

## A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat előkészítésének tapasztalatai

*Tóth Bálint mérnök alezredes*

Az MN hadtáp, ezen belül az MN közlekedési szolgálat felkészítésének fontos részét képezte a Honvédelmi Minisztérium tervében foglaltaknak megfelelően - a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erőinek felkészítési rendjével összehangoltan - levezetett „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat.

A gyakorlat fő célkitűzése a korszerűsített, valamint újonnan szervezett közlekedési csapatok törzscinek felkészítése mellett, alapvetően a teljes katonai közlekedési rendszer működőképességének vizsgálata volt. A gyakorlat keretében átfogó képet kívántunk kapni a Közlekedési Minisztérium (KM) vezető szerveivel és szakalegységeivel, valamint a Szovjet Hadsereg (SZH) közlekedési vezetőszerveivel és kijelölt vasútépítő csapataival való együttműködés formáinak, tartalmának és szerveztségének helyzetéről, mind a feltételezett hadműveleti helyzetben megszervezendő közlekedési biztosítási feladatok, mind a valós hadszíntér előkészítési munkák végrehajtása során.

Ezen fő célkitűzések alapján a gyakorlat megtervezésekor figyelembe vettük, hogy a rendelkezésre bocsátott lehetőségek célirányos felhasználásával - a hadszíntér előkészítési feladataink terv szerinti továbbfolytatásával, valamint a HM érdekeket szolgáló közlekedési építési feladataink végrehajtásával összehangoltan - minél szélesebb körben felkészítsük közlekedési csapatainkat, törzseinket, összekovácsoljuk alegységeinket. Célul tűztük ki továbbá, hogy a különböző tagozatokban működő közlekedési csapataink egységes rendszerben, egymáshoz, a KM szerveihez és szakalegységeihez, valamint a kijelölt szovjet vasútépítő csapatokhoz kapcsolódva gyakorolják feladataikat.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat tervezését *alapvetően három, egymást bizonyos mértékben átfedő időszak jellemezte:*

1. Előkészítési feladatok, amely mintegy 6-7 hónap időtartamot fogott át.
2. Tervezési, szervezési feladatok, mintegy 3-4 hónap időszakban.
3. Kidolgozás, felkészülés, mintegy 3 hónapos időtartamban.

### *1. Előkészítési feladatok*

A gyakorlat előkészítését az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség már 1984. évben megkezdte. Ekkor került sor az „ELŐZETES ELGONDOLÁS” kidolgozására, az MNVK szerveivel történő anyagi és létszámkeretek pontosítására, valamint a Közlekedési Minisztérium Katonai Főosztályával, az SZH közlekedési Főcsoportfőnökségével és az SZH Vasútépítő csapatai Főcsoportfőnökségével való kapcsolatok felvételére.

Az „ELŐZETES ELGONDOLÁS”-ban előirányoztuk a gyakorlat befejező részében a feltételezett hadműveleti helyzetben megszervezett közlekedési biztosítási feladatok egyes elemeinek gyakorlati megvalósítását (ideiglenes átrakó körlet működtetése, vasúti és közúti dublőrhidak megépítése, közúti komendáns rendszer működtetése) és bemutatását.

Még 1984. évben pontosításra kerültek mindazon feladataink, amelyek a gyakorlat előkészítését és levezetését biztosították. Az alárendelt, valamint a szakirányítás alá tartozó közlekedési katonai szervezetek, közlekedési csapatok 1985. évi szakkiképzését, szakmai felkészítését tudatosan a gyakorlatra való felkészülésre irányítottuk.

A konkrét feladatok meghatározásával, fokozottabb követelményntámasztással és rendszeres ellenőrzésekkel biztosítottuk a harcckészültségi és háborús feladatokra való felkészültségük magas szinten tartását.

Kidolgozásra és az MNHF HM h. elvtárs által jóváhagyásra kerültek a gyakorlat előkészítésére vonatkozó „*FELADATTERVEK*”, amelyek részletesen meghatározták a további teendőket.

A gyakorlat előkészítésének jelentős részét – egyben az első időszak befejezését – képezte az „*ELGONDOLÁS*” kidolgozása, a gyakorlat fő célkitűzéseinek, mozzanatainak, oktatási kérdéseinek, valamint a részt vevő állomány pontosítása és véglegesítése.

Az „*ELGONDOLÁS*” kidolgozásánál, alapvetően a hadműveleti kérdésekben és a „*bélyegbeállítás*”-nál nagy segítséget nyújtottak az MNVK és az MNHF-ség e területen dolgozó szaktisztjei.

A gyakorlat előkészítésének időszakát alapvetően az „*ELGONDOLÁS*” kialakítása, a különböző HM-szervekkel, a KM-mel és az SZH közlekedési szerveivel való kapcsolatfelvétel, egyeztetések, pontosítások, a feladatok konkrét megfogalmazása jellemezték. Ebben az időszakban döntő szerepet játszott az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség kezdeményezőkézsége, nagyfokú operatívítása a gyakorlat jelentőségének valamennyi szinten történő megismertetésében, az okmányok, tervek színvonalas kidolgozásában.

## 2. Tervezési, szervezési feladatok

A honvédelmi miniszter elvtárs által jóváhagyott „*ELGONDOLÁS*” alapján megkezdődött a konkrét végrehajtás előkészítéséhez szükséges tervezői tevékenység. Kimunkálásra kerültek az MNVKF-i és az MNHF-i „*SZERVEZÉSI INTÉZKEDÉSEK*”, amelyek részletesen meghatározták az egyes szervek feladatait, tevékenységét. Ezekkel párhuzamosan, velük összhangban kidolgozásra kerültek a szakmai intézkedések, amelyek a valós építési feladatok végrehajtását, a gyakorlat során bemutatásra kerülő közlekedési biztosítási feladatokat szabályozták.

A szervezési intézkedések kidolgozásánál valamennyi – a gyakorlat előkészítésében és levezetésében érintett – HM-szervvel, a seregest parancsnokságokkal, a KM és egyéb országos hatáskörrel rendelkező polgári szervvel, valamint a szovjet hadsereg kijelölt szerveivel folyamatosan konzultációkat, egyeztetéseket hajtottunk végre. A szoros együttműködés eredményeként tisztázódtak mindazon feladatok amelyeket mind az előkészítés, mind a levezetés során az egyes mozzanatokban részt vevőknek és együttműködőknek tenniük kell.

A gyakorlat további tervezésével, szervezésével, kapcsolatos tevékenységet a *FELADATTERV*-ben kijelölt munkacsoportok végezték.

Az egész tervező-szervező munkát a „*Hadművelési kidolgozó csoport*” fogta össze és irányította, azonban ebben az időszakban már erősen elkülönültek az egyes szakirányoknak megfelelően létrehozott csoportok (Építési feladatokat szervező irányító, Bemutató szervező és irányító, Minden oldalú biztosítást szervező és irányító csoport stb.) tevékenységei.

A gyakorlat előkészítésének ezen időszakát alapvetően az MN közlekedési szolgálatfőnökség sokoldalú, minden részterületet átölelő szervező tevékenysége jellemezte. Ennek során a kétoldalú konzultációk lefolytatásán túl több esetben helyszíni szemrevételezések kerültek végrehajtásra az érintett szervek képviselőinek bevonásával. A szemrevételezések során kerültek pontosításra azon feladatok, amelyek a gyakorlat fő célkitűzéseinek megvalósítása érdekében és a ténylegesen végrehajtásra kerülő közlekedési biztosítási tevékenység feltételeinek létrehozásához váltak szükségessé.

Ezen időszak kiemelt jelentőséggel bírt, mind a gyakorlat előkészítése, mind az MN közlekedési szolgálat háborús szakfeladataira való felkészítése vonatkozásában. A gyakorlat érdekében végzett sokoldalú együttműködés lehetőséget biztosított az MN közlekedési biztosítása megszervezésében és végrehajtásában érintett katonai és polgári szervekkel való kapcsolat „*élővé*” tételéhez, a munkakapcsolat formáinak és tartalmának pontosítására és a személyes kapcsolatok kialakítására is. Ugyanakkor éppen ez a kapcsolattrendszer „*élővé*” tétele irányította rá a figyelmet arra, hogy az MN közlekedési biztosítása megszervezéséhez a közreműködő szervek jelentős számából adódóan a szükséges egyeztetések és pontosítások végrehajtásához – adott esetben rendelkezésre álló minimális idő alatt – az MN közlekedési szolgálatfőnökség a jelenleg kialakított formában nem rendelkezik megfelelő erővel.

A gyakorlat előkészítésének ezen időszakában váltak véglegessé a valós közlekedési biztosítási tevékenység bemutatásának mozzanatai és helyszínei. A gyakorlat „ELGONDOLASA”-nak megfelelően, a III. mozzanat kialakított hadműveleti helyzete szerint a hátsországi közlekedési objektumokat ért csapások következtében a nagy folyami hidak használhatatlanná válása miatt szükséges átkelőhelyek kerülnek létrehozásra, illetve berendezésre. A katonai gépkocsiutak, valamint a kijelölt vasútvonalak forgalmát ennek megfelelően kell átszervezni és biztosítani.

A hadműveleti helyzetre kidolgozott MN közlekedési biztosítási terve előírta a Dunán TS közúti úszályhíd létrehozását a KM erőinek, a Tiszán ideiglenes átrakó körlet működtetését (valamennyi elemének üzemeltetésével) az MN erőinek, valamint a Tiszán össze és szétszerelhető dublőr vasúti híd építését a szovjet vasútépítő csapatok igénybevételével. Ennek megfelelően kerültek kialakításra a bemutatópontok is.

Az egyes bemutató helyek előkészítését és a valós tevékenység végrehajtását az adott helyen működő szervezetek közvetlenül szervezték és irányították. A bemutatóval kapcsolatos valamennyi tevékenység összehangolására, szervezésére és irányítására az MN közlekedési szolgálatfőnökség vezetésével önálló operatív csoport került kiküldetésre. Az eredményesen, magas szintű szakmai hozzáértéssel végrehajtott bemutató azt igazolta, hogy ilyen sokrétű tevékenység irányítását igénylő feladatra – adott esetben is – szükséges valamennyi együttműködő szervezet képviselőiből álló önálló operatív csoport „kiküldetése”.

Összességében ebben az időszakban végzett tevékenység alapozta meg és játszott döntő szerepet a gyakorlat eredményes végrehajtásához. Erre az időszakra tervezett feladatainkat általában időarányosan – azonban esetenként a tervezettnél egy-két hét lemaradással – teljesítettük. A szükséges intézkedések és a megfelelő információk valamennyi végrehajtásában részt vevő és együttműködő szerv részére időben kiadásra kerültek.

### 3. A kidolgozás és felkészítés feladatai

A gyakorlat előkészítésére és a levezetésének biztosítására kidolgozott és kiadott intézkedések után a kijelölt munkacsoportok megkezdték a gyakorlat hadműveleti anyagainak és térképeinek, a bemutató pontok részletes terveinek kidolgozását.

A gyakorlaton részt vevő valamennyi szervezet a kiadott felkészítési intézkedés alapján eljáró szerveik vezetésével szervezeten folytatta az állomány szakmai felkészítését. A szakmai felkészítéssel párhuzamosan a kijelölt törzsek és csapatok a szervezeti intézkedésekben meghatározott valós építési feladataikat, a gyakorlaton végrehajtásra kerülő közlekedési biztosítási feladataikat, valamint az egyéb, elhelyezéssel és ellátással kapcsolatos feladataikat szervezték és végezték.

A hadműveleti kidolgozó csoport feladata ebben az időszakban jelentősen megnövekedett. Az „ELGONDOLÁS”-ban meghatározott mozzanatoknak megfelelően kidolgozásra kerültek a „HELYZETTÉRKÉP”-ek, amelyek alapul szolgáltak a gyakorlat levezetéséhez, az MN közlekedési biztosítása tervének kidolgozásához, valamint a kiadásra kerülő feladatokhoz, intézkedésekhez. A kidolgozásra kerülő okmányok száma, terjedelme és munkaigényessége az előre tervezett mintegy kettő hónap időtartam ellenére 8 az egyéb szervezéssel, a gyakorlatvezetőség elhelyezésével, valamint a felkészítő foglalkozás előkészítésével és levezetésével kapcsolatos feladatok mellett – feszített munkát jelentett a hadműveleti kidolgozó csoport részére. Ebben az időszakban ismét élesen felmerült a szervezeti elégtelenség kérdése.

A kidolgozás során valamennyi szakkérdésben konzultációkat folytattunk az érintett HMszervekkal és a KM Katonai Főosztállyal. A konzultációk során tisztázott kérdések alapján kidolgozott feladatok, helyzetek és ebből eredő intézkedések nagy mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy mind a kidolgozói, mind a gyakorló állomány továbbfejlessze szakmai ismereteit.

A hadműveleti kidolgozói munka mellett erre az időszakra koncentrált a gyakorlat minden oldalú biztosításának megszervezésére és előkészítésére vonatkozó tevékenység, valamint a valós építési feladatok végrehajtásának megkezdése is. Figyelembe véve, hogy a gyakorlatra kijelölt

állomány konkrét felkészítése is alapvetően ebben az időszakban került végrehajtásra, így ez az időszak volt a legfeszítettebb a közlekedési szolgálat valamennyi területén. Az előkészítés utolsó fázisában a többrányú figyelemmegosztás jelentős erőfeszítést igényelt az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség állományától amelynek – az elért eredmények azt bizonyították – végsősoron eleget tudunk tenni.

Összességében a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat előkészítésére rendelkezésre álló idő alatt a célkitűzésekből helyesen meghatározott részfeladatok és azok kimunkálására, végrehajtására létrehozott csoportok szervezett tevékenysége biztosította a feladatok időbeni, megfelelő színvonalú végrehajtását.

A gyakorlat előkészítése során szerzett tapasztalatokat – a sokirányú tevékenység szervezett irányításában, a nagyszámú együttműködő szervvel való folyamatos kapcsolattartásban, a kidolgozó munka és az alárendelt szervezetek vezetésének egyidejű (alapvetően párhuzamos munkamódszerrel) biztosításában stb. – további tervezői, szervezői munkánk javítására kívánjuk hasznosítani.

A teljesség igénye nélkül ezen gondolatokban kívántam összegezni tapasztalatainkat.

## A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat pártpolitikai munkájának fontosabb tapasztalatai

*Zsoldos Péter alezredes*

Az 1985-ös esztendőben végrehajtásra kerülő gyakorlatok politikai munkájának tartalmát – így a „TRANZIT-85” gyakorlatét is – mindenekelőtt pártunk XIII. kongresszusának, majd ezt követően népünk, országunk legnagyobb ünnepének, felszabadulásunk 40. évfordulójának köszöntése határozta meg. Ezek a pártpolitikai munka alapvető tartalmát meghatározó események természetesen kiegészültek a hazai és nemzetközi élet gazdag eseménysorozatával amelyek befolyásolták az év különböző időszakaiban végrehajtott gyakorlatokon végzett pártpolitikai munkát.

A munka lényegét képezte, hogy az országosan kibontakozott – és a központhadtáp személyi állományára is mindvégig jellemző – társadalmi, politikai aktivitást felhasználjuk a gyakorlatok eredményes, fegyelmettes és balesetmentes végrehajtása érdekében folytatott mozgósító tevékenységben.

Ezen kívül – mint minden gyakorlatnak – a „TRANZIT-85” gyakorlatnak a pártpolitikai munkájában is volt néhány sajátosság, amelyet figyelembe kellett venni. *Ilyenek voltak: mindenekelőtt a nemzetközi jellege: az, hogy különböző szintű polgári párt- és állami szervezetekkel együttműködésben került végrehajtásra; nagy létszámú tartalékos állomány került mozgósításra a feladatok végrehajtása érdekében; a Magyar Néphadsereg közlekedési szerveinek és csapatainak teljes vertikuma gyakorolt; és végezetül a gyakorlat egyes mozzanatai valóságos hadszíntér előkészítési feladatokat is megoldottak.*

A tapasztalatok összegzésekor az előkészítés, a végrehajtás és befejezés periódusán túl az agitációs és tömegpolitikai munka tapasztalatait külön is összegeztem.

A gyakorlat előkészítésekor kiinduló alapot jelentett a pártpolitikai munka feladatainak kimunkálásában az MN hadtápfőnökének feladatszabása, az MN politikai főcsoportfőnök szervezési helyettesének intézkedése, valamint az MSZMP MNHF-ségi Végrehajtó Bizottság állásfoglalása és a „Gyakorlatvezetés Felhívása”.

A politikai munka részletes feladatai a gyakorlatvezető politikai helyettesének intézkedésében fogalmazódtak meg.

Az előkészítés időszakában végzendő tevékenységet szervezési munkára, a hadszíntér előkészítési feladataira és a szovjet közlekedési csoportokkal való együttműködés időszakára bontottuk.