

vázlatokon, propaganda anyagokon, emlékeztetőkön és röplapokon alapult. Ehhez szervesen kapcsolódtak a helyi kezdeményezések, felhívások és helyi indítású mozgalmak.

Külön a tisztek és tiszthelyettesek számára és külön az egész állomány számára szóló katonapolitikai tájékoztatót adtunk ki „*A Magyar Néphadsereg helye és szerepe a Varsói Szerződésben*” címmel. A pártszervezetek számára az MSZMP XIII. kongresszusáról szóló nyílt pártnapok megtartásához előadásvázlatot biztosítottunk. A gyakorlaton részt vevő szovjet csapatok számára „*40 év a szocializmus építésének útján*” címmel politikai tájékoztató anyagot adtunk ki orosz nyelven.

Az agitációs és tömegpolitikai munkában felhasználásra kerültek a második világháború befejezésének 40. évfordulójáról történt megemlékezések és kellő súlyt kapott a Fegyveres Erők Napjának közelgő ünnepe is.

A napi sajtóellátás rendszeresen biztosítva volt. A „*Tranzit-85*” c. újságot a gyakorlaton részt vevő állomány nagy érdeklődéssel fogadta és elismeréssel szólt róla. Együttműködésben a Déli Hadseregcsoport hadtápfőnöksége politikai osztályával végig biztosítva volt a szovjet közlekedési csapatok sajtóellátása.

A katonák öntevékenységének felhasználásával úgy a magyar, mint a szovjet táborok magas színvonalú és kulturált szemléltető agitációs munka folyt. A katonák körében nagy sikert aratott a „*TRANZIT-85*” embléma.

A munkát, a személyi állomány szabadidejének kitöltését jól segítette az MN Politikai Főcsoportfőnökség részéről rendelkezésre bocsátott három propaganda gépkocsi, amely a hangosító és népszerűsítő stúdió programokon túl, jól oldotta meg a közművelődés feladatait is.

Az állomány szabadidejének szervezett és hasznos kitöltése érdekében a közös szovjet-magyar baráti találkozásokon és közös kulturális és sportversenyeken kívül a pártpolitikai és mozgalmi szervek számos rendezvényt tartottak.

A politikai nevelőmunka anyagi-technikai eszközeivel való ellátottság – TV, rádió stb. – csak nehézségek árán, átcsoportosításokkal volt biztosított. Továbbra is gond, hogy tábori körülmények között megfelelő stabilizátorok hiányában a TV-készülékek működtetése nem biztonságos.

A gyakorlat során a szemle pontok dekorálása és a protokoll feladatok megoldásában jelentős segítséget kaptunk a Politikai Nevelőmunka Anyagi és Módszertani Központ vezetésétől és szakembereitől.

A politikai munkában is jelentős figyelem összpontosult az állományról való minden oldalú gondoskodás maradéktalan megvalósítására. Kisebb gondoktól eltekintve összességében sikerült ezen a téren is megvalósítani elgondolásainkat. A politikai és mozgalmi információs rendszerek folyamatosan működtek, a parancsnokok kellőképpen odafigyeltek, reagáltak az állomány hangulatát befolyásoló jelenségekre és operatívan intézkedtek, ha arra szükség volt.

Összességében: a „*TRANZIT-85*” közlekedési rendszergyakorlat politikai munkája sikeresen segítette elő a gyakorlat elé állított feladatok magasszintű és fegyelmezett végrehajtását. A gyakorlat végrehajtása során súlyos fegyelemsértés, rendkívüli esemény, baleset nem fordult elő. A politikai munka számos területén új tapasztalatokkal gazdagodtunk. A gyakorlat megerősítette a már kialakult vezetési formák és módszerek helyességét, néhány megoldandó kérdésre ráirányította a figyelmet.

Területi katonai közlekedési szervek feladatai

Petrák Béla alezredes

A korszerű háború sikeres megvívása feltételezi mind az anyagi-technikai eszközök, mind a csapatok meghatározott időben, a kijelölt helyen történő összehozását, illetőleg azt, hogy azok akkor rendelkezésre álljanak, amikor a felhasználás vagy igénybevétel szükségessége felmerül.

A várható hadszíntér (háborús térség) tanulmányozása során egyértelműen megállapítható, hogy jól szervezett, összehangolt szállítások nélkül e követelmény nem teljesíthető, a szállítások szerepe jelentősen megnövekedett. Ha figyelembe vesszük azt, hogy nagytávolságú szállításokról beszélünk, bármilyen szállítandó anyagról, eszközről van is szó kijelenthetjük, hogy a szállításokat tervező, irányító központi katonai közlekedési szervek mellett a területi szervekre is jelentős feladatok hárulnak. A területi szervek szerepe elsősorban azért nőtt, mivel egy elkövetkező háborúban rendkívül bonyolult helyzetek alakulhatnak ki, ami a szállítások vezetésénél a végrehajtás szintjén összetett feladatok megoldását teszi szükségessé. Ezt egy példával szeretném bizonyítani:

Néhány évvel ezelőtt az egyik téli időjárási viszonyok között levezetett gyakorlat szállítási időszakában a Magyar Néphadsereg területén kedvezőtlen időjárási viszonyok alakultak ki, kb.: 100-130 km/ó sebességű szél keletkezett, 0 °C alatti hőmérsékletnél. Ebben a helyzetben kezdtek meg a csapatok visszaszállításait helyőrségeikbe, összesen 20-30 vonat közlekedtetését kellett megoldani a Bakony térségéből Pécs, Baja irányába.

Az erős szél keletkezését követő 1 óra múlva 42 mozdony szolgálatképtelenné vált, áramszedője leszakadt, a villamos felsővezeték több helyen megrongálódott, több vasúti pályaszakasz forgalma több órán keresztül megbénult, mivel fák, távbeszélő oszlopok dőltek a vasúti pályára, több vasútállomással megszakadt a távbeszélő összeköttetés. Ebben a helyzetben kellett operatív intézkedésekkel a vonatforgalmat fenntartani, a szükséges információkat az érintettek részére továbbítani. Természetesen ellenséges behatásokkal diverziós cselekményekkel nem kellett számolni, mégis rendkívül bonyolult helyzet keletkezett a szállítások végrehajtásánál, a szállítások folyamatossága, több órára megszakadt. E példa alapján is belátható, hogy ellenséges behatások esetén milyen helyzet állhat elő az igen sebezhető közlekedési hálózaton, milyen jelentősége van az információk gyors és pontos továbbításának. Háborús helyzetben a szállítások határidőre történő végrehajtása elengedhetetlen követelmény, ezért a katonai közlekedési szervek, szállító vállalatok, csapatok, intézetek munkáját már békeidőszakban össze kell hangolni, ki kell dolgozni azt a rendszert, amely biztosítja a feladatok, követelmények szerinti megoldását.

A közelmúltban levezetett „TRANZIT-85” gyakorlat során megvizsgáltuk azt a rendszert, amely hivatott ezen feladatok megoldását biztosítani és a következő megállapításokat rögzítettük:

1. A katonai közlekedési szervek felépítése, működtetési rendje biztosítja a feladatok megoldását.

2. A Vasútállomás Katonai Parancsnokságok (VKPok) képesek működési területükön a feladatok koordinálására, azonban mozgásuk működési területükön nem biztosított (gépkocsi hiánya miatt), így összeköttetés megszakadása esetén már komoly gondok keletkezhetnek.

3. A Határátlépést ellenőrző Vasútállomás Katonai Parancsnokságok (HEVPK-ok) többcsatornás összeköttetéssel rendelkeznek feladataik ellátására képesek, azonban ezen katonai szervezetek egy része az ellenség betörése esetén hátravonásra kerül, de ebben az időszakban bevonhatóak más szakmai feladatok megoldásába.

4. A Katonai Szállítási Igazgatóságok (KSZI-ok) az eléjük állított feladatokat megoldották, azonban vezetésük bonyolult, a feladatok részükre történő lejuttatása csak zökkenőkkel volt végrehajtható, a részfeladatok megoldása az elvárhatónál több időt vett igénybe, az igazgatóságok közötti együttműködés nem volt folyamatos.

Mi ennek az oka?

a) A gyakorlat során általában a nagy mennyiségű feladat megoldása egyidőben jelentkezett, amijelentős erőkoncentrációt igényelt.

b) Típusokmányok alkalmazása még nem eléggé begyakorlott, az okmányok továbbfejlesztésre szorulnak.

c) A főigazgatóság megosztott vezetési rendszere a vezetést, a hatékony feladatmegoldást nehezíti, bonyolulttá teszi. Ugyanis az alapvető vezetési ponton egy MÁV, egy HM távbeszélő vonal és rádióösszeköttetés áll rendelkezésre. Itt történik a feladatok kidolgozása, lejuttatása, ada-

tok, jelentések bekérése, a szállításokkal, szállításokat akadályozó körülményekkel kapcsolatos döntések kialakítása és a végrehajtókhoz történő lejuttatása stb.

A másodvezetési ponton minden igényt kielégítő több csatornás összeköttetés áll rendelkezésre, az országos vasútüzem felelős vezetői 1-2 percen belül személyesen elérhetők, a fontosabb vasútvonalakon közlekedő szállítmányok parancsnokaival menet közben rádiótelefon kapcsolat létesíthető, összességében a vezetés feltételei lényegesen jobbak, mint az alapvető vezetési ponton. Ezen a helyen a szállítások operatív irányítása történik, döntés jogosultság nélkül.

E problémakör a közeljövőben átfogó vizsgálatra szorul.

d) Az alapvető vezetési ponton létrehozott feladat lejuttató csoport munkamódszere nem kidolgozott, a csoport tevékenysége még nem begyakorlott!

5. Az ideiglenesen működő közlekedési szervek Ideiglenes Berakó Körlet (IBK) Ideiglenes Átrakó Körlet (IÁK) tevékenysége az együttműködő igazgatóságok részéről nem ismert olyan mélységig, amely a jól szervezett együttműködéshez szükséges lenne.

Összességében a katonai közlekedési szervek elé állított feladatok megoldásra kerültek, a gyakorlaton sok tapasztalatot szereztünk, mely tapasztalatok feldolgozása megkezdődött. Több területen már módosításokat hajtottunk végre a katonai közlekedési szervek tevékenységében, a gyakorlatok szállításai során előtérbe helyeztük a feladatok harcszerű körülmények közötti végrehajtását, feltételezzük a várható háborús körülményeket és ezek figyelembevételével végezzük munkánkat.

Nézzük meg a „TRANZIT-85” gyakorlaton kialakított harcászati-hadművelti helyzet milyen hatást gyakorolt a katonai közlekedési szervek munkájára?

A veszélyeztetettség időszakban jelentős mennyiségű anyagi készlet került elszállításra, döntően a Győr-Veszprém-Kaposvár vonaltól NY-i területen előkészített kirakó-tároló állomásokra. A hadászati készleteket abból a célból szállítottuk a meghatározott körzetekbe, hogy csapataink határátlépését követően a vasútvonalak üzemképességétől függően a csapatok ellátása érdekében folyamatosan mozgassuk azokat a csapatok után, biztosítva folyamatos ellátásukat.

Terveinket nem tudtuk realizálni, mivel az ellenség bétört Nyugat-Dunántúlra és elfoglalt jelentős területeket. Ebben a helyzetben a következőkre fordítottuk a fő erőfeszítést:

a) Végrehajtottuk a nyugati határ közelében diszlokált katonai közlekedési szervek átdiszlokálását (KSZI, HEVVKP, VKP-ok), keleti irányba a nagyobb Nyugat-Dunántúli városok kiürítésével egyidőben (Szombathelyen, Győr).

b) A vasútállomásokon tárolt és futás alatt levő hadászati készleteket átirányítottuk keleti irányba Tataháza, Szekszárd vonalában létrehozott anyag kirakó, tároló körzetekbe.

c) Megkezdjük a második lépcsőben levő csapatok nehéztechnikájának és a szövetséges csapatok szállítását Kelet-Nyugat irányban létrehozott és üzemeltetett vasútvonalakon, azonban a tervek módosításra kerültek.

Bonyolította helyzetünket az, hogy a feladatok zöme annak a Katonai Szállítási Igazgatóságnak a területén jelentkezett, amely átdiszlokálásra is került, így jelentős erőket kötött le a Nyugat-Dunántúli helyzet rendezése, a feladatok összetettsége.

Milyen módszerek kerültek alkalmazásra a szállítások megszervezése és végrehajtása időszakában? Hogyan voltak vezetve a területi katonai közlekedési szervek?

A szállításokat egyrészt a nagytömegű anyagszállítások másrészt a csapatszállítások képezték.

A veszélyeztetettség és a háború kirobbanásának időszakában jelentkező feladatok jelentős része az állandó harckészültség időszakában került tervezésre így a feladat a központi szervek részéről az volt, hogy azok a lehető legrövidebb idő alatt a MÁV illetékes szerveihez és a területi katonai közlekedési szervekhez kerüljenek. A feladatok megoldása a MÁV és az érintett katonai szervezetek közös tevékenységével biztosítható volt.

E feladatcsoport érintetteknek történő eljuttatása az időközben berendelt összekötő tisztekkel és a típusokmányok segítségével a híradó eszközök igénybevételével megtörtént. A feladatot valamennyi érintett szervezet szakközege megfelelő időpontban megismerte, így a megszervezésre ele-

gendő idő állt rendelkezésre. Segítséget jelentett a párhuzamos feladat lejtuttatás is, mivel a MÁV központi szervei is kiadták a feladatokat a vasútigazgatóságoknak nemcsak a KSZI-k, így a szállítási feladat valamelyik csatornán biztonsággal és időben megérkezett a végrehajtókhoz.

Sajnos nem ilyen egyértelműen és biztonságosan történt a háború időszakában kapott, különösen a szállítmányok átírányítására vonatkozó feladatok lejtuttatása. Itt már több olyan nehézség határidőcsúszás is előfordult, ami nem veszélyeztette ugyan a feladat végrehajtását, de a végrehajtóknál a megoldásra rendelkezésre álló időt csökkentette. A helyzetben beállt változásokra történő gyors reagálás, mind a vasúti, mind a katonai szerveket nehéz helyzet elé állította.

Igaz a vasútüzem a legkritikusabb időszakban is biztosítani tudta a szállításokhoz szükséges vonóerő és gördülőanyag mennyiséget, azonban az együttműködés folyamatossága és tartalma még sok kívánnivalót hagy maga után. Vizsgálatra szorul még, de úgy érezhető, hogy a nagy feladatok végrehajtása időszakában célszerű lenne operatív csoportok működtetése részben a központi, részben a területi szerveknél. Az operatív csoportokba beosztásra kerülnének a szolgálati ágak intézkedőképes közegei és természetesen a katonai közlekedési szervek képviselői is. *Így a néhány fős operatív csoportba a következő szakaszolgálati ágak képviselőit lenne célszerű beosztani:*

- üzemviteli (forgalmi, vontatási, kocsiiintézőségi) pályafenntartási, - távközlő és biztosító berendezési szakközégek és - a katonai közlekedési szervektől szállítási, műszaki szakember. *Felmerült a kérdés, ki lenne a parancsnok és milyen jogkörrel?*

Ha figyelembe vesszük azt a körülményt, hogy az operatív csoport létrehozását elsősorban a szállítások folyamatosságának biztosítása indokolja a parancsnoklás kérdéseit az EFE különböző szervezeteihez hasonlóan lenne célszerű kialakítani. Tehát katonai parancsnoklásával MÁV és katonai helyettes funkció kialakításával lenne a csoport hatékonyan működtethető.

Az operatív csoport a MÁV vezérgazgatóság hasonló összetételű operatív csoportjának lenne alárendelve, így biztosítani lehetne a központi elgondolás érvényesülését, tehát azt, hogy a szállítások teljesítésére azok fontosságának megfelelően kerülne sor. Természetesen nagyon fontos kérdés marad továbbra is a felelősség elhatárolása. Egyértelműen ki kell jelenteni, hogy a MÁV (Közlekedési Minisztérium) felelőssége oszthatatlanul fennáll, azért hogy a szállítási feladatok határidőre megoldást nyerjenek. Az operatív csoportok döntési jogköre kizárólag arra terjedne ki, hogy a kialakult helyzetben milyen legcélszerűbb változatot kellene alkalmazni annak érdekében, hogy a szállítási folyamatok ne szakadjanak meg, az anyagi készletek, technikai eszközök a meghatározott időre arra a helyre kerüljenek, ami azok célirányos felhasználását biztosítja. E kialakított ideiglenes szervezetek jelentősége az ellenséges behatások időszakában fokozódna, tehát a hagyományos és tömegpusztító fegyverekkel mért csapások következményeinek a felszámolása az operatív csoportok véleményének kikérése alapján történne.

Ezek az operatív csoportok az igazgatóságok (vezérgazgatóság) fedett vezetési pontján működnek, így mind a MÁV külszolgálat, mind a csapatszallítmányok parancsnokaival az összeköttetés a szállítások teljes folyamatában biztosítható lenne. A jelentős technikai fejlődés eredményeként a MÁV ma már rendelkezik központi forgalomirányító berendezésekkel, mozdonyrádiós rendszerrel így nem kizárt az, hogy a 40-50 km/ó sebességgel haladó katonavonaton a szállítmányparancsnok részére fontos információk kerüljenek továbbításra, a szállítmányon tartózkodó személyi állományt idejében tudjuk tájékoztatni a kialakult helyzetről, a várható feladatokkal.

A „TRANZIT-85” gyakorlaton bebizonyosodott, hogy a területi katonai közlekedési szervek tevékenysége milyen jelentőségű a katonai szállítások folyamatosságának biztosításában. Így az országos közlekedési rendszer egyes elemeit vizsgálva nagyon fontos következtetés lehet az is, hogy az IÁK-ok jelenlegi rendszerben történő működtetése nem felel meg a követelményeknek. *Bizonyosan sokan gondolják azt, hogy eddig megfelelt most miért nem?* A gyakorlat levezetése során többször találkoztunk olyan helyzettel, amikor gyors, átfogó döntéseket kellett hozni a szállítások folyamatosságának biztosítására. Hogyan lehet érdemben dönteni akkor, ha a szállítások határidőre történő végrehajtásáért a Közlekedési Szolgálat érintett állománya, a közlekedési hálózat

működtetéséért a MÁV, a folyóakadályokon levő hidak környékén kialakított rendszeréért a HÁVP a felelős. Véleményem szerint az MNK területén létrehozott IÁK-ok működését és a már leírt követelményeket feltétlenül össze kell hangolni és biztosítani, hogy a közlekedési rendszer egységes elgondolás alapján egy kézben kerüljön működtetésre.

E problémakör jelentőségét fokozza az is, hogy Ideiglenes Átrakó Körleteink egy része nagyon fontos hadászati irányokban más szocialista országokkal közösen kerülnek működtetésre, így ebben a vonatkozásban is jogosnak tűnnek azok a felvetések, amelyek annak érdekében történnek, hogy a szállítási feladatok a központi elgondolások szerint kerüljenek megoldásra a kérdéscsoport érdemi elbírálásánál figyelembe kell venni azt is, hogy az Ideiglenes Átrakó Körletek működési feltételei a MÁV lehetőségeire építve vannak kialakítva, tehát a gördülőanyag biztosítása egyes esetekben nagyon komoly gondokat okozhat (pl.: ha az elszigetelt vonalszakaszokon nagymennyiségű pórekocsi van) így a működés feltételeinek biztosítása az országos közlekedési helyzet átfogó vizsgálata után történhet, ami a szállításban részt vevők érdekeit nem valószínű, hogy azonos mértékben érinti. Vagyis az érdek (kötelezettség) adott időpontban más és más lehet az egyes szervezeteknél, így a döntések kialakítása a „lényeg” rovására is előfordulhat.

A gyakorlat során még egy problémakör okozott gondokat a területi katonai közlekedési szervezeteknek. Ez a hadászati készletek szállításainak, őrzés-védelmének, anyagi készletek elosztásának, okmányolásának témaköre. Addig amíg a konkrét témakör úgy jelentkezett, hogy adott helyről meghatározott volumenű anyagi készletet el kell szállítani adott vasútállomásra (körletbe) probléma nem merült fel. A gondok akkor keletkeztek, amikor meg kellett szervezni az anyagi készletek őrzés-védelmét, el kellett határolni a konkrét felelősséget.

Mi okozta a problémát?

Elsősorban az anyagi készletek felhasználására vonatkozó információhiány. *Nevezetesen az, hogy pontosan kivel kell együttműködni a vasúti kocsik kirakásáig, ki fogja a szállítmányt őrizni, meddig, a vasútállomásról elszállítják-e az anyagi készleteket vagy ott tárolják, ennek várható időtartama mennyi stb.?* Ismerve a vasút technikai felszereltségét, üzemvitelének sajátosságait, munkaerő helyzetét ez több esetben gondot okozott. A gondok forrása az, hogy egyes vasútvonalszakaszokon olyan mennyiségű katonavonat került leállításra, ami megakadályozta a vonattalálkozásokat. Bármilyen vasútüzemi nehézmény esetén rendkívül bonyolult helyzetet idézhet elő ez a körülmény.

Másrészt a vasútállomás működési feltételeinek biztosításához több olyan tényező ismerete szükséges, amely munkaerő, technikai eszköz jelenlétét is feltételezi.

Ezen a téren sajnos, a területi katonai közlekedési szervek kérdéseikre gyakran nem kaptak érdembeni választ. E kérdéscsoport további elemzése szükséges, így jelentősen javulhat a területi szervek tájékozottsága, készség szintre fejlődhetnek ezen elvek megvalósításával kapcsolatos ismeretek, kialakulhatnak az alkalmazás célszerű változatai.

Összességében: A „TRANZIT-85” gyakorlaton teljes szakállományunk jelentős tapasztalatokat szerzett. Felmerültek olyan kérdések, melyek megoldása a következő időszak feladata lesz. Néhány szakterület tudományos vizsgálatot is igényel annak érdekében, hogy a közlekedési rendszer funkcionálása hatékonyabb legyen, a szállítások eredményesen, határidőre kerüljenek végrehajtásra.

A vezetés látja azokat a gondokat, amelyek gyakran még akadályozzák a munkát, felszámoláskor megkezdődött, de egyes kérdések rendezése hosszabb időt igényel.

A területi katonai közlekedési szervek felkészültek felelős, nagyjelentőségű feladataik ellátására, a helyzet további elemzése biztosítja azt, hogy lehetőleg optimálisan, esetenként egyes régi, ma már elavult szemlélet feladásával korszerűbben, hatékonyabban végezzük munkánkat.

Véleményem szerint azt kell elérni, hogy egyes közterületeken kialakított elvek feladásával is a közlekedési szolgálat elé kitűzött célok maradéktalan teljesítése legyen a meghatározó a feladat megoldásában részt vevő valamennyi szakember részére.