

جغرافیای نظامی

(قسمت شانزدهم)

شبکه ارتباطی

سرلشکر پاسدار دکتر سید یحیی صفوی
استادیار دانشگاه امام حسین(ع)

چکیده

شبکه ارتباطی و راههای دسترسی از مهمترین عناصر مورد توجه جغرافیای نظامی است، طبقه بندی شبکه ارتباطی، نوع دسترسی و شرایط مناسب حمل و نقل و جابه جایی نیروی انسانی و باربری از یک سو، دسترسی مطمئن به خطوط ارتباطی اساسی و مسیرهای عبوری پلها، گذرها، تنگه ها، تونلها و ساختمان راهها از طرف دیگر از اهمیت فوق العاده ای برخوردارند. وضعیت جاده ها، راه آهن، بنادر، فرودگاهها و آبراهه های داخلی که عملیات نظامی را تسهیل می بخشد و چگونگی پشتیبانی نیروها را میسر می سازد در جغرافیای نظامی جایگاه ویژه ای دارد و بسیاری از تصمیم گیریهای نظامی را متأثر می سازد.

خطوط ارتباطی

از آنجایی که زمان هیچ گاه قابلیت بازیابی ندارد می توان به اهمیت زمان در صحنه های نبرد پی برد. فرماندهان خبره نظامی به خوبی آگاهی دارند که

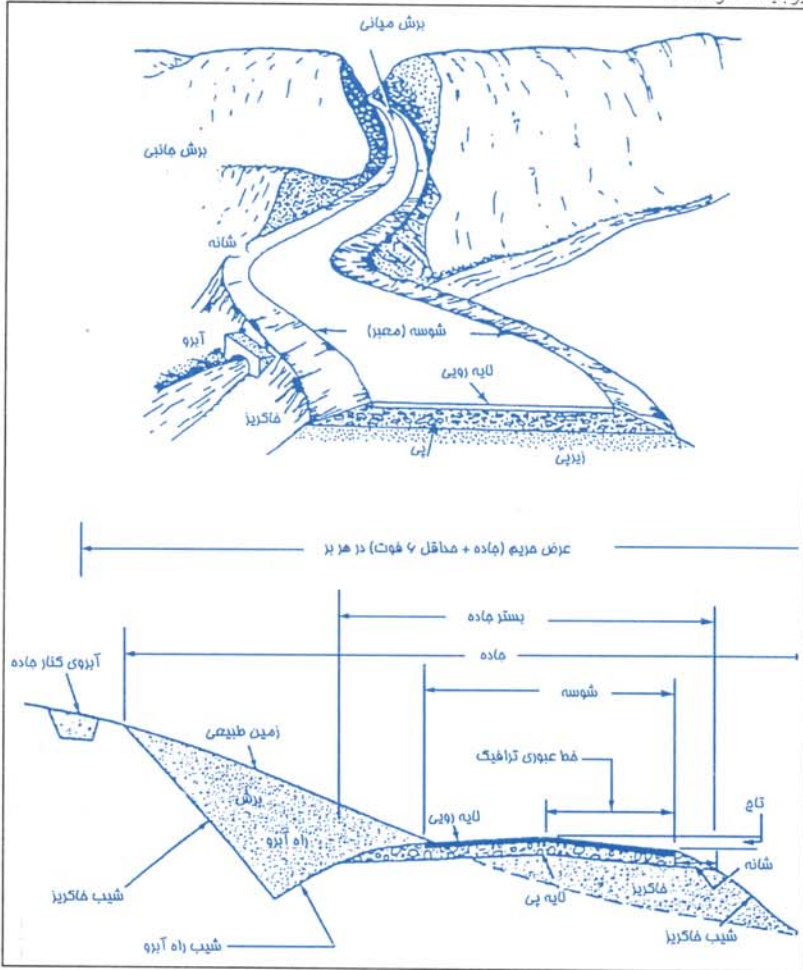
حتی چند دقیقه می تواند سرنوشت جنگ را رقم بزند و از همین رو پیروزی یا شکست در میدانهای نبرد به همین دقایق ناچیز وابستگی دارد. به همین خاطر است که فرماندهان آگاه به مسائل نظامی همواره در تلاش هستند از خطوط ارتباطی زمینی، دریایی، هوایی و فضایی که کشورهای مختلف دارای منابع اساسی و سرزمینها را بهم پیوند می زند و صحنه های عملیات نظامی را با یکدیگر متصل می سازد، پشتیبانی برای استقرار نیروهای مسلح را تسهیل می بخشد، حرکت نیروها را از موقعیت کنونی در نقطه الف به نقاط از پیش تعیین شده الف، پ و ت را ساده می سازد و آنگاه به نیروها امکان می دهد که پس از رسیدن به اهداف خود برای حرکتهای جدید دست به آرایش بزنند و بهترین استفاده را ببرند، شناخت کاملی حاصل نمایند. دسترسی مطمئن به خطوط ارتباطاتی اساسی از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است، زیرا نیروهای مسلح مدرن و بزرگ امروزی برخلاف پیشینیان خود، قادر به ادامه حیات در بیرون از سرزمین خود نمی باشند.

ارابه‌های داس دار که توسط ارتش ایران در زمان کوروش استفاده می‌شد نمونه یک سلاح پیشرفته جنگی چرخدار در آن زمان بود. در سال ۱۹۳۰ میلادی آدلف هیتلر اتوبانهای چندراهه را ساخت تا از این طریق بتواند سریعاً نیروهای مسلح خود را از یک طرف به طرف دیگر حرکت دهد و در آن زمان هیچ کدام از مسیرها و جاده‌ها به هیچ وجه از بین نرفت و یا اینکه کمتر نگر دیدند.

از اینرو فرماندهان و نیروهای ستادی در هر رده‌ای باید از موقعیت کنونی جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، فرودگاهها، آبراهه‌های داخلی و خطوط لوله که عملیات‌های نظامی را تسهیل می‌بخشد و پشتیبانی لجستیکی را آسان می‌سازد، به خوبی آگاهی داشته باشند. تواناییها، محدودیت‌ها و آسیب پذیری‌های راهها و جاده‌های اصلی نیاز به توجه خاص دارد. گلوگاهها، راههای فرعی و کمربندی، نیازهای تعمیر و نگهداری و امکانات احداث راههای جدید را نیز باید مدنظر داشت.

**شناسایی
راهها و مسیرها**
ژنرال
ژرژ پتن قبل از
اینکه نیروهای
سوم او وارد
کشور فرانسه
گردند کتاب
Norman

Conquest را
مورد بررسی
و مطالعه دقیق
و کامل قرار
داد. وی توجه
خاصی به
جاده‌هایی
داشت که
ویلیام در
عملیاتهای
خود در
نورماندی و
بریتانیا
استفاده نموده
بود. همچنین
او متوجه
گردید که
راهها در قرون
وسطی در
زمینهای
سخت و
محکم بودند و



جاده‌ها

از مهمترین
عناصر در
عملیاتهای
نظامی
و کشورداری
جاده‌ها
می‌باشند.
جاده‌ها برای
حمل و نقل
نیرو،
تجهیزات
نظامی و
تدارک، دارای
اهمیت
فوق‌العاده‌ای
می‌باشند.

در پنج قرن
قبل از میلاد
جاده‌هایی که
از نظر نظامی
و حکومتی
دارای اهمیت
بودند در ایران
احداث شد،
از مهمترین این
جاده‌ها می‌توان
به راه شاهی که
از شوش
تاسارد در

آسیای صغیر ادامه داشت اشاره نمود.

طول این جاده ۱۵۰۰ مایل بوده که یک سوارکار می‌توانست آن را در مدت پانزده روز طی نماید.^(۱)

به راحتی می‌توانستند از آن جاده‌ها رفت و آمد و حمل و نقل نمایند.
به هر حال، معمولاً و اصولاً شناسایی و دسته‌بندی مسیرها و جاده‌ها
لازم و ضروری می‌باشد، به دلیل اینکه یافته‌های تاریخی، نقشه‌ها و تصاویر

به تنهایی می‌تواند اطلاعات کافی و با جزئیات دقیق را در مورد اطلاعات زیر فراهم آورد.

- اطلاعات در مورد سرزمینهای همسایه و زیربناها و ساختهای زمین (ارتفاعات، شیبها، ناهمواریها، خاکها و گرده‌ها)

- شالوده و اساس جاده‌ها و مواد تشکیل دهنده سطح جاده‌ها (با مقطع برداری در صورتی که ساختار یکنواخت نباشد)

- حداکثر شیب‌ها و انحنای جاده‌ها

- پلها، تونلها، زیرگذرها، (از نظر مشخصات فنی، ظرفیت تحمل بار)

- پهنا و وضعیت زیرسازی‌ها و کناره‌های جاده

- حداکثر شیب و انحنای جاده

- مقاومت و ثبات پایاب‌ها و گذرها

- شرایط فعلی (تعمیر، نگهداری، بازسازی و بازساخت)

- مسیرهای عبور و مرور و مناطق مناسب برای پارکینگ و توقف بین راهها

- مشخصه‌ها و ویژگیهای مسیرها، راههای فرعی و زیرگذرهای محلی

- شرایط و نیازهای بازسازی

دسته‌بندی راهها و مسیرها

هر جاده‌ای که دارای ساختار مناسب باشد اساساً شامل سطح، دوساخت شوسه‌ای یا خرده سنگ که بر اثر فشار و ترافیک فشرده گشته‌اند، شالوده آن دارای مواد طبیعی و سیستم زهکشی شیبها، آب گذرها، کانالهای زیرزمینی، جوی‌ها، زهکشی‌ها و لوله‌های فاضلاب که آبهای زیرزمینی و باران که می‌توانند باعث بدتر شدن سریع وضعیت گردند، نگاره (۱) پهنا و عرض هر مسیر آمدوشد تعداد خطوط را تعیین می‌کند که میانگین آن باید ۳/۵ متر برای کامیون‌ها و وسایل نقلیه بزرگ و ۴ متر یا بیشتر برای اکثریت خودروهای نظامی باشد. جاده‌های تک لایه عبور و مرور را دشوار می‌سازند. پیاده‌روهای ترک‌دار و شیاردار، زیرسازی‌های پر نشده، گودالها، حفره‌ها، ناهمواریها، برآمدگیها، فرورفتگیها، حاشیه‌های نرم کنار جاده‌ها، قوسهای تند با شعاع کمتر از ۳۰ متر و سیستم‌های زهکشی مسدود شده از ارزش جاده‌ها می‌کاهد مگر اینکه این جاده‌ها بازسازی و ترمیم گردند.

جاده‌های که در همه نوع شرایط آب و هوایی مناسب هستند و اساساً دارای زیرساختها و شالوده‌های محکم و سخت هستند، راههای آمدوشد با مخلوط بتن یا بیتیمن، زهکشی مناسب به طوری که بتوانند در دو مسیر وسایل نقلیه جابه‌جا شوند و ظرفیتهای جاده به طور قابل توجهی کمتر از حداکثر ظرفیت نمی‌باشد که این امر به غیر از شرایط فصلی است که تعمیر و نگهداری منطقی را نیز ارائه می‌نماید. جاده‌هایی که با آجر، سنگها یا ماسه‌ها هستند کمتر قابلیت سرویس دهی دارند در حالی که جاده‌هایی که از نظر آب و هوایی محدود هستند بعد از بارندگی شدید و سنگین فقط با کمی تلاش و کوشش بازمی‌شوند ولی ظرفیت آمدوشد در آن جاده‌ها کاهش می‌یابد.

جاده‌هایی که در آب و هوای معتدل هستند و از استانداردهای پایین‌تری برخوردار هستند اغلب در مناطق جنگلی مناسب هستند اما خطوط ارتباطاتی که نیروهای خط مقدم را به منابع تهیه و تأمین مرتبط می‌سازد باید

سریعاً بهسازی گردند. بنابراین مسیرهایی که پستهای فرماندهی ارشد، مراکز ارتباطی، بندرگاهها، فرودگاهها را به هم مرتبط می‌سازد باید از تأسیسات تهیه و تأمین در خط عقب جنبه حمایت و پشتیبانی کنند و همچنین کنتراولهای شدید نیز ضروری می‌باشد. لجستیکهای نیروهای مسلح امریکا، در اواخر تابستان ۱۹۴۴ میلادی در سرتاسر مسیرهای باریک از کناره‌های ساحل ترماندی تا مرز آلمان را فقط مورد تقبل قرار داده بودند زیرا فرمانده کل نیروهای متفقین بزرگراه (Rsd Bal) را طراحی نموده بود، که ترافیک غیر ضروری را ممنوع می‌کرد و در هر ۲۰ ساعت کامیونها با توقف کوتاه می‌توانستند بارگیری، سوختگیری و کار نمایند.

منابع

1) Collins John M: Military Geography Brassey's, Washington, 1998, PP 215-244.

۲) صفوی، سیدیحیی، مقدمه‌ای بر جغرافیای نظامی ایران، جلد چهارم (استانهای مرکزی)، تهران، سازمان جغرافیایی، در دست چاپ.

پانویس

(۱) ریچارد گابریل، ایران پیدایش لجستیک ترجمه مصطفی حقیری مجله سیاست دفاعی شماره ۳۰۲، بهار و تابستان ۱۳۷۲.