

## **A központ hadtáp előretolt lépcső (KHEL) állományaiba tartozó vasúti dandár (va. dd.) és közúti komendáns dandár (ku. kom. dd.) alkalmazásának alapjai**

*Szűcs László alezredes*

### *1. Bevezető*

A KHEL va. dd. és ku. kom. dd. rendeltetése, hogy a front más közlekedési csapataival együttműködésben biztosítsa az után- és hátraszállítás vasút és katonai gépkocsiút (KGU) vonalait az MN front kötelékben levő szárazföldi csapatok haditevékenysége hadtáp és fegyverzettechnikai biztosítása érdekében. A front vasút és KGU hálózata az után- és hátraszállítás biztosítása mellett jelentős szerepet kap a csapatmozgások végrehajtásában is.

A KHEL va. dd. és ku. kom. dd. alkalmazását vizsgálva az előzőeken túl abból kell kiindulni, hogy a front tevékenységi sávjában egységes, az összes ott alkalmazható szállítási ágazatot magába foglaló közlekedési hálózat kerül létrehozásra – a front hadtápfőnöke elhatározása alapján – a 01/1974. HM (011. EFFF) parancs követelményei szerint: „A közlekedési biztosítás magába foglalja a közlekedési utak és szállító eszközök előkészítésével és üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával kapcsolatos rendszabályok komplexumát valamennyi közlekedési ágazat fennakadás nélküli működésének biztosítása céljából, továbbá az Egyesített Fegyveres Erők érdekében végzendő katonai szállítások teljes és időben történő végrehajtását.”

Az adott front tevékenységi sávjában létrehozandó közlekedési hálózattal szemben támasztott konkrét követelmények meghatározásának alapjai a következők:

- a sáv méretei (szélessége és mélysége megindulási helyzetben és a hadművelet során);
- a sávban meglévő hadműveleti irányok száma;
- a front csapatai hadműveleti felépítés és a hadművelet lefolytatásának elgondolása;
- a gépjármű-áramlás (csapatmozgások és szállítások) alapvető irányai és várható intenzitása;
- a szállítási szükségletek méretei időszakonként, illetve napi átlagban;
- az alkalmazható szállítási ágazatok, illetve közlekedési csapatok és lehetőségeik;
- az anyagi-technikai és egészségügyi biztosítás bázisai és rendje;
- a földrajzi viszonyok (terep, klíma, évszak, időjárás).

A valószínű hadászati irányt figyelembe véve a vasúti, közúti, folyami, csővezetékes és légi szállítási ágazatok alkalmazására kerülhet sor. Ezek közül a továbbiakban kiemelésre kerül a vasúti és a közúti szállítás hálózata annak érdekében, hogy a va. dd. és a ku. kom. dd. alkalmazásának tárgyalása kellően megalapozott legyen.

#### *A front vasúthálózata*

A front sávjában megindulási helyzetben berendezésre kerül 3–4 frontális és 1–2 haránt vasútvonal.

Támadó hadműveletben a csapatok nyomában helyreállítandó vasúti irányok számát a front hadműveletére készített, az összes szállítási ágazat komplex alkalmazását tartalmazó szállítási terv és a csaptamanőverek terve alapján a front katonai tanácsa határozza meg (első támadó hadműveletre a tervek már békében elkészülnek). Általában 2 frontális és 1–2 haránt vasúti irány kerül helyreállításra – a rendelkezésre álló erők és eszközök, illetve a meglévő hálózat figyelembevételével.

A kijelölt vasúti irányok helyreállítását a támadó hadművelet 2., 3. napján lehet csak megkezdeni, a támadó csapatok térnyerésének, illetve a vasúti csapatok beérkezésének függvényében. Alapelv az, hogy az egyik helyreállítandó vasúti irányt fő iránynak kell tekinteni. Ebből az következik, hogy az elsőként beérkező va. dd.-t erre a vonalra kell szétbontakoztatni. A főirányban lehetőleg 2 va. dd.-t és egyéb megerősítő erőket (va. hidépítő, pálya és alagúthelyreállító vonatokat, önálló zászlóaljkat stb.) kell alkalmazni, annak érdekében, hogy a helyreállítás üteme elérje a 20–25 km/nap teljesítményt. A másik irányban általában 1 va. dd. és a minimálisan szükséges megerősítő erők kerülnek alkalmazásra.

Az előzőekből következik, hogy a KHEL va. dd. a helyzettől függően alkalmazásra kerülhet a fő, vagy a másik irányban is. A főirányban történő tevékenysége esetén azzal kell számolni, hogy egy másik va. dd.-ral fog szorosan együttműködni.

## *II. A KHEL va. dd. alkalmazása*

### *A va. dd. fő feladatai az alábbiak lehetnek:*

- M. és előrevonás végrehajtása a kijelölt körletbe;
- részvétel az MNK vasúthálózata műszaki biztosításában (elsősorban a dd. előrevonulási vasútvonalán);
- a kijelölt vasúti irány helyreállítása;
- a helyreállított vasútvonalszakasz üzemeltetése és műszaki biztosítása (az ismételt rombolások helyreállítása).

### *A va. dd. mozgósítása és előrevonása*

A va. dd. rövid készenlétű magasabbegység, amely az M-t több körletben hajtja végre. Az M sajátossága abban nyilvánul meg, hogy állománytáblás technikai eszközeinek egy része vasúthoz kötött, ezért a technika átvételét ennek megfelelően kell szervezni.

A dd. előrevonása egyben összpontosítása történhet közbeeső körlet elfoglalásával (ez várakozási körletnek is tekinthető), vagy közvetlenül az alkalmazási körletbe – amely egyben báziskörletül szolgál az első helyreállítási szakaszon való

tevékenység idejére. Az előrevonás végrehajtható vasúti szállítással, vagy kombinált menettel.

A teljes állomány vasúton történő előrevonásához az állománytáblás vasúti gördülőanyag kiegészítésére a területileg illetékes Katonai Szállítási Igazgatóság útján kell a szükséges gördülőanyagot, illetve a szállítást igényelni. A vasúti szállítás forgalmi adatait (a szállítmányok menetrendi grafikonba való illesztését) az MN KSZF-ség biztosítja.

A teljes állomány vasútiállítását csak nagy távolságra célszerű alkalmazni.

A KHEL va. dd. esetében alapvető előrevonási módnak a kombinált menetet kell tekinteni, amelynek az a lényege, hogy a vasúthoz kötött technikát, valamint az egyéb nehéztechnikát vasúti szállítással, a dd. többi részét pedig „keréken” – lehetőleg az előrevonási vasútvonallal párhuzamos gépkocsiúton kell meneteltetni.

Az előrevonás tervezésénél egyik fő szempontnak kell tekinteni a közbeeső (várakozási) körlet kérdését. Ha VÁK elfoglalására várhatóan sor kerül, akkor az alegységek (vasúti szállítmányok) sorrendiségének meghatározása nem jelent különösebb problémát. Abban az esetben, ha VÁK elfoglalására nem kerül sor, az egységek, alegységek és szállítmányok sorrendjét az alkalmazásra való előrelátással kell meghatározni (erről még a későbbiekben szó lesz). A menetet a harcászati szabályzat vonatkozó utasításai szerint kell megszervezni, biztosítani és vezetni.

#### *A vasút helyreállításának megszervezése és végrehajtása*

A várható hadszíntéren, amelyet területe nagy részén erdő-magashegyi terep jellemez, gyér, sok műtárgyat magába foglaló vasúthálózattal találkozhatunk. A nagy, közepes és kis műtárgyak sokasága, különösen a nagy hidak és alagutak az egyes vasúti irányokat rendkívül sebezhetővé, könnyen rombolhatóvá, ezáltal nehezen helyreállíthatóvá teszik. Ehhez járul még az a tény, hogy az ellenség védőkörleteiben gócszerű, teljes rombolással számolhatunk. Figyelembe véve a várható rombolások mértékét, a dd. napi 7–10 km vasútvonal helyreállítására képes – nagy hidak, illetve alagutak kivételével. Ezt az ütemet összevetve a támadás 30 km-es napi ütemével, megállapítható, hogy egy 20 napos front hadműveletben a peremvonalról való leszakadás:  $(20 \times 30) - (17 \times 10) = 430$  km, amely majdnem 2 napi gépkocsiszállítási távolság. Figyelembe véve a rendelkezésre álló gépkocsi szállítási kapacitást, kívánatos elérni a napi 15 km-es helyreállítási ütemet, amely a dd. megfelelő megerősítésével (1–2 pályahelyreállító, 1 hidhelyreállító vonat) erővel biztosítható.

A dd. részére 40–60 km-es helyreállítási szakaszokat célszerű meghatározni, amely biztosítja a széles fronton folytatott tevékenységet. A két vasúti felépítményépítő zászlóalj (va. f ép. z.) is ennek megfelelő szervezettel és technikával rendelkezik; erőinek egy részével képes elszakadni a vasúttól, keréken menetet végrehajtva előremenni és széles frontra szétbontakozva megkezdeni a helyreállítást. A vasúthoz kötött nehéz gépeivel teljesen új pályaszakaszok építését végzi szerelt sínmezők felhasználásával, illetve a kézi helyreállítás után elvégzi a pálya megerősítését (nagyobb teherbírásra és sebességre való fejlesztését).

A helyreállítás szűk keresztmetszetét az alagút- és hidhelyreállítás képezi. Az alagút-helyreállítás különösen bonyolult, idő- és munkaigényes feladat, ezért a szállítás folyamatosságának biztosítására az alagút helyétől függően ideiglenes átrakó körletet (vasút-gépkocsi-vasút) vagy a szállítási ágazatváltást (vasút-gépkocsi) biztosító kirakó körletet kell berendezni. Emellett keresni kell a könnyített technikai mutatókkal rendelkező megkerülő vasútvonal kiépítésének lehetőségét is.

Hagyományos módon való rombolás esetén az alagút helyreállítható. (Általában a kapuk berobbanásával, valamint belül felrobbantott mozdonyokból képezik az akadályt). A Nagy Honvédő Háborúban a szovjet csapatok honi területükön 13 km (17 db) alagutat állítottak helyre. A helyreállítás legmagasabb üteme napi 6–8 fm volt, ezen belül a torlaszeltakarítás 1 fm/nap. (Meg kell jegyezni, hogy a visszavonuló német fasiszta csapatok többnyire totális rombolást hajtottak végre). Jelenleg a vasúti csapatok gépesítettsége többszöröse a háború alattinak, azonban a széles fronton való hozzáférhetőség hiánya miatt a számvetés üteme ma sem haladja meg a napi 10 fm-t.

A helyreállítást két oldalról szemben haladva kell végezni – elsősorban ideiglenes polgári munkaerő és a területen felderített gépi berendezések felhasználásával.

Atomaknával, vagy földi atomcsapással rombolt alagút egy front hadművelet alatt nem állítható helyre a rendkívüli mértékű torlaszképződés és a tartós szennyeződés miatt.

A dd. hagyományos hídépítő kapacitással rendelkezik, és naponta képes 40 fm, hídelem előkészítésére. A hídelemek előregyártását üzemszerűen a vasúti technikai bázis (VA TB) végzi, naponta 50-fm-t. A dd. összes hídelemgyártó kapacitása 90 fm, és képes ennek folyamatos beépítésére. A hídszerkezet: magasvízi híd, hajózányílás nélkül. A VA HÉZ mobil, képes elszakadni a vasúttól, így alkalmazása rugalmasabban tervezhető. Alapvető hiányosság az, hogy a dd. nem rendelkezik a várható hadszíntéren leghatékonyabban alkalmazható mobil hídszerkezettel (pl. REM-500).

A vasúti híd helyreállítás lehetőségei a II. világháború tapasztalatai szerint széleskörűek. Ezeket a lehetőségeket a dd. és a va. héz. törzsének ismernie kell:

- megfelelő megerősítéssel közúti híd is alkalmassá tehető kisebb terhelésű vonatok átengedésére, a megengedettnél nagyobb emelkedők leküzdéséhez kiegészítő vonóerő (pl. csörlő) alkalmazása szükséges;

- a Nagy Honvédő Háborúban a szovjet vasúti csapatok SZP-19 típusú szovjet műszaki pontonanyagból 1943-ban a Dnyeperen, 1944-ben a Bug-folyón, 1945-ben Bajánál a Dunán építettek úszóaljzatú vasúti hidat, 30 t teherbírású zsákmányolt német pontonanyagból pedig az Ingul folyón;

- a helyszínen található úszótestek, acélszerkezetek, betonelemek is felhasználhatók a híd egyes részeinek elkészítéséhez.

Összességében úgy tervezzük, hogy a va. dd. képes lesz a várható hadszíntéren levő vasúti hidak helyreállítására. Ennek az a feltétele, hogy a va. héz. szorosán a támadó csapatok nyomában előrevonásra kerüljön, és a szükséges híd helyreállítását a leggyorsabban megkezdhesse, illetve a VA TB által gyártott hídanyag időben a beépítés helyére előre legyen szállítva.

Különösen nehéz, rövid idő alatt szinte megoldhatatlan feladatot jelent a völgyhidak (viadukt) helyreállítása az áthidalandó nagy mélység miatt. E téren a kötésgyorsítóval kevert betonból épített pillér jelenthet megoldást.

A távközlés és biztosító berendezést helyreállító század alapvető feladata az, hogy helyreállítsa a vasútállomások (kitérők) között a kapcsolatot, illetve üzemképessé tegye a minimálisan szükséges biztosító berendezéseket. Ennek érdekében elsősorban a helyszínen található eszközöket kell felhasználni: az eredetileg alkalmazott vasúti híradó berendezéseket (főként a föld alatt vezetett kábeleket) illetve az üzemeltetést biztosító alapvető vezérlő rendszereket. Szükség

esetén a század saját eszközeivel is képes az alapvető híradó rendszer kiépítésére. Alapvető követelményként lehet meghatározni, hogy a vezérlő és biztosító be-  
rendezéseket *kézi* vezérlésre kell helyreállítani, mert pl. a váltókezelő egyben  
ellátja az őrzés feladatait is, másrészt az eleve korlátozott áteresztő képesség ese-  
tén biztosítani kell a teljes megbízhatóságot.

A korábbiakhoz képest megnövekedett lehetőségű vasútüzemeltető zászlóalj  
rendeltetése a va. dd. által helyreállított vasútvonalszakasz üzemeltetése, illetve  
őrzése. A zászlóalj lehetőségei: 160–200 km, polgári munkaerő bevonásával 200–  
240 km vasútvonal üzemeltetése. A polgári munkaerő bevonásának lehetősége a  
szétbontakozás veszélye miatt viszonylag korlátozott: alapvetően „párban”, a  
saját vasútüzemeltető katoná mellett lehetséges néhány beosztásban.

Az üzemeltető zászlóalj szorosan együttműködik a KHEL ellátó dandár  
(ello. dd.) állományaiba tartozó kirakó állomás katonai parancsnokságokkal, ame-  
lyek a kijelölt KÁ-kon települnek.

#### *A helyreállítás anyagi biztosítása*

Helyreállító anyagokból a dd. alapvetően önellátó. Az anyagi biztosítás alap-  
vető eleme a va. dd.-nak M után átalárendelt VA TB feladatai az alábbiak:

- hiadanyag előregyártása (fából);
- a helyszínen található egyéb anyagok és eszközök alkalmassá tétele hid-  
építéshez;
- az ideiglenesen alkalmazott polgári munkaerő felhasználásával helyszíni  
gyártó kapacitás működtetése;
- kötőelemek gyártása, előkészítése;
- segítségnyújtás nagyméretű földmunkákhoz.

A VA TB-t úgy kell telepíteni (áttelepíteni) hogy biztosított legyen folya-  
matos működése;

- elegendő ideje legyen a saját technológia, illetve a helyszíni lehetőségek  
kihasználására;
- megfelelő mennyiségű nyersanyaggal rendelkezzen;
- a szállítási távolság ne korlátozza a termelő kapacitás kihasználását.

Egy települési helyen tehát 3,5–4 napi munkával lehet számolni. Az átte-  
lepülésre – beleértve az alapvető termelő kapacitás készenlétét is – 1–1,5 nap  
szükséges.

A VA TB mellett a felépítmény és a hidépítő zászlóaljak is végeznek anyag-  
kitermelést.

A va. fép. z-k a pálya helyreállításához nem alkalmazott állomási vágányok,  
illetve vasútvonalszakaszok felszedésével (amely történhet kézi módszerrel, azaz  
elemekre bontással, vagy gépi úton sínmezők felemelésével) juthatnak felépít-  
mény-anyaghoz. Az ágyazatot és alépítményt is önerővel termelik ki és szállítják.

#### *A felderítés végrehajtása*

A felderítés eredménye nagymértékben befolyásolja a va. dd. alkalmazásá-  
nak tervezését (a parancsnok elhatározását) ezért itt kerül tárgyalásra – az elő-  
zőekben tárgyalt feladatok tükrében. A va. dd. törzs által szervezett felderítésnek  
meg kell állapítani:

- a rombolások helyét, mértékét és eszközeit (módszereit);
- a helyreállítandó vasútvonalszakasz műszaki dokumentációit; (helyszín-  
rajzok, híradás vázlata stb.);

- a helyrállítandó anyagok belyét, mennyiségét, nagybani feldolgozási szükségletét;
- a rombolt objektumok nagybani helyreállítási erő- és eszköz- (anyag-) szükségletét, valamint időtartamát;
- a felhasználható termelő kapacitások helyét, méretét, alkalmazásuk lehetőségeit;
- a dd. alkalmazási körleteit;

A dd. törzs részére célszerű légi felderítési lehetőséget is biztosítani.

Az egységtörzsek a részükre megszabott vonalszakaszok (objektumok) szakfelderítését végzik – az alkalmazásra kerülő technológia által támasztott követelményeknek megfelelően.

#### *A va. dd. vezetése*

Alkalmazásáért az MN KSZF felelős. Az MN EHVP kitelepülése után a vezetést az itt működő közlekedési csoport (valószínűleg a KSZF H vezetésével) gyakorolja. Abban az esetben, ha a va. dd. a front Vasúti Csatatok Parancsnokságának kerülne átalárendelésre, a vezetést az MN csak egyes kérdésekben (pl. élelem, ruházati, szaktechnikai, politikai-információs anyaggal való ellátás) gyakorolná.

#### *A dd. belső vezetése*

A dd. parancsnokság egy vezetési pontot telepít, amely alapvetően vasúti eszközökön van elhelyezve. Operatív csoportokat kell kiküldeni a fontosabb munkaterületekre: a pályahelyreállítást végző csoportosításhoz, a hidépítő zászlóaljhoz és a VA. TB-hez. A dd. közvetlenek egy része a vezetési pont közelében települ.

Az egységek egy vezetési pontot telepítenek – a zászlóalj közvetlen alegységekkel együtt – a munkaterület közelében (2–3 km a minimális távolság). A munkák irányítását a parancsnok, illetve szaktisztjei személyesen végézzék.

Az egységek feladatait a dd. parancsnok általában nem naponta, hanem egy adott feladatra határozza meg. A végrehajtásról célszerű 4 óránként jelentést kérni.

Az összeköttetést a rendszeresített és a helyszínen található híradóeszközökkel, illetve mozgó összeköttetéssel kell megszervezni.

#### *Következtetések*

A KHEL. va. dd. szervezetének korszerűsítése mintegy 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal növelte a dd. lehetőségeit.

Ennek ellenére önállóan történő alkalmazása esetén indokolt a fronttól megerősítést kérni 1–3 helyreállító vonat, vagy önálló zászlóalj erőben.

A vasúthelyreállítás szükséges ütemének biztosítása érdekében a frontparancsnokságtól kérni kell a legfontosabb objektumok; alagút, nagy híd stb. építésben való birtokba vételét, illetve az ellenség vasútromboló eszközei (pl. vontatott horog) felderítését és megsemmisítését.

A VA TB-nál célszerű lesz létrehozni a vasútépítő (helyreállító) technikai eszközök front szintű javításának lehetőségeit, illetve a hadszíntéren található vasszerkezetek (vasanyag) és betonelem felhasználását (gyártását) biztosító szervezetet – elsődlegesen az ideiglenes munkaerő és helyszíni kapacitások felhasználásával.

### III. A KHEL. ku. kom. dd. alkalmazása

#### *A front KGU bálózata*

A KGU-k rendeltetése a gépkocsiszállítások (szükség szerint a csapatmozgások) biztosítása mellett az, hogy egységes rendszerbe foglalják a többi szállítási ágazat hálózati elemeit, biztosítva ezzel az összes szállítási ágazat komplex alkalmazását. A front KGU hálózat tervezéséhez alapul szolgálnak:

- a gépjárműmozgások várható intenzitása és iránya;
- a hadműveleti irányok száma;
- a rendelkezésre álló közúti csapatok lehetőségei;
- a meglévő úthálózat vonalvezetése, sűrűsége, állapota, áteresztő képessége;
- a hadművelet megvívására, illetve hadtápbiztosítására hozott elhatározás;
- az egyéb szállítási ágazatok lehetőségei.

#### *A KGU hálózat tervezésének alapvető követelményei*

- a front első lépcsőjében tevékenykedő HDS-ek számának megfelelő FGU-t kell fenntartani, továbbá hadműveleti irányként 1-1 kiegészítő, vagy tartalék KGU-t;

- a KGU-k berendezésének (továbbfejlesztésének) üteme feleljen meg a csapatok támadási ütemének;

- elsősorban a meglévő, jó állapotú, illetve a műszaki csapatok és a HDS közúti csapatai által már helyreállított utakat kell KGU-ként felhasználni – a szükséges továbbfejlesztés, szilárd burkolattal való ellátás, (burkolat és műtárgy megerősítés) és berendezés végrehajtásával;

- a KGU hálózat kösse össze a front mögöttes bázisokat (FMB) a központ-hadtáp KGU-kaival, illetve a front ellátó dandárok (fr. elló. dd.) és részlegeik körleteivel (általában két HDS-re számolnak egy elló. dd-t), valamint a fr. elló. dd-k (dd. rlg-k) és az 1. lépcsőben levő HDS elló. dd.-k (dd. rlg-k) körleteit; a KGU hálózat fontos elemeit képezik, a különböző anyagi és technikai bázisokat, egészségügyi csapatok, ellátó repülőtér, csővezetékes üza. kiadóhely stb. települési helyeit a fő közúti irányokhoz bekötő, valamint a veszélyeztetett (és rombolt) objektumokat megkerülő utak.

A fő közúti irányokat az FMB (FMBR)-ket; az elló. dd.-k körleteit érintő harántutak, valamint a nagyobb terepakadályok mentén létesített harántutak kötik össze – biztosítva a manőverzés lehetőségét.

A front KGU-k előkészítését, helyreállítását, berendezését, fenntartását és üzemeltetését a front közúti csapatai végzik a front PK HTPH alárendeltségébe tartozó közúti csoportfőnökség irányításával.

#### *A KHEL ku. kom. dd. feladatai*

A ku. kom. dd. az előzőekben leírt rendszerben kerül alkalmazásra azzal a sajátos feladatkörrel, hogy elsősorban az MN elvonuló szárazföldi csapatai érdekében tevékenykedik.

Abban az esetben, ha a front támadó hadművelete kezdetéig a front tervezett közúti csapatai (1-2 ku. kom. dd. és megerősítő erők) még nem érkeztek be, előfordulhat, hogy a KHEL. ku. kom. dd. egy része a front szövetséges csapatai irányában és érdekében kerül alkalmazásra – front egyik FGU-ja előkészítésére kap feladatot. A közúti csapatok beérkezésével ez az útvonalszakasz átadásra kerül.

Az alaprendelitetést figyelembe véve (tehát az MN erői érdekében való tevékenységgel számolva) a KHEL ku. kom. dd. feladatai a következők:

- M végrehajtását követően előrevonás végrehajtása a meghatározott körletbe;
- FGU berendezése a KHEL ellő. dd. áttelepülése érdekében;
- FGU-k berendezése az MN csapatai nyomában az általuk igénybe vett hadműveleti irányoknak megfelelően az országhatártól (a hátországi közúti komendáns zászlóaljok által fenntartott központi KGU-khoz való csatlakozással) a KHEL ellő. dd. (dd. rlg.) körletétől a HDS ellő. dd. (dd. rlg.) körletéig;
- harántutak berendezése a határmenti vasúti kirakó állomások, a KHEL ellő. dd. és részlege, illetve a HDS ellő. dd. és részlege vonalában;
- kiegészítő gépkocsiút berendezése;
- bekötő utak berendezése az anyagellátást, egészségügyi és fegyverzet-technikai biztosítást végző katonai szervezetek települési körletei és a frontális közúti irányok közötti összeköttetésének biztosítása érdekében;
- megkerülő utak berendezése veszélyeztetett (és rombolt) objektumoknál a hadiforgalom zavartalan biztosítása érdekében.

Összességében a dd. általában 2 frontális közúti irányt tart fenn, illetve fejleszt tovább, egy időben 2-3 harántutat és 1 kiegészítő KGU-t üzemeltet, amely 300 km-es hadműveleti mélység esetében 1000-1200 km úthálózat fenntartását és üzemeltetését jelenti – azaz teljes leterhelést.

A feladatok végrehajtásához a ku. kom. dd. a következő kapacitással rendelkezik:

Hídelem-gyárt. fm/nap	Hidépítés fm/nap	Útépítés km/nap	KGU berend. és fenntart. km
80 + 50 („M” után)	2×60	6-8	900

#### *A kijelölt KGU hálózat helyreállítása*

Az előjáró a várható hadszíntér úthálózata békében történő értékelését figyelembe véve határozza meg a dd. részére helyreállítandó közúti *irányokat*. Ezek az irányok az érintett HDS felé is közlésre kerülnek az MNHF intézkedésében (vagy a hadtápdirektívában) illetve a tervezés során egyeztetik a front műszaki csapatai parancsnokságával. Ezt követően a dd. törzs megszervezi a felderítést, és figyelembe véve az utak valóságos állapotát, visszajelenti a célszerű vonalvezetést, amely az előjáró jóváhagyása esetén a KGU valóságos vonalvezetését képezi. A dd. a továbbiakban ezt az utat köteles helyreállítani, mert ez jelenik meg majd az utat felhasználók munkatérképein és az operatív intézkedésekben. Meg kell jegyezni, hogy az eredetileg meghatározott iránytól jelentősen nem lehet eltérni, legfeljebb rövidebb szakaszokon, megkerülési jelleggel.

A várható hadszíntér meglevő úthálózatát figyelembe véve, a KHEL. ku. kom. dd. által berendezésre kerülő utak vonalvezetése egybeesik a HDS ö. ku. kom. z-ak által berendezett utak valamelyikével (esetleg kettőnek) a vonalvezetésével. Figyelembe véve azt a tényt, hogy a HDS ö. ku. kom. z-ak előtt a HDS út-hidépítő csoportjai (uhécs.) tevékenykednek, a ku. kom. dd. helyreállító erői általában nem a nulláról kezdik a helyreállítást, hanem az előttük elvégzett munkát folytatják, fejlesztik tovább magasabb műszaki paraméterekkel.



Abból kiindulva, hogy a dd. két közúti irányt állít helyre és tart fenn, állományát ennek megfelelően kell csoportosítani. Egyik irányban 1 útépítő, 1 hidépítő és 1 közúti komdász zászlóalj, illetve a KU TB egy részét célszerű alkalmazni – a dd. törzs operatív csoportja vezetésével. A másik irányban, amely a fő irány, az erők zömét. (A súlyképzést egy közúti komdász zászlóalj jelenti.)

Az adott közúti irányban tevékenykedő erők célszerű csoportosítása a következő:

- az útépítő zászlóalj (úé.) lehetőség szerint zárkózzon fel a HDS ku. kom. z-ra, úgy, hogy folyamatosan végezze az út szilárd burkolattal való ellátását (a burkolat megerősítését) és szélesítését;

- a hidépítő zászlóalj (héz.) települjön rá a HDS által épített alacsonyvízi hidra, lehetőség szerint annak felhasználásával építse ki a kétpályás alacsonyvízi hidat az előírt terhelésre.

Abban az esetben, ha a HDS által visszahagyott alacsonyvízi hid biztosítja az anyagszállítmányok átengedését, célszerű, ha a ku. kom. dd. az ideiglenes helyreállítás követelményeit kielégítendő, magasvízi hid építését kezdi meg.

A ku. kom. z. a forgalomszabályozó erőkkel folyamatosan átveszi a HDS ku. kom. z-tól az út azon szakaszát, amely a HDS ellő. dd. áttelepülésével felszámolásra kerül.

A fentiekben leírt tevékenység az alárendelt tagozattal, illetve a dd. egységei között összhangolt egységes folyamatot kell, hogy képezzen.

#### *A forgalomirányítás megszervezése*

A dd. alapvető helyzetében a gépkocsi oszlopok irányításával az országhatártól a HDS ellő. dd. (dd. rlg.) körletéig kell számolni. Emellett egy sor más „feladó” és „címzett” is lehetséges. A forgalomirányítás rendszerét tehát ennek megfelelően kell felépíteni.

A forgalomirányítás információs rendszerének biztosítani kell:

- a hátországból érkező gépjárműoszlopok szállítmány (irányító) számait, méreteit, a technika jellegét (láncalpas, kerekes, vegyes) a KHEL FGU-ra történő belépésük idejét, az útról való letérés helyét, különleges rendszabályok bevezetésének szükségességét;

- az úthálózaton mozgó gépjárműoszlopok mindenkori tartózkodási helyét, állapotát, ezzel együtt a parancs lejtuttatás, illetve a jelentésvétel és továbbítás készségét;

- a forgalom rendjének (sorrendiségének) szükség szerinti gyors megváltoztatását (pl. sürgős csapatelőrevonás biztosítása érdekében);

- az úthálózat állapotának, áteresztő képességének állandó ismeretét;

A ku. kom. dd. a következő forgalomirányító elemeket telepíti:

- dandár diszpécserpont (dd. DP), amely átfogja és irányítja a ku. kom. z-k diszpécserpontjait;

- a zászlóalj diszpécserpont (Z. DP), amely átfogja és irányítja a zászlóalj ellenőrző-áteresztő pont (Z. EÁP), a század diszpécserpontok és ellenőrző-áteresztő pontok tevékenységét;

- század diszpécserpontokat (szd. DP), és EÁP-okat;

- forgalomszabályozó őröket (fo. szab. őr.);

- forgalomirányító és ellenőrző járóroket.

A felsorolt forgalomirányító elemek a híradó rendszerben felülről lefelé lépések intézkedések (információk) lejtetésére fo. szab. örsökig bezárólag az adott elemre való ráhangolással (úgy, hogy a közbeeső elemek is veszik a közleményt); a jelentések alulról felfelé alapvetően a szolgálati út betartásával lehetségesek (átjátszással). A forgalomirányító elemek feladatait, tevékenységük rendjét a Közl./22. szakutasítás tartalmazza.

#### *A hadiforgalom tervezése*

Az MN EHVP-n levő közlekedési szolgálat az ott készített szállítási tervek, a H-2 vezetési pontról kapott, az utánszállítással és a csapatmozgással kapcsolatos információk, valamint az egyéb KHEL szakcsapatok előjáróitól kapott útigénybevételi igénylések alapján készíti a KHEL KGU-k forgalmi tervét – általában egy napra – és intézkedés formájában kiadja a ku. kom. dd. parancsnokságnak. Az útforgalmi terv az egyes utakra való bontásban tartalmazza a forgalmi adatokat. A dd. törzs feldolgozza és a forgalomirányító elemek útján lejtuttatja a terv adatait a szükséges mértékben az alárendeltek részére. A fozsab. örsöknél ez egy oszlopszámokat, azok áthaladási idejét illetve az *útról való lejtérés irányát* tartalmazó okmányban (kártyában) realizálódik, amelyet az éppen szolgálatban levő katona magánál tartva magabiztosan képes a forgalom szabályozására.

A közúti komendáns dandár forgalomirányító erői a fő feladat mellett rendészeti jellegű feladatokat is ellátnak:

- okmányellenőrzéssel kiszűrrik a gyanús, katonának álcázott személyeket, illetve az esetlegesen szökésben levőket;
- feltartóztatják a forgalmi rendet, álcázási rendszabályokat megsértő járműveket;
- eligazítják és továbbirányítják a csapataiktól elszakadt katonákat, járműveket.

A ku. kom. z-k egészségügyi, ellátó és javító alegységei képesek a legszükségesebb mértékű segélynyújtásra az úton mozgó egyedi járművek, vagy kisebb járműcsoportok részére;

A Nagy Honvédó Háborúban széleskörűen alkalmazták a hátraszállítandó anyagok KGU-k mentén való gyűjtését, amelynek hátraszállítását nagyrészt az üresen közlekedő járművek felhasználásával a forgalomszabályozók szervezték meg. Ezt a módszert ma is alkalmazni lehet.

#### *A KHEL KGU-k őrzése és védelme*

A várható hadszíntér terepviszonyaiból adódóan a KGU-k objektumai, illetve a forgalomirányító állomány rendkívül sebezhetőek. Ezt a várható ellenség harcmodja is alátámasztja. A többszáz kilométeres úthálózat objektumainak őrzését ezért nagyon gondosan kell megszervezni, a rendelkezésre álló erők felkészítése fontos feladat.

A front hadtáp sáv őrzés-védelme a front PK HTPH felelősségével, általa jóváhagyott terv alapján kerül megszervezésre a szervezetszerű örcsapatok, a hadtáp csapatok, részben a front tartalékok erőivel és eszközeivel. (A front tartalékok képező hadosztályokra elsősorban az ellenséges deszantok elleni harc járul.)

Állandó őrzést kell biztosítani a közepes és nagy hidaknál, hegyoldalakra vágott teraszszzerű útszakaszoknál, hágóknál stb. – lehetőség szerint az öregységek

állományából. A forgalomirányító elemek önvédelmük megszervezésével egyben ellátják az adott csomópont és a közeli útszakaszok őrzését is.

Járórszerűen részt vesznek az őrzésben a szállítmányokat kísérő őrségek is. Ezen kívül a ku. kom. alegységek is állandó járőrözésre kötelezettek.

#### *Következtetések*

A KHEL ku. kom. dd. korszerűsített szervezete a korábbihoz viszonyítva jelentősen megnövekedett erőt képvisel, biztosított a két önálló irányban való alkalmazása, képes arra, hogy rendeltetésszerű feladatait végrehajtsa. Továbbra is problémát jelnt, hogy a dd. nem rendelkezik legalább egy 200 fm-es gyorsan beépíthető mobil hídszerkezettel.

Az elkövetkező szervezési időszakban – az addig gyűjtendő tapasztalatok birtokában – célszerű lesz növelni a hadszíntéren található gyártókapacitás és munkaerő kihasználásának, illetve a különféle nyersanyagok kombinált felhasználásának képességét. Rendszerbe szükséges állítani a fejlesztés alatt álló közúti járórgépkocsikat és biztosítani kellene a légi felderítés és a légi diszpécser – vezetési pont alkalmazását is.