

A katonai közlekedési szervezetek korszerűsítésének irányai

Szűcs László alezredes

Az utóbbi évek különböző rendezvényei^x a közlekedési biztosítás elméletének fejlesztéséhez gazdag alapanyagokkal szolgálnak. Különösen nagyjelentőségű ebből a szempontból is a TRANZIT-85 nemzetközi közlekedési rendszergyakorlat, amely az elmélet fejlődése mellett a szervezeti korszerűsítés terén is sok tapasztalattal szolgált.

A korszerűsítés irányainak meghatározásakor célszerű visszatekinteni a szolgálat történetére. A katonai közlekedési szervek a néphadsereggel együtt fejlődtek. Visszatekintve a felszabadulás körüli időszakra, büszkék lehetünk arra, hogy elsőként közlekedési (vasúti, hídépítő) alakulatok lettek létrehozva, amelyek együtt tevékenykedtek a Szovjet Hadsereggel, illetve jelentős részük volt az ország közlekedési hálózata helyreállításában.

A szolgálat fejlesztésének egyik meghatározó időszaka az 1950. év. Ekkor hozták létre a szolgálat komplex, a jelenlegihez hasonló szervezetét (a létrehozó szervek felsorolása a cikk végén található.)

Ebben az időszakban a felsőszintű közlekedési vezető szervek szervezeti hovatartozásában érzékelhető bizonyos határozatlanság: először a Hadtápfőnökséghez (HF-ség) tartozott, ezt követően megosztásra került a HVK (Honvéd Vezérkar) és a HF-ség között, majd 1951-ben a HVK alárendeltségébe került „HVK Katonai Közlekedési Osztály (önálló)” megnevezéssel, 39 fős állománnyal. Feladata a katonai szállítások megszervezése és irányítása a vasúti, közúti (gépkocsi) és vízi szállítási ágazatok igénybevételével, ezen ágazatok háborús felkészítésének és működőképességének biztosítása - a polgári közlekedési szervekre való ráépülés útján. Az önálló osztály feladata volt a nemzetközi kapcsolatok fenntartása a szocialista hadseregek katonai közlekedési szolgálataival. 1952-ben megalakult a „Katonai Közlekedési Szertár”, amely az 1953. január 1-i helyzetnek megfelelően 80 mFt (akkori áraknak megfelelő) anyagkészlettel rendelkezett - ez 3 zászlóalj szakanyagának felelt meg. (1957-ben megalapozottnak nem mondható döntéssel felszámolták.)

A Zalka Máté Híradó Tiszti Iskola Közlekedési Tanszékén és a Budapesti Műszaki Egyetemen magas színvonalú közlekedési tisztképzés folyt. (1957-ben ezt is felszámolták, mely a későbbiekben súlyos káderproblémákat okozott.)

^x - a VSZ közlekedési szolgálat vezetői értekezletei (1979 Berlin; 1983 Prága; 1986 Balatonkenese);
- M Közlekedési Konferencia 1984;
- a TRANZIT-85 közlekedési rendszergyakorlat.

1963-ban a közlekedési szolgálat az MN hadtápfőnöke alárendeltségébe került át. Ezt követően jelentős eredményeket értünk el a rendszerépítésben: egység szintig létrehoztuk először a diszpécser szolgálatot, majd a szolgálatfőnöki beosztást, helyes arányokat alakítottunk ki a szállítási ágazatok között. A szolgálat tevékenysége napjainkra kibővült a Tábori Hadtápfőnökségtől átvett közlekedési szakcsapatok felkészítésével, a szakanyag-gazdálkodás, rakodásgépesítés, a lánctalpas technika mozgását szolgáló úthálózat kiépítése és fenntartása, a túlsúlyos és túlméretes technika közlekedésének, a közutak katonai igénybevételének szervezése feladataival, valamint szakhatósági feladatokkal.

A „béke” feladatok bővülését csak részben követte a vezető és végrehajtó szervek szervezeti korszerűsítése. *A fejlesztés egyik fő irányát tehát az MN felkészítésével és fenntartásával kapcsolatos közlekedési feladatok maradéktalan teljesítését és a szakcsapatok hatékony felkészítését biztosító feltételrendszer kialakítása képezi.*

A közlekedési vezető szerveknél alapvető cél szervezetük feladatukhoz való igazítása, kvalifikált állományt megtartó képességük növelése, a feladatokhoz és az együttműködők szintjéhez igazodó felkészültség (végzettség) biztosítása, valamint a háborús feladatok irányításának megalapozása. A felsorolt célkitűzések érdekében szükséges az új funkcióknak megfelelő még hiányzó beosztások rendszeresítése, elsősorban a közlekedés-műszaki és gazdálkodási területeken. Konkrétan:

A békében nem élő közlekedési csapatoknál a mozgósítási törzseket („M” törzseket) az adott katonai szervezet megalakításának biztonsága, megbízhatóbbá tétele, valamint a háborús alkalmazásra történő felkészülés szempontjából szükséges fejleszteni. Hasonló békében élő alakulatok, amelyek tapasztalatokkal szolgálhatnak, vagy hivatásos keretállomány átadását biztosíthatnák, nincsenek, ezért az önfejlesztés itt elengedhetetlen.

A szolgálat középírányító szintjét a „hagyományos” funkcionális feladatok – a szállítások, közlekedési-műszaki feladatok és szakanyagellátás MN szintű szervezése – mellett alkalmassá kell tenni a közlekedési szakcsapatok felkészítését biztosító *magasabbparancsnoksági* feladatkörök ellátására is.

A katonai szállítások biztonságát, szervezettségét a csapatok közlekedési kiképzését csak a kellő helyismerettel rendelkező szaktisztek képesek maradéktalanul biztosítani. Ennek érdekében és a megnövekedett szállítási feladatok miatt is a legnagyobb helyőrségekbe (ahol nincs Katonai Szállítási Igazgatóság) *Körzeti Vasútállomás Katonai Parancsnokságok* létrehozását tervezzük. A „körzeti” megnevezés azt jelenti, hogy a közelében levő 2-3 helyőrség tartozna a hatáskörébe.

A lánctalpas technika közlekedésére kijelölt úthálózat kiépítése és fenntartása jelentős mértékben lekötí az MN és a Déli Hadseregcsoport műszaki erőit, ugyanakkor ezek a csapatok eltérő rendeltetésük miatt nem képesek a harcok mozgását elviselő szilárd burkolatú utak építésére és fenntartására, holott a rendszeresen használt útszakaszon ez szükséges lenne. A megoldást egy (az MN Műszaki Főnökséggel együtt) létrehozott alegység jelentené, amely biztosítaná az előregyártott beton útelemeket az építést végző műszaki csapatoknak.

Egyre több gondot jelent nagyobb gyakorlatokon a közutak szabályszerű, a turizmust és a helyi lakosságot kevésbé zavaró igénybevételének biztosítása központi *közúti kommandáns* erő hiányában (ez nem tévesztendő össze a rendészeti és kommandáns csapa-

tok forgalomszabályozó alegységeivel). Egy csökkentett állományú közúti komendáns zászlóalj a „béke” közúti biztosítási feladatok mellett *megbízhatóan* felkészülne az MN elvonuló központhadtáp csapatai begyülekezése közötti biztosítására és emellett „műhelye” lehetne a közúti csapatok fejlesztésének is.

Támogatjuk a nagymennyiségű rakodógéppel rendelkező HM főnökségek és seregtestek kezdeményezésére saját rakodógép javító kapacitás kialakítását. Ezzel párhuzamosan kiépítjük a szolgálat központi javító és alkatrészellátó bázisát is.

A fejlesztés másik fő iránya a közlekedési biztosítás háborús erő- és eszközrendszerének korszerűsítését foglalja magába.

Az elmúlt időszakban a harceszközök fejlődése, különösen a nagypontosságú fegyverek megjelenése fokozták a közlekedési biztosítással szembeni követelményeket, mert:

- növekedett az utánszállítandó anyag mennyisége;
- a közlekedési objektumok romlásának lehetőségei megnövekedtek, ezáltal nehezebbé váltak a körülmények a szállítási ágazatok működtetéséhez.

A fejlesztési irányok meghatározása előtt rögzíteni szükséges a *közlekedési biztosítással szembeni követelményeket.*

Alapvető követelmény, hogy az MNK katonai közlekedési rendszere legyen képes a néphadsereg és a szövetséges erők anyag- és csapatszállításainak és csapatmozgásainak biztosítására a szállítási ágazatok komplex felhasználásával.

A vasúti szállításnak, mint a legnagyobb teljesítményű szállítási ágazatnak biztosítani kell:

- a) Az MN érdekében:
 - a hadászati anyagkészletek széttelepítését;
 - a hadműveleti szétbontakozás időszakában jelentkező csapatszállítások végrehajtását;
 - a hadműveletek időszakában a harcoló csapatok részére az anyag utánszállítását, sebesültek, sérült technika és más anyagok hátraszállítását.
- b) A szövetséges csapatok érdekében meghatározott szállítmányok beléptetését, átrakását, továbbítását, valamint a front belső szállításai végrehajtását.

A szükséges szállítási teljesítmény biztosítása érdekében az ország területén frontális és haránt vasútvonalak kerülnek kijelölésre. A vasúti szállítások folyamatosságát a nagyfolyami hidak rombolása esetén dublőr hidakkal és Ideiglenes Átrakó Körletekkel kell biztosítani, valamint a rombolt vonalszakaszok gyors helyreállításával. (EFEF parancs szerint tömeges csapásokat követően a vasúti szállítások folyamatosságát 2-5 nap alatt kell helyreállítani.)

Hadműveleti területen az MN csapatai tevékenysége irányában 1 vasúti irány helyreállítása szükséges napi 15 km/nap helyreállítási ütemmel számolva (minimum a támadási ütem felével) 18 vonatpár/nap áteresztő-képességgel. A HDS első támadó hadművelete alatt 120-150 km vasútvonal helyreállítása és üzemeltetése szükséges számvetés szerint.

Közúti biztosítás

Az MN és a szövetséges erők érdekében végzett gépkocsiszállítások és a csapatmozgások biztosítása érdekében az *MNK területén* frontális és haránt katonai gépkocsitakat (KGU) kell fenntartani és üzemeltetni, azokon a hadiforgalmat megszervezni az MN központi (hátszági) közúti komendáns erőivel, helyreállítását a KM és az MN erőivel együttesen biztosítani.

A várható hadszíntéren az MN elvonuló szárazföldi csapatai érdekében a központi KGU-hoz csatlakozva 2-3 frontális *közúti irányt* kell fenntartani (helyreállítani) és üzemeltetni a szükséges harántutakkal a KHEL *közúti komendáns dandár* erőivel – 1000-1500 km összhosszban a HDS első támadó hadműveletében, mintegy 2000-2200 km összhosszban a második HDS – hadművelet (a front távolabbi feladata) mélységéig – további közúti komendáns erők felhasználásával.

A *hídükséglet* meghatározásához a szükséges vasúti és a közúti áteresztő képességet kell alapul venni. Számvetési alapként: a vasúti szállításhoz az egy pályás híd 24 vonatpár/nap áteresztő-képességgel rendelkezik. A vasúti dublőr híd kiváltásához Ideiglenes Átrakó Körletet (IÁK) kell működtetni a vasúti szállítás folyamatosságának biztosítására. Az IÁK-ban az előírt áteresztő-képességhez szükséges *közúti hídátkelőhelyet* kell berendezni. Ugyancsak külön híd kell a KGU-k átvezetéséhez is.

A *gépkocsiszállítás* alaprendeltetése a vasút végpontjától (vízi kirakóhelyről, csővezeték kirakóhelyről) az anyag *utánszállítása* az ellátandó csapatok részére, a vasúti (vízi, csővezeték) szállítás *megszakadása* esetén ezen ágazatok ideiglenes *dublírozása*, valamint a különböző szállítási ágazatok komplex alkalmazása esetén azok egységes rendszerré való összekapcsolása.

Az MN elvonuló szárazföldi csapatai anyagszükségeit 100-130 km-es napi szállítási távolsággal számolva 2,5-3-as szorzót kapunk, amely azt jelenti, hogy a szállítandó anyag tömegéhez viszonyítva háromszoros szállítási kapacitással kell rendelkezünk.

Az előzők mellett az ÁK, IÁK-ok előírt áteresztő-képességére számvetett gépkocsiszállító-kapacitás szükséges az ország területén.

Vízi szállítással a Dunán Budapest É-től jelentős anyag- és sebesültszállítás^{xx} oldható meg, gyakorlatilag biztosítható a Front ezen irányban tevékenykedő csoportosításának ellátása. A vízi szállítási ágazat alkalmazásának alapvető feltételei a következők:

- a szállító uszálypark és vontató- (toló-) hajók időben történő begyűleltetése kijelölt körletekbe;
- berakó- és átrakókikötők előkészítése a megfelelő kapacitással;
- vízi szállítmánykísérés biztosítása (aknafigyelés, -felderítés, aknamentesítés, közvetlen védelem stb.);
- hajóútvonal nyitása a rombolt műtárgyakra (hídroncsokon) keresztül;
- kikötőhelyek (kirakóhelyek) berendezése.

^{xx} Sebesültszállításra – a sebesültszállító vonatokhoz hasonló előkészítéssel célszerű az üdülő és személyszállító hajókat igénybe venni, igen kíméletes szállítás, megfelelő egészségügyi személyzet esetén szakellátás biztosítható.

Légi szállítással, mint kiegészítő szállítási kapacitással - szállító tartalékokkal számolunk, amelyet sürgős esetekben, más ágazattal az adott időben meg nem oldható szállítási feladatokra célszerű igénybe venni. Ugyanakkor az IÁK-okban szükséges lenne nagy teherbírású szállító helikopterekre az anyagok (konténerek) gyors átemelésére.

Az MNK közlekedési hálózata helyreállításáért - HB-határozat alapján - a közlekedési miniszter (KM) felelős. A *katonai igénybevételre tervezett közlekedési hálózat* helyreállítását a 016/1976. HM számú utasítással életbe léptetett 020/1975. EFEF számú parancs *két ütemben határozza meg*:

Az első ütem tartalma a kijelölt hálózaton *az átmenő forgalom megnyitása*, ennek időtartama 2-5 nap, a második ütemben azokat a munkákat kell elvégezni, amelyek biztosítják az előírt áteresztőképességet (egyvágányú vonalnál 18, kétvágányúnál 36 vonatpár/nap, illetve 6000 gk/nap). A KM erői mellett meglévő hátsországi közlekedési csapatok rendeltetése elsősorban a tartalékképzés lehet a különösen fontos objektumok helyreállítása. A *katonai alakulatok egyik fő feladata biztosítani a polgári helyreállító erők fegyelmezett munkáját a legnehezebb körülmények közt is*.

A vasúti csapatoknak ezért (a közúti komendáns csapatokhoz hasonlóan) az üzemeltetést biztosító VKP-k-kal együttműködve a kijelölt vasútvonalakon *komendáns* feladatokat is el kell látniuk a pályafenntartás és helyreállítás vonatkozásában is. Célszerű (és a Szovjet Hadseregben ma is alkalmazott és oktató) megoldás, hogy a KGU-kon és a kijelölt vasútvonalakon levő polgári helyreállító (üzemeltető) erőket katonai parancsnok alá rendelik, szakirányításukat továbbra is a polgári előljáró szerv hatáskörében meghagyva.

Az előzőekben rögzített követelményekhez viszonyítva - az elmúlt években végrehajtott jelentős fejlesztések ellenére - a közlekedési szolgálat teljesítőképessége nem mindenben éri el a követelményi szintet. A fejlesztést a szűk keresztmetszetek felszámolására kell irányítanunk. Ilyenek elsősorban a helyreállítási teljesítményhiányok és a vezetési rendszer problémái, amelyekbe a vezetési funkciók hatékonyabb megvalósítási lehetőségeit és feltételeit, illetve a szakcsapatok vezethetőségét értjük.

Vezető szerveink például csak részben illeszkednek a népgazdasági szállítási ágazatok rendszerébe. Nincs közvetlen ráhatási lehetőség képviselő hiányában a közút fenntartó rendszerre, illetve a megyei közlekedési szervekre. Mindez nagymértékben hátráltatná a helyi lehetőségek igénybevételét rendkívüli időszakban.

A szakcsapatok *vezethetőségének javítását*, amely magába foglalja az alkalmazás tervezésének, a feladatok lejuttatásának és végrehajtásuk irányításának egyszerűsítését, megbízhatóbbá (védettebbé) tételét, *tisztaprofilú* szervezetek kialakításával tartjuk elérhetőnek, amely biztosítja azok belső vezetésének egyszerűsítését is. A vegyes közlekedési dandárok helyett például közúti komendáns és vasúti dandár, valamint önálló IÁK-ok létrehozását látjuk célszerűnek. A tisztaprofilú hátsországi közúti és vasúti csapatok szükség esetén *csereszabatosak* lennének az elvonuló dandárokkal, csapás esetén egymással helyettesíthetők lennének.

A *közlekedési szakcsapatok szükséges teljesítményének* biztosítása érdekében elsősorban technikai ellátottságuk fejlesztését szorgalmazzuk. A *minőségi fejlesztés mellett szükséges képzett mennyiségű fejlesztés is a következő területeken*:

- az elvonuló közúti és vasúti csapatoknál a helyi anyag és munkaerő igénybevételét biztosító alegség rendszeresítése, a vasút, út- és hídépítési teljesítmény növelése;

- a hátsországi közlekedési csapatoknál a vasúti helyreállítási teljesítmény növelése (izolálható tájegységeinkre 1-1 vasúti zászlóalj jutna), valamint a vasúti és a közúti hídépítési feladatok külön szervezetekre való leválasztása, a közúti komendáns zászlóaljknál az útberendező és -karbantartó erők fejlesztése.

Míndezek a teljesítménynövelés mellett az alkalmazási feltételeket is javítanák.

A mozgósítási készség fejlesztése érdekében célszerű megvizsgálni az elvonuló közúti és vasúti csapatok hátsországi csapatokkal való ikresítésének lehetőségét (az utóbbiak tiszta profilra való átállításával együtt). Ezzel elérnénk, hogy az elvonuló dandárokhoz nagyobb hivatásos kontingens és az „M” szükségletet meghaladó sorállomány kerülhetne átadásra.

A *mozgósítási készség fejlesztésének*, egyben a felkészítés hatékonysága és az alkalmazási készség növelésének is jelentős lehetőséget adna az *elvonuló közlekedési szakcsapatok polgári közlekedési vállalatokra telepítésének folytatása*. Számításba vehetők a Közúti Igazgatóságok, vasúti pályafenntartó főnökségek, hídépítő vállalatok stb. A ráépülés nagymértékben javítaná helyzetismeretünket, illetve a korszerű technika és kivitelezésben jártas káderek lebiztosításának lehetőségeit. A korábban említett „ikresítés” ebben az esetben is alkalmazható lenne.

Az *alkalmazási készség* gyökeres javítását biztosítaná egyes hátsországi közlekedési szakcsapatok önálló kivitelezésre való felkészítése és átállítása. (Minden más baráti hadseregben önálló kivitelezést folytatnak ezek a szakcsapatok). Célszerű a vasútépítő és hídépítő zászlóaljak átállítása. Az önálló kivitelezés, amelynek feltételeit zászlóaljanként, fokozatosan lehetne létrehozni, növelné az MN pénzbevételeit, a háborús feszültség időszakában megbízhatóbbá tenné a közlekedési hálózat életképessége növelését szolgáló objektumok kiépítését. Az önálló kivitelezés eszközrendszerét kölcsönbérleti szerződés keretében, vagy KM-HM közös beruházásban lehetne biztosítani. A parancsnoki állományt az 1987-ben induló közlekedési építő tisztképzésre és polgári életből való átvételre alapozva lehetne megoldani.

A *technikai fejlesztés* fő irányai a hídépítő kapacitás, a rakodásgépesítés, a hadiforgalom irányítási, illetve a szolgálat vezetési feltételeinek fejlesztése. Alapelvek tekintjük továbbra is a népgazdasági bázis igénybevételét, a kettős rendeltetésű és többcélú^{xx} eszközök kifejlesztését és alkalmazását, a szakcsapatok *tagozati hovatartozásából származó technológiai követelményeket* és a rugalmas alkalmazás biztosítását.

A technikai fejlesztés fontos bázisának tekintjük a Közlekedési Anyagraktárt és a Kiképző Bázist, ahol egyes eszközök kipróbálása, illetve készletezése (gyártása) is megvalósítható lesz.

A szervezeti korszerűsítés során a közlekedési katonai szervezeteket egyre inkább az összefegyvernemi alapok szerint kell kialakítani. Az Ideiglenes Átrakó körletek helyett például *átrakó ezredek*et kell szervezni. Az elvonuló és hátsországi csapatoknál célszerű követelmény lehet a csereszabatoság elérése. vasúti csapatoknál közúti mozgékony-

^{xx} „többcélú” és kettős rendeltetésű „eszközök” nem azonos fogalmak. A kettős rendeltetésűek békében és háborúban eltérő feladatkörben kerülnek alkalmazásra, a többcélú eszközök pedig egy eredeti célra kerülnek kifejlesztésre, de más célra (más feladatkörben) is alkalmazásra kerülnek.

ságú, könnyebb felszerelésű, illetve vasúti mozgatású, nehéz felszerelésű alegységeket célszerű kialakítani. A hidépítő zászlóaljkat képessé kell tenni egyszerre két hídhelyen való tevékenységre, ennek megfelelő szervezet kialakításával.



A cikk terjedelme miatt nem térhettem ki részletes megoldásokra és indoklásokra. A közlekedési csapatok szervezetére, a szükséges teljesítőképességre kialakított elképzelések megalapozott számvetésekre, gyakorlatokra és nemzetközi tapasztalatokra épülnek. Tovább kell azonban vizsgálni a *struktúrát*, a csapatok jobb vezethetősége érdekében a hadrendi hovatartozást. Hasznos célokat szolgálnak és jelentős eredményekhez vezetnek a tudományos módszerekkel végzett vizsgálatok, tudományos konferenciák (legutóbb az MN Hátországvédelmi Parancsnokságon rendeztek Közlekedési Konferenciát).

A szervezeti korszerűsítés megalapozását szolgáló tudományos tevékenységnek a közlekedési biztosítás követelményei pontos meghatározására, a követelmények teljesítését biztosító *feladatok végrehajtására képes*, minimális létszámot és technikai eszközt lekötő szervezetek kialakítására kell irányulnia.

K I M U T A T Á S

az 1951. május 2-án rendszeresített közlekedési csapatokról

- gl. bo. közv. gk. szállító szd.-ok;
- gépesített és pc. bo. gk. száll. zászlóaljok;
- HDS-közv. üza.-száll. szd.;
- HDS-közv. gk. száll. zászlóaljok;
- ö. légi gk. száll. zászlóalj;
- közúti hidépítő zászlóaljok;
- közúti útépítő zászlóaljok;
- forgalomirányító zászlóaljok;
- vasúti dandárparancsnokság;
- vasúti dandár pályabehelyreállító zászlóaljok;
- vasúti dandár vasúti híd helyreállító zászlóaljok;
- vasúti dandár vasúti üzemszázad;
- vasúti dandár vasúti vizelemény helyreállító század;
- vasúti dandár vasúti híradás helyreállító század;
- kórházvonat;
- vasút és hajózási étkeztető állomások;
- hajózási igazgatóság kat. száll. vezetőség;
- vízi kikötő katonai parancsnokság;
- szállítmánykísérő zászlóalj;
- VKSZV-k;
- VKPK.

A hadiállományú közlekedési alakulatok és szervek M. felkészítését a HM-szervek irányításával a kijelölt béke állományú katonai közlekedési szervek végezték. Ezért a béke állományú szervek állományában M. tiszti beosztások, helyenként parancsnok M. helyettes beosztások kerültek szervezésre.