

a mozgékonyág nagy teherbírással, esetenként magas emeléssel is kell, hogy párosuljon.

Az előzőekben leírtak első olvasásra úgy tűnnek, hogy ismét rengeteg típus fog az MN-ben megjelenni. Véleményünk az, hogy ezek a feladatok összességében (beleértve a laktanya belső szállításait segítő elektromos szállító targoncákat is) mintegy 30 típusal megoldható — jelenleg 130 típust kell üzemeltetnünk — és elkerülhető az, hogy a laktanyában a sajátosságok figyelembe vétele nélkül kiadott rakodógépek kihasználatlanul álljanak. Ezzel a gépek műszaki állapota is jelentősen javítható lenne.

Az anyagmozgatás gépesítésével a parancsnoki állományból is szükségessé válik egy eddigtől eltérő szemléletmód kialakítása. *Hiába gépesítünk, ha ezt nem követik:*

- a raktárak, raktározási rend kialakítása;
- az anyagok gépi rakodásához történő előkészítése (egységgrakományképzés);
- a rakodási technológiák kialakítása;
- a gépesített anyagmozgatás beépítése a napi ellátás, valamint a magasabb harckészültség és a háborús ellátás rendszerébe.

Az MN Közlekedési Szolgálat önmagában nem képes ezeket a feladatokat felvállalni. Itt fontos szerepe van a katonai szervezetek parancsnokságaitól kezdve a magasabbegység-, seregtest-parancsnokságokon keresztül az MN fegyvernemi főnökségig, felsőszintű gazdálkodó szervekig mindenkinek. A gépesített anyagmozgatásból adódó új gondolkodási mód kialakításában elsődleges szerepet játszanak a tanintézetek, melyeknél célszerű ezt a témát oktatni.

A rakodásgépesítés korszerűsítése az utóbbi időben egyre jobban előtérbe került, melyben nagy segítséget adott az 1988-ban megtartott MN FVTFCSF-ség és MN HFCSF-ségi Tudományos Tanácsok együttes ülése. Itt elfogadásra került a háborús anyagmozgatási rendszer, annak technikai elemei. Sajnos az MN szűkülő anyagi lehetőségei miatt ennek a beindítására nem került sor. Ettől függetlenül úgy gondoljuk, hogy a jelen helyzetben célszerű az elgondolások kimunkálását végezni és a hadsereg korszerűsítésekor ezt pontosítva abba beépíteni. Ha ezt elmulasztjuk akkor egy esetleges nagyobb anyagi lehetőségeknél ismét nem a minőségi fejlesztés felé, hanem a mennyiségi irányba mozdulnánk.

Ezek a hibák a 70-es években bekövetkeztek, melyek negatív hatásait most a fenntartásban súlyosan érezzük.

## **Az MN közlekedési szolgálat parancsnoki és törzsvezetési gyakorlatának főbb tapasztalatai**

*Sáfár Bálint ezredes, Tóth Bálint mk. alezredes*

Az MN kiképzési és felkészítési rendjének megfelelően, az MN HFCSF (HM h.) elvtárs követelményei alapján 1988. szeptember 5. és 10. között egyoldalú többfokozatú parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat került levezetésre az MN közlekedési szolgálat valamennyi tagozatának vezető szervei és kijelölt törzsei részvételével.

A gyakorlat egyes mozzanatait megtekintették a katonai felsővezetés, a gyakorló szervek előjáró parancsnokságai és a DHSCS képviselői, valamint a közlekedési miniszterhelyettes vezetésével a népgazdasági közlekedési szervek vezetői.

A közlekedési gyakorlatok komplexitásuknál fogva fontos szerepet töltenek be mind az MN kiképzési rendszerében, mind az ország honvédelmi felkészítésében. Ezen gyakorlatok lehetőségeket adnak a katonai közlekedési szervek, csapatok felkészültségének ellenőrzésére, a katonai és a népgazdasági közlekedési rendszer háborús tevékenysége szervezésének tökéletesítésére, a hadszintér előkészítési feladatok pontosítására. Rendszerint az MN közlekedési szolgálat valamennyi szintjét átfogó közlekedési rendszergyakorlatokra ötéves tervidőszakonként kerül sor, legutóbb a szovjet vasútépítő csapatokkal és a KM kijelölt szerveivel együttműködésben „TRANZIT-85” fedőnevű nemzetközi gyakorlat került levezetésre, amely sok hasznos, hosszabb távon érvényesíthető tapasztalatot adott.

Ezen a gyakorlaton — amely szintén átfogta a közlekedési szolgálat valamennyi tagozatát — csak a vezető szervek és törzsek legszükségesebb állományának részvételével kívántuk egységes rendszerbe gyakoroltatni és ellenőrizni a katonai közlekedési rendszer háborús működését.

Hosszú évek óta kialakult gyakorlat, hogy a közlekedési csapatok, a katonai közlekedési szervek, valamint az egész katonai közlekedési rendszer felkészítését a KM-al összehangolva, velük együttműködésben végezzük. A gyakorlat előkészítése során is elvégeztük a feladatok egyeztetését, munkánkat a gyakorlat időszakában a KM operatív csoportja segítette.

A gyakorlat főbb célkitűzései között szerepelt a közelmúlt szervezési időszakokban a harcoló csapatok állományában létrehozott közlekedési vezető szervek és a korszerűsített közlekedési csapatok, szervek törzsei vezető állománya összekovácsoltságának fokozása, a különböző tagozatokba tartozó katonai közlekedési szervek egymáshoz csatlakozó tevékenységének egységes rendszerbe történő gyakoroltatása, egymással és a KM alárendeltségébe tartozó közlekedési alágazatok vezető és végrehajtó szervezeteivel való együttműködésük kérdéseinek pontosítása, valamint a katonai közlekedési rendszer háborús üzemeltetésének, a helyreállítás megszervezése és végrehajtása irányításának módszerei tanulmányozása a honi területen vívott védelmi hadművelet időszakában.

A tudományos kutatómunka módszereivel vizsgáltuk a közlekedési vezető szervek, csapatok tevékenységének sajátosságait, a katonai és a népgazdasági közlekedési alágazatok üzemeltetése, életképességének fenntartása és a működőképessége helyreállítása terén a közlekedési csapatok alkalmazási lehetőségeit, feladatait.

A gyakorlat elgondolásának kidolgozásánál alapként az 1988. évben levezetett frontparancsnoki és a „BARÁTSÁG-88” gyakorlaton kimunkált hadműveleti helyzetet és hadtápbiztosítási elveket alkalmaztuk.

A gyakorlat lefolytatását *négy mozzanatban* terveztük. Ennek során *első mozzanatban* feldolgoztuk a — beállítás szerint mintegy négy hónapos időtartamú — háborús veszélyeztetettségű időszak közlekedési biztosí-

tási feladatait, a közlekedési katonai szervezetek felkészítésének, magasabb harckészültségbe helyezésének, mozgósításának kérdéseit, a továbbiakban parancsnoki és törzsmunka módszereivel feldolgoztuk, *második mozzanatként* a hadművelleti szétbontakozás, a határvédelem és a határbiztosítás, *harmadik mozzanatként* az MN és a koalíciós állományú FRONT és HDS első védelmi hadműveletének előkészítése, megszervezése és vezetése a háború kezdetén kagyományos és nagy pontosságú, nagyhatású fegyverrendszerek alkalmazásának viszonyai között, valamint *negyedik mozzanatként* a fővédővonal megtartásáért vívott első védelmi hadművelet vezetése és a HDS, FRONT ellencsapása előkészítése időszakában a közlekedési biztosítási feladatok megszervezését, a közlekedési csapatok, szervek alkalmazásának megtervezését és tevékenységüknek vezetését.

Valamennyi mozzanatban a gyakorló szervezetek tevékenységét a gyakorlatvezetőség és a döntőnöki rendszeren keresztül hadművelési feladatok és szakintézkedések kiadásával, valamint közlések, alájátszások útján közvetlenül vezettük. A parancsnokok elhatározásait részben plenárisan, részben a helyszínen a munkafolyamatban meghallgattuk. Az első védelmi hadművelet előkészítése és megszervezése közlekedési biztosítási feladatainak pontosítására együttműködést szerveztünk.

*A gyakorlat főbb általánosítható tapasztalatai voltak:*

a) A hadművelési és csapattagozatban újonnan létrehozott közlekedési szervek (hdt. KSZF, dd. SZSZF) működőképeseek, jól illeszkednek a katonai közlekedési rendszerbe.

b) Érezhetően javult a közlekedési katonai szervek, szervezetek, csapatok törzseinek szakirányú felkészültsége, fokozódott összekovácsoltságuk, képesek a rájuk háruló feladatok végrehajtására.

c) A veszélyeztetettségű időszak feladatainak feldolgozása során részletesen kimunkáltuk a dunántúli közlekedési hálózat katonai célokra való igénybevételeinek lehetőségeit, az országban vegyi és veszélyes anyagokat gyártó (tároló) üzemekre az ellenség hagyományos eszközökkel mért csapásainak hatását a közlekedési rendszer működtetésére, a közlekedési csapatok részvételét a hadszíntérelőkészítési feladatokban, valamint IBM PC számítógépen feldolgoztuk a tervezett szállítmányok irányítását és operatív nyilvántartását.

Mindezek lehetőséget adtak az állomány szakismereteinek elmélyítéséhez, a közlekedési csapatok alkalmazási feladatainak, lehetőségeinek részletes elemzéséhez, a rendszer működésében jelenleg meglévő feszültségek feltárásához, továbbá a védelmi hadművelet közlekedési biztosítása elméleti kérdéseinek pontosításához.

d) A honi területen vívott védelmi hadművelet sajátosságai egy sor felső szinten is tisztázandó kérdést vetnek fel a hadtápbiztosítás és ennek megfelelően a közlekedési biztosítás elméleti kérdéseinek megítélésében. *Ilyenek például:*

— a hadászati készletek diszlokációja és felhasználása az anyagellátásban, a készletképzés, felhalmozás lehetőségeinek felülvizsgálata. A védelmi hadművelet anyagi szükségleteinek kiszállítására a készenlét

idejéig mindenképpen, de utána is lehetőség van a dandárhadtápig történő vasúti szállításra (iparvágányok, üzemi rakterületek, néhány [2—10] vasúti kocsiból álló szállítmányok mozgatása; kirakó állomások működtetése);

— a tagozatok számának csökkentése, főleg a Dunántúlon, a KHEL tagozatba tartozó közlekedési csapatok egyrészének közvetlen alárendeltségébe vonása, másrészének megerősítésül való átadása;

— egyes közlekedési katonai szervezetek diszlokációjának, alkalmazási feladatainak és alárendeltségi viszonyainak felülvizsgálata (úgy ítéljük meg, hogy sürgősen szükséges a nyugati határszélen telepített HEVKP-ok, ugyanakkor több mozgó VKP-ra van szükség, a szállítózászlóaljok mennyisége és alárendeltségi viszonyai is felülvizsgálatra szorulnak).

e) A közlekedési rendszer működtetése az ország területén a KM erőivel és felelőssége mellett valósul meg, de elengedhetetlen a hadműveleti területen a katonai vezetés felelőssége, a katonai erők igénybevétele (egyes vasúti irányokban a vasúti csapatok alkalmazása, illetve a területen levő közúti és vasúti helyreállító osztagok katonai alárendeltségbe utalása).

f) Fokozottabban kell élni a honi terület adta lehetőségek kihasználásával. Például a híradás, a javítási, elhelyezési lehetőségek felhasználásában.

g) A védelem előkészítésében a műszaki biztosítás szerepének megnövekedése (a csapatok műszaki anyagszükségletének növekedése, a közlekedési csapatok körleteinek műszaki berendezése).

h) Felmerülhet a balatoni, folyami vízi szállítások igénybevételenek szükségessége (ez a lehetőségek bővítését igényli, kikötők előkészítése, vízi szállító eszközök időbeni átcsoportosítása).

i) Élesen felvetődött a vezetés ésszerű centralizációjának, illetve decentralizációjának kérdése. *Ezen belül is:*

— az anyagműködési kapcsolatok egyszerűsítésének szükségessége, területi felelősség erősítése a feladatban közreműködők átalárendelésével (pl. a Bp-i és a nagyvárosokon való közúti átvezetések, a dunántúli közúti mozgások szervezése és a közlekedési objektumok biztosítása, helyreállítása);

— operatív csoportok létrehozása és működtetése (pl.: Dunántúlon a szállítások [lőszer, seb. száll. vonatok] irányítására a katonai és polgári közlekedési szervek, valamint az anyagnemfelelősök részvételével, illetve az IÁK-ok, IBK-k működésének összehangolására).

Ugyanakkor szükségessé válhat operatív csoport létrehozása a jelenleg meglévő, de nem eléggé szabályozott feladatokra, amelyek nincsenek kellően koordinálva, *mint például:*

— az állandó hidátkelőhelyek — főleg a vegyes forgalmú hidak és TS hidak — igénybevétele (átkelőhely komendáns);

— a népgazdasági, hadigazdasági és kiürítési szállítások, valamint a lakossági mozgások biztosítása a katonai gépkocsutakon.

j) Fokozottan előtérbe került az együttműködés kérdése. A gyakorlat során tartalmasabbá és élőbbé vált a közlekedési szervek, csapatok egymással, valamint a polgári közlekedési szervekkel és az anyagnemfelelős

(ellátó) szervezetekkel való együttműködése. Elősegítette ezt a gyakorlat folyamatába beiktatott és a terepasztalon levezetett módszertani együttműködési foglalkozás, a KM operatív csoportjának és a fegyvernemi szakállománynak a részvétele. Lényeges volt, hogy a gyakorlók önmaguktól is érezték az együttműködés szükségességét és keresték a kapcsolatot.

k) A közlekedési biztosítás feladatainak részletesebb feldolgozását hátráltata az a tény, hogy a csapat közlekedési szervek (HDS, LÉRE) mellett nem működtek anyagnemfelelős szervek, összefegyvernemi törzsek, így a kiadott központi feladatokon kívül az alulról jövő szállítási, illetve közúti mozgási igények gyakorlatilag csak elvétve jelentek meg.

l) Hasznosnak bizonyult a gyakorlat idejére a törzsek egy helyőrségbe való összevonása, *ez elősegítette:*

- a feladatok módszeresebb feldolgozását;
- a törzsek munkastílusának javítását;
- az egymástól való tanulást;
- az együttműködés kérdéseinek értelmezését.

Ugyanakkor negatívumként jelentkezett, hogy:

- túl egyszerű lett a feladatlejtetés;
- akivánatosnál gyakoribbá vált az alárendeltek berendelése feladat értelmezésére;

- nem fordítottak kellő figyelmet a híradás megszervezésére.

m) A vasúti szállítási feladatok számítógépen való feldolgozása lehetővé tette bármely időpontban a szállítások irányításában az operatív beavatkozást, áttekinthetővé tette a döntéselőkészítést, valamint a gyakorlók döntéseinek gyors ellenőrzését. Ezt a programot kísérletképpen futtattuk, tapasztalataink kedvezőek, további lépésként a közúti mozgásokra is tervezzük kiterjeszteni.

Összességében a gyakorlat során valamennyi oktatási kérdést eredményesen feldolgoztuk, fő célkitűzéseinket elértük. Mind ezek kedvezően hatottak az állomány szakmai felkészültségének növekedésére, az egyes katonai közlekedési szervek összekovácsoltságának fokozására.