

6. A már kidolgozott egységes harcászati-műszaki követelmények alapján légi diszpécservezetési pontok rendszerbe állítása a középírányító közlekedési vezető szerveknél.

7. A katonai közlekedés polgári közlekedési szervekre való ráépülésének szélesítése, ezzel a mozgósítási bázis és az információs rendszer erősítése.

8. A szervezeti struktúra egyszerűsítésével növelni a közlekedési szervek vezethetőségét.

*Néhány további kimunkálást, vagy felső szintű döntési igénylő kérdés is megfogalmazható:*

1. Az MN EHVP betölti-e az MN tartalék hadtápvezetési pont szerepét, mert ebben az esetben az alapvető tervét részére is biztosítani kell.

2. A problémát okozott kiürítési szállítások megkezdésének időpontja a várható harctevékenység zónájából, illetve a kiürítés mélysége.

3. A hadászati készletek széttelepítésekor célszerű egy olyan sávhatár kijelölése, amelyen belül maradva ne legyen szükség a készletek gyors áttelepítésére a várható hadműveletnek megfelelően.

*A cikk terjedelménél fogva csak a főbb területeken szerzett tapasztalatokat, illetve az előrelépést biztosító fő feladatokat és irányokat tartalmazhatja, elsősorban figyelemfelkeltő. A vezetési tapasztalatok teljes körű feldolgozása és hasznosítása jövőbagnyott terv szerint folyik és nyilvánvalóan más vezetési szinteket is érint.*

## **A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlatot végrehajtott közlekedési katonai szervezetek felkészítésének tapasztalatai**

*Dr. Dobó Ferenc alezredes, a hadtudományok kandidátusa*

Az elmúlt időszakban a terveknek megfelelően lefolytatott „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat minden vonatkozásban eredményes és hasznos volt, egyben gazdag tapasztalatokkal szolgált. Vonatkozik ez a rendszergyakorlatot végrehajtott közlekedési katonai szervezetek felkészítésére is, ahol a gyakorlatvezetés, de a gyakorlók is olyan tapasztalatokat szereztek, amelyeket hasonló jellegű, de egyéb gyakorlatoknál is célszerű a jövőben figyelembe venni. Aláhúzza ennek a fontosságát az a tény, hogy a lefolytatotthoz hasonló közlekedési rendszergyakorlat csak viszonylagosan ritkán, nagyobb időközönként (öt vagy több évet követően) kerül végrehajtásra, így a tapasztalatok szerzésének lehetősége is csak ezen esetekre korlátozódik. Ebből adódóan nem szabad az elemzés lehetőségét semmilyen vonatkozásban elmulasztani, mert a gyakorlat jellegéből adódóan nemcsak a közlekedési rendszergyakorlatra mint egészre kaphatunk használható adatokat, hanem egyes résztevékenységeinként is, mint például egy-egy béke állományú törzs felkészítése, vagy „M” állománnyal feltöltött egység összekovácsolása. Ezen résztevékenységek viszont évente folynak, tehát az összegzett tapasztalatok részenkénti felhasználására úgyszólván folyamatosan nyílik lehetőség.

A közlekedési biztosítási tevékenység sokrétűsége folytán különböző célú és rendeltetésű közlekedési katonai szervezetek vettek részt a gyakorlaton mint például közúti komendáns egységek, vasúti felépítményi, útépítő és hidépítő egységek, gépkocsiszállító egységek, ideiglenes átrakó körletek, területi vasúti közlekedési katonai szervezetek, és még lehetne tovább sorolni. Emellett ezen szerveknél is az azonos rendeltetésűek más-más tagozatba tartozóak voltak, amely ismét sajátos jelleget adott egy-egy katonai szervezet felkészítésének és munkájának. Mindebből további bizonyítás nélkül is egyértelműen látható a gyakorlat jelentősége, a tapasztalatok fontossága és sokrétűsége.

A gyakorlaton részt vevő közlekedési katonai szervezetek felkészítésének rendje, módja és tartalma a gyakorlat tárgyából, célkitűzéseiből és mozzanatainak tartalmából kiindulva lett megha-

tározva. Ez különösen azért volt fontos, mert a gyakorlat tárgya, az oktatási kérdések a közlekedési biztosítás úgyszólván minden területét átfogták a gyakorlat mozzanatai során.

Meghatározó volt a felkészítésre, a levezetés módszere, amely szerint a gyakorlat építési feladatokkal egybekötött egyoldalú, többfokozatú parancsnoki- és törzsvetési, közlekedési rendszergyakorlat KM és szövetséges közlekedési szervekkel együttműködésben.

A tárgy, a célkitűzés, a mozzanatok tartalma és a módszer figyelembevételével kerültek megfogalmazásra a gyakorlaton való eredményes tevékenység érdekében a felkészülésre vonatkozó követelmények.

Ezek a követelmények alapvetően két főirány szerint csoportosultak és kerültek kidolgozásra. Az egyik a parancsnokok és a törzsek felkészítésére irányult, míg a másik a közlekedési katonai szervezetek felkészítését szabályozta, mivel ezen katonai szervezetek a gyakorlat során valóságos közlekedési biztosítási feladatokat hajtottak végre, néhányat közülük bemutató jelleggel. Ez a két főirány - vagyis a parancsnoki és törzsvetési gyakorlat, valamint a valós tevékenység szoros összhangja - egyben a gyakorlat egyik sajátosságát is jelentette. Mind a közúti komendáns egységek által végzett katonai gépkocsiút berendezés, mind a TS dunahíd, vagy az IÁK-ban végzett munka és végül a REM vasúti hidépítés az elméletileg feldolgozott kérdések, megoldások mérését, alátámasztását szolgálták.

Néhány követelmény olyan jellegű felkészülést határozott meg, amely újszerűen hatott, mivel az eddigi gyakorlatok során ezek egyáltalán nem, vagy csak részlegesen kerültek gyakorlásra. *Ihylenek tekinthető:*

- csapatszállítmányok nyíltvonali rakodóhelyeken történő kirakása;
- a közúti - és vasúti dublőr hidátkelőhelyek előkészítése, üzemeltetése, a csatlakozó vasút vonal szakaszok előkészítése, építése, együttműködésben a KM szakalkulatókkal és a szövetséges vasúti csapatokkal;
- a katonai gépkocsiutak berendezése, a forgalom irányítása, a különböző tagozatoknál a csatlakozások megszervezése, az utak átadás-átvétele.

A közlekedési katonai szervezetek felkészítése két ütemben került végrehajtásra. Első ütemként a gyakorlatot megelőző időszak szolgált, míg a második ütem a gyakorlat alatt valósult meg.

Az *első ütem* alapvetően a gyakorlaton részt vett parancsnokokra és törzsekre vonatkozott és csak kisebb mértékben a béke állományú azon alegységekre, amelyek a gyakorlaton részt vettek, és amelyek részére mód nyílt a kiképzési programba a megfelelő tárgyköröket egészében vagy részenként beállítani.

A *második ütem* elsődlegesen a teljes vagy csökkentett állományú közlekedési katonai szervezetre vonatkozott, amelyek béke vagy mozgósított állománnyal hajtották végre feladataikat.

A felkészítés, kiképzések megtervezésére és megszervezésére vonatkozó követelmények, ütemezés a szervezési intézkedés alapján külön kiképzési intézkedésben került meghatározásra. Emellett, ezzel összehangolva központi építési terv készült és lett kiadva, amely időrendi ütemezéssel megszabta az egyes katonai szervezetek építési feladatait.

A központi tervezés alapján a seregtestek és a Katonai Szállítási Főigazgatóság hasonló tervezést folytattak, amely eredményeként a végrehajtó és résztvevő közlekedési katonai szervezetek is rendelkeztek a megfelelő kiképzési tervekkel. A gyakorlatvezetőség a tervezés során nagy súlyt helyezett az egyeztetésre, az összehangolásra.

A kiképzési intézkedés meghatározta a foglalkozási jegyek kidolgozásának, jóváhagyásának a rendjét és határidejét.

*Első ütemben* a résztvevő parancsnokságok, törzsek felkészítésére havonta 1-2 nap időtartamú önképzési foglalkozások, törzsgyakorlások lettek lefolytatva. Ezt követően a seregtestek és az MN Katonai Szállítási Főigazgatóság által a gyakorlaton részt vevő törzsek és alárendeltjeik részére 1-2 napos parancsnoki és törzshadjáték lett végrehajtva. A gyakorlatot megelőző hónapban a gyakorlatvezetőség a gyakorlaton részt vevő közlekedési katonai szervezetek részére 2 napos parancsnoki

és törzsvezetési gyakorlatot vezetett le, összevontan. Ezen időpontig a gyakorló közlekedési katonai szervezetek elkészítették és kidolgozták a szükséges számvetéseket, okmánymintákat.

A második ütemben, a gyakorlat alatt a gyakorlatra bevonult tartalékos állomány felkészítését, összekovácsolását a várható háborús feladatokra – a hivatásos és sorállománnyal közösen – a bevonulással egyidejűleg kellett megkezdeni és a készenlét eléréséig, illetve a gyakorlat során tovább a leszerelésig kellett folytatni.

Az „M” készenlét elérését követően 3 nap időtartamban lett a kiképzés meghatározva, amelyből 2 óra politikai kiképzés, 8-10 óra általános katonai kiképzés (ebből 6 óra lökiképzés az 1. sz. lögyakorlat végrehajtására), 24 óra szakharcászati kiképzés (ebből 16 óra szakharcászati komplex foglalkozás, gyakorlat).

A készenlét elérése után napi 8-10 óra kiképzéssel, a szakharcászati komplex foglalkozás, gyakorlat során napi 16 órával kellett tervezni.

A gyakorlat időtartamára további 4-5 nap kiképzés tervezése lett meghatározva a kiképzési program tárgykör és óraelosztásának megfelelően, amelyeket a szakfeladatok időelfoglaltságának függvényében kellett végrehajtani.

E kiképzés keretében új módszerként került alkalmazásra a közúti komendáns egységek forgalomszabályozó szakmai számú tartalékos állományának a felkészítésére és begyakorlására központilag szervezett és vezetett két napos gyakorló foglalkozás.

A fentiek alapján tervezett, szervezett és lefolytatott felkészítés, kiképzési foglalkozások eredményesek voltak, jól szolgálták a kitűzött célt és hasznos tapasztalatokat adtak a jövőre nézve.

Az első ütem lépcsőzetes felkészítése eredményes módszernek bizonyult. Különösen hasznos volt a gyakorlatvezetőség által lefolytatott 2 napos foglalkozás, amely előkészítette a gyakorlaton való munkát, és jó tapasztalatokat adott mind a gyakorlatvezetőségnek, mind a gyakorlóknak. Lehetőség nyílt a törzsmunkában az egységes metodika kialakítására, a célratoró, tömör jelentések megtételének begyakorlására. Az eredmények mellett olyan tapasztalatok is voltak, hogy a közlekedési biztosítás több fontos kérdését nem mindenütt dolgozták fel a feladat végrehajtásához szükséges mélységben. Egyes térképek közlekedési szempontból szakszerűtlenek voltak, a szakmai tevékenységre vonatkozó adatok felvitele nem történt meg, amelyek nélkül a szállítások, a közúti biztosítás, vagy egyéb kérdések végrehajtása reálisan nem oldható meg. Az is előfordult, hogy a térképeken az azonos helyzetek eltérően lettek kivetítve, és sok olyan adatot tartalmaztak, amelyek az adott szolgálati személyre, vagy szervezetre nem vonatkoznak. Így egyes tervek szükségtelen, felesleges információkkal voltak terhelve.

A felkészítő foglalkozásokon, de a gyakorlaton is a különböző szomszédos, vagy együttes feladatot megoldó közlekedési katonai szervezetek és KM-szervek valóságosan működtek. Ennek ellenére előfordult, hogy nem tisztázták egymással az együttműködés alapvető kérdéseit. Így a jelentéseknél egymással nem egyeztetett javaslatok hangzottak el, többek között a katonai gépkocsiutak csatlakozására, helyreállítására és egyéb más szakmai kérdésekre vonatkozóan. Ide tartozik az is, hogy nem érkeztek szállítási igények a Katonai Szállítási Főigazgatóságra.

A parancsnokok, törzsek felkészítésénél kiemelt kérdésként szerepelt az ellenség által mért tömegpusztító csapások következményeinek felszámolása, a működőképesség helyreállítása. Ehhez az oktatási kérdéshez olyan helyzet került kialakításra, amelyben az ellenség a hadászati rendeltetésű tömegpusztító eszközöket nem alkalmazta. Ennek következtében a közlekedési hálózaton és objektumoknál viszonylag nem nagymérvű rombolások és veszteségek keletkeztek.

Az ellenség tömegpusztító csapásai következményeinek felszámolására, a működőképesség helyreállítására elsőrendű kérdéssé vált a megbontott vezetés, a közlekedés rendszerének minél teljesebb helyreállítása, a forgalom újjászervezése, a közlekedési objektumokat ért csapások következményeinek szervezett felszámolása. A hadsereg harcképességének helyreállítási ütemében a közlekedési katonai szervezetek meghatározott részének a felkészítése a támadó hadművelet felújításának eseteire.

A törzsek zömében megfelelő elhatározást hoztak. Ez hozzájárult ahhoz, hogy a csapatok harctevékenységének helyreállításával a közlekedési biztosítási rendszer is a legszükségesebb mértékben működőképes legyen és lehetővé tegye a közlekedési szolgálat feladatainak végrehajtását. A tapasztalatok alapján néhány olyan gondolatra kell felfigyelni, amelyeket a jövőben célszerű figyelembe venni. A korlátozott jellegű csapások nyomán keletkezett rombolások helyreállítására elsődlegesen a helyi erőkre kell támaszkodni és azokat kell alkalmazni, mert azok vannak legközelebb a kárhelyhez. Így a különböző KM helyreállító osztagokkal, PV erőkkel, területvédelmi ezredekkel célszerű számolni, míg a központi erőket a döntő feladatok megoldására kell felhasználni. Fontos a helyreállítási sorrend meghatározása, aminek során olyan elhatározást kell kialakítani, hogy a hosszú időt igénylő helyreállítást nem kell megkezdeni és nem kell azzal az erőket lekötöni. Az elhatározásokban ezek a sajátos követelmények nem jutottak érvényre. A jelentések nem tükröztek céltudatos törekvést a megbomlott vezetési rendszer helyreállítására.

Mindezen hiányosságok ellenére az első ütem felkészítése hasznos volt, hozzájárult ahhoz, hogy a gyakorlat alatt eredményes munka alakuljon ki.

*A második ütemben a mozgósítást követő összekovácsoló kiképzések jól előkészítetten, szervezeten és színvonalasan lettek lefolytatva. Különösen eredményesnek kell minősíteni az összekovácsolást a gyakorlati szaktevékenységet végző egységeknél, amelyek kellő jártasságot és gyakorlati készséget szereztek várható háborús feladataik végzésében. A különböző tagozatok egységes forgalomszabályozási rendszerének kialakítását jól segítette a központilag vezetett közös forgalomszabályozói kiképzés.*

A korábbihoz hasonlóan ez a gyakorlat is igazolta, hogy a felkészítés időszakában nem nélkülözhető a közlekedési katonai szervezetek alapos összekovácsolása. Lényegében így teremtődtek meg a feltételek a követelményeknek megfelelő szakszerű munka végzésére, a különböző rendeltetésű és más nemzetiségű közlekedési csapatok közötti együttes tevékenységre, továbbá a balesetek, rendkívüli események megelőzésére.

A gyakorlaton részt vevő közlekedési katonai szervezetek felkészítésének egyik fontos célja az volt – ahogy arra már az előzőekben is utalás történt –, hogy követelményi szinten felkészüljenek a gyakorlati tevékenységre és ezen belül a bemutatókra.

*Ezen gyakorlati tevékenység – amely egyben szakbarcászati kiképzés is volt – a következő főbb oktatási kérdésekre, tárgykörökre terjedt ki:*

– kettős rendeltetésű TS uszályokból hátországi ideiglenes jellegű (duhlór) hid építése, hidátkelőhely berendezése;

– az ideiglenes átrakókörlet elemeként 60 tonnás PMP hidátkelőhely berendezése, színlelt hid- és kompátkelőhely, sodorakna elleni védmű, valamint infracsapda telepítése;

– az ideiglenes átrakókörleten belül nyílt vasútvonalszakaszon egy kerekes és egy lánctalpas technikával rakott katonavonat nyíltvonalon előkészítés nélküli kirakása olyan feltételezett helyzetben, mikor az ellenség légi csapásokkal rombolta az indító és fogadó állomásokat és az állomásközi vonalat. Ennek megfelelően a harckocsik a vasúti pórekocsikról léleptek, a kerces technika a hídvető harckocsi lehetőségét felhasználva legördült a pórekocsiról;

– ideiglenes átrakókörlet lőszer- és üzemyag-kirakó, valamint sebesült berakóállításainak a munkája. A gyakorlatotól kívül olyan alapvető céllal, hogy pontosításra kerüljenek a jelenleg érvényben levő rakodási normák, valamint tapasztalatok szerzése azoknak a gépi és egyéb – technikai eszközöknek az alkalmazásánál, melyek az MN-ben és a népgazdaságban jelenleg rendelkezésre állnak;

– össze- és szétszerelhető REM-500 vasúti híd építése a hátorszáiban folyóakadályon;

– katonai gépkocsiutak berendezése és forgalmazása.

A gyakorlati tevékenységre, bemutatókra való felkészítés, kiképzés végrehajtására, a begyakorlásra központilag begyakorlási terv készült.

A több egység által egy feladat érdekében végzett gyakorlatok irányítására, összehangolására és ellenőrzésére a gyakorlatvezetőség felcős személyt jelölt ki.

A kiképzési intézkedéssel, az építési és a bemutatók tervével egyidejűleg kiadásra kerültek a biztonsági rendszabályok, amelyek jó szolgálatot tettek a balesetek, a rendkívüli események megelőzésében.

A felkészítés körületekintő, gondos tervezése, a végrehajtás állandó segítése és ellenőrzése eredményessé tette a felkészülést és a munkát.

A tapasztalat az volt, hogy mind a hivatásos és sorállomány, mind a tartalékos állomány át-érezte a feladatokban rejlő újdonságot, a célokat magáévá téve lelkiismeretesen és eredményesen dolgozott a megvalósításon. A feladatokat normaidőn belül hajtották végre, többnél, mint pl. a hidépítésekénél, teljesítve a kiváló szintet.

Az egyes szakharcászati mozzanatoknál, ami közül több bemutató jellegű is volt, összefegyvernemi alegységek is közreműködtek. Ezek az alegységek feladataikat bonyolult légi és földi helyzetben az elvárásoknak megfelelő színvonalon, tanulságosan hajtották végre. A hídátkelőhelyeket a menetrendbe besorolt alegységek lendületesen közelítették meg, kellő sebességgel küzdötték le és hagyták el azokat. Nehézségi fokát, összetettségét, bonyolultságát és a végrehajtás színvonalát tekintve kiemelkedett a vasúti szállítást végrehajtó harcokcsi és PSZH-val felszerelt, valamint kerek járművekkel rendelkező alegységek nyíltvonalon, előkészítés nélkül történő kirakásának végrehajtása. Szakszerű, pontos tevékenység történt az imitációt, jelzést, biztosítást végző repülő, műszaki, légvédelmi és komendáns erők részéről.

A gyakorlat során alegységszintű összekovácsoló kiképzések keretében különböző közlekedési szakaspatok építési feladatokat is végeztek, amely jelentős mértékben növelte felkészültségüket, emellett komoly új értéket hoztak létre az MN részére.

A gyakorlaton szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az alegységszintű összekovácsoló kiképzések, a bemutatók és ezen keresztül a felkészítés a kitűzött célokat elérte. Összességében bizonyították, hogy a felkészítési rendszer jó, a követelményeknek megfelel. Ismét megerősödött az az elv, hogy az alegységszintű összekovácsoló kiképzéseket célszerű a rendeltetésnek megfelelő szakfeladatokkal összekapcsolni. Emellett igen sok hasznos tapasztalatokat is adott a gyakorlat, a közlekedési katonai szervezetek HKSZ-M és összekovácsolási feladatainak megtervezésében, megszervezésében és végrehajtásában, a minden oldalú biztosítási feladatok feldolgozásában, a nagy távolságú menetek előkészítésében, végrehajtásában és vezetésében, a közlekedési hálózat rendeltetésének, helyreállításának, az egyes közlekedési szakaszok egymásnak történő átadása-átvétele terén továbbá a szállítások folyamatosságának biztosításában az egyes tagozatokban és a tagozatok között.

Növekedett a felkészültség és nagyobb lett a jártasság az ország területén folyó védelmi harctevékenység közlekedési biztosításában, továbbá a védelemből indított támadó hadművelet közlekedési biztosítási kérdéseinek feldolgozásában.

Sokirányú tapasztalat gyűlt össze az együttműködés különböző területeiről, az együttműködés megvalósításának lehetséges módjainál, különösen a HM és a KM közötti kérdéseket illetően.

*A közlekedési katonai szervezetek felkészítésének a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat igen fontos mozzanata és állomása volt. A fejlődés azonban nem engedi semmilyen téren. Így a felkészítés terén sem a megállást, a megnyugvást, mivel az a lemaradást idézné elő. Az összegyűjtött hasznos tapasztalatok felhasználásával a felkészítésre irányuló munkát fokozni kell. Ebből kívánt e cikk néhány gondolattal hozzájárulni.*