

A szárazföldi hadsereg védelmi hadművelete közlekedési biztosítása megszervezésének sajátosságai

Tóth Bálint mk. alezredes, Németh Ernő alezredes

A Varsói Szerződés Politikai Tánácskozó Testülete 1987 májusi ülésén Berlinben elfogadott és „A Varsói Szerződés tagállamai katonai doktrínája” címmel közreadott dokumentumban a tagállamok részletesen és világosan kifejtették álláspontjukat arról, hogyan közelítik a háború és a biztonság problémáit.

A katonai doktrínában megfogalmazottak többek között újszerű fel fogásban határozzák meg a hadműveletek jellegét és a fegyveres erők alkalmazását különösen a háború kezdeti időszakában. Mindezek szükségessé teszik a fegyveres erők tevékenységében a csapatok mindenoldalú biztosításában eddig alkalmazott elvek, nézetek kritikus felülvizsgálatát, a várható feladatokhoz, sajátosságokhoz jobban igazodó feltételrendszer kialakítását. Ebben a tanulmányban — a teljesség igénye nélkül — a szárazföldi hadsereg honi területen folytatott védelmi hadművelete közlekedési biztosításának néhány sajátosságára kívánjuk T. olvasóink figyelmét ráirányítani.

1. A honi területen folytatott védelmi hadművelet közlekedési biztosításának sajátosságai és megszervezésének követelményei:

A védelmi doktrínából kiindulva a szárazföldi hadsereg a háború kezdeti időszakában az ország területén várhatóan előkészített védelmi hadműveletet fog vívni. A honi területből adódóan a hadszíntér (hadműveleti terület) konkrét ismerete, a biztosítási tervek részletes kidolgozásának, helyszíni pontosításának lehetősége, a védelem, ezen belül a közlekedési biztosítás előkészítésére kedvező hatással lehetnek, mert e rendszabályok nagyrésze már béke időszakban előkészíthetők.

Az ország *közlekedési hálózatának fejlettsége* és békében történő előkészítettsége a közlekedési biztosítás megszervezésére gyakorolt kedvező hatása megmutatkozik abban, *hogyan*:

a) a vasút behálózza a harcrend teljes mélységét, a vasútállomások, rakodóhelyek sűrű, átlagosan 5—7 km-enkénti elhelyezkedése számos kirakó állomás működését teszi lehetővé a hadsereg-, hadtest-, sőt a dan-dárhadtáp tagozatokban;

b) a közúti hálózat sűrűsége szilárd burkolatú utak igénybevételét is lehetővé teszi, gyakran egészen az alegység hadtápkörletekig is, egyben széles lehetőséget biztosít a manőverezéshez;

c) korlátozott számú, de nagy szállítóképességű frontális és harántirányú hajózható vízi út és katonai anyag szállítására megfelelően előkészített kikötőhelyek állnak rendelkezésre;

d) elegendő számú és kellő területi elosztású, különböző osztályú repülőterek, leszállóhelyek a légi szállítás alkalmazását is lehetővé teszik;

e) az állandó jellegű csővezetékek „megcspolási” lehetőségekkel rendelkeznek;

f) a közlekedési biztosításban résztvevő MN erők feltöltöttek, megfelelő helyi ismeretekkel rendelkeznek;

g) a hadművelleti területen (Dunántúlon) levő katonai közlekedési rendszer üzemeltetésében, kiszolgálásában és helyreállításában a katonai erőkn kívül jelentős mértékben résztvesznek a közlekedési alágazatok erői, eszközei és bevonásra kerülnek anyagi erőforrásaik, anyagtartalékaik;

h) a közlekedési csapatok technikai eszközei állapotának fenntartására a polgári javítóbázisok lehetőségei is felhasználhatók. Például a VOLÁN telepek, MÁV javítóüzemek stb.;

i) a közlekedési hálózat helyreállításához a várható rombolások körzetében rendelkezésre állnak a békében felhalmozott helyreállító anyag-tartalékok, berendezések és a kidolgozott tervek, technológiák;

j) az anyagi készletek időbeni mobilizálása, vasúti szerelvényekre, uszályokra és gépkocsiszállító eszközökre történő felmálházása és decentralizált tárolása, viszonylag gyors manővereztetésüket biztosítja;

k) a katonai anyag- és technikai eszköszállításoknál aszállítmányok k isérése és őrzése rendszerint elégséges, azok védelmére jelentősebb katonai erőket különösen a mélységben folyó szállítások során nem szükséges más feladattól elvonni;

l) a rakodásoknál és a helyreállítási munkák végzésénél az e célra rendszeresített katonai és polgári erőkn kívül ideiglenes polgári munkaré és munkagépek igénybevételeire van lehetőség;

m) a harcoló csapatok és a közlekedési — főképpen a szállító — csapatok helyi ismeretekkel rendelkeznek, így a közúti komendáns szolgálatnál a forgalomszabályozó erőket (őrsöket) ritkábban, csak a fontosabb csomópontoknál szükséges telepíteni, általában elegendő a járőrözés is.

Ugyanakkor kedvezőtlenül hatnak, hogy:

a) a védelem teljes mélységében a hadtáp és ezen belül a közlekedési objektumok veszélyeztetettsége az ellenség nagypontosságú fegyverkomplexumai hatékonyabb alkalmazási lehetőségeiből eredően fokozódik;

b) az ellenség feltehető légi fölénye, a légideszant és diverziós csoportok várható alkalmazása miatt növekszik a tartalékok előrevonására való ráhatása, az előrevonási útvonalakra mért csapásainak gyakorisága;

c) az ország földrajzi adottságaiból eredően a K—Ny-i nagymélységű mozgások irányát (szövetséges csapatok előrevonása) a Duna és a Tisza keresztezi, azokon az átkelési lehetőségek néhány helyre koncentrálnak, így a folyamatos szállítás és közúti mozgás sebezhetősége megsokszorozódik, a hídátkelőhelyek rombolásából elszigetelt területek (sőt országrészek) keletkezhetnek;

d) a közlekedési hálózat rombolásának várható mértéke — különösen a harcászati zónában és a nagyfolyami átkelőhelyek, ipari centrumok körzetében — valamint a fokozottabb helyreállítási követelmények több erőt, eszközt és időt igényelnek;

e) az MN és a szövetséges csapatok közlekedési biztosítási rendszerén kívül biztosítani kell a népgazdaság, a polgári lakosság és a haditermeléssel kapcsolatos közlekedési rendszer működőképességét is;

f) a harcászati zónába tartozó, illetve az ellenség várható beekelődése irányába eső területeken a csapatok ellátásával, a felesleges anyagok, megrongálódott technikai eszközök és sérültek hátraszállításával

kapcsolatos szállítások mellett külön igényként jelentkeznek a polgári jávak kitelepítésével kapcsolatos szállítások;

g) a gépkocsi utak forgalmában — különösen a hadsereg, hadtest tagozatokban — a saját csapatok esetleges visszavonulása zavarokat okozhat;

h) a közlekedési csapatoknak, vezető szerveknek nincsenek harci tapasztalatai, még nem eléggé összekovácsoltak, begyakorlottak;

Mind ezek mellett további sajátosságként jelentkeznek, hogy:

a) a hadsereg (FRONT) védősávjába tartozó területen jelentős számú, más-más alárendeltségbe tartozó katonai és polgári szerv, valamint a szövetséges csapatok végzik feladataikat, ebből eredően megnő az együttműködés megszervezésének fontossága;

b) a védő csapatok ellátásának megszervezése alapvetően a helyi erőforrások (területi raktárak, béke helyőrségekben lévő készletek, polgári vállalatok stb.) maximális kihasználásával és a kirakó állomásokra biztosított készletekből a saját szállító eszközeik (dandár, hadtest) igénybevételével történik. A támadó hadművelethez viszonyítva csökkennek a szállítási távolságok. A gépkocsi szállítóeszközök mozgása nem kizárólag a kijelölt és fenntartott katonai gépkocsiutakra korlátozódik. Növekszik a csapatok önállósága a szállítások szervezésében;

c) jelentősen megnő a harántirányú csapatmozgások mennyisége, a csapatokkal és az anyagszállítmányokkal való manőverezés igénye;

d) az ellenség beékelődése egyes irányokban átvághatja a közlekedési vonalakat, jelentős veszteségeket okozhat a közlekedési csapatoknak is;

f) az ellenség által a közlekedési hálózatra, illetve azokon mozgó csapatokra, szállítmányokra mért csapásokból eredő rombolások helyreállítási szükségletei mellett az ellencsapás, illetve a támadásba való átmenet előkészítése során figyelembe kell venni a saját erőinkkel végzett műszaki zárásokból adódó helyreállítási munkákat is;

g) az ellenség behatásainak következményeként különösen a harcászati zónában a vasúthálózat üzemeltetése során a létfontosságú harci anyagok utánszállítása, a kiürítési szállítások, a vasúton tárolt anyagi készletek menekítésének megbízható végrehajtása érdekében alkalmazásra kerülhetnek a katonai vasútüzemi erők is.

Mindenekelőtt a közlekedési biztosítás megszervezésénél főbb követelményekként szükséges rögzíteni, hogy:

— a honi területen folytatott védelmi hadművelet közlekedési biztosítási rendszerének meg kell felelnie a védelmi hadműveletben közvetlenül résztvevő saját és szövetséges csapatok, a FRONT második lépcsőjébe tartozó szövetséges csapatok előrevonása (tartalékok), valamint a háterszági rendeltetésű csapatok, intézetek közlekedési biztosítási igényeinek kielégítésére;

— a közlekedési rendszer felépítésének, a közlekedési csapatok csoportosításának alkalmasnak kell lennie jelentősebb változtatás nélkül az ellencsapás, illetve a támadásba való átmenet közlekedési biztosítási feladatainak ellátására;

— a FRONT (HDS) hadtápsávjában a szállítási folyamatosságnak biztosítása érdekében fel kell használni a teljes működőképes vasút- és

közúthálózatot, valamint a vízi és a csővezetékes szállítási ágazatok által biztosított lehetőségeket;

— a váratlanul bekövetkező helyzetváltozásokra, valamint a hadsereg (FRONT) ellencsapása, majd támadásba való átmenetének közlekedési biztosítására a szükséges tartalékkal rendelkezni kell;

— a kijelölt közlekedési hálózat fontosabb irányai biztosításában mind a hadműveleti (Dunántúli), mind a hátországi területen a fő felelőséget a katonai vezetésnek kell viselni.

2. *A katonai közlekedési rendszer felépítésének és működtetésének sajátosságai a védelmi hadművelet és az ellencsapás időszakában:*

a) *A vasúthálózat előkészítése:*

Figyelembe véve, hogy a HDS (FRONT) csapatai védelmi hadműveletének megvívása a közlekedési — ezen belül a vasúti — hálózat szempontjából megfelelően fejlett területen kerülhet sor feltétlenül indokolt és szükséges, ezen nagy teljesítőképességű szállítási ágazat lehető legnagyobb mérvű kihasználása. Rendszerint ezen szállítási ágazatot elsősorban a tömeges szállítási igényvel rendelkező tagozatokban (HDS, FRONT, központhadtáp) alkalmazzuk, de az első védelmi hadművelet előkészítése, illetve megvívása időszakában lehetőség és szükség van a hadtesttagozatban i sa z utánszállítási és kiürítési szállításokra történő bevonására.

A vasúthálózat kijelölésénél és üzemeltetésénél fő célkitűzés, hogy az lehetőleg megközelítse az első lépcsőben védő hadtestek hadtápkörleteit, azaz a peremvonaltól mintegy 40—50 km-re a hadtestek részére kirakókörleteket (kirakó állomásokat) lehessen működtetni.

A védelmi hadművelet előkészítése időszakában a gépesített hadtestek részére csapatszállításokra 5—6, anyagszállításokra 3—4, az összefegyvernemi hadsereg részére összesen csapatszállításra 30—40, anyagszállításra 16—20 kirakó állomást kell előkészíteni és a hadsereg erőivel üzemeltetni. A fentiekén kívül az álcázás és a manőverezés követelményei szükségessé teszik, mintegy 50⁰/₀-nyi tartalék kirakó állomás kijelölését is, egyrészt a védő-, másrészt a tartalék körletek (20—40 km-rel mélyebben) térségében.

A kirakó állomások bereendezését és működtetését általában a csapatok és az adott tagozatban rendszeresített rakodóerőkkel kell biztosítani. A hadtestek részére működtetett kirakóállomások üzemeltetéséhez szükség szerint a hadsereg szervezett rakodóerői is bevonásra kerülhetnek.

Amennyiben a hadsereg (FRONT) anyagi eszközei utánszállítását és csapatai előrevonását biztosító vasúti szállító vonalak nagyfolyami vízi akadályokat, illetve egyéb természetes akadályokat (völgyhidak, alagutak) kereszteznek a vasúti szállítások folyamatosságának biztosítására, ezen akadályok térségében ideiglenesen átrakókörleteket kell előkészíteni, illetve szükség esetén berendezni. A berendezést rendszerint a FRONT, illetve a központhadtáp erőivel kell biztosítani.

A hadsereg védelmi hadművelete érdekében végzett vasúti szállítások végrehajtására rendszeresített 1—2 frontális vasúti irány kerül kijelölésre. Ezen vasúti irányok áteresztő képessége általában 24—36 vonatpár/nap.

A hadsereg (FRONT) védelmi hadművelete időszakában a hadsereg (FRONT) védősávjában egyéb csapatok vasúti szállítási igényeinek kielégítésére, illetve a népgazdasági érdekű szállítások végzésére a kijelölt vasúti hálózat teljesítőképességének egy része (általában 20—30⁰/₀a) zárható.

A vasúthálózat előkészítését és üzemeltetését az ország területén alapvetően a MÁV erői, a katonai vasúti szállítások irányítását a központi és területi katonai közlekedési szervek végzik.

A működtetés sajátosságai, feltételezve a csapatok és NG-i szervek időbeni mozgósításával kapcsolatos rendszabályok foganatosítását:

— a vasút központi és területi szervei, végrehajtó szolgálatai áttértek a háborús működési rendre, végzik a GM tervekben meghatározott feladataikat. Például: vasúti kocsik pörésítése, deltavágányok üzembehelyezése, megkerülő vágányok építésének előkészítése, vasútállomások, rakodóhelyek előkészítése, vasúti kocsik gyűjtése, katonavonat típusszerelevények képzése, a helyreállító anyagok, eszközök előkészítése, rakodási tilalom van érvényben stb.;

— a biztosításban részt vevő MN erők hadi állományra feltöltöttek, megfelelően csoportosultak, végzik az összekovácsolást, ezzel párhuzamosan résztvesznek a műszaki zárás előkészítésében, a hátországi rendeltésűek a fontosabb hadszíntéri előkészítési munkák végzésében;

— a csapatok utánszállítási igényei kielégítésére jelentős számú kirakóállomás kerül működtetésre. A kirakóállomások működtetésében — a csapatok erőin kívül — a központhadtáp közlekedési szervei is résztvesznek. Rakodási feladatokra ideiglenes polgári munkaerő is bevonásra kerül;

— a katonai vasúti szállítások végrehajtására kijelölt gerinchálózat (2—3 frontális, 3—4 haránt vasúti irány) mellett jelentős a szárny és csatlakozó vonalak igénybevétele;

— a vasúthálózat sűrűsége sok helyen lehetővé teszi a rombolt szakaszok, csomópontok, közeli, vagy távoli megkerülését, így a szállítmányok rendeltetési helyére való eljuttatása ez esetben néhány (max. 10 óras) óras késéssel, de átrakás, illetve a helyreállítás megvárása nélkül megvalósítható;

— a hadsereg (FRONT) védősávjában kijelölt vasúti hálózat teljesítőképességének általában 20—30⁰/₀-a népgazdasági érdekű és a haditermeléssel összefüggő szállításokra zárolt;

— jelentős mértékben növekszik a kiürítési szállítások mennyisége, iránya ellentétes a katonai szállítások fő áramlatával. Ezen szállítások alapvetően a nyugati országgrészből a Dunától keletre eső területre irányulnak, ígyerősen terhelik a korlátozott számú és teljesítő képességű vasúti hidátkeelőhelyeket;

— a vasúti szállító eszközökön tárolt hadászati készletekkel, illetve a csapatokkal való manőverezés a harántirányú szállítások arányát jelentős mértékben növeli;

— az ellenség közlekedési hálózatra mért csapásainak következményeként számolni kell egyes területek elszigetelődésével, így a szállítások fenntartása érdekében kiemelt figyelmet kell fordítani a gördülőálló-

mány (vasúti kocsik, vonóeszközök) mindenkori, megfelelő mennyiségű területi megoszlására.

b) *A katonai gépkocsiút-hálózat előkészítése:*

A katonai gépkocsiutak kijelölésénél alapvető követelményként kell figyelembe venni, hogy azok működtetése viszonylag hosszabb időtartamig szükséges, növekszik a harántirányú mozgások aránya, a peremvonaltól a hátsó felé irányuló forgalom intenzitása. A kijelölt utak mellett a ténylegesen meglévő úthálózaton is jelentős mértékű katonai forgalom bonyolódik le. Az ellenség gyakori behatásai, az álcázási és manőverezési követelmények szükségessé teszik a tartalék utak fokozottabb előkészítését és gyakoribb igénybevételét. A forgalom intenzitása a katonai gépkocsiutak működtetési idejének növekedése emelt szintű követelményeket támaszt a helyreállítási tevékenységgel szemben is.

A hadsereg védelmi hadműveletének közúti biztosítása érdekében a hadsereg hadműveleti felépítésének megfelelően a hadtesttagozatban egy-kettő, a hadseregtagozatban 2—3 frontális irányú és egy-kettő harántirányú, katonai gépkocsiutat kell kijelölni, előkészíteni és fenntartani.

Ennek megfelelően a védelmi hadművelet időszakában a hadtesttagozatban mintegy 100—150 km frontális és 120—180 km harántirányú, a hadseregtagozatban 250—300 km frontális és 150—200 km harántirányú, mindösszesen 450—600 km frontális és 390—560 km harántirányú katonai gépkocsiút kerülhet kijelölésre.

Alapvető követelmény, hogy a kijelölt katonai gépkocsiút-hálózat foglalja egységes rendszerbe (kapcsolja össze) a különböző tagozatokhoz tartozó ellátóbázisokat (egységeket), valamint a többi szállítási ágazatokat.

A kijelölt katonai gépkocsiutak berendezésére rendelkezésre álló közúti komendáns erők alárendeltségi viszonyai, valamint a tartalékképzés követelményei szükségessé teszi, hogy a felsőbb tagozatba tartozó erők „benyúljanak” az alsóbb tagozatokba. Így például a hadtesttagozatba tartozó KGU-k berendezését és üzemeltetését — szervezetszerű közúti alegség hiányában — a hadseregtől a hadtesteknek átalárendelt közúti komendáns erők (az első lépcsőben védő hadtesteknek egy-egy közúti komendánsszázad) a hadtest műszaki erőivel együttműködve végzik, ugyanakkor a hadsereg alárendeltségébe tartozó közúti komendánserők hadstenként egy-egy HFGU-t tarthatnak fenn az első lépcsőben levő dandárok hadtápkörleteinek vonalában működtetett hadtest harántútig.

Az üzemeltetés sajátosságai:

— a biztosításban résztvevő MN erők feltöltöttek, a szükséges mértékben szétbontakoztak, illetve becsoportosultak. Jelentős tartalékok állnak rendelkezésre;

— a kijelölt katonai gépkocsi utak technikai oltalmazásába, helyreállításába mind a hadműveleti területen (Dunántúlon), mind a hátsó részben részt vesznek a közlekedési tárca erői, eszközei;

— a megfelelően sűrű és szilárd burkolattal rendelkező közúti hálózat lehetőséget biztosít kellő mennyiségű, minőségű tartalékutak kijelölésére. Gondot jelent azonban az alacsony teherbírású (12—20t) hi-dak jelentős száma;

— az ellenség csapásai következtében rombolt útszakaszok, objektumok, csomópontok — a nagyobb vízi akadályokon lévő hídátkelő helyek kivételével — megkerülése viszonylag kisebb volumenű és időszükségletű műszaki munkával elvégezhető;

— a nagyobb víziakadályokon (Duna, Tisza, Rába, Sajó stb.) — az állandó és előkészített dublőr hídátkelőhelyek mellett — jelentős számú kiépített kompátkelőhely és gázló áll rendelkezésre, amelyek igénybevételével a kisebb forgalomnál számolhatunk;

— a védelmi hadművelet méreteiből adódóan rövidebb, de több frontális irányú, valamint a támadó hadművelethez viszonyítva hosszabb harántirányú utak működtetése szükséges;

— a hadtáp csoportosítás és az ellátási rendszer sajátosságából adódóan a frontális irányú katonai gépkocsi utak nem szükségszerűen a klasszikus rendszerben, hanem irányokban, az egyes tagozatok kihagyásával kerülhetnek kijelölésre és berendezésre. Ennek megfelelően a hadtest gépkocsiút csatlakozhat közvetlenül a központhadtáp KGU-hoz is;

— a közúti komendáns erők alárendeltségi viszonyai és a tartalékképzés követelményei szükségessé és indokoltá teszik, hogy a felsőbb tagozatba tartozó közúti komendáns erők támogatásként „benyúljanak” az alsóbb tagozatokba;

— az ellátási rendszer sajátosságaiból eredően a kijelölt katonai gépkocsi utak forgalmának intenzitása a hadsereg és a felsőbb tagozatban viszonylag alacsonyabb (amíg a vasút működőképes), ugyanakkor hadtest tagozatban emelkedik. A csapathadtáp tagozatban nagyobb szerepet kapnak a hadtest gépkocsi utakból kiágazó, illetve a kirakó állomásokhoz vezető csapatutak;

— a közúti komendáns szolgálat hatékonyabb megszervezését és ellátását elősegíti mind a forgalomszabályozásban, mind a szállítási feladatokban és közúti mozgásokban résztvevő állomány helyi ismerete, a helyi erőforrások felhasználásának lehetőségei, a biztosításban résztvevő polgári közlekedési és helyreállító szervek együttműködése, építési tapasztalatai;

— a katonai forgalom biztosítása mellett szükségessé válhat a KGU-k igénybevétele a kiürítési szállítások végrehajtása során;

— a berendezett utak üzemeltetésének fő módszere alapvetően a járőrözés és az álló forgalomszabályozás lehet;

— a közúti biztosításban résztvevők, valamint a berendezett KGU-kat igénybe vevő saját és szövetséges csapatok, katonai és polgári szervek alárendeltségi viszonyai az adott hadtáp tagozattól magasabb szintű — esetenként még MNVK szintű — koordinálást is, valamint fezszes együttműködés megszervezését teszi szükségessé;

— a kijelölt KGU-k üzemeltetése során — függetlenül attól, hogy azok honi területen vannak — nem szabad figyelmen kívül hagyni az őrzés-védelem megszervezésének fontosságát.

c) *Vízi utak előkészítése:*

A hadsereg védelmi hadművelete megvívása időszakában a lőszer és üzemanyag utánszállítására, illetve a sérültek hátraszállításában sze-

repet kaphat a vízi szállítási ágazat. Ennek megfelelően a hadsereg (FRONT) védősávjába levő hajózható víziutak és a kikötők előkészítése kiemelt fontossággal bír. Kijelölésre kerülhet rendszerint a hadsereghadtáp részére 1—2 kirakókörcs és 1 tartalék kikötő.

Működtetésének sajátosságai, az előzőekben rögzített feltételezés szerint:

— alapvetően korlátozott irányban, kiegészítő szállítási ágazatként vehetjük figyelembe elsősorban a lőszer és üzemanyag utánszállítására, valamint a sérültek hátraszállítására;

— alkalmazását jelentős mértékben befolyásolják a hajózási viszonyok változásai, a kiépített kikötők, illetve előkészíthető kikötőhelyek területi elhelyezkedései, lehetőségei;

— a be-, kirakó kikötők előkészítését, berendezését rendszerint a hadsereg erőivel kell biztosítani és a központhadtáp közlekedési szerveivel együttműködve (HKSZV, HKP) üzemeltetni.

d) *Légi szállítások biztosítása terén:*

— a meglévő és előkészített repülőterek, leszállóhelyek lehetőséget biztosítanak az alkalmazásra;

— a szűk szállítási kapacitás, valamint a viszonylag kis távolságok korlátozzák felhasználását, azonban a bekerítésben harcoló csapatok részére létfontosságú anyagok utánszállítására rendszerint ledobásos — esetleg leszállásos — módszerrel számításba kell venni;

— felhasználása esetén a repülőeszközöket biztosító parancsnokságokkal és az anyagi szolgálatokkal szoros együttműködésben kell szervezni.

3. *A katonai szállítások megszervezésének és végrehajtásának sajátosságai a védelmi hadművelet előkészítése és megvívása időszakában.*

a) *A vasúti szállítások:*

A védelmi hadművelet előkészítése és megvívása időszakában mindaddig, amíg a hadsereg védősávjában működőképes vasúthálózattal rendelkezünk alapvető utánszállítási mód a vasúti szállítás.

A vasúti szállításokat a hadsereg igényei alapján a központi és a területi katonai közlekedési szervek szervezik és irányítják.

Az első lépcsőben védő hadtestek részére az anyagi eszközök — elsősorban lőszer és műszaki harcanyag — utánszállítására naponta átlagosan 4—5 vasúti szállítmány (szállítmányonként 500—600 tonna) kerülhet kiszállításra, rendszerint 2—3 kirakó állomásra.

A hadsereg részére — beleértve az első lépcsőben védő hadtesteket is mindössze napi átlagban 15—20 vasúti szállítmány 8—10 kirakó állomásra való kiszállításával számolhatunk. Ezen szállítmányok döntően a magasabb harckészültség időszakában vasúti szerelvényekre máházott és a tároló körzetekben csoportosított készletekből kerülnek a kirakó állomásokra.

A kirakott vasúti szerelvények minegy 30—50%-a a sérült technikai eszközök, felesleges anyagok, illetve szükség esetén a kitelepítésre kerülő polgári és katonai javak hátraszállítására kerülnek felhasználásra.

A hadműveletek során a sérültek hátraszállítására — a hadsereghadtáp első lépcső vonalától — naponta 2—3 sebesültszállító vonat (vonatonként 400 fő) kerülhet alkalmazásra.

b) *A gépkocsi szállítások:*

A hadtesttagozatban alapvető utánszállítási mód a gépkocsi szállítás. A hadtest utánszállítandó anyagmennyisége napi átlagban 3000—3700 tonna, amelynek mintegy 75—80%-a a hadtest részére működtetett kirakó állomásokra kerül vasúton kiszállításra. A további anyagmennyiség a területi raktárakból, polgári bázisokból, ellátópontokról kerül a felhasználásig — rendszerint saját szállítóeszközeivel — elszállításra.

A hadtestellátó-ezred egy fordulóban (90%-os üzemi képességgel számolva) mintegy 1200 t szilárd és 420 t folyékony anyag elszállítására képes. Az alárendeltek szállító eszközeinek bevonásával a hadtest összes mobilizálható szállítókapacitása mintegy 2500 t szilárd és 650 t folyékony anyag, így a szállítási igények kielégítése csaknem egy fordulóval biztosítható. Figyelembe véve az átlagos szállítási távolságot (légvonalban 30—40 km) és a rakodási időt, a szállítóeszközök napi futásnormáját, a kettő forduló is (összesen 160—200 km) teljesíthető.

A hadsereg gépkocsi szállító erői az anyag utánszállításokban feszített harcnapokon, illetve a kritikus anyagok, elsősorban tüzérségi lőszer-ek és műszaki harcanyagok kiszállításában „besegíthetnek”.

A szállítások megszervezésének és végrehajtásának főbb sajátosságai:

a) *A hadművelet előkészítése időszakában:*

— a csapatok előrevonásával, a hadászati és hadműveleti készletek széttelepítésével kapcsolatos szállítások előre kidolgozott, pontosított tervek alapján kerülnek végrehajtásra, (centralizált tervezés, decentralizált végrehajtás);

— a honi területen folytatott védelmi hadművelet sajátosságából eredően a hadsereg (FRONT) védősávjában levő csapatok anyagi eszközökkel való feltöltése már az előkészítés időszakában megtörténhet, így a hadművelet kezdetére rendszerint a szükséges készletekkel rendelkeznek;

— a közlekedési hálózat működőképes, a katonai szállítások túlnyomó többsége (75—80%-a) vasúton, a csapatok elhelyezési körleteihez lehető legközelebbi kirakó állomásokra történik;

— a csapatok ellátásával kapcsolatos szállításokra döntően a saját szállító eszközeik kerülnek felhasználásra, az előljáró tagozatok szállító eszközei minimális mértékben kerülnek bevonásra. Rendszerint kisebb szállító kötelekek mozgásával számolunk;

— az ellátási források (kirakó állomások) irányokba történő működtetése lehetőséget biztosít a keresztirányú mozgások elkerülésére;

— ebben az időszakban a kiszállított anyagok döntő részét a védőkörletek berendezésére és a tüzérségi ellenelőkészítés érdekében létrehozott műszaki harcanyagok és lőszerkészletek képezik, amelyek kiszállításra kerülhetnek átrakás nélkül az előljáró tagozat szállító eszközeivel is.

b) *A védelmi hadművelet végrehajtása időszakában:*

— a vasúti szállítás a hálózat működőképességének fennállásáig to-

vábbra is alapvető szállítási módként jön számításba a hadtesthadtáp tagozatban működtetett kirakó állomásokig;

— a csapathadtáp tagozatban már alapvető szállítási mód a gépkocsi szállítás lesz. Ebben a tagozatban a szállítási feladatokra — az átrakások számának csökkentése érdekében — a hadtest és az alárendeltek szállító eszközei egymást váltva (rotációban) kerülnek bevonásra;

— a szállító alegységek rendszerint kisebb kötelékekben kerülnek alkalmazásra, visszatérnek eredeti helyeikre, a technikai kiszolgálásra felhasználhatók a polgári szervek javító bázisai, jobban biztosítható a technikai színvonal;

— az előljáró tagozatok (hadsereg, központhadtáp) gépkocsi szállító eszközei alapvetően tartalékot képeznek, ugyanakkor a vasúti hálózat üzemképtelensége esetén tagozati hovatartozástól függetlenül közvetlenül résztvehetnek az első lépcsőbe védő, illetve ellencsapást végrehajtó csapatok utánszállítási igényeinek kielégítésében;

— az előljáró tagozatok leürült szállítóeszközei bevonásra kerülhetnek az ellenség betörése által veszélyeztetett területekről a polgári lakosság és a polgári javak kitelepítésére;

— jelentős vasúti szállítási igény jelentkezik a FRONT tartalékok (szövetséges csapatok) előrevonására.

4. A közlekedési biztosítás vezetése és sajátosságai:

A) A közlekedési biztosítás vezetése:

A koalíciós állományú FRONT állományába tartozó összefegyvernemi hadsereg honi területen folytatott védelmi hadművelete közlekedési biztosítása a különböző hadtáptagozatba tartozó (hdt, HDS, FRONT, központhadtáp) közlekedési csapatok és szervek, valamint a polgári közlekedési szervek kijelölt erői, eszközei összehangolt tevékenységének eredményeként valósul meg.

E tevékenység szervezése és vezetése valamennyi tagozatban a hadtápvezetés rendszerében történik.

A közlekedési biztosítás végrehajtásának sajátosságaként jelentkezik, hogy a megvalósításban résztvevő csapatok, katonai és polgári közlekedési szervek feladatainak, alárendeltségi viszonyainak sokrétűsége feszesebb vezetést és rendszerint az adott hadtáptagozattól magasabb szinten koordinált együttműködés megszervezését teszi szükségessé.

A koalíciós FRONT (HDS) védősávjában diszlokált — az MN összerdekű, valamint az MNK közlekedési biztosítására hivatott — katonai és polgári közlekedési szervek alárendeltségi viszonyaik megtartásával a hadsereg közlekedési és műszaki csapataival, valamint a központhadtáp előretolt lépcső állományába (esetleg a koalíciós FRONT állományába tartozó szövetséges közlekedési csapatokkal is) tartozó közlekedési csapatokkal szoros együttműködésben részben vagy teljesen bevonásra kerülhetnek a hadsereg védelmi hadművelete közlekedési biztosításának megvalósításába.

A honi területen folytatott első védelmi hadművelet közlekedési biztosítása megszervezésének és vezetésének alapját az MNVK és a Had-

szintér Főparancsnokság egyeztetett követelményei szerint kiadásra kerülő MN HFCSF-i direktíva képezi.

A koalíciós FRONT állományába tartozó hadsereg közlekedési biztosítása megszervezéséhez MN HFCSF-i direktíva kivonat és MN KSZF szakintézkedés kerül kiadásra. Fronterők alkalmazása esetén a FRONT PK HTPH-i direktíva és FKSZF-i szakintézkedés is kiadásra kerülhet.

A hadsereg hadműveleti anyagi biztosítása érdekében létrehozott és vasúti szerelvényeken (vízi szállító eszközökön, uszályokon) tárolt készletek kirakó állomásokra (kikötőkbe) történő előrevonását a készletekkel gazdálkodó szervek (KHL és TEL Pságok) igényei alapján az MN KSZFI (esetleg a területi KSZI) szervezi és irányítja.

A honi területen folytatott védelmi hadművelet során a FRONT (HDS) védősávjában védő, valamint diszlokált különböző alárendeltségű (HÁPVP, MN LÉ. és Re. Pság, központhadtáp) katonai szervezetek vasúti szállításainak szervezését és irányítását igényléseik alapján az MN KSZFI (illetve a területi KSZI-ok), a kijelölt katonai gépkocsitakon való közlekedésük engedélyezését a területileg illetékes közúti komendáns egység (rendszerint zászlóalj) dispécser szolgálata végzi.

A hátszági rendeltetésű közlekedési katonai szervezetek (az MN KSZFI és alárendeltjei) vezetését az MN KSZF közvetlenül végzi.

A HÁPVP alárendeltségébe tartozó közlekedési csapatok (közlekedési dandárok) feladatai a HM és MN HFCSF-i direktívákban, illetve az MN KSZF szakintézkedésekben kerülnek meghatározásra. Vezetésük a parancsnoki vezetési rendszerben valósul meg.

A védelmi hadművelet közlekedési biztosítása vezetésének fontos részét képezi a MÉM alárendeltségébe tartozó szállítási ágazatok Szállító és Helyreállító szolgálataival, az országos és megyei (területi) Honvédelmi Bizottságokkal, a BM szerveivel együttműködés megszervezésének kérdése. Különös fontossággal jelentkezik e feladat a polgári lakosság és a polgári javak hadműveleti területről történő kiűritési szállításainak, a kijelölt közlekedési hálózat üzemeltetésének technikai biztosításának, és rombolás utáni helyreállításának, kiemelt objektumai őrzésének, az ideiglenes átrakó körletek előkészítésének és működtetésének megszervezése és végrehajtása során.

E feladatok eredményes megvalósítása érdekében az együttműködés megszervezése és biztosítása mellett kiemelt szerepet kap a népgazdasági szervek, vállalatok részére történő honvédelmi követelmények, feladatok megszabásában való aktív részvétel és szakmailag megalapozott javaslatok kidolgozása.

B) A közlekedési biztosítás vezetésének sajátosságai:

A koalíciós FRONT állományába tartozó összefgyvernemi hadsereg honi területen folytatott védelmi hadművelete közlekedési biztosítása vezetését *egy sor sajátos tényező figyelembevételével kell megszervezni:*

a) A védelmi hadművelet területén a hadsereg (FRONT) csapatain kívül más alárendeltségű katonai és polgári szervek tevékenykednek, működik a hadigazdaság, az ország.

Így a koalíciós állományú FRONT védősávjában meglévő közlekedési hálózat nem csupán a FRONT csapatainak érdekeit, hanem az ott diszlokált egyéb alárendeltségű katonai szervezetek, fegyveres testületek, hadiipari, népgazdasági termelő és szolgáltató vállalatok, polgári szervek és a lakosság közlekedési igényeit is kiszolgálja.

Ebből eredően a hadsereg (FRONT) közlekedési biztosításának megszervezését és vezetését ezek figyelembevételével kell megvalósítani.

b) A közlekedés biztosítás vezetésében nem tisztán csak a katonai vezetés érvényesül, fokozott az együttműködés szükségessége;

A hadsereg (FRONT) védősávjában diszlokált — az MN összerdekű, valamint az MNK közlekedési biztosítására hivatott — katonai és polgári közlekedési szervek eredeti alárendeltségi viszonyaik megtartása mellett — a hadsereg (FRONT) közlekedési és műszaki csapataival szoros együttműködésben vesznek részt a hadsereg (FRONT) védelmi hadművelete közlekedési biztosításában.

Tevékenységüket a FRONT igényeinek megfelelően, de az MNVK és a Hadszintér Főparancsnokság által egyeztetett követelmények és a saját előljáró szervek által megszabott feladatok szerint végzik.

c) Szükségessé válhat a hátszágban is egyes kiemelt fontosságú kommunikációs irányok működőképessége biztosításáért való felelősség katonai kézbeadása, a katonai közlekedési erők e célra történő koncentrált alkalmazása.

d) A különböző alárendeltségű közlekedési csapatok, katonai és polgári közlekedési szervek tevékenységének összehangolása felsőszintű koordinálást igényel, amelyet az MN HVP-től kell irányítani.

e) Kiemelt szerepet kapnak a központi közlekedési erők a hadsereg és a FRONT védelmi hadművelete közvetlen közlekedési biztosításában.

f) A hadműveleti (Dunántúli) területen a tevékenységek közvetlen irányítására az együttműködés biztosítására a központi katonai közlekedési szerv vezetésével operatív csoport létrehozása válhat szükségessé, állományában a hadsereg (a FRONT) parancsnokságok és MN szintű anyagi szolgálatok, a BM közlekedési és tanácsi, a MÁV és a közúti igazgatóságok képviselőivel. E téren hasznos tapasztalatokat szereztünk már a „BARÁTSÁG-88” gyakorlat alkalmával.

g) A csapatok ellátásával kapcsolatos szállítási igények kielégítését az anyagi szolgálatokkal szoros együttműködésben kell koordinálni.

h) Szükségessé válhat operatív csoportok működtetése a vasúti szállítások folyamatosságának biztosítása központi irányítása érdekében a határmenti (Záhonyi) átrakó körletekben.

Következtetések:

a) A védelmi hadművelet közlekedési biztosításának sajátosságai, a közlekedési biztosításban résztvevő katonai és polgári erők felsőszinten koordinált és irányított tevékenysége a vezetési szintek, tagozatok számának csökkentését teszi szükségessé.

b) A közlekedési biztosításban résztvevő szervek sokféle rendelkezése és alárendeltsége fokozott követelményeket támaszt az együttműködés megszervezéséhez, tevékenységük operatív irányításához.

c) Az ellenség közlekedési hálózatra és a közlekedési csapatokra való fokozott ráhatásának lehetősége szükségessé teszi a közlekedési csapatok feladatainak, szervezeti felépítésének, a hadászati készleteket tároló vasúti szerelvények diszlokációjának felülvizsgálatát, ártértékelését.

Az elmúlt években lefolytatott gyakorlataink tapasztalatai azt igazolták, hogy a honi területen vívott védelmi hadművelet közlekedési biztosításának megtervezésénél olyan sajátos körülmények adódnak, amelyek figyelembevétele erősen befolyásolhatja mind a harcoló csapatok közlekedési biztosítását, mind a közlekedési csapatok, szervek alkalmazását.

Dunántúl közlekedési hálózatának katonaföldrajzi és közlekedésműszaki értékelése, elemzése

Eröss Ferenc alezredes

Az ország védelemre történő felkészítése egyik fontos elemét képezi a közlekedési hálózat felkészítése is.

A haditechnikai eszközök korszerűsödésével számottevő javulás következett be a csapatok optimális mozgásának biztosítása terén.

A védelmi hadművelettel és harccal kapcsolatos tevékenységek megkövetelik a közlekedési hálózat maximális felkészítettségét. Az esetlegesen létrehozható rombolások, a közlekedési hálózatra és azok csomópontjaira nagy pontosságú fegyverekkel mért csapások által keletkezett torlaszok, akadályok elhárításához, a megszakadt forgalom és műtárgyak helyreállításához alkalmas helyreállító erőkre, eszközökre van szükség.

Ezek a helyreállító erők katonai és polgári erőkből kerülnek (kerülhetnek) ki és tevédek össze.

A helyreállítás és a védelmi hadműveletet megvívó csapatok védőkörleteiben, vagy azok mögöttes területein hajtható végre, s szorosan kell illeszkedjen a csapatok által végrehajtott mozgásbiztosítási feladatok rendszeréhez. Ez a közúti és vízi mozgásbiztosítási feladatokra egyértelműen illeszthető, míg a vasúti hálózatra vonatkoztatva a csapatokhoz szorosan nem kötődő helyreállítási feladatokról van szó.

A már leírtak figyelembevételével az elmúlt időszak továbbképzései, törzsfoglalkozásai, hadijátékai e szellemben kerültek levezetésre. Ezekben egyértelműen bebizonyosodott, a tervező munkát mennyire befolyásolja a közlekedési hálózat (út, vasút, vízi út) előkészítettsége, állapota és várható sebezhetősége, a domborzati és vízrajzi viszonyok.

A tervező munka elősegítésére, esetleges új ismeretek közreadására gondoltam akkor, amikor a védelmi hadművelet kialakításához talán nélkülözhetetlen oldalról közelítettem meg a Dunántúl terepjelleg, domborzati viszony, vízrajz és közlekedési hálózat szerinti felosztását, értékelését.