéseket tudjunk levonni a csapatok téli vasúti szállításához való felkészültségéről és a gyakorlatban vizsgálhattuk a HEVKP¹ munkáját és együttműködését a Csehszlovák Néphadsereg közlekedési szerveivel.

A vasúti csapatszállítások kapcsán a fent megfogalmazott célkitűzéseken túlmenően tapasztalatokat szereztünk olyan kérdésekben is mint:

- együttműködés az MN és a CSN központi közlekedési szervei között;
- a vasúti csapatszállítások irányítási lehetőségei az MNK területén kívül;
- a Központi Diszpécserszolgálat tevékenysége a szállítások irányítása területén;
- az együttműködési problémák tisztázása a MÁV központi és területi végrehajtó szervei között.

A vasúti csapatszállítások tervezésének időszakában a leggyakoribb problémát és egyben a legnagyobb gondot a gyakorlatra elvonuló erők harcértének meghatározása, illetve ennek állandó változása jelentette, amely a vasúti kocsisükséglet módosítását vonta maga után.

Ezr bizonyítják a gyakorlat főbb mutatói közül az alábbiak:

Fsz.	Mutató megnevezése	Mérszám	Elgondolás szerint	Megadott harcérték szerint	Tényleges
1.	Katonavonatok mennyisége:	vonat	6	7	8
2.	Elszállításra tervezett személy:	fő	750–800	950	1131
	technika:	db	240	289	286
3.	Vasúti kocsisükséglet:	db	230–250	275	287

1. HEVKP: Határátlépést Ellenőrző Vasúti Katonai Parancsnokság. (A Közlekedési szolgálat háborús szerve, békében csak különparancsra, ideiglenes jelleggel működik.)

Jóváhagyott harcérték nélkül *nem lehet* reális gördülőanyag-számvetést és igénylést készíteni. A katonai közlekedési szolgálat részére tervezési alapadat a katonavonatok mennyisége, a vasúti kocsisükséglet, a rakmintán túlnyúló küldemények szállítmánykénti megoszlása és a szállítás sorrendje. A hazai vasúti csapatszállítmányokra jellemző gyakori módosításokra az országhatáron túli szállításoknál nincs lehetőség.

A „BARÁTSÁG-84” gyakorlat alkalmával is komoly problémát jelentett – a közlekedési szolgálatnak szükséges időpontra – biztosítani a tervezéshez nélkülözhetetlen alapadatokat, a jóváhagyott harcérték hiánya miatt. Az így kialakult helyzetet az MN KSZF-ség próbálta ellensúlyozni, hogy a VK Hdm. Csf.-ségtől kapott szóbeli tájékoztatás és a nemzetközi gyakorlatok téli időszakában végrehajtott vasúti szállításainak többéves tapasztalatai alapján elkészítette a gyakorlat közlekedési biztosításának az elgondolását, melynek jóváhagyása után intézkedéseket tudott kiadni az 5. HDS és az MN KSZFI felé a szállítások megszervezésére és végrehajtására. A közlekedési Szolgálat szaktisztjei a helyszínen segítséget nyújtottak a gördülőanyag számvetések kidolgozásában és így – a gyakori harcérték változások ellenére is – a reálist alapjában közelítő igénylés került felterjesztésre.

A téli időszakban végrehajtott nagytávolságú vasúti csapatszállítások során kiemelt figyelmet kell fordítani a személyi állomány kultúrált utaztatására (fekvőhely, fűtés). Ennek érdekében 54 fekvőhelyes úgynevezett „Kusett” hálókocsikat biztosítottunk, A fűtési hibák elhárítására MÁV szakemberekkel kísértük szállítmányainkat. Mindezek ellenére is előfordulhatnak olyan fűtési problémák amelyeket nem lehet menetközben megoldani. Ilyen esetekben intézkedünk az illetékes ország katonai közlekedési szerve felé a vasúti személykocsi cseréjére.

Ugyancsak a téli időszak vasúti szállításainak gondja a kirakások normaidőn belüli végrehajtása. Az erősen lehűlt motorok beindítása nem egy esetben rendkívüli módon megnyújtja a kirakások idejét, amely a fordavonatok² közlekedtetésénél a szállítási terv teljes felborulásához vezethet. Ezért célszerű a gép és harcjárművek akkumulátorait kiszerezni és a szállításukat fűtött helyen (pl. GUB kocsiban) végrehajtani. A „BARÁTSÁG-84” gyakorlaton ezt a módszert sikerrel alkalmaztuk.

A „BARÁTSÁG-84., gyakorlat szállítmányainak berakása során bizonyosodott be az is, hogy a katonai távbeszélő vonal kiépítése egészen a rakodóig szükséges, az operatív intézkedések lejuttatásának és az információáramlás meggyorsításának érdekében.

Hasznos tapasztalatokat szereztünk a HEVKP munkájára vonatkozóan. Ez az a hely, ahol még utoljára hazai földön rendelkezésre áll mindaz ami lehetővé teszi, hogy a szállítmányainkkal kapcsolatos gondokat megoldjuk és a nemzetközi követelményeknek megfelelően adjuk át őket a szomszédos állam katonai közlekedési szerveinek.

Kiemelt feladatként kell kezelni a biztonsági rendszabályok betartását a ki-berakodások és a szállítás egész ideje alatt. Ezen a gyakorlaton is volt – a

2. Forda vonat: Több vasúti csapatszállítmány, egymás utáni elszállítására összeállított típusvonat.

tűzrendészeti rendszabályok megszegéséből eredő – baleset. A visszaszállítás során egy vasúti személykocsi leégett a gyorsmelegítő szabálytalan használata miatt. Többéves tapasztalat, hogy a balesetek zöme a visszaszállítás idején történik. A gyakorlat befejeztével az állomány felszabadultabbá válik és természetesen érzeteti hatását a több hetes megfeszített munka fáradtsága is. Ebből következik, hogy a visszaszállítások során a VKP-oknak és a szállítmányok parancsnoki közvegeinek még fokozottabban kell megkövetelniük a biztonsági rendszabályok betartását.

Úgy látszik, hogy a gyakorlatok alkalmával nemcsak a katonák fáradnak el, hanem a vasutasok is. Szintén a visszaszállításnál történt, hogy az 50–60 km-re levő tárolóállomásokról az üres szerelvényeket nem a berakás sorrendjének megfelelően állították ki a berakó állomásra. Ez jelentős többletmunkát eredményezett mind a katonai közlekedési szerveknek, mind pedig a berakást végrehajtó csapatok személyi állományának.

A téli gyakorlat főbb tapasztalatai az alábbiakban összegezhetők:

1. A végrehajtó csapatok részéről kiemelt figyelmet kell fordítani a harcérték összeállítására, ennek alapján a gördülőanyag számvetésének elkészítésére és az igénylés időben történő felterjesztésére.

2. Az elkövetkező nemzetközi gyakorlatokon az állomások számától függően 3–5 fős VKP szolgálatot, vagy be- kirakó körlet parancsnokságot célszerű működtetni.

3. A menet közben jelentkező fűtési gondok megoldásához MÁV szakemberek – megfelelő tartalékalkatrészekkel felszerelve – biztosítása nélkülözhetetlen.

4. Eredményesen működött a Podborzsány vasútállomásra telepített vasúti anyagellátó pont.

5. A szállítmányok irányításának megbízhatóbbá tétele érdekében a CSN. Közlekedési Szolgálatfőnökséghez kiküldött szaktisztünk – ezt a módszert korábban nem alkalmaztuk – képes volt a CSSZSZK területén a szállítmányok futásának szabályozásába beleavatkozni, biztosítani a szükséges információkat a visszaszállítás megszervezéséhez.

A „BARÁTSÁG-84.,” gyakorlat tapasztalatait felhasználva szerveztük a másik kiemelt feladat a „PAJZS-84” közlekedési biztonsági feladatait.

A megszervezés során a fő figyelmet arra fordítottuk, hogy a gyakorlatvezetőség terveinek megfelelő időre biztosítsuk a Magyar Néphadsereg törzsei és csapatai szállítására vonatkozó adatok átadását a CSN közlekedési szervei részére. Ezzel párhuzamosan szerveztük a szövetséges (román, bolgár) törzsek és csapatok fogadását és az ország területén keresztül a kilépő határállomásokra való továbbítását.

A fentiek érdekében szoros együttműködést alakítottunk ki az 5. HDS htp. és a 9. gl. ho. hadműveleti tervező törzsével. Az MN KSZF-ség szakembereket küldött a tervezőkhöz, a gördülőanyag számvetés összeállításakor, a különböző számvetések elkészítéséhez. A feszes és korrekt együttműködés azt eredményezte, hogy a megtervezett szállítmányok vonatkozásában eltérés a gyakorlat végéig nem volt. Ez a tény a gyakorlat közlekedési szempontból legfőbb pozitívumának tekinthető.

A korábbi gyakorlatok tapasztalatai alapján a szállítmányok ki-berakására, ki-berakó körlet parancsnokságot működtettünk. Ez a parancsnokság végezte a rakodási feladatokon kívül a gyakorlat tervének megfelelő átcsoportosítás, díszszemle szállítás tervezését és végrehajtását.

Az MN erők közlekedési biztosítását – a hasonló nagyságrendű gyakorlatok során első ízben – a gyakorlatvezető magyar helyettesének KSZF-e irányította.

A szövetséges törzsek és csapatok szállítmányai a Prágában aláírt többoldalú jegyzőkönyvben foglaltaknak megfelelően közlekedtek.

A vasúti csapatszállítások eredményes végrehajtásának feltétele, hogy a MÁV által biztosított gördülőanyag (vasútkocsi) műszakilag is megfeleljen a hazai illetve a nemzetközi követelményeknek. Az elmúlt öt év tapasztalata az, hogy a fokozatosan emelkedő szükséglettel szemben a katonai felhasználásra alkalmas vasúti kocsik száma (elsősorban a nagy póre) nem nő ilyen arányban, sőt a meglévők műszaki állapota az előregedés következtében állandóan romlik. A vasúti kocsi beszerzés, pótlás, anyagi okok miatt rendkívül lelassult. Az így kialakult nehéz helyzetben megnövekedett a jelentősége a gyakorlatokat megelőző kocsigyűjtésnek és a műszaki kocsivizsgálatnak. A hazai gyakorlatok alkalmával a vasúti kocsiszükséglet – a nagy tervszerűséget és a szállítási fegyelmet igénylő – fordaszerelvények kialakításával és üzemeltetésével lehet kielégíteni.

A műszakilag hibás vasúti kocsik minden esetben balesetveszélyt hordoznak magukban. A személyszállításra rendszeresített fedett vasúti kocsi (GUB kocsik) biztonsági berendezései (rinfuzalap, ajtó rögzítő rudazat, kapcsok stb.) fontos szerepet játszanak a balesetek elhárításában. Súlyos balesetek előidézője lehet ezek hiánya, vagy szabálytalan használata. Okozott már halálos balesetet is a GUB kocsi ajtajának szabálytalan rögzítése, amikor a vonat fékezésekor a becsukódó ajtó szétzúzta az ott tartózkodó katona fejét.

Szükséges tehát az emberi tényezők figyelembe vétele is a balesetek megelőzésénél. Nemcsak ismertetni kell a biztonsági rendszabályokat, de a VKP-oknak és a szállítmány parancsnoki és szolgálati személyeknek be is kell tartatni azokat. Ennek hiányának tudható be az a szerencsés kimenetelű baleset is ami a „PAJZS-84” gyakorlat odaszállításánál történt, amikor az egyik szakács menet közben kiesett a konyhakocsi nyitott ajtaján.

Milyen fő tapasztalatok összegezhetők a „PAJZS-84” kapcsán?

1. Elsősorban kell említeni, hogy jelentős sikernek értékeljük a gyakorlat harcértékének, a vonatok sorrendjének állandósulását.

2. Megítélésünk szerint sikerült kialakítani azt az optimális közlekedési létszámot amely képes volt a gyakorlat közlekedési biztosításának tervezésére, szervezésére és idegen területen való végrehajtására.

3. A CSN Közlekedési Szolgálatától részéről magyarul beszélő közlekedési tisztek biztosításával olyan lehetőségekhez jutottunk, amely lényegesen megkönnyítette közlekedési szerveink szakmai tevékenységét.

4. Nem sikerült viszont előrelépni a biztonsági rendszabályok betartása területén.

5. Mindenképpen negatív tapasztalat, hogy a MÁV előregedett személykocsi parkja a díszszemle szállítás során jelentős késést okozott.

Össességében megállapítható, hogy a szállítások eredményesen kerültek végrehajtásra. A közlekedési szakállomány előtt értékelt „BARÁTSÁG-84” gyakorlat tapasztalatait állományunk felhasználta és a nemzetközi gyakorlatok közlekedési, biztosítási feladatainak tervezésében, szervezésében és végrehajtásában.

Az 1984. év tapasztalataira alapozva kell az elkövetkező évek jelentős feladatait eredményesen végrehajtani.