

mutatóan, elismerésre méltóan. Ennek lényege abban foglalható össze, hogy egy kerek és egy lánctalpas vonat – feltételezések szerint – rombolt KÁ-ok közé érkezett, ahol nyíltvonal kirakást kellett végrehajtani. Ennek során a lánctalpas eszközökkel megrakott vonat, melyen 10 db harkocsi volt, a vasúti kocsin egyszerre, szinte vezényszóra mintegy 75–80 fokos fordulatot tett és a vasúti pálya mellé „leugrott”, majd folytatta menetét a terv szerinti körletébe.

A kerek eszközöket szállító katonavonat utolsó kocsiján levő BLG-67 hídvető hk. a hídját a vasúti sínre tette, melyen a hk., majd a kerek eszközök levonultak, s folytatták menetüket a kijelölt körlet irányába.

Mindezek a bemutatók jól szolgálták a rendszergyakorlat céljának elérését, s mi, a bemutatók, illetve annak főpróbáján résztvevők is megismerhettük a közlekedési szolgálat azon területeit is, amelyek adott esetben biztosítják a harcoló csapatok és anyagi eszközök rendeltetési helyre történő eljuttatásának részfeltételeit is.

6. A békehelyőrségekbe történő visszatérés, a leszerelés tapasztalatai:

A rendszergyakorlat utolsó mozzanatában két ütemben, megfelelő ünnepélyes külsőségek mellett végrehajtottuk a törzsek, alegységek, elsősorban a tartalékos állomány tevékenységének értékelését. Az értékelés tartalmából, hangvételéből, az előléptetett, jutalomban, jutalomtárgyban, dicséretben részesített tartalékosok nagy számából kitűnt, hogy munkájukkal, magatartásukkal meg voltunk elégedve.

Az ellenőrzések tapasztalatai alapján megállapítható volt, hogy a törzsek és alegységek a rendszergyakorlat befejeztével szervezetten végezték a titkos anyagok, a fegyverzet és az igénybe vett anyagi készletek meglétének ellenőrzését, a kölcsönanyagok visszaadását. Nagy pozitívum, hogy hiányt sehol sem állapítottak meg.

A csapatok parancsnokai a kiadott menetparancs alapján megszervezték a békehelyőrségbe történő menetüket, amelyet 7 menetvonalon, hat vasúti szerelvényvel esemény, rendkívüli eseménymentesen hajtottak végre.

A békehelyőrségben a szervezési intézkedésben meghatározott időre a bevonult állomány és átvett népgazdasági technikát rendben visszaadták és az eredeti helyzetet visszaállították.

A *tapasztalatok összegzése*ként megállapítható, hogy a törzsek és alegységek a sokrétű, jelentős erőfeszítéseket igénylő szakfeladatokat a kezdeti bizonytalanságokat leküzdve eredményesen megoldották. Az állomány megértette a rendszergyakorlat HDS-re vonatkoztatott tárgyát, célját, követelményeit.

A résztvevő hivatásos, sor- és tartalékos állomány munkához való jó hozzáállása, tenniakarása magas fokú politikai érettségről tett tanúbizonyságot.

A felkészülés hatékonysága, az előjárók által nyújtott segítség, a résztvevő hivatásos állományú parancsnokok jó együttműködése eredményeként tovább javult a törzsmunka végzése és irányítása, az elkészített térképek és okmányok formája és tartalma.

Úgy ítélt meg, hogy a rendszergyakorlaton részt vevő vezető és végrehajtott állomány képessé vált egységük háborús tevékenységének megszervezésére, megtervezésére és végrehajtására.

A hátszágvédelmi közlekedési csapatok feladatairól, vezetésük, szervezeti felépítésük korszerűsítésének szükségességéről a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat tapasztalatai alapján

Palkó Antal mk. alezredes

Közlekedési rendszergyakorlatok levezetésére az MN-ben viszonylag ritkán kerül sor. A hátszágvédelmi közlekedési csapatok fejlesztése, átszervezése viszont csak az utóbbi években

gyorsult fel. Következésképpen közlekedési csapataink ilyen szervezeti felépítéssel, feladatokkal és létszámmal még nem vettek részt hasonló gyakorlaton.

Új elemként jelentkezett az is, hogy feladataik tervezése az egységes közlekedési rendszerben elfoglalt helyük és szerepük szerint történt, ami az irányítás, a vezetés és az együttműködés a gyakorlatban mind ez ideig ki nem próbált kérdéseit is felvetette.

Bár a gyakorlaton közlekedési csapataink – itt nem részletezendő okok miatt – nem teljes létszámban vettek részt, a törzsek gyakorlása, valamint a valóságos feladatokat is végrehajtó csapatok tevékenysége során szerzett tapasztalatok bizonyos feltételek mellett általánosíthatók. Elsősorban a szakcsapatok vezetésének problémás kérdéscire, az együttműködés és a szervezet funkció összhangjára gondolok.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat tehát egy olyan lehetőséget adott, amelynek alapján horizontálisan és vertikálisan vizsgálni lehet, illetve kell a hátszágvédelmi közlekedési csapatok helyzetét, továbbfejlesztésük lehetséges, célszerű irányait.

A gyakorlat tapasztalatainak elemzését azonban mindenképpen a közlekedési csapatok sajátos helyzetének figyelembevételével célszerű végezni.

A hátszágvédelmi közlekedési csapatok feladatai az MN közlekedési biztosításában

A téma kiindulópontjaként azt a valóságos tényt kell tekintenünk, hogy békében olyan közlekedési csapatokkal, mint amilyenekkel ezen a nagy erőpróban részt vettünk, gyakorlatilag nem rendelkezünk. A két közlekedési dandár a jelenleg népgazdasági építési, termelési tevékenységet segítő ún. építő-műszaki csapatok bázisán alakul meg. Értelemszerűen, jelenlegi tevékenységük csak részben felel meg a tervezettnek.

Az ország megbízhatóbb közlekedési biztosításának igénye már korábban is követelte az építő-műszaki csapatok e célra történő igénybevételét. Ilyen szempontból a hátszágvédelmi közlekedési csapatok fejlesztése az építő-műszaki csapatok létrehozása óta egy állandó folyamatot képez. Valamennyi hadseregfejlesztési szervezési ciklus hozott kisebb-nagyobb mérvű változást, amelyek eredményeképpen tökéletesedett szervezeti felépítésük és technikai felszereltségük. Mint már a bevezetőben is említés történt, az utóbbi években minden korábbi szervezeti változást felülmúló átszervezésre, fejlesztésre került sor, amely jelentős feladatbeli változásokat is hozott.

A szervezési intézkedések végrehajtásával három évvel ezelőtt alakultak ki a hátszágvédelmi közlekedési csapatok jelenlegi szervezeti: két közel azonos felépítésű „M” közlekedési dandár, melyeknek a közlekedési biztosításban belüli feladatai:

- a fő gépkocs utak kijelölt szakaszain közötti komendánsszolgálat megszervezése, a hadiforgalom szervezett irányítása és ellenőrzése, szükség szerint megkerülő utak berendezése, a forgalom operatív áterelése;

- a fő gépkocs utakon és a fő vasútvonalakon, valamint azok műtárgyain ellenséges csapatok következményeinek felszámolása, a közlekedési rendszer működőképességét biztosító dublőr hidátkelőhelyek létesítése a Közlekedési Minisztérium szakcsapataival együttműködésben, valamint ezen átkelőhelyekhez vezető út- és vasúti vonalszakaszok építése és fenntartása;

- a vasúti katonai szállítások folyamatosságának biztosítása érdekében a nagy folyóakadályokon ideiglenes átrakó körletek működtetése.

E feladatok végrehajtására az építő-műszaki csapatok parancsnoki törzseit és sorállományát a békefeladatok – mint alaprendeltetés – maximális teljesítése mellett kell felkészíteni.

A funkció szerinti sajátosság (a béke és háborús feladat eltérő jellege) mellett sajátos a csapatok vezetése is. Mint közlekedési szakcsapatok, hadtápcgységek, illetve magasabbegységek azonban az MN Hátszágvédelmi Parancsnokságon belül vezetésük nem hadtáp-, hanem parancsnoki vonalon valósul meg. Alkalmazásukra – MNVKF direktívája alapján – az MN hátszágvédelmi

parancsnok hoz elhatározást, ad ki harcintézkedést. Az elhatározáshoz javaslatot a közlekedési osztályvezető tesz, a harcintézkedéssel egy időben szakmai intézkedést ad ki.

További sajátosság, hogy úgy békében, mint háború esetén a szállítási tevékenység tervezése, szervezése és irányítása nem a közlekedési osztály, hanem a HÁVP hadtápszolgálat feladata.

*A hátországvédelmi közlekedési csapatok alkalmazásának
néhány tapasztalata*

A gyakorlatra kijelölt törzsek, operatív csoportok, és szakcsapatok már a felkészülés során tisztában voltak azzal, hogy a „TRANZIT-85” a hátországvédelmi közlekedési csapatok számára nagy erőpróbát jelent, amit a részvételük aránya is alátámasztott. Tudatában voltak annak, hogy a gyakorlaton való részvétel eredménye hosszabb távra is meghatározó jelentőséggel bír. Ezért a feladatok végrehajtására a gyakorlat politikai és katonai jelentőségének megfelelően készültek.

A gyakorlaton egyik dandárunk csak törzsekkel, operatív csoportokkal a hadijátékban vett részt, a másik dandárunk alárendelt egységeinek törzseivel a harcászati-hadművelti elgondolásba illesztett valós közlekedési biztosítási feladatokat is végezte.

A valóságban is végrehajtásra tervezett feladatok bár csökkentett mértékben, de tartalmazták a dandár közlekedési biztosítás érdekében tervezett valamennyi feladatát.

A gyakorlat elgondolásának megfelelően a háborút megelőző veszélyzetetettségi időszakban, hadszíntér előkészítési, építési feladatok érdekében részleges, rejtett mozgósítással behívásra kerültek felépítményépítő, útépítő és hidépítő csapataink.

Ezek a csapatok a terveknek megfelelően, jó színvonalú tábori elhelyezéssel megteremtették az eredményes munkavégzés feltételeit, végrehajtották a tartalékos állomány fogadását, felkészítést, váltását és foglalkoztatását. A feladatok beállítása reális volt, e csapatok hasonló alkalmazására valós esetben is fel kell készülnünk.

A gyakorlat igazolta, hogy ezek a csapatok képesek a részükre meghatározott feladatok végrehajtására. tevékenységük során eredményesen együtt tudnak működni az illetékes közúti és vasúti szervekkel, valamint a szövetséges szovjet hadsereg hasonló szakcsapataival.

Azonban az összességében pozitív értékelés ellenére is fel kell figyelniünk néhány, adott esetben a feladatok végrehajtását negatívan befolyásoló tényezőre. Ilyennek tekinthető például az, hogy a tábori elhelyezést a csapatok nem saját, hanem nagyrészt kölcsön kapott anyagokkal tudják biztosítani. Erre azért volt szükség, mert ezeknél a csapatoknál alapvetően stacioner háborús elhelyezéssel számolunk, következésképpen tábori elhelyezési anyagokkal történő ellátottságuk korlátozott. Valós helyzetben is nagy valószínűséggel többször terepen települve kell feladatot végrehajtaniuk, aminek elhelyezési feltételei jelenleg még nem teljesen biztosítottak.

Nem teszi egyértelművé a szakcsapatok értékelését, ha figyelembe vesszük, hogy az építő szakcsapatok, illetve alegységek nem a rendszeresített technikai eszközeikkel kerültek alkalmazásra, hanem részükre a tervezett építési feladatoknak megfelelő népgazdasági technika került lebiztosításra. Ezt bizonyos mértékig a helyzet követelte, hiszen a rendszeresített technikai eszközök teljes mértékben nem biztosították volna a feladatok végrehajtását.

Az is bizonyítást nyert, hogy nem teljesen kimunkált, kelő tartalmú és begyakorolt az együttműködés rendje, a különböző tagozatok és szervek között, akadozott az információk áramlása.

A törzsek gyakorlásánál a közlekedési hálózat feltételezett rombolásának helyreállítása a hátországvédelmi közlekedési építő-helyreállító szakcsapatok és a Közlekedési Minisztérium helyreállító szakcsapatai széles körű együttműködésével valósult meg. Az elgondolás szerinti végrehajtás lehetőségeinek sokoldalú megközelítése, elemzése arra is rámutatott, hogy a közlekedési hálózat helyreállításának szervezése és végrehajtása még sok felületesen kimunkált elemet és bizonytalanságot tartalmaz. A KM képviselőivel a gyakorlatvezető MNHF, miniszterhelyettes elvtárs több felmerülő elvi kérdést tisztázott. Azonban a problémák végleges rendezését a gyakorlaton kialakí-

tott és mindkét részről egységesen elfogadott álláspontnak egy felső szintű utasításban való megfogalmazása, és a végrehajtás részleteinek intézkedésben történő rögzítése jelentené.

A gyakorlat e téren a tapasztalattal szolgált, hogy a probléma felső szintű rendezéséig sem kezelhetjük többé nagyvonalúan a KM erőkkal együttműködésben tervezett technikai biztosítási és helyreállítási feladatokat. A parancsnoki továbbképzéseken lehetőségeink függvényében reális feladatok beállítására kell törekednünk, a magasabb szinten rendezésre váró kérdéseket pedig állandóan jeleznünk kell előljáróink felé.

A hátsószög közlekedési biztosítási feladatainak gyakorlását teljesebbé tette volna, ha nemcsak a két közlekedési dandár, hanem más hátsószögvédelmi csapatok, pl. önálló és megyei területvédelmi ezredek közlekedési biztosításába bevonható erővel is számolunk. A gyakorlatoknak a várható helyzethez való közelítése a jövőben ezt követeli. Ugyanezt az igényt erősíti a polgári védelem megyei erőcsoportjaival történő együttműködés lehetőségeinek tisztázása is.

Az MN közúti komendáncszolgálat rendszerében az alkalmazás tagozatának megfelelően vett részt a gyakorlaton egy közúti komendáncszázalójunk. Alkalmazásra történő felkészítése megmutatta, hogy a tervek szerinti összekovácsoló kiképzés végrehajtását nem könnyű összehangolni a napi egyéb, kényszerítően ható feladatokkal. Szükségesnek látszik a felkészítés tartalmának és módszereinek felülvizsgálata. Kiütköztek a szakanyagokkal történő hiányos ellátottság következményei is. Ugyanakkor hasznos tapasztalatokat szereztünk azok saját erőből történő előállításai lehetőségei terén.

A közúti komendánc csapatok egymáshoz csatlakozó tagozatok szerinti alkalmazása – úgy a valóságos tevékenység, mint a hadijáték során – számos, eddig még csak felületesen kimunkált együttműködési kérdésre is ráirányította figyelmünket. Különösen fontos a csatlakozó pontokon telepített közúti komendánc elemek (ellenőrző-átereszítő pontok) együttes telepítése és közös tevékenysége elvi és gyakorlati kérdéseinek tisztázása. Kimunkálásra vár a feladatok terület szerinti átadás-átvétele egységes módszereinek kidolgozása is.

A törzsek szervező, irányító tevékenysége jobban mérhető lett volna, ha a közúti komendánc csapatok tevékenységüket konkrét feladatot tartalmazó **ÚTFORGALMI TERV** szerint végzik.

A közúti komendánc csapatainknak az egész ország területén történő alkalmazása olyan megoldásra váró problémákat is felvetett mint a tartalékképzés lehetősége, a szolgálatot teljesítő állomány váltása, pihentetése és a felállítás helyén történő védettség.

A szövetséges csapatok előrevonásának biztosításánál egyértelműen megfogalmazódott az az igény, hogy az együttműködés érdekében a közúti komendánc csapatoknál szükség van oroszul tudó vezető állományra, illetve a közvetlen végrehajtás szintjén tolmácsokra. A parancsnoki állomány képzésénél, illetve a tartalékos állomány lebiztosításánál erre a körülményre feltétlenül gondolnunk kell.

A közlekedési hálózat feltételezett rombolása szükségessé tette ideiglenes átrakókörlet (IÁK) aktivizálását.

A feladat végrehajtására egy IÁK parancsnokság került kijelölésre. A várható alkalmazási módnak megfelelően egy gépkocsiszállító zászlóalj – együttes telepítéssel – az IÁK parancsnokság alárendeltségébe került. Bár nem teljes állománnyal, de az IÁK valamennyi funkciója *valós tevékenységként a bemutató tárgyat is képezte:*

– a csapatok kirakóállomásokon, illetve szükségkirakó helyeken történő kirakása, ideiglenes hídátkelőhelyen való átkelése;

– szilárd anyag kirakóállomás berendezése, működtetése gépkocsiszállító zászlóalj alkalmazásával;

– helikopterek alkalmazása rakéta-technikai eszközök átrakásánál;

– üzemanyag-kirakóállomás működtetése;

– sebesültek berakására kijelölt állomás működtetése;

– forgalomszabályozás megszervezése és végrehajtása az IÁK területén.

A gyakorlat megerősítette, hogy az IÁK és az alárendelt gépkocsiszállító zászlóalj együttes telepítése célszerű, az jól biztosítja a közös tevékenység megszervezését.

A feladatok elemzése során megítélhető volt, hogy az IÁK szervezetében rendszeresített Vasútállomás Katonai Parancsnokságok szakosított és megfelelően előkészített vasútállomásokra települve képesek a csapatszállítmányok kirakására. Azonban realisabb kép alakulhatott volna ki, jobban feltártak volna az együttműködés kérdései, ha a beállítás tartalmazza a csapatok átrakásához szükséges vasúti kocsit biztosítási feladatokat is.

Az IÁK teljesítőképességének egyik szűk keresztmetszetét a megfelelő rakodási kapacitás biztosítása jelenti. Bebizonyosodott, hogy e feszültség jelentős mértékben feloldható, ha a különböző anyagokat készletező-feladó szervek anyagnemek szerint, kidolgozott ajánlásoknak megfelelően, gépi átrakást lehetővé tevő egységcsomagok és egységgrakományok szerint készítik elő szállításra az anyagokat.

A gyakorlat kiemelte az IÁK és a katonai közlekedési szervek együttműködésének meghatározó jellegét, a MÁV által biztosítandó és a kijelölt vasútállomásokon tárolandó rakodóeszközök, berendezések megléte használhatósága folyamatos ellenőrzésének szükségességét.

*A hátszágvédelmi közlekedési csapatok vezetésének
és szervezeti felépítésük korszerűsítésének szükségessége,
a gyakorlat tapasztalatai alapján*

A hátszágvédelmi közlekedési dandárok vezetése, alkalmazásuk tervezése és irányításuk a gyakorlaton nem teljesen az előzőekben már említett módon valósult meg. Tevékenységük tervezésének alapjául a közlekedési osztályvezető (operatív csoport parancsnoka) részére lejtuttatott MN KSZF intézkedései szolgáltak. A csapatok alkalmazásának javaslatát a közlekedési osztályvezető közvetlenül a gyakorlat vezetőjének jelentette.

E formabontás miatt azonban nem maradtak rejtve a vezetés mechanizmusának lényeges elemei.

Mindenekelőtt az igényel vizsgálatot, hogy a szakmai feladatok lejtuttatásának jelenlegi áttelezett rendje adott esetben nem jelentkezik-e szűk keresztmetszetként. A gyakorlaton a feladatszabás „rövidre zárt” volt, de bizonyos akadályozó tényezőkkel így is számolni kellett.

Rendkívül hasznos tapasztalatokat adott a gyakorlat a HÁVP közlekedési osztály helyének, szerepének reális megítélését illetően is.

Figyelembe véve, hogy a gyakorlatra történő felkészülés időszakában a közlekedési osztály szükségyszerűen is csak 404-os feltöltöttségű volt, nem számolhattunk azzal, hogy képes lesz a hátszágvédelmi közlekedési csapatok tevékenységének irányítására. Ezért a várható feladatoknak közelítően megfelelő összetételű operatív csoportot hoztunk létre. A gyakorlat kezdetére – előjárói támogatással, áthelyezéssel – erősödött az osztály állománya is.

A közlekedési osztály a gyakorlaton feladatait sikerrel végrehajtotta, végzett tevékenységének értékelése itt most nem feladat. Viszont az e téren szerzett tapasztalataink elemzése alapján megállapíthatjuk, hogy a gyakorlat egyértelmű válasszal szolgált a kételkedőknek: egy olyan szervezetre, amely seregstest szinten tervezi, szervezi és ellenőrzi a közlekedési biztosítás hátszágú feladatait, feltétlenül szükség van. Szervezeti felépítését a közlekedési csapatok alapvető feladatainak megfelelően (közúti komendánsszolgálat, út-, hid- és vasúti felépítmény építés, helyreállítás, IÁK működése, gépkocsiszállítás) kell kialakítani olyan igényrel, hogy legyen képes az elvárás szintjén irányítani a csapatok „M” felkészítését, folyamatosan ellenőrizni a dandárok szakkiképzését, irányt szabni a kiképzési bázisok, segédanyagok, oktatási módszerek fejlesztésére, összefogni az erre irányuló tevékenységet, figyelemmel kísérni a csapatok teljesítőképességének fokozását, biztosító népgazdasági és vállalati technikai színvonal változásait, a követelményeknek megfelelően tervezni a dandárok alkalmazását. A békefeladatok terén képesnek kell lennie a népgazdaságot segítő

munka operatív irányítására, ellenőrzésére, értékelésére, a HÁVP és a felsőszintű vezetés igényei szerinti információk biztosítására.

Míndezek alapján a közlekedési osztály új helyzetnek megfelelő átszervezése feltétlenül indokolt. Módosított szervezeténél figyelembe kell venni feladatainak azt a volumenét, amelyet az a tény határoz meg, miszerint a dandárok létszáma békében az MN HÁVP alárendelt csapatai összlétszámának 60%-át teszi ki, háború esetén pedig a hátország közlekedési biztosításban mint alapvető hadműveleti magasabbegységek vesznek részt.

Törzsön belül a hierarchiában elfoglalt helyének meghatározásánál abból az igényből célszerű kiindulni, hogy jogilag is biztosítva legyenek az osztály szakirányítási feladatai végrehajtásának feltételei. Ennek indokoltságát a tevékenysége során gyakran előforduló konfliktushelyzetek is alátámasztják. Hosszú távon aligha tartható az a helyzet, hogy az osztály a szakmai irányítása alá tartozó magasabbegységekhez viszonyítva is aluszervezettnek tekinthető.

Kétségtelen tény, a gyakorlat sikeres végrehajtása is igazolta, hogy a hátországvédelmi közlekedési szakcsapatok jelenlegi szervezeteikkel összességében a korábbinál jobban megfelelnek a tervezett alkalmazási követelményeknek. Azonban a gyakorlat során a feladatok fesztített ütemű végrehajtása felvetett olyan problémákat, amelyeknek megoldása a szervezet-funkció összhang megteremtése érdekében feltétlenül szükséges.

A HÁVP közlekedési dandárok hadi szervezetébe tartozó *közúti komendáns zászlóalj* szervezése a korábbi forgalomszabályozó zászlóalj bázisán történt. Szervezetük az átszervezések során módosult, de funkcionálisan alig képesek többre, mint elődeik. Ennek oka, hogy az egyes közúti komendáns zászlóalj kiszolgáló szervei csak a zászlóalj ellátására, kiszolgálására képesek, a berendezett útvonalon klasszikus értelemben vett közúti komendánsszolgálat körébe tartozó kiszolgálási pontok (technikai kiszolgálóhely, egészségügyi segélyhely, üzemanyag-töltőhely, étkeztető és melegedőhely) telepítésére sem anyagi eszközökkel, sem szervezetekkel nem rendelkeznek.

Bár a hátországi közúti komendánsszászlóalj központthadtáp tagozatban kerülnek alkalmazásra, nem lehet teljesen tagadni olyan igények fellépését, mint a kijelölt fő gépkocsiutakon közlekedő – az útforgalmi tervben nem foglalt – katonai személyek kisebb gépkocsicsoportok és azok személyi állományának anyagi, egészségügyi és technikai kiszolgálása. Ha a közúti komendánsszolgálatot ilyen követelmények szerint is kell szervezni, szükséges megteremteni ennek feltételeit. A kiszolgáló szervezetek kialakításánál figyelembe kell venni a hátországban történő alkalmazás sajátos körülményeit.

A gyakorlat rámutatott arra is, hogy nem megnyugtató a telepített forgalomszabályozó elemek (diszpécser pontok, ellenőrző-áteresztő pontok, forgalomszabályozó órsők) tevékenységéhez szükséges okmányokkal való ellátottság. A szakutasítás mintái alapján saját erőből készített tervezési, vezetési és munkaokmányok egy-egy szakcsapat alkalmazásánál szükségszerűen ugyan megfelelnek, azonban egy egységes, a jelenlegi igényeket is minden szempontból kielégítő készlettel történő központi ellátással az azonos értelmezést is biztosítani lehetne. Ezzel tartalmasabbá, konkrétabbá válhatnának például az „M” parancsnoki foglalkozások is.

A forgalomszabályozó órsők települési helyeiken huzamosabb időn – esetenként több napon – keresztül kötelesek ellátni feladataikat. Ha állandó jellegű építmény igénybevételére nincs lehetőség, elhelyezésük, pihenésük nem megoldott. Szolgálati és életkörülményeik javítását biztosító lehetőségek felkutatása, alkalmazásuk új módszereinek kidolgozása ugyancsak a közeljövő feladata. Ennek során kiemelt figyelmet kell fordítani a tartalékképzés lehetőségeire is.

Az *ideiglenes átrakókörtetek* alkalmazásánál úgy a törzsmunka, mint a valós tevékenységek szervezése egyaránt ráirányította a figyelmünket az IÁK helyének és szerepének, valamint vezetésének problémáira. Nevezetesen annak minden oldalú vizsgálatára, hogy az IÁK egy közlekedési dandár szervezetébe illetve képes-e a területén folyó tevékenységek irányítására, koordinálására.

A gyakorlat szemléletesen bizonyította, hogy az IÁK területén csapat- és anyagszállítványok nagy volumenű átrakási feladatai koncentrálnak. Működtetése a szövetséges csapatok, az MN és a legfontosabb népgazdasági szállítások érdekében történik.

Területén feladatot végrehajtó magasabbegységekkel, egységekkel történő széleskörű együttműködés mellett az IÁK parancsnok egyszemélyi felelősségének és döntéseinek kell érvényesülni. Ilyen követelmények figyelembevételével legalábbis elgondolkodtató, hogy az IÁK egy dandár hadrendjébe tartozó szervezet.

A vezetés e problémájának felvetése után most tekintsünk át néhány olyan tapasztalatot, amely a szervezet – funkció összhangjának hiányára utal.

Szilárd anyagok átrakása – bemutató jellegénél fogva – az átrakás valamennyi rendelkezésre álló rakodástechnikai eszköz és megfelelő rakodó állomány igénybevételével történt. Itt reális képet kaphattunk az ilyen állomásokon koncentrálóó átrakási feladatokról. Mivel nem teljesen az IÁK állománytáblás és hadinormás rakodási eszközei és átrakásra tervezett szervezeti kerületek alkalmazására, a tapasztalatoknak el kell indítania az IÁK jelenlegi szervezetének és rendszeresített technikai eszközeinek felülvizsgálatát.

A gépkocsiszállító zászlóaljak szállítási kapacitása szinkronban van az IÁK tervezett átrakási kapacitásával. Lebiztosítási nehézségek miatt ezt a szállítási kapacitást csak részben lehet kielégíteni a tervezett gépjárművekkel. Mivel a helyettesítő eszközök teljesítményi paraméterei eltérnek a tervezettétől, teljesítőképességük elégségsége bizonyításra vár.

Az IÁK-ok tervezett átrakási kapacitásukat folyamatos szállítási tevékenységgel tudják teljesíteni. Ennek korlátozott tényezője, hogy nem biztosított a gépjármű-vezető állomány váltása. Az ebből adódó feszültség feloldásának lehetőségeit is vizsgálnunk kell.

Az anyagátrakás másik feszítő problémája a folyékony anyagszállítványok átrakása, átfajtése terén tapasztalható. A követelmények kielégítését legalább a két alapvető hajtóanyag (benzin, gázolaj) akadályhelyen történő folyamatos átjuttatását lehetővé tevő tábori csővezeték rendszeresítése biztosítaná.

Csővezetékek alkalmazásával a hajtóanyagok átrakása veszélyes üzemnek minősülő folyamata kisebb létszámú munkaerővel biztosítható lenne, jelentős gépkocsiszállító kapacitás szabadulna fel, az IÁK területén számottevően csökkenne a gépjármű-forgalom intenzitása.

Az *építő-helyreállító zászlóaljak* teljesítőképességének reális megítélése, alkalmazásuk esetére annak fokozása sürgetően követeli a rendszeresített technikai eszközök kritikai áttekintését, az elavult, vagy a közlekedésépítésben már nem használt eszközök kicserélését. A technikai eszközök lebiztosításánál figyelembe kell venni a közlekedési építő vállalatoknál az utóbbi időben végbe ment iparosítási folyamatok eredményeképpen létrehozott technikai bázist, az új építési technológia helyreállításoknál is alkalmazható elemeit.

Az ország Dunától keletre eső területén kijelölt fő vasútvonalak, azok csomópontjaik, műtárgyak technikai biztosítása, illetve helyreállítása, megerősítése, vagy átkelőhelyhez vezető vasúti vonalszakaszok építése képezheti felépítményépítő zászlóaljaink feladatát. Figyelembe véve, hogy a feladat még kiegészülhet a záhonyi átrakó körletet ért ellenséges csapások következményei felszámolásának az előzőekkel egy időben fellépő igényével is, nyilvánvalóvá válik az erők és eszközök elégtelensége. Célszerű megfontolás tárgyává tenni még egy – konkrétan az Átrakókörlet helyreállítására szervezett – felépítményépítő zászlóalj rendszeresítését az egyik közlekedési dandárnál. Ez az igény a „TRANZIT-85” gyakorlaton is jelentkezett.

A szakcsapatok szervezeti felépítését felül kell vizsgálni az alkalmazás során gyakran támadó olyan követelmény szempontjából is, hogy a különböző alegységek kisebb részfeladatok végrehajtására önállóan is képesek legyenek. Egy fő gépkocsiúton például több kisebb híd is rombolódhat, amelyek egyenkénti helyreállítása nem igényel egy teljes hidépítő zászlóaljat, a rendelkezésre álló idő pedig nem teszi lehetővé az egymás utáni helyreállítást. A szakalegységek szervezetét úgy célszerű kialakítani, és olyan technikai eszközökkel ellátni, amely lehetővé teszi az útvonalon történő szétbontkozásukat és a műtárgyak egyidejű helyreállítását. A hidépítő zászlóalj jelenlegi állománytáblája egy híd építésének technológiájára szervezett, csak nehezen biztosítható az oszthatóság kisebb önálló feladatokra.

Háborús tevékenységeknél az időtényező kiemelt jelentőséggel bír. A helyreállítás meghatározott időre történő végrehajtásának egyik feltétele, hogy egy bázishelyen biztosítva legyen a szakanyagok, szerkezeti elemek előállítása, illetve előszerelése olyan igényrel, hogy a rombolás helyén csak beépítés, a beszerelés váljék szükségessé. A helyreállító anyagokat nagyobb mennyiségben a technikai bázisok képesek előállítani, azonban fel kell használnunk a csapatok ilyen szervezeti lehetőségeit is. Ezek az elvek érvényesültek a gyakorlaton is, ezt célozta a két technikai bázisnak a veszélyeztetettségi időszakban történő rejtett mozgósítása. Alkalmazásuk tervezésénél a potenciálisan meglevő lehetőségek jobb kihasználása konkrét feladatszabást követel meg. Továbbá hasznos tapasztalatokkal szolgált volna, ha tervezett alkalmazásuk a szakanyagok előregyártását, a helyreállítás helyeit, a beépítés technológiáját is figyelembe vevő, szorosan szervezett szállítási tevékenységgel egészült volna ki.

Ilyen követelményeket kielégítő szervezési módszerek, gyártási technológiák, szállítási folyamatok kidolgozásával a közeljövőben foglalkoznunk kell.

A gyakorlat során bár különböző mértékben, de mindkét hátországi közlekedési dandár alkalmazásra került. A Hátországvédelmi Parancsnokságon is napirenden van a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat során szerzett tapasztalatok mélyreható vizsgálata, eredményeinek összegzése.

Egy cikk szabta kereteken belül lehetetlen a teljességre való törekvésre való igényével számbavenni egy ilyen gyakorlat valamennyi eredményét és tapasztalatát.

A cél csupán a sürgősen megoldásra váró feladatok feltárása, és a figyelem egyes, eddig még nem kellő mértékben kimunkált területekre történő irányítása lehetett.

Gondolatok a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlaton részt vett HÁVP közlekedési csapatok tevékenységéről

Göz András őrnagy

Visszatekintve az új kiképzési rendszerű műszaki csapatok létrejöttének körülményeire látjuk, hogy a béke alaptevékenységüket a kezdet kezdetén a népgazdasági építési feladatok képezték. (Voltaképpen akkor kizárólag e célból hozták létre ezeket a csapatokat.)

A fokozott honvédelmi követelményeket figyelembe véve az elmúlt időszakban az építő csapatoknál olyan szervezeti változások következtek be, amelyek a háborús alkalmazhatóságukat a korábbihoz képest jobban megközelítik. Az így kialakított közlekedési dandárok szervezete elérte a mai - háborús alkalmazásnak is megfelelőbb - szervezeti struktúrát. A népgazdaságban végzett építő tevékenysége és az erre alapozott szakkiképzési bázisokon egyre nagyobb hangsúlyt kapott a csapatok háborús alkalmazását szolgáló „M” felkészítés.

A kiképzésbe és a gyakorlati tevékenységbe beépültek a háborús szakfeladatok szakkiképzési tárgykörei is, és az évenként végrehajtott szakalapozó és szakkiképzési feladatokat az alegységek század szakharcászati gyakorlatokkal zárják.

A kiképzésben és felkészítésben azonban nehezítő körülmény, hogy a sorállomány a 18 hónapos katonai szolgálata alatt 15 hónapon keresztül építő (gyakorlati) tevékenységet folytat, míg katonai kiképzésben csupán 1-2 hónapot vesz részt.

Ebből adódóan építő csapataink az építő szaktevékenységük során olyan gyakorlati jártasságra tesznek szert, amit harcserű körülmények között a helyreállítási feladatokban is képesek hasznosítani.

A parancsnoki állomány felkészítése (mind szakmai, mind háborús feladatra) meghatározó elem a csapatok vezetése alkalmazása tekintetében. A felkészítés rendjében jelentős állomás volt a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat és az azt megelőző törzsgyakorlatok.