

*Tisztelt Olvasó!*

*Az elmúlt évben lefolytatásra került a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat, amelyen az MN közlekedési katonai szervezetek mellett részt vettek a Közlekedési Minisztérium képviselői és néhány szerve, valamint a Szovjet Hadsereg kijelölt vasúti csapatai és közlekedési szervei.*

*A gyakorlat hasznos tapasztalatokat adott a közlekedés háborús felkészítésében, valamint a haditevékenységek alatt a közlekedési biztosítás kérdéseiben az ellenség különböző behatásai között. Az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség a tapasztalatok feldolgozása és hasznosítása érdekében fontosnak tartja a részletesebb elemzések, értékelések publikálását is.*

*Ennek során a gyakorlat általános értékelését végző két cikk már megjelent. Jelen számban a gyakorlat kiemelt kérdéseinek a tapasztalatai – mint a szolgálat és a közlekedési katonai szervezetek felkészítése, a felső szintű irányítás és együttműködés az MN-en belül és a társzervekkel, a pártpolitikai munka, az egyes seregestek és a különböző közlekedési szakcsapatok tevékenysége – kerülnek közreadásra, a gyakorlatvezetőség mellett megszólalnak a végrehajtók is.*

*E gondolatok jegyében adjuk közre a gyakorlattal kapcsolatos cikksorozatot. Várjuk tisztelt olvasóink észrevételeit, véleményét a további részletes elemzések feldolgozása érdekében.*

*Szerkesztőség*

## **A „TRANZIT-85” KÖZLEKEDÉSI RENDSZERGYAKORLAT FELDOLGOZOTT TAPASZTALATAI**

### **Az MN közlekedési szolgálat fejlesztésével kapcsolatos elgondolások a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat tapasztalatainak figyelembevételével**

*Sáfiár Bálint ezredes és Tóth Bálint mérnök alezredes*

Az MN csapatai tevékenységének közlekedési biztosítása, illetve a szövetségi köteleességek teljesítése e téren mind békében, mind háborúban egyaránt jelentős feladatokat ró a katonai közlekedésre, ezen belül az MN közlekedési szolgálatára.

Bizonyította ezt a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat is, amely hasznos tapasztalatokat adott többek között a katonai közlekedési rendszer és a közlekedési csapatok fejlesztésével kapcsolatos további munkánkhoz.

*Az MN közlekedési szolgálata az elmúlt évtizedekben jelentős fejlődésen ment keresztül, ennek eredményeként alakult ki a közúti, vasúti, vízi és légi szállítási ágazatokat magába foglaló egységes közlekedési szolgálat.*

A katonai közlekedési rendszer kialakításánál és fejlesztési arányának meghatározásánál döntő szerepet játszik az ország gazdasági fejlődése, katonaföldrajzi helyzete, az MN csapatai közlekedési szükségleteinek, valamint a „PROTOKOLL”-ban meghatározott közlekedési igények kielégítése. A katonai közlekedési rendszer fejlesztése a vele szemben támasztott követelmények, a népgazdaság lehetőségei és teherbíróképessége, valamint a saját és a baráti hadseregek közlekedési szolgálatai tapasztalatainak figyelembevételével – az MN általános fejlesztési célkitűzéseinek megfelelően – valósul meg.

A katonai közlekedési rendszer és a közlekedési katonai szervezetek kialakításánál figyelmet fordítottunk az ország közlekedés földrajzi adottságaira, a népgazdaság közlekedési rendszerére, a várható katonai szállítási feladatok irányaira és ágazataira.

A közlekedési katonai szervek és a közlekedési csapatok túlnyomó többsége a polgári közlekedési vállalatok bázisán kerülnek megalakításra, egyesek – a vasúti, vízi és légi szállítások irányítását végző szervezetek – azok objektumaiban elhelyezve kerülnek alkalmazásra.

A közlekedési csapatok eszközszerkezetének kialakításánál döntően a népgazdaságban is alkalmazott technikai eszközök felhasználását vettük figyelembe, törekedve a többrendeltetésű eszközök létrehozására és mind szélesebb körben történő alkalmazásukra. Nemzetközi vonatkozásban is jelentős eredményeket értünk el a nagy folyami hidak dublirózását biztosító TS uszályhidak közúti és vasúti változatainak kifejlesztésében, az új típusú sebesültszállító autóbuszok kialakításában a Közlekedési Minisztérium és más népgazdasági vállalatokkal szoros együttműködésben.

Az MN közlekedési szolgálatát a komplexitás jellemzi. Magába foglalja az összes közlekedési ágazatot (vasúti, közúti, vízi és légi) katonai szállítási tervezése, szervezése és irányítása mellett a kijelölt közúti és vasúti hálózat (irányok) technikai kiszolgálását és biztosítását végrehajtó közúti és vasúti csapatok, valamint a gépkocsi szállító csapatok hadműveletekben történő alkalmazásának tervezését és vezetését, ezenkívül az MN csapatai anyagmozgatási és rakodásgépesítési feladatainak és a közlekedési szakanyagokkal való ellátás tervezését és biztosításuk megvalósítását.

Az MN közlekedési szolgálata az MNK közlekedési biztosítási feladatai tervezésében és irányításában fontos láncszem a HM és a KM összehangolt munkájában, a közlekedési biztosítási feladatokban részt vevő egyéb országos hatáskörű szervek, valamint azok és a szövetséges hadseregek közlekedési szervei között.

A közlekedési szolgálat és szervezetei elmúlt időszakban átfogóan végrehajtott korszerűsítése eredményeként tovább javultak az egyes tagozatokban működő szervezetek irányítási és vezetési feltételei. A szervezetek korszerűbb, nagyobb teljesítőképességet biztosító technikai eszközökkel kerültek felszerelésre, összességében növekedett teljesítőképességük, szélesedett alkalmazási lehetőséjük.

A hadsereg tagozatban alkalmazott közúti komendánszázaljak teljesítőképessége összehangban van a várható feladataikkal, a szövetséges hadseregek hasonló szervezetei teljesítőképességeivel.

A gépkocsiszállító egységek megalakítása alapvetően a népgazdaságban működő szállítási vállalatok (VOLÁN, HUNGAROCAMION) bázisán, az adott vállalat személyi és technikai eszköz állományának igénybevételével kerül biztosításra. E módszer előnye, hogy a szervezet megalakítása a béke időszakban is együtt dolgozó személyi állomány összekovácsolása – a polgári életben kialakult alá- és fölérendeltségi viszonyok változatlan fenntartásával, az adott technikai eszköz (gépjármű) saját vezetőjével történő együttes biztosításával – rövid időn belül (néhány óra alatt) biztosítható.

Az MN közlekedési biztosítása és a szövetséges kötelezettségek magasabb szintű kielégítése végett az elmúlt tervidőszakban átszerveztük, egységes rendszerbe foglaltuk a hátszág területén működő közlekedési csapatainkat. A területi tagoltságnak megfelelően közlekedési dandárokat hoztunk létre, erősítettük a közúti komendánsszolgálatot, ezzel megeremtettük a kijelölt közúton való mozgások biztosításának feltételeit.

A kialakított katonai közlekedési rendszer – teljes vertikumát átfogóan – első ízben a TRANZIT-85" közlekedési rendszergyakorlat keretében került gyakoroltatásra, együttműködésben a KM vezető szerveivel és kijelölt szakosztágaival, valamint a Szovjet Hadsereg közlekedési vezető szervei operatív csoportjaival és kijelölt vasútépítő csapataival.

A „TRANZIT-85” gyakorlat bizonyította, hogy a kialakított közlekedési rendszer működőképes, felkészült az MN és a szövetséges erők közlekedési biztosítási feladatai teljesítésére, képes megfelelő mértékben részt venni az ország közlekedési hálózata működőképességének biztosításá-

ban. A közlekedési csapatok vezető állománya összességében jól képzett, képesek szakfeladataik végrehajtására.

A hadászati méretű gyakorlat végrehajtása gazdag eredményeket és sok hasznosítható tapasztalatot adott a közlekedési csapatok további felkészítéséhez, a szövetséges csapatok és szállítmányok áthaladásának az ország területén történő biztosításához – különös tekintettel az együttműködés és a végrehajtás szakterületeire – a teljes hátsországi rendszer működtetéséhez, a csapatszállítmányok nyíltvonali kirakásához, az anyagszállítmányok különböző módszerekkel való átrakásához, valamint az ideiglenes átrakókörletek működtetéséhez, a dublőr vasúti és közúti hidak építéséhez.

*A katonai közlekedési rendszer és a közlekedési katonai szervezetek felépítésének, teljesítőképességeik és alkalmazási lehetőségeik átfogó elemzése, valamint a lefolytatott gyakorlat tapasztalatai – az eddig elért eredmények mellett – néhány területen még hiányosságokra, a szolgálat hatékonyabb működését gátló tényezőre hívta fel a figyelmet, mint:*

- a közlekedési szolgálat egyes végrehajtó szervezeteinek technikai ellátottsága elmarad a követelményektől, teljesítőképességeik nem teszik lehetővé a feladatok teljes mértékű kielégítését, a technikai színvonaluk alacsonyabb a baráti hadseregek hasonló rendeltetésű közlekedési csapatainál meglévő szinttől;

- a szűk keresztmetszet alapvetően a közlekedési hálózat helyreállításában, ezen belül is a közepes (100 m feletti) és a nagy folyami hidak helyreállításához szükséges teljesítőképességnél jelentkeznek;

- a katonai közlekedési rendszer még nem kielégítően épül rá a népgazdasági közlekedési rendszerre, a közlekedési csapatok az egyes népgazdasági vállalatokra. Kihasználatlan lehetőségek vannak az ország közlekedési rendszerében kialakított adatszolgáltatási információs és vezetési rendszereinek a katonai közlekedési rendszerrel való szoros együttműködés kialakításában;

- a közlekedési szolgálat komplexitásából adódó sokirányú feladat vezetéséhez az egyes vezetési szinteken (felső és középírányító) nem áll rendelkezésre minden szakterülethez elegendő létszámú állomány;

- a közlekedési csapatok vezetése a kialakított vezetési szintek esetenkénti túlzott áttételezése, valamint a hátsországi rendeltetésű közlekedési dandárok vegyes (közúti, vasúti) összetétele miatt nehézkes. A vezető szervek nem rendelkeznek a korszerű adatszolgáltatást és feldolgozást biztosító gépi eszközökkel;

- a KM helyreállító szolgálata szakosztágainak alkalmazási lehetőségeit jelentősen csökkentik a manőverezési készségük alacsony szintje, önállósági rendszerük kialakulatlansága, a TS uszályhid osztagok úszóaknák elleni és légvédelmi képességeik hiánya.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat, de más felhalmozott tapasztalatok alapján a katonai közlekedési szervek, közúti, vasúti és gépkocsiszállító csapatok, valamint a KM helyreállító szakosztágai teljesítőképességeinek és alkalmazási lehetőségei további fejlesztését az alábbiak szerint látjuk célszerűnek a jövőben:

- A fejlesztést hosszabb távon (mintegy 10 éves időszakban) a népgazdasági közlekedési rendszerrel szoros összhangban, a honvédelmi igényeknek megfelelően több ütemben hajtani végre;

- A közlekedési csapatok teljesítőképességének növelését kisebb mértékben mennyiségi, döntően minőségi fejlesztéssel, a belső tartalékok feltárásával és célszerű átcsoportosításával, a népgazdaságban alkalmazott korszerűbb technikai eszközök rendszerbe állításával valósítani meg. A közlekedési csapatok technikai eszközeinek tökéletesítése mellett tovább folytatni a többrendeltetésű eszközök kifejlesztését a KM szerveivel együttműködésben, valamint az egyes eszközök népgazdasági vállalatokkal közösen történő beszerzési lehetőségeinek felhasználását;

- A közlekedési csapatok túlnyomó többségét továbbra is a mozgósítás időszakában, a tartalékos állomány és döntően a népgazdasági technikai eszközök behívásával megalakítani;

- A közlekedési csapatok egy-egy, szakterületének megfelelő népgazdasági közlekedési vállalat bázisán történő megalakítási rendszerének további kiterjesztését a gépkocsiszállító egységeknél szerzett tapasztalatok alapján;

- A szállítási teljesítmények növelését az élőmunka-ráfordítás csökkentésével, a szervezés, irányítás hatékonyságának fokozásával az egységirakomány képzés és konténerizáció további bővítésével, a rakodásgépesítés és eszközrendszerének tökéletesítésével végezni. A rakodási műveletek gépesítése és az anyagáramlási folyamat minden tagozatban történő széles körű felhasználásra rakodó komplexumok kialakítása és rendszeresítése;

- A vezetés hatékonyságának fokozása, a vezetés feltételeinek javítása a vezetési szintek, egyes szervezetek és irányító szervek feladatköreinek felülvizsgálatával és átrendezésével, a vezetési szintek számának csökkentésével, a korszerű adatszolgáltató és adatfeldolgozó gépek alkalmazásával. Kialakítani a szállítások dispécser irányítási rendje, a költségfelhasználás, a szakanyag gazdálkodás gépi adatfeldolgozása gépi eszközrendszerét a korszerű elektronikus és mikroszámítógépek alkalmazásával. Tovább fejleszteni a HM-KM közötti együttműködést és okmányrendszerét. A vezetés feltételeinek javítását a tiszta profilú vezető szervek kialakítása útján.

*A cikk a közlekedési szolgálat eredményeinek és a következő időszak fejlesztési feladatainak rövid áttekintését adta. A feladatok jelentősek, amelyek csak a szolgálaton belüli és a népgazdasági közlekedési szervekkel való jól szervezett együttműködéssel, hatékony munkával valósítható meg. Ebben kívántunk eligazodást és tájékoztatást nyújtani.*

## **A felsőszintű vezető szervek tevékenységének főbb tapasztalatai**

*Szűcs László alezredes*

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat a korábban lefolytatott hasonló gyakorlatok méreteiben, a résztvevő szervek számát tekintve, illetve komplexitásában is felülmúlta. Kiemelkedő volt olyan szempontból is, hogy első alkalommal vettek részt közlekedési gyakorlaton az MNK területén szovjet közlekedési csapatok és operatív csoportok. A gyakorlatvezető döntése alapján az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség állományából *gyakorló* operatív csoport tevékenykedett - a szolgálatfőnök helyettes vezetésével. E döntés nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a gyakorlat során a közlekedési biztosítás tervezésének és vezetésének elmélete, valamint gyakorlati megoldásai tovább tökéletesedjenek a Honvédelmi Minisztérium más vezető szervei, - elsősorban az MN Vezérkara - a Közlekedési Minisztérium (KM) operatív csoportja és a Szovjetunió Honvédelmi Minisztériuma közlekedési vezető szervei operatív csoportja közreműködésével.

### **I. A GYAKORLAT ELŐKÉSZÍTÉSÉNEK TAPASZTALATAI**

A gyakorlat előkészítésére a teljes részletesség igényével Feladatterv került kidolgozásra, a munka mindvégig ennek alapján folyt. Külön fejezetet jelentett a törzsvezetési gyakorlat, illetve a bemutatók és a gyakorlati építési feladatok előkészítése. A következőkben csak a törzsvezetési gyakorlat előkészítésének és levezetésének tapasztalatai kerülnek tárgyalásra.

A felsőszintű vezető szervek részvételével kapcsolatos igény a gyakorlat előkészítésének időszakában alakult ki, az elgondolás, illetve a levezetési terv kidolgozásának folyamatában. A hadműveleti helyzet kialakításában, - amely korábban levezetett összfégyvernemi parancsnoki és törzsvezetési gyakorlaton alapult, - jelentős szerepet vállalt az MNVK Hadműveleti Csoportfőnökség és a 2. Csoportfőnökség. A szakfeladatok kidolgozása az elgondolás, a levezetési terv és a gyakorlók részére kiadott intézkedések szintjén is a KM operatív csoportjával együtt, vagy azzal egyeztetve