

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 igénnyel, 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.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlaton részt vett HÁVP alárendeltségébe tartozó közlekedési csapatok szerepéről, tevékenységéről és alkalmazási problémaköréről, valamint a gyakorlaton szerzett tapasztalatokról kívánok néhány gondolatot közreadni.

Figyelembe véve, hogy a háterszágvédelmi hadászati jelentőségű feladat, így abban a közlekedés (mind a katonai, mind a polgári) folyamatosságának biztosítása kiemelkedő feladatként jelentkezik. Az ország területén történő szállítások és csapatmozgások folyamatosságát több tényező figyelembevételével kell biztosítani. Ezek közül néhány általam fontosnak tartottat szeretnék kiemelni.

Az egyik legfontosabb tényező az, hogy már békében rendelkezünk megfelelő mennyiségű és minőségű közút és vasúthálózattal. (A háborús szállításokkal és csapatmozgásokkal kapcsolatos kapacitásokat EFE előírások szabályozták.) A várható háborús szállítások és csapatmozgások döntően kelet-nyugati irányúak lehetnek, ezért a hadszíntér előkészítés részeként ezeket az irányokat már békében elő kell készíteni és ehhez szükséges anyagi-technikai eszközöket is e szerint kell koncentrálni. Ennek során a várható irányokat keresztező folyóakadályoknál dublőr hidátkelőhelyeket kell előkészíteni, illetve építeni.

A közlekedési hálózatnak nagyfokú manőverezhetőségét kell biztosítani. A terveket kell kidolgozni az esetleges háborús rombolások gyors helyreállítására, a közlekedési életképességének fenntartására a közlekedési csapatok alkalmazására.

A szárazföldi közlekedési útak igénybevételének feszes megszervezésével szabályozni szükséges a hadi és polgári forgalmat.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlaton a fent említett közlekedés biztosítási feladatok is feldolgozásra kerültek, ezen belül a közlekedési építő-helyreállító csapatok tevékenységével, alkalmazásának tapasztalataival kívánok bővebben foglalkozni.

Mint már említettem a gyakorlatot megelőzően a közlekedési csapatok törzsei részére törzsgyakorlatok és törzs hadijátékok kerültek levezetésre. A gyakorlatot megelőzően – a felkészítés során – az MN KSZF-ség irányításával, a seregtest közlekedési osztály és a két közlekedési magasabbegység részvételével törzsvezetési gyakorlat került végrehajtásra.

A törzsvezetésen gyakorolták, illetve kidolgozták az építő-helyreállító csapatok alkalmazását, szervezték feladataik végrehajtását. Valamennyi egység törzse kidolgozta az MN közlekedés biztosítási feladataiból reá háruló részfeladatokat.

Ugyanebben az időben a törzsek egy része már a gyakorlat részét képező valóságos építési tevékenységet végrehajtó csapatait is irányította.

A gyakorlat során a hidépítő, útépítő és vasúti felépítményépítő alegységek gyakorlati tevékenység keretében hidépítési, útépítési és vasútépítési szakfeladatokat hajtottak végre, a bemutató mozzanatainak előkészítése érdekében.

Tevékenységüket úgy irányították, hogy ezzel az adott esetben végrehajtandó feladatot is gyakorolták. Itt a cél az volt, hogy a tartalékos állomány megismerje feladatát és az összekovácsolást aszerint hajtsák végre.

A törzsek tevékenységét a HÁVP közlekedési osztály szakirányítása mellett egy seregtest szintű operatív csoport vezette. A dandárparancsnokságok a saját alárendeltjeik tevékenységét irányították.

A törzsek kidolgozták az alkalmazási terveket, biztosították a feladatok végrehajtását. A tervező-szervező munkával párhuzamosan irányították és ellenőrizték alárendeltjeik tevékenységét.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat és azt megelőző összekovácsolási és törzsgyakorlati foglalkozások, rendkívül hasznosak és érezhető fejlődést jelentettek a csapatok alkalmazhatóságát illetően.

Az egyik közlekedési dandárunk – bár csak csökkentett létszámú törzsekkel, de először vett részt ilyen gyakorlaton – ezért számára különösen nagy jelentőségű volt a gyakorlat. A törzsek felkészültségét illetően általánosan is elmondható, hogy magasabb szintre emelkedett felkészültsé-

gük, javult irányító készségük. A közlekedési biztosítás végrehajtásában részt vevő közlekedési csapatok vezetése módszereit és eszközeit illetően többféle és többcsatornás módon történt. Egy részüknél a harcálláspontok (a dandárok és HÁVP operatív csoportja) egy helyen települtek, így itt megvalósult a közvetlen személyes ráhatás is. A távolabb, széttagoltan települt zászlóaljtörzsek irányában alapvetően rádióösszeköttetéssel valósult meg a vezetés, ezenkívül alkalmanként személyesen, összekötő tisztek útján, illetve berendeléssel egészült ki.

Természetesen a valós tevékenységet folytató csapatok vezetése nagyobb odafigyelést, felelősebb, átgondoltabb döntéseket követelt. Itt meg kellett szervezni a megfelelő szakirányítást és az ellenőrzést, ami a nagy távolságok miatt csupán rádióösszeköttetéssel nem mindig volt megvalósítható. Az ilyen esetekben csak a jelentésekre lehetett hagyatkozni. Ez az összeköttetési mód (rádió) megfelelő tapasztalatokat nyújtott a meglévő eszközök alkalmazhatóságáról. Természetesen jóval egyszerűbb volt a HÁVP operatív csoport és a dandár törzsek által személyesen vezetett, egy helyben települt törzsek irányítása. Ennek a módszernek nagy előnye volt a személyes tanítás, egységes értelmezés és feladatkidolgozás.

Természetesen a gyakorlat felszínre hozott negatív tapasztalatokat, hiányosságokat is. Ebben előfordultak szervezésből és a munkafeltételek biztosítottóságából adódó fogyatékoságok is. Ezen a gyakorlaton sem sikerült teljes mértékben azt elérni, hogy a bemutatott helyek előkészítése érdekében végzendő munkákhoz ne alkalmazzunk más feladatra tervezett erőket.

A kivitelezői (helyreállítói) munkák felszínre hoztak a szervezési struktúrából adódó, jórészt gyakorlati problémákat. Ezeket a problémákat és az esetleges megoldásukat szeretném részletesebben elemezni, fontosságánál fogva először a hidépítő alegységekkel foglalkozom.

Figyelembe véve, hogy a felvonulási és utánpótlási útvonalak jelentős része a háterszágon vezet keresztül, ezen belül meghatározó szerepe van a kelet-nyugati irányú közlekedésnek, így a dunai és tiszai hidak stratégiai jelentőségük. A háterszági közlekedési rendszer életképességének fenntartása, a helyreállítás megszervezése és végrehajtása alapvetően a KM feladata, azonban egyes kiemelt irányok fontosabb csomópontjai, hidjai rombolás esetén azok helyreállítására MN erők is bevonásra kerülhetnek. A kijelölt közlekedési hálózaton jelentős számú hid rombolásával kell számolnunk. A kisebb (20–100 m) hidak helyreállításához szükséges lenne több hidépítő alegység.

A hidépítő zászlóalj jelenlegi szervezetei azonban nem alkalmasak több hid egyidőben történő helyreállítására, vagyis a megosztott alkalmazásra. Ezért annak érdekében, hogy az univerzálisabb és az egy időben több helyen történő alkalmazhatóság biztosítva legyen, a zászlóaljon belül több azonos típusú hidépítő századot lenne célszerű szervezni.

Az alkalmazást tekintve előfordulhat, hogy esetenként közel egymáshoz (20–50 km) kettő vagy több kisebb vízi akadályon szükséges a helyreállítást elvégezni. Ez esetben lehet párhuzamos munkamódszerrel a helyreállításokat egy időben végrehajtani.

A hidépítő zászlóalj nagyobb – 100 km feletti – távolságra való széttelepítése már nem célszerű. A nagy távolság nehezítené az összeköttetést és az alegységek kiszolgálását, ellátását. Ez az általam javasolt szervezeti módosítás természetesen némi létszámnövekedést is eredményezne.

A zászlóaljon belül alaptípusú szervezatként hidépítő századok (2 db) létrehozását lenne célszerű megvalósítani, amelyekbe az alábbi alegységek tartoznának:

- 1 robbantó és tűzserész raj (járőr);
- 1 cölöpöző szakasz;
- 1 pillér és hidfőépítő szakasz;
- 1 tartószerkezet építő szakasz;
- 1 fedélzet építő szakasz;
- 1 szállító és gépszakasz.

A robbantó és tűzserész raj (járőr) feladata kiegészülne a rombolt és már fel nem használható elemeknek az akadályból robbantással történő eltávolítására, illetve bontására. A két azonos szervezeti alaptípus századra alapozott zászlóalj bármikor vezetés tekintetében is könnyebben

megosztható lenne, másrészt alkalmazása tekintetében pedig képes lenne kis folyóakadályok önálló helyreállítására. Egymáshoz közel eső hidak helyreállításakor a századot végszükség esetén (nem azonos rombolást feltételezve) tovább lehetne bontani és egy időben alkalmazni. Technikai eszközeit tekintve feltétlen kívánatos lenne legalább 2 db SZDM-2 nagy cölöpverő gép (1 században), illetve UCK készlet, mert a jelenlegi eszközök szűk kapacitása miatt kevés lenne a magasvízi hidak aljzatainak (emeletes cölöpjáróm) építésére illetve helyreállítására.

A szállító gépszakaszt - több rendeltetésű eszközökkel - a nagytömegű anyagmozgatások végrehajtása érdekében tartom célszerűnek szervezni. Ebben helyet kapnának a méreteiben és tömegében is hatalmas hídprovizóriumok mozgatására alkalmas emelődaruk (35 m gémkinyúlás és 5-10 tonna teherbírás). Annál is inkább célszerű ilyen emelődaruk alkalmazása mert kisebb eszakközzel esetleg a rombolt akadályt megközelíteni sem lehet. A megfelelő emelődarú alkalmazásának sajnos komoly technikai akadálya az, hogy ma még nem igen található ilyen paraméterekkel megfelelő terepjáró eszköz.

A búvárállomást a zászlóaljtorzsba tartanám célszerűnek szervezni és alkalmazását a szükségletnek megfelelően eszközölni.

Az útépítő zászlóalj szervezetét és alkalmazhatóságát tekintve hasonló problémák jelentkeznek mint a hídépítő zászlóaljnál, bár a technológiai folyamatát és erő-eszköz szükségletét tekintve egyszerűbb a helyzet. Ennél az egységnél célszerűbb lenne az amúgy is nagy létszámú hídépítő szakaszt két szakaszba szervezni és ennek megfelelő technikai eszközökkel ellátni. Ezeket a hídépítő szakaszokat az útépítő századok 3. szakaszaként célszerű oda szervezni ily módon egy időben két azonos szervezetű és hídépítő alegységgel is megerősített két útépítő század lenne külön-külön is alkalmazható.

Az eddigieket összefoglalva véleményem szerint mindkét típusú zászlóaljnál a vázolt szervezeti változtatás, megkönnyítené az alkalmazás megtervezését, jobbitaná a kapacitás kihasználást (egy időben több helyen történő alkalmazással, kedvezőbb manőverezési lehetőséggel és tartalék képzési lehetőséggel) egyszerűsítene a vezetést és együttműködést.

A felépítmény építő zászlóaljak képesek a jelenlegi szervezetükkel önállóan is nagyobb volumenű vasúti rombolások helyreállítására, valamint új vasúti vonalszakaszok megépítésére és fenn-tartására.

A felépítmény építő zászlóaljak véleményem szerint stuktúrájukban is megfelelnek az önálló, valamint a KM erőkkel együttműködésben végrehajtandó feladatoknak. Azonban teljesítőképességeik a várható feladatok nagyságától elmaradnak, mert a felszerelésük még nem tartalmazza a korszerű technikai eszközöket és gépláncokat.

A helyreállító csapatoknak a KM erőkkel való együttműködés kérdéseit és területeit már békében pontosítani kell és annak függvényében célszerű a szervezeti módosításokat is eszközölni.

A szervezeti és technikai feltételek mellett célszerű vizsgálat tárgyává tenni azt, hogy a konkrét helyreállítási munkák megtervezésére és kivitelezésére rendelkezésre állnak-e majd a megfelelő gyakorlatl rendelkező mérnökök és szakemberek. E kérdés felvetésének a pontosságát azzal támasztanám alá, hogy a helyreállítást a legkritikább esetben eszközöljük eredeti formában (csak akkor ha az minimális többletmunkával jár). Ily módon egyéni tervezési elgondolásnak kell érvényesülnie a célból, hogy a legrövidebb időn belül az előírt követelményt teljesítsük. Főleg hídépítő és tervező szakembereket kell e tekintetben számbavennünk úgy hivatásos, mint a tartalékos tisztii állomány körében.

A leírtakat összegezve ennyiben kívántam meglátásaimat a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat általam is ismert tapasztalatairól az építő-helyreállító csapatok tcvékenységét illetően közreadni.