

A védelmi doktrína hatása a hadműveletek közlekedési biztosítására

Sáfár Bálint ezredes, Tóth Bálint mk. alezredes

A korszerű háborúban a fegyveres erők sikeres harctevékenységének egyik alapvető feltétele az adott hadszíntér közlekedési rendszerének időben történő, sokoldalú összehangolt felkészítése és megbízható működtetése.

A hadműveletek térbeli kiterjedését, a korszerű technikai eszközökkel felszerelt csapatok manővereivel és ellátásával kapcsolatos megnövekedett szállítási igényeket, valamint a közlekedési hálózat rombolására alkalmas ellenéges eszközök hatótávolságának, találati pontosságának és romboló erejének növekedését figyelembe véve a közlekedési rendszer működtetését a korszerű háborúban sokkal bonyolultabb körülmények között kell megvalósítani. Ezért a közlekedési rendszer felkészítése, működőképességének fenntartása fokozott követelményeket támaszt mind a katonai, mind a polgári közlekedési szervek részére.

Az új védelmi koncepció az elégséges biztonság elve alapján, a védelmi hadművelet megívásához szükséges, az ország teherbíróképességéhez és sajátosságaihoz igazított nagyságrendű fegyveres erők fenntartását irányozza elő. Figyelembe veszi, hogy az ország, vagy a vele szövetséges országok ellen indított agresszió esetén a *haditevékenység alapvető módja a védelmi hadviselés*, ennek megfelelően kell felkészíteni az országot és fegyveres erőit.

Egy Európában kirobbant háború esetén az agresszió elhárítására vívott védelmi hadművelet során országunk egész területe a hadszíntér részévé és jelentős része (a Dunántúl) közvetlenül a hadművelet megívásának területévé válhat.

A védelmi hadművelet megívására minden valószínűséggel az országunk területére becsoportosított szövetséges csapatokkal együttműködésben kerülhet sor.

Figyelembe véve a jelenlegi katonapolitikai célkitűzéseket, a hagyományos haderők csökkentését, az európai feszültségcsökkentő és biztonság-növelő intézkedéseket, (a szovjet csapatok részleges kivonását a szövetséges országok területéről) egy esetleges agresszió elhárításához szükséges csapatcsoportosítások létrehozása fokozott követelményeket támaszt az ország közlekedési rendszerének megbízható működőképességével szemben.

Jelentős mértékben megnövekedik a csapatok mélységből történő időbeni előrevonásának fontossága, ezzel párhuzamosan a hadszíntéri közlekedési szervek, csapatok szerepe, valamint a hadszíntér előkészítésének jelentősége.

Míndezekek szükségessé teszik:

— a csapatcsoportosítások létrehozásához és a hadászati tartalékok előrevonásának biztosításához megfelelő áteresztőképességű közlekedési hálózat előkészítését, (vasúti és közúti irányok kijelölését, felkészítését,

a veszélyeztetett csomópontok, objektumok megkerülési lehetőségeinek, dublőr hidátkelőhelyek, átrakókörtetek létesítésének előkészítését);

— a várhatóan megnövekedő méretű katonai szállításokhoz megfelelő mennyiségű és összetételű szállító eszközök biztosítását (vasúti kocsik, mozdonyok, tehergépjárművek);

— a közlekedési hálózat és a védelmi hadművelet követelményeinek megfelelően kialakított katonai közlekedési hálózat berendezéséhez, üzemeltetéséhez és működőképessége fenntartásához szükséges polgári és katonai közlekedési szervek létrehozását, felkészítését.

Mindezek olyan mérvű feladatok és követelmények, amelyek teljesítése huzamos felkészítési időt és jelentős anyagi ráfordítást igényelnek. *Ezen feladatok szerves részét képezik az ország honvédelmi felkészítésének*, amelyek egy jelentős részét már a békeidőszakban — a népgazdasági fejlesztési tervek során — kell realizálni, más részét a háborús veszélyeztetettségi időszak feladataként elsősorban a közlekedési tárca részére kell előirányozni.

Az ország területén vívott védelmi hadművelet közlekedési biztosításához szükséges feltételek megteremtésében, valamint a katonai közlekedési hálózat működőképessége fenntartásában megnövekedett szerepet kap a közlekedési tárca. Az ország egész területén — így a kijelölt katonai közlekedési hálózaton is — a közlekedési rendszer működtetését, fenntartását és működőképessége biztosítását a polgári közlekedési szervek végzik. Ugyanakkor a hadsereg közlekedési biztosításához, a szövetséges csapatok, hadászati tartalékok előrevonásához olyan fontos katonai érdekek fűződnek, amelyek szükségessé és elengedhetetlenné teszik a kijelölt közlekedési vonalak működtetésében a szoros katonai felügyeletet, egyes körzetekben a katonai közlekedési erők alkalmazását.

A katonai szállítások, a közúti mozgások céljaira igénybevételre tervezett közlekedési hálózat kijelölésénél és felkészítésénél, a védelmi hadművelet közlekedési biztosítása megszervezésénél *alapvető követelményként kell figyelembe venni*:

— az ország közlekedési rendszerének sajátosságait, lehetőségeit, működtetésének személyi és tárgyi feltételeit;

— az MN és a szövetséges csapatok közlekedési szükségleteit, a csapatok diszlokációját, a várható hadműveleti felépítést, az ellátási források területi elhelyezkedését, valamint mindezeknek a közlekedési hálózatba való bekapcsolásának lehetőségét;

— a katonai közlekedési rendszer működtetéséhez szükséges és rendelkezésre álló erőket, eszközöket és a várható tartalékokat;

— a népgazdaság, a hadigazdaság és a lakossági szolgáltatások közlekedési szükségleteit.

A védelmi hadművelet közlekedési biztosításának főbb sajátosságai:

A védelmi hadművelet során az ország területén működő és harctevékenységet folytató MN és szövetséges csapatok közlekedési biztosítására olyan — a honi területből eredő — sajátos körülmények gyakorolnak hatást, amelyek egyrészt kedvezőbb, másrészt bonyolultabb feltételeket teremtenek.

Kedvezően hatnak:

a) A honi területből adódóan a hadszíntér ismerete, az ország közlekedési hálózatának fejlettsége, célirányos előkészítettsége, tartalékok megléte.

b) A katonai közlekedési hálózat fenntartásába, üzemeltetésébe a polgári közlekedési szervek erőinek, eszközeinek bevonása, szakismeretük hasznosítása, helyreállítási terveik, anyagaik, készleteik felhasználhatósága.

c) A csapatok anyagi készletei utánszállítására a készletek jelentős része időben mobilizálható, a szükséges helyeken decentralizálhatók.

Kedvezőtlenül hatnak:

a) A védelem teljes mélységében a hadtáp és ezen belül a közlekedési objektumok veszélyeztetettsége az ellenség nagypontosságú fegyverkomplexumai hatékonyabb alkalmazási lehetőségeiből eredően fokozódik, növekszik a tartalékok előrevonási útvonalaira mért csapások gyakorisága.

b) Az ország földrajzi adottságaiból eredően a K—NY-i nagymélységű mozgások irányát a Duna, a Tisza keresztezi, az átkelőhelyek rombolása során elszigetelt területek keletkezhetnek.

c) A csapatok közlekedési szükségletei mellett biztosítani kell a népgazdaság, a hadigazdaság és a lakosság közlekedési szükségleteit is.

Mindezek mellett további sajátosságként jelentkeznek, hogy:

a) A hadművelleti területen, a hadsereg (FRONT) védősávjában jelentős számú más-más alárendeltségű katonai szervezet, szövetséges csapat és polgári szerv tevékenykedik, ebből eredően jelentősen megnő a közlekedési igények kielégítésében, a tevékenységek felosztásában az együttműködés szerepe, megszervezésének fontossága.

b) A katonai közlekedési hálózaton a katonai forgalom biztosítása mellett szükségessé válik a népgazdasági, hadigazdasági szállításokkal, a lakossági szolgáltatásokkal és a kiürítési szállításokkal kapcsolatos igények kielégítésének biztosítása.

A védelmi hadműveletet folytató csapatok harctevékenységevel kapcsolatosan *alapvető sajátosságként jelentkeznek, hogy:*

a) A közlekedési szükségletek a támadó hadművelet kezdeti időszaka mutatóihoz képest nem igényelnek jelentős változást, ugyanakkor az ellátási feladatok túlsúlya a harcászati zónára koncentrálódik, mert:

— a harctevékenység kevésbé mobil jellege, a harcászati zónában tevékenykedő erők azonnali reagálóképességének biztosítása szükséges — teszi kellő méretű feltételrendszer meglétét (anyagi készletek, szállítási kapacitás, mobilitás);

— a vasútra széttelepített anyagkészletek és a védelmi sávban meglévő viszonylag sűrű vasúthálózat lehetővé teszi az anyagok (*központi eszközökkel* (vasúttal) a hadtest, esetenként a dandárhadtáp vonaláig történő utánszállítását. Ebből eredően a hadtest tagozaton belül alapvető formává válik a kirakó állomásokról saját eszközökkel — a hadtest szervezésében — történő ellátási mód. Ebben a helyzetben a hadsereg, de

még inkább a központhadtáp gépkocsiszállító erői mindaddig tartalékot képeznek, amíg nem keletkezik a hadtestnél szállítási kapacitáshiány (pl. a vasút rombolása nem teszi lehetővé a közeli rászállítást, vagy a hadtest és az alárendeltjei szállító alegységei nagy veszteséget szenvednek);

— a stacioner ellátási források viszonylagos közelsége, ugyanakkor decentralizálása, a hadtestek védelmi sévjának méretei szükségessé teszik ebben a tagozatban mintegy 150—200 km katonai gépkocsiút berendezését. Jelentősen megnő a harántirányú szállítások, csapatmozgások, a szállítmányokkal való manőverezés igénye, így a berendező katonai gépkocsiutak jelentős részét a harántirányú és az ellátási forrásokat bekötő utak teszik ki.

A hadművelleti területen tevékenykedő csapatok eredményes harctevékenységének biztosítása szükségessé teszi az önállóságuk lehetőség szerinti növelését (közlekedési vonatkozásban) a szállítókapacitás, a közlekedési hálózat üzemeltetése — ezen belül főként a közúti biztosítás — területén.

A kellő önállóság biztosításához — a közelmúltban levezetett gyakorlataink tapasztalatai alapján — célszerűnek látszik a dandárok szállítókapacitásának növelése, valamint a hadtestek állományába közúti komendánsalegység rendszeresítése.

b) A közúti biztosítás feladatainak teljeskörű felügyeletét a hadművelleti területen — különösen akkor, ha az egy tájegységet is alkot, mint például a Dunántúl — célszerű a hadsereg tagozatra hárítani, az ehhez szükséges közúti komendánserekek biztosításával. Figyelembe kell venni, hogy a hadtesttagozatban berendezett katonai gépkocsiutakon a hadseregtagozatban további legalább két frontális és két harántirányú katonai gépkocsiút (mintegy 6—800 km) berendezése válhat szükségessé.

Másik alapvető sajátosság, hogy nem csökken, ellenkezőleg nő (a tervezett és a további várható haderőcsökkentés, a szövetséges csapatok visszavonása, valamint a nagy pontosságú, nagyhatótávolságú fegyverrendszerek hatása miatt) a hátszági közlekedési biztosítás szerepe, a mélységben levő hadászati és hadművelleti tartalékok előrevonásának megbízható biztosítása érdekében.

A hátszágban különösen az előrevonási vonalakon megnövekszik az átkelőhelyek jelentősége.

Kiemelt figyelmet kell tehát fordítanunk a megváltozott követelményeknek megfelelő közlekedési biztosítási rendszer kialakítására, a közlekedés folyamatosságának biztosítására. *Ennek megvalósításához elengedhetetlenül szükséges:*

— az ellenség csapásmérése lehetőségei figyelembevételével, a várható feladatoknak megfelelően előkészített közlekedési hálózat (ideiglenes átrakó körletek, dublőr hídátkelőhelyek, megkerülő irányok);

— szakképzett katonai felügyelet alatt álló, jól szervezett polgári közlekedési erők és (forgalmi, helyreállító osztagok), anyagtartalékok;

— a rendkívüli helyzetben beavatkozásra kész katonai közlekedési erők (helyreállító, üzemeltető, szállító).

A polgári közlekedési szervek által jelenleg felállításra kerülő tisztán polgári szervezetek, helyreállítóerők — véleményünk szerint — mű-

ködőképessége háborúban erősen korlátozott, mert nem rendelkeznek kellő mobilitással, önvédelmi képességgel és az egyes tevékenységükhöz elengedhetetlenül szükséges katonai eszközökkel (pl. aknakutató, akna-mentesítő, úszóaknák elleni és álcázó eszközökkel) való megerősítésük.

Kiemelten fontossá válik a hadigazdaság működéséhez szükséges közlekedési rendszer fenntartása, amelyet teljeskörűen össze kell hangolni a katonai közlekedési rendszerrel. A kiürítési szállítások, a népgazdasági és egyéni közúti gépjármű mozgások szervezett végrehajtása érdekében különösen a harcászati-hadműveleti zónában — a tanácsi szervekkel, a HÁPVP-al és a BM-el egyeztetett közúti irányokat kell kijelölni és biztosítani.

Harmadik alapvető sajátosság, hogy az ország területe olyan bázisként fogható fel, amely az összes lehetőségével felhasználható a védelmi hadművelet mindenoldalú biztosítására.

Ezt a lehetőséget mind a katonai közlekedési szervek, közlekedési csapatok megalakításánál, mind alkalmazási feladataik szervezésénél figyelembe kell venni.

Az országban végbemenő politikai folyamatok is a honvédelmi össz-társadalmi jellegének erősítését motiválják. Ez pedig egy sor területen lehetővé és szükségessé teszi a *népgazdasággal integrált megoldások* további kialakítását a TS uszályhidak, a sebesültszállító eszközök mintájára.

Ilyen területek lehetnek:

— a közlekedési csapatok teljeskörű ráépülése az azonos rendeltetésű polgári közlekedési szervekre (gk. száll. z. — VOLÁN, ku. kom. z. — közúti igazgatóság, hidépítő zászlóaljok — hidépítő vállalatokra stb.);

— az országban egyeztetett szállító gépjármű program megvalósítása, ezáltal az MN-ben meglevő indokolatlanul nagy számú MZ szállító technika csökkentése.

A közlekedési csapatok alkalmazási feladatainak tervezésekor, illetve tevékenységük során szakítani kell a korábbi — tábori eszközök (erdő, sátor) — szemlélettel, megfelelő rendszabályokkal el kell érni, hogy az alkalmazási körletekben meglevő adottságok (épületek, műhelyek, tisztálkodási lehetőségek, világítás stb.) a lehető legszélesebb körben igénybevehetők legyenek.

A védelmi koncepció hatása a közlekedési biztosítás megszervezésére és vezetésére:

A védelmi hadművelet közlekedési biztosítása megszervezésénél sajátosságként kell figyelembe venni:

a) Az ország területén a védelmi hadműveletet folytató koalíciós állományú FRONT csapatai mellett más alárendeltségbe tartozó katonai szervezetek és polgári szervek is tevékenykednek, működik a hadigazdaság, él az ország.

b) A katonai közlekedési hálózat biztosításában, működtetésében az MN alárendeltségű közlekedési csapatokon, szerveken kívül részt vesznek más katonai szervezetek (területvédelmi egységek, műszaki csapatok), társ fegyveres testületek (BM, Munkásőrség), a szövetséges közlekedési csapatok és a polgári közlekedési szervek, vállalatok.

c) A katonai közlekedési hálózaton nem lehet egyértelműen letiltani a polgári közlekedési igények kielégítését. Különösen nem egyes frekvenciát hídátkelőhelynél, csomópontnál, vasútállomáson.

d) A közlekedés biztosítás vezetésében nem tisztán csak a katonai vezetés érvényesül, fokozódik az együttműködés, a felső szintű koordinálás szükségessége.

e) Szükségessé válhat a háttországban és a hadművelési területen is egyes kiemelt fontosságú vasúti irányok (vonalszakaszok) biztosításáért való felelősség katonai kézbeadása, a katonai közlekedési erők e célra történő koncentrált alkalmazása.

A vezetési rendszer sajátosságaként célszerű figyelembe venni a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium elvi irányító jellegének, illetve a polgári közlekedési szervek önállóságának további erősödését, ennek megfelelően a közvetlen vállalati ráhatás lehetőségének csökkenését.

Az ország adottságait, elvi jellegű területi felosztását (tájegységenként) és a védelem felépítését figyelembe véve, célszerű a katonai közlekedési rendszert is *hadművelési és háttországi* zónába tartozóan tagolni. A közúti biztosítási feladatokat az ott működő seregtestek kezébe összpontosítani, a vasúti szállítások és a helyreállítások összehangolása érdekében egy központi közlekedési operatív csoportot működtetni. Ez a tagozatok számának csökkenését, az erők racionálisabb felhasználását eredményezi.

A háttországban a szövetséges operatív csoportokkal való együttműködés továbbra is aktuális feladat. Szükségessé válhat a szállítások folyamatosságának biztosítása érdekében az átrakó és ideiglenes átrakó körletekben a központi katonai közlekedési szervek vezetésével operatív csoportok működtetése is.

Összegezve:

A védelmi doktrína alapelveiből és abból a tényből kiindulva, hogy országunk ellen váratlan támadást a NATO légiereje indíthat, megállapítható, hogy a légvédelem döntő szerepet játszhat a védelem sikerében, a közlekedési hálózatra tervezett csapások elhárításában.

A védelmi hadműveletet vívó szárazföldi csapatok közlekedési biztosításában fokozott igényként jelentkeznek az önállóság biztosításának lehetőségei, tovább erősödött a harcászati tartalékok mélységből történő előrevonását biztosító háttországi közlekedési csapatok szerepe, a hadszíntér előkészítése, a közlekedési hálózat felkészítésének jelentősége. Összességében a védelmi doktrína a honvédelem és a katonai élet minden területének — ezen belül a közlekedési biztosítás területeinek — részletes, kritikus felülvizsgálatát, újraértékelését, a védelem elveivel való igazítását teszi szükségessé. A vizsgálat eredményeinek megfelelően korszerűsíteniünk kell a katonai közlekedés feltételrendszerét. Mindezen kérdések feldolgozását tudományos kutató munka keretében végezzük.