

Szolgálati használatra

Kl. sz.: 204/0285

(57)

Titkoság alól feloldozva  
MH HT PÉ SF 16/1883 22  
Szt. alapján /HK/15/

TITKOS

33. 90. 06.

Nyt. sz.: 232

sz.: 27/0695

# HADTÁP BIZTOSÍTÁS

4

XVII. ÉVFOLYAM  
1984. 4. SZÁM

MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT  
AZ MNHF-SÉG BELSŐ KIADVÁNYA



85 7 9

TITKOS

*„A hadtápbiztosítás magában foglalja mindazokat a rendszabályokat, amelyek a hadtáp megszervezésére, valamint a csapatok anyagi, technikai, egészségügyi és egyéb irányú biztosítására és kiszolgálására irányulnak.”*

(MN Harcászati Szabályzat [ho.-e.]  
47. pont.)

# HADTÁPBIZTOSÍTÁS



1984

4

---

MN HADTÁPFŐNÖKSÉG BELSŐ KIADVÁNYA

Magyar Honvédség  
Katonai Művelődési és Szórakoztató Bizottság  
Kiadás: 1956. évi  
Készült: 650 példányban  
(MN Honvédség Székhelyén [...])

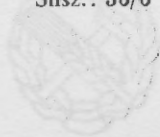
404/111

# HADTÁPBIZTOSÍTÁS

Készült: 650 példányban

Egy példány: 92 lap

Snsz.: 36/6



4891

4

Szerkeszti: a Szerkesztő Bizottság

A Szerkesztő Bizottság elnöke: Elekes János ezredes

Szerkesztőség: Bp. XIII., Dózsa György út 49/a. MN HTP Törzs

Felelős szerkesztő: Tóth József alezredes

Felelős kiadó: Pártos János ezredes

## A HADTÁPBIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

### Új elméleti alapok és gyakorlati lehetőségek a hadtápvezetés folyamatai modellezéséhez és annak automatizálásához

Csabai György őrnagy

Az elkövetkező napokban kerül a katonaolvások, így a hadtápszakemberek kezébe I. V. Golusko és N. V. Varlamov szovjet tábornok szerzőpáros könyve – fordításban – az alábbi címmel: „A hadtápvezetés automatizálásának és modellezésének alapja.”

Már a könyv címe is sokat sejtető. Így a hadtápszakemberek részéről bizonyára további érdeklődést válthat ki, – elolvasás és feldolgozás után.

Ezért ennek a „beharangozó” írásnak az a célja, hogy rövid általános ismertetőt nyújtson az olvasónak a könyv tartalmáról és talán egy kicsit megközelítse az eligazodást is benne, azaz egyszerre elvégezze a bemutatást és az úgynevezett „előélet” szerepét is.

A hadtápszolgálatunkban is jól ismert szovjet szerzőpáros a könyv címében foglaltakra tizenhat fejezetben, közel háromszázötven oldalon keresztül adja meg a részletes választ. Rendszerszemléletű feldolgozásukban, valamint a szovjet népgazdaságban széleskörűen alkalmazott automatizált rendszerek és számítástechnikai eszközök funkcionálása révén válik lehetővé a hadtápbiztosítás rendszerének és alrendszerének a modellezése. Teszik mindezt a rendszer és az alrendszerek működési hatékonysága növelése érdekében és a matematikai modellezés változatos módszercinek komplex alkalmazásával.

Mielőtt az egyes fejezetek tartalmának rövid ismertetésére rátérnék, ajánlatos a címben leírt két alapvető fogalomnak a meghatározása. Vagyis mit is értünk modellezésen és automatizáláson?

„A modellkészítés (vagy modellezés) azt jelenti, hogy a vizsgált tárgy összefüggéseit egy másik, speciálisan e célból létrehozott tárgyban, modellben reprodukáljuk, hogy tüzetesebben tanulmányozhassuk őket.”<sup>1</sup>

„Az automatizálás – a gépesítéstől eltérően – olyan folyamat, amelyben az ember vezető funkciója a technikai berendezésekben ölt testet.”<sup>2</sup>

<sup>1</sup> A. Septulin: A marxizmus-leninizmus filozófiája. Kossuth Könyvkiadó Budapest, 1971. 99. oldal.

<sup>2</sup> V. M. Bondarenko — A. F. Volkov: A csapatvezetés automatizálása. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 15. oldal.

Az első fejezetben *a fegyveres erők hadtápjá, a csapatok minden oldalú biztosításának rendszere* kerül bemutatásra. A korszerű harctevékenységek, az új körülmények várható követelményeiből és az előfordulható szituációkból kiindulva különböző módszereken keresztül láthatjuk a hadtápbiztosítás tervezését, annak modelljét, pontosabban szólva annak modellkomplexumát, és a hadtápbiztosítási rendszer alapvető rendeltetését.

A második fejezetben *a hadtápvezetés automatizálásának és a bonyolult gazdasági rendszerek modellezésének főbb irányai* válnak ismertté számunkra, a korunknak megfelelően.

A népgazdasági, ágazati, ágazatközi tervezésben a modellezés segítségével nagy szerepet szánnak a szerzők a tervezés variációinak, természetesen az élenjáró számítástechnika alkalmazása segítségével. Ugyanis csak megfelelő adatbankokkal válik lehetővé a tervezési komplexumok és a modell-rendszerek információ biztosítása.

Kiemelt kérdésként vetik fel a hadtápvezetés korszerűsítésének problematikáját. A szerzők e kérdésben fontosnak tartják a vezetési folyamat anyagi-technikai bázisának további korszerűsítését, és annak a harctevékenységnek viszonyai közötti funkcionálására történő gondos előkészítést. Ezt igazolják egyébként a gyakorlatok empiriai is.

A fentiek alapján jutnak arra a következtetésre, hogy a hadtáp vezető szerveknek (minden szinten) célszerű figyelembe venni az automatizált vezetési rendszerek népgazdaságban történő fejlesztési irányzatait, az ismert szintek, az egységítési, vagy illeszthetőségi lehetőségek szerint.

A harmadik fejezetet *a fontosabb folyamatok előrejelzése a hadtápbiztosítás rendszerében* címmel olvashatjuk.

A tudományos megismerés módszerei és az előrejelzés-készítés a dialektikus materializmus törvényszerűségei alapján kerülnek kifejezésre, a megismerés kritériumából, a gyakorlatból kiindulva a hadtápbiztosítás alapvető folyamataira. Először olvashatunk – az általánostól eltérő – előrejelzési alapfogalmakat és útvonalakat a hadtápbiztosítás rendszerére megfogalmazva. A sok fogalomból egyet önkényesen kiemelek a bemutatás érdekében, ez pedig a vezetés fogalma. A *vezetés* – az irányítórendszer befolyásolása azzal, hogy az átmenjen egyik állapotból a másikba.<sup>3</sup>

Az előrejelzés-készítés módszerei közül heurisztikus, a statisztikai, a matematikai módszereket ajánlják a szerzők a hadtápbiztosítási folyamatok mai kutatásához.

A negyedik fejezetben kerül sor *a csapatok hadtápbiztosítási rendszerének modellezésére*.

A csapatok hadtápbiztosítási rendszerének modelljét alrendszereinkben, matematikai és logikai módszerekkel, önálló blokkokból állóan ismertetjük meg.

A hadtápbiztosítási rendszer hatékonysága értékelési kritériumai közé pedig az általános hadművelleti és a hadigazdasági kritériumokat sorolják a könyv szerzői.

Az ötödik fejezetben *a hadtápbiztosítási rendszer általános rendje* olvasható.

A rendszerszerű megközelítés alapján a hadtápbiztosítási rendszer hét alrendszerből áll.

<sup>3</sup> Idézett m. 36. oldal.

Ezek a következők:

- az anyagi biztosítási;
- az anyag utánszállítási;
- a közlekedés biztosítási;
- a hadtáp technikai biztosítási;
- az egészségügyi biztosítási;
- a hadtápharcbiztosítási; (ez is új fogalom)
- és a hadtápvezetési alrendszerek.

A fejezet további részében az egyes alrendszerek fontosabb jellemzőiről, matematikai modelljeiről, a blokkmódszerről és a típus hadtáp adatbankról olvashatunk.

A hatodik fejezet kezdetéről a tizenkettedik fejezetig bezárólag *az anyagi biztosítási, a közlekedés biztosítási, a hadtáptechnikai biztosítási, az egészségügyi a harcbiztosítási és a hadtápvezetési modellekkel ismerkedhetünk meg, részletesen.* Ezen belül is a szakfeladatok felvetésével, a modellek állományával és az elektronikus számítógépen történő megoldásokkal. A felsorolt fejezetek – megítélesem szerint – elsősorban a hadtápszolgálatok szakemberei részére íródtak, rámutatva arra, hogy a hadtápbiztosítás bármelyik folyamatának modellezése, egyik vagy másik változatának előnybe részesítése folyamán mindenek előtt annak hadműveleti célját kell meghatározni.

*Az automatizálási és gépesítési eszközök alkalmazását az automatizált hadtápvezetési rendszerben* bontja ki a tizenharmadik fejezet.

Úgy tűnik, hogy a különböző automatizálási és gépesítési eszközök alkalmazása a hadtápvezetésben növeli annak operativitását. Különösen igaz ez akkor, ha azok biztosítják a már elkészített modellek és hadműveleti – hadtápfeladat – komplexumok realizálását. Erre a célra célszerű és gazdaságos felhasználni a népgazdaságban gyártott, előállított automatizálási eszközöket, kellő értékelés és a követelménykielégítés elbírálása után. Támaszkodni lehet és kell a szocialista országok között kialakult számítástechnika gyártásban való együttműködésre. Többek között a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa országaiban az elmúlt tíz év alatt a számítástechnika gyártás növekedésének üteme háromszorosan haladta meg az összipari termelés növekedését. Ezért is mentesülni lehet a kapitalista országokból való importtól. A leghatásosabb eszközöknek a harmadik generációs egységesített elektronikus számítógépek bizonyulnak. A fejezet további részében a különböző ESZG-ek kerülnek bemutatásra, mellékállomásokkal, hivatolakkal csatlakozó blokkokkal együtt.

A tizennegyedik fejezet *a hadtáp vezető szervek munkájáról, a modellek és automatizálási eszközök alkalmazásáról* szól.

A könyv e fejezetének lapjairól megbizonyosodhatunk arról is, hogy a munkaigényes vezetési folyamatok automatizálhatók az automatizált hadtáp vezetési rendszerben. Mégpedig úgy, hogy több variációban elvégzett értékelések alapján optimális elhatározás hozható. Ehhez a korábban említett modellek, a hadműveleti-hadtáp feladatkomplexumok, a körültekintő előkészítéssel, az operatív irányítással, a hadtáp vezető szervek és a számítóközpont együttműködésével, és az előre kidolgozott grafikonok szükségesek, már a közeli jövőben is.

A tizenötödik fejezet *az automatizálási eszközök és a modellek hadtápvezetési rendszerben való alkalmazása értékelési metodikáját mutatja be.*

A történeti fejlődés folyamatában ismerjük meg az automatizált hadtápvezetési rendszer létrehozásának kezdeti időszakát, korszerűsítését, értékelésének operatív és hadigazdasági hatékonysági mutatóit, végezetül a vezetési ciklus tényleges értékét.

Az utolsó fejezet *a fegyveres erők gazdasági- és hadtápbiztosítási rendszer továbbfejlesztésének törvényszerűségeit* tárja elénk.

A törvényszerűségek között szerepel az, hogy az új harceszközök megjelenése minőségi változásokat eredményez azok alkalmazásában is. Jelentősek a háborúk, különösen a Nagy Honvédő Háború tapasztalatai. Ezekkel együtt legjelentősebb *az ember szerepe* a korszerű harci-technikai eszközök hatékony alkalmazásában, a harctevékenységek megvívásában, és azok minden oldalú biztosításában egyre nő.

*A második törvényszerűség* az, hogy a harctevékenységek menete és kimenete a csapatok időbeni hadtápbiztosításától való függése is egyre növekedni fog. Ez pedig meghatározza a fegyveres erők hadtápbiztosítási rendszere fejlődésének törvényszerűségeit, amely például az anyagi eszközök előállításával, a vállalatoktól a felhasználókig, csapatokig való szállításával kapcsolatosan objektív szükségesség.

A további törvényszerűségek közé tartozik *a hadtápbiztosítási rendszer állandó tevékenysége megbízható feltételeinek a megteremtése*, a rendszer összes elemi vezetésének *operatív rugalmasságának és folyamatosságának szükségessége képezi*.

Nem hagyható ki a sorból (egy vagy több hadszíntéren folyó haditevékenységek miatt) *a fegyveres erők hadtápbiztosítási rendszere irányítása további központosításának törvényszerűsége sem*.

A manőverező harctevékenységek megkövetelik *a hadtápbiztosítási rendszer manőverezőképességének és mozgékonyságának növelését, valamint a tudomány és technika fejlődése követelményei szintjére való emelésének* – általános törvényszerűség szerinti – objektív szükségességét.

A könyv, ahogy az előbbi sorokból is kitűnik kardinális hadtápvezetési kérdéseket vet fel és adja meg rájuk a választ.

Az, hogy az olvasó kezébe juthat ez a kiadvány, abban jelentős a szerepe az MNHF-ség Tudományos Tanácsának, többek között Habik László nyugállományú alezredes elvtársnak, aki igényes fordítási munkával tette számunkra olvasmánnyá és kézikönyvvé ezt a könyvet.

Befeczezsül engedjen meg az olvasó még egy személyes szubjektív gondolat közlését e sorok írójától.

Úgy vélem, hogy e könyvben foglaltak többek mint azok megvalósításának formális lehetőségei. Hiszen a formális lehetőség nem más, mint életünk időbeli és térbeli korlátai által megszabott, reális lehetőségektől való konstruktív elvonatkoztatás.



## Gondolatok az alkotó vezetésről, a vezetés emberi tényezőiről

*Palkó Antal mérnök őrnagy*

Dr. Lapos Mihály vezérőrnagy elvtárs „A vezetés elméletének néhány aktuális kérdése” című vitaindító cikkében, valamint annak második részét képező tanulmányában rámutatott a vezetés korszerűsítésének szükségességére, számos probléma elemzésén keresztül vázolta a fejlődés további lehetséges irányait és megvalósításra váró feladatait.

A téma feltevése annak elmélyültebb vizsgálatára ösztönzött. A felszólítás lehetőségével élve kívánok csatlakozni a kialakult vitához.

### *Az alkotó vezetésről*

A hivatkozott cikkben a szerző az eredményes vezetői tevékenység egyik alapvető feltételeként említette azt, hogy a vezető legyen képes munkatársai (őszintén szólva ez a megjelölés nekem is szimpatikusabb a beosztott szónál) tevékenységét úgy irányítani, hogy „... azok alkotó, aktív kezdeményező tevékenységet végezzenek.”<sup>1</sup> Érdemesnek tűnik egy pillanatra az „alkotó” jelzőnél megállni. A vezetés hierarchijából kiindulva logikus a feltételezés, hogy a vezető vezetőjének sőt annak felettesének is ilyen módon kell tevékenységét megszerveznie. Következésképpen az alkotó módon történő vezetés az irányítás teljes vertikumában megvalósítandó követelmény.

### *De mi is értendő „alkotó vezetés” alatt?*

Első hallásra hajlamosak vagyunk arra, hogy feltételezzük: alkotó vezető az, aki addig ismeretlen értékes megoldásokat, eredeti újításokat képes létrehozni. Azonban elmélyültebb gondolkodás nélkül is megállapítható, hogy irreális az a követelmény, hogy minden vezető alkotó tehetség legyen. Reális viszont és napjainkban kényszerítő követelmény is, hogy az *alkotó vezetés képessége* általánossá váljék. A vezetői tehetség ugyanis abban áll, hogy a vezető sikeresen kutatja, ismeri fel és hasznosítja munkatársai, más emberek tehetségét a *közös célok* megvalósítása, a feladatok végrehajtása érdekében. *Alkotó vezetésen* tehát a kollektív tevékenység olyan irányítását kell értenünk, amely az adott területen jelentős előrelépést, haladást eredményez, továbbá biztosítja a vezetettek fejlődését is.

<sup>1</sup> I. m. I. rész 5. oldal.





Mindez természetesen nem zárja ki, hogy a vezető eredeti tervek, ötletek, *újítások* szerzője is legyen. De mint a kollektív tevékenység irányítója, kiváltságos helyzetben van. Akkor is *újító, alkotó* lehet, ha a hagyományos szerzői jogi értelemben nincs önálló, konkrét tárgyi alkotó tevékenysége. Ő azzal is elősegíti az eredményesebb tevékenységet, ha támogatja az értékes gondolatokat, kezdeményezéseket, tehetséges, alkotni vágyó közösséget hoz létre, és biztosítja számára a hatékony tevékenység feltételeit.

A vezetés lényege, hogy a közös tevékenység megszerzésével és ösztönzésével megkönnyíti a kitűzött célok kollektív megvalósítását. Ha tehát valakit vezetővé neveznek ki, vele szemben nem az az elvárás, hogy *személyesen* produkáljon konkrét eredményeket, hanem munkatársai és a rendelkezésre álló eszközök révén valósítsa meg a célokat. A vezető feladata tehát az, hogy egybefogja a feladatok kollektív elérésére rendelkezésre álló erőket és eszközöket, és jól szervezetr, folyamatosan irányított, *hatékony rendszert* alkosson belőlük.

A vezetés gyakorlatában természetesen szükség van *sajátosan vezetői újításokra* is. Ezekkel közvetett módon lehet elősegíteni a feladatok végrehajtását. Az újító vezető speciális készségét elsősorban az *alkotó légkör megteremtésének képessége* jellemzi. A vezetőnek ösztönöznie kell a kísérletezésre, és soha ne becsülje le a még nyilvánvalóan helytelen ötleteket sem. Jellemezze nyílt gondolkodás. Ismerje fel és mérlegelje az *újat* függetlenül attól, hogy az első pillanatban megegyezik-e az ő véleményével, vagy sem.

A vezetés tehát alapvetően gyakorlati tevékenység. Ezért az alkotó stílusú vezetésben nem az új eszmék kigondolása a döntő, hanem mások megelőzése, vagy felülmúlása azok tényleges alkalmazásában. Nem véletlen, hogy szabályzataink is az ellenség megelőzését, felülmúlását írják elő, hiszen a szembenálló felek különböző fegyverrendszereinek paramétereiben nincs döntő különbség.

A vezetés gyakorlatában nincs is szükség a *mindenáron* újításra való törekvésre. A minden régi tagadása anarchiához vezethet. Nagy jelentőséggel bírnak a hagyományok, a különböző rutinok is. A rutin azonban nem jelenti, nem jelenteti a változatlanságot. A vezetés gyakorlatában szerzett rutinoknak folyamatosan gazdagodnia kell. A fejlődést e téren a rutinok cserélődése biztosítja. A sokszor ismétlődő cselekvések fejlődése abban áll, hogy az egyik rutin kiszorítja a másikat, s ez a fejlődés magasabb szakaszát jelenti.

A vezetőnek képesnek kell lennie saját fejlődőképességének biztosítására is. Ugyanis a vezetés során szerzett tapasztalatok jelentős része idővel elavult. Aki kezdetben a sikerek sorozatát aratta, hajlamos, hogy a megszerzett és bevált tapasztalatokhoz tovább ragaszkodjék, mint ameddig az célszerű és eredményes.

Saját fejlődőképességének megőrzése érdekében folyamatosan biztosítani kell a *visszajelzések szabad áramlását*. Fe kell mérnie a helyzet változásait, behatóan tanulmányoznia szükséges az új fejlődési irányokat, hiszen a vezetés a legdinamikusabban változó tevékenység.

Az eddigieket figyelembe véve talán már nem tűnik mesterkéltnek a vezetői tevékenység és az alkotás összekapcsolása. Aki felismeri és kiküszöbölni igyekszik az általa vezetett szervezetben a visszahúzó tényezőket, aki a meglévő lehetőségeket képes hatékonyabban felhasználni, aki a feltételek egyes hiányosságait racionalizáló intézkedésekkel, jobb ösztönzéssel képes pótolni, ez a vezető a szó legszorosabbban vett értelmében alkot. Az a vezető, aki bonyolult helyze-

tekben képes helyesen szelektálni az információk halmazát, aki megkeresi, vagy képes megkeresetni a lehetséges változatok közül a legcélszerűbb megoldást, alkotó ember.

### *Hatékony kollektíva megteremtéséről*

„A jó vezető mindenkor gondoskodik arról, hogy a közbeeső vezetők és munkatársak olyan emberek legyenek, akik felkészültségük, politikai elkötelezettségük, emberi tulajdonságaik alapján képesek beosztásukkal járó kötelemük eredményes teljesítésére.<sup>2</sup> A megfelelő vezetők, munkatársak kiválasztását a vita-indító az egyik legfőbb feladatként fogalmazta meg. De amennyire fontos, annyira problematikus is ez a feladat. A vonatkozó hármass követelményből itt csupán a személyiség megismerésének kérdéseit, a megismerés zavaró tényezőit – elsősorban pszichológia oldalról – vizsgáljuk.

Szenes örnagy elvtárs egyébként sajnálatosan helytálló azon megjegyzését, hogy még az akadémián sem tanítanak vezetéselméletet, azzal is ki lehet egészíteni, hogy emberismereti tárgyából (pszichológia, szociológia stb.) **sem vagyunk** azok jelentőségének megfelelően felkészítve. Tudományos ismeretek híján pedig marad a tapasztalat, az ösztönös emberismeret. Egy vezető tevékenysége során számos problémát old meg. Ha egy módszer sikeresnek bizonyul, „elraktározza” és hasonló szituációban ismét alkalmazza. Az évek során így jelentős módszerkészlet halmozódik fel. Ezek gyakorlati alkalmazásának az okozhat problémát, hogy a körülmények, a feltételek sohasem teljesen azonosak, továbbá közismert, hogy nincs két egyforma ember.

Támaszkodhat a vezető az *intuícóra* is. Ez különben egy ragyogó emberi tulajdonság. Ha ilyen képességgel rendelkezik egy vezető, ennek örülnie kell, sőt fejlesztenie is szükséges, de mindenképpen ki kell egészíteni tudományos emberismerettel.

Az egyén reális megítélésében gyakran a kívánatosnál nagyobb jelentőséget kaphat a *szimpátia* és az *antipátia*. Ez komoly zavaró tényező. Az alapja az, hogy mi emberek szubjektívek vagyunk és rendkívüli módon orientálódunk a kellemes dolgok irányába. Könnyen eluralkodhat rajtunk egy szélsőséges magatartás a kellemes, vagy a kellemetlen irányban. A szimpátia vagy az antipátia az ún. „haló effektus” következménye, ami a személyiség megjelenéséből eredő kisugárzást, összhatást jelenti. Tulajdonképpen minden ember rendelkezik „haló effektussal.” Ha ez nagyon jó, az illető az emberek többségéből szimpátiát vált ki, és fordítva. Természetesen e két véglet között a különböző esetek széles skálája létezik. A jó „haló effektusúaknak” általában hiszünk, bizalmat kell bennünk. Az új munkatárssal való első találkozáskor már az első benyomás elindít bennünk egy értékelést. Itt arra kell a vezetőnek vigyáznia, hogy ennek csak addig legyen jelentősége, amíg jobban meg nem ismeri, és korigálja amikor szükséges. Hány sajnálatos példával lehetne bizonyítani a korrekció elmaradásának káros következményét, a beskatulyázást! Kiemelt figyelmet fordítson az új munkatársak beillesztésére, a feladat, a munka jelentőség tudatának kialakítására. Az új ember érezze, hogy munkájára szükség van, és ne az a kép alakuljon ki benne, hogy a chaplini „Modern idők” mintájára csak egy csavar a gépezetben. A vezető igyekezzen az egyénben már az első pillanatban egy

<sup>2</sup> I. m. I. rész 4. oldal.

pozitív képet kialakítani a szervezetről. Az új munkatárs lássa, hogy jó helyre került, megbecsülik, érdemes lesz produkálnia. Mindez azért is szükséges, mert ha nem kapja meg ezeket a formális információkat, azonnal működni kezd az informális csatorna. Sajnos úgy tűnik, hogy ez szinte már kezd „divattá” válni.

A vezetőnek szükséges szakítania a bemutatás, a beilleszkedés hagyományos módszereivel, ami tulajdonképpen abból áll, hogy az új munkatársat végig kísérik az egész szervezeten és rövid időn belül nagyon sok embernek bemutatják. Egy-két óra múlva az illetőnek már zúg a feje, homályosan lát, minden új kavarog benne, egyáltalán nem ismer senkit, de jó magyarsággal kifejezve: „be van mutatva.” A bemutatás ilyen torturájának eredménytelenségét saját élményem is alátámasztja.

A hatékony kollektíva megteremtése érdekében a vezetőnek arra kell törekednie, hogy a kollektíva tagjai között inkább az együttműködés, a kölcsönös segítség, mint a versengés szelleme uralkodjék.

Gondoskodjék arról, hogy a teljesítendő feladatok, az ennek érdekében meghatározott elvárások legyenek magasak, teljes erőfeszítésre mozgósítsanak, de ne haladják meg az egyes személyek lehetőségeit.

Teremtse olyan légkört, melyben ne kelljen állandóan helyeselni a vezetőnek, ne legyen bénító konformizmus. Ismert, hogy az emberek természetüknél fogva nem konformisták. Konformistává félelem hatására, esetleg számításból, kényelmségből, vagy a felelősségvállalás hiányából válnak. Sajnos előfordul, hogy embereket készítenek konformizmusra. Az még sajnálatosabb, ha a vezető még honorálja is.

A vezetőnek mindent meg kell tennie a vezetett szervezetben jelentkező regresszivitás minden megnyilvánulásának felszámolására. A gyakorlatból tudjuk, hogy a munkavégzés színvonalában létezik egy „langyos”, békés tevékenységi szint. Azonban minden kollektívában akadnak olyanok, akik teljesítményükkel ezt a kényelmi szintet jelentősen felülmúlják. A vezetőnek erre azonnal fel kell figyelnie, és ne engedje, hogy a kényelmesek visszahúzó ereje érvényesüljön. Ugyanis, ha a kiemelkedők teljesítményét nem ismeri el, azok teljesítménye is visszaáll a kényelmi szintre.

Biztosítson *sikerélményeket* a vezetett szervezetben, kollektívában. Mert ha a közös tevékenységben elmaradnak a sikerek, szinte törvényszerűen megjelenik az *agresszivitás*, ami általában „bűnbak” kereséséhez és megtalálásához is vezet. A bűnösnek kikiáltott egyén vagy csoport természetesen védekezik. Mégpedig úgy, hogy támad. Máris adva van két ellentétes, sőt ellenséges pólus. Ha a vezető nem körültekintően avatkozik be, könnyen harmadik pólussá válhat.

A vezető éljen az ösztönzés valamennyi formájával. A vitaindító cikk e témát részletesen kifejtette. Azon megállapításból, hogy „... napjainkban, amikor az anyagi oldal az eredményes tevékenység elérésében a kívánatosnál erőteljesebben kerül hangsúlyozásra...<sup>3</sup> némi negatív értékelés csendül ki. Elképzelhető, hogy egy munkatárs – de a kört szélesíteni is lehetne – anyagi orientáltsága, ilyen irányú törekvése nem negatív személyiségjegyekkel (harácsolás, kapzsiság stb.) magyarázható, hanem a létszükséglettel van kapcsolatban. Napjaink változásaiban – az egyéntől függetlenül – a szükséglet motiváció erősödött fel.

Az emberi szükségletekre vonatkozó ismeretek megkönnyítik, hogy a vezető tökéletesítse ösztönző ráhatásait, amelyek alkotó tevékenységének lényeges területét jelentik.

Rendkívül fontos megállapításnak tartom, hogy „...tudni kell azt, hogy kinek, hogyan kell elismerni az eredményeket, kitől hogyan kell számonkérni a mulasztásokat.”<sup>3</sup> Itt a „tudni” szó kíván hangsúlyozást. Ez ugyanis tudományos emberismeretet, a vezetéspszichológiában való jártasságot tételezi fel. Teljesen nyilvánvaló, hogy például senkinek a szangvinizmusát nem szabad próbára tenni, vagy egy melankólikus egyént nem célszerű mások jelenlétében kioktatni, vagy megszegyéníteni, és nem vezet eredményre egy flegmatikussal a „négyszemköztítés”.

#### *A vezetők kiválasztásáról*

Lapos vezérőrnagy elvtárs a vitaindítóban hangsúlyozza: „Az eredményes vezetés nélkülözhetetlen feltétele az, hogy a vezető kinevezése, beosztása után ismerje meg tökéletesen a rábízott szervezet felépítését, összetételét, az egész szervezetet...” Ez kétségtelen alapvető követelmény, amennyiben a vezető kiválasztása „kívülről” a vezetendő szervezete ismerete nélkül történt. Ilyen esetben ez a leendő vezető valóban mulaszthatatlan kötelessége, nem is tehet mást. Azonban felvetődik a kérdés: nem lenne kívánatos, ha már kinevezése előtt ismerné meg azt? Így tudná, hogy mire vállalkozik. Fel tudná mérni a rá váró feladatokat, önértékelő képessége alapján dönthetne a vállalás kérdésében is, „... hogy ambíciója, értékrendje találkozzék a vezetői hivatás kínálta realitásokkal”.<sup>4</sup>

Ha nem tudja pontosan, hogy mire vállalkozik, feltételezhető, hogy a beválás kockázata mindenképpen nagyobb. Ennek csökkentésére például a népgazdaságban már kezdeményeztek kísérleteket. Ismert és elismert vezetők mellé kívántak ún. „árnyékvezetőket” állítani a szervezet, az eredményes vezetési módszerek megismerése, „ellessése” céljából. Egyenlőre – a kísérlet létjogosultságát, célszerűségét elismerve – a felkért vezetők különböző okokra hivatkozva kitértek a kezdeményezés elől. Talán nálunk sem lenne célszerűlen valami ehhez hasonló megoldással kísérletezni.

A vezetővel szemben támasztott követelmények egyik sokat vitatott kérdése, hogy „... nyíltan meri-e vállalni az értelmek kockázatot...”<sup>5</sup> Itt a problémát a kockázatvállalás határainak ismerete, illetve törvényes szabályozottsága jelenti. Minden szintű vezetőnek éreznie, tudnia kell, hogy meddig mehet el a kockázatvállalásban. Erre törvényes biztosítékre van szüksége. Több bírósági eljárás tapasztalata az, hogy nálunk ezek a határok nincsenek egyértelműen meghúzva. A népgazdaságban például az egyik vezető maximálisan kockáztathat, a másikat ugyanazért már leváltják. Ennek alátámasztására szabadon idéznék egy kiemelkedő, országosan elismert vezetővel készített TV interjúból. A nemzetközi összehasonlítás szerint is jelentős eredmények felsorolása után a riporter megkérdezte, hogy volt-e sikertelen vállalkozása, bukása. A vezető válasza: volt, sőt több milliós értékű is, de nekem elnézték. Feltehetően ő tudta, hogy másnak talán ugyancsak már nem nézték volna el. Mindebből csupán azt a következtetést érdemes levonni, hogy ha nem egyértelműen rögzítettek a kockázat vállalásának határai, a vezetők jelentős része visszahúzódik és csupán rutindöntéseket hoz.

<sup>3</sup> I. m. I. rész 5. oldal.

<sup>4</sup> I. m. Szenes Zoltán örgy.: A káderek kiválasztása és nevelése az eredményes tevékenység legalapvetőbb feltétele. Hadtápbiztosítás 1984. 1. szám 7. oldal.

<sup>5</sup> I. m. II. rész 9. oldal.

### *A vezetői időgazdálkodásról*

A vitaindító cikkben a szerző kiemeli: „... az idővel való gazdálkodás az eredményes tevékenység fontos feltétele”<sup>6</sup>. A további megállapításokkal is messzemenően egyetértve, itt a vezető személyes idejének racionális kihasználását zavaró tényezőit elemezzük.

A különböző szintű vezetőknek munkaidejükben eltérő arányban szükséges foglalkozniuk koncepcionális, illetve operatív kérdésekkel. Kívánatos, hogy például egy felső szintű vezető munkaidejének kb. 2/3 részében koncepcionális, 1/3 részében pedig operatív kérdésekkel foglalkozzék. A vezetés alsóbb szintjein ez az arány az utóbbi javára tolódik el.

A vonatkozó felmérések, vizsgálatok kimutatták, hogy az esetek nagy többségénél a vezetők munkaidejük döntő hányadában napi ügyintézésrel, zavar-elhárítással foglalkoznak. Ennek több oka lehet. Parkinson szerint az emberek azt szeretik csinálni, amihez értenek. Az ilyen időbeosztással dolgozó vezető beosztottaival, munkatársaival szemben feltehetően bizalmatlan. Nagyfokú operatív tevékenységét esetleg a pozícióféltés, a rivalizációs félelem is motiválhatja. Ezért szükséges a kiválasztásnál a jó szervezőkészséget, a koncepciózus vezetési tulajdonságot preferálni.

Ezzel kapcsolatban is tanulságos lehet egy napi sajtóból vett példa. Egy kb. 1500 fős szervezet vezetőjéről igen pozitívan írt az egyik újság, nagy érdemének említve, hogy a szervezet minden dolgozóját szinte név szerint, személyes problémáival együtt ismeri. Egy ilyen paternális vezető valóban szimpatikus, s taa eredményes is lehet. Ilyen esetben azonnal felmerülhetnek a következő kérdések: a szervezet állományának mindennapos problémái mellett mikor foglalkozik a vezetéssel, mit csinálnak a közbelső és a munkahelyi vezetők, van-e egyáltalán hatáskörük? stb.

Egy vezetőnek csak a hozzá közvetlenül beosztott munkatársakat kell jól ismernie. Az információs kapcsolatot pedig úgy célszerű kiépíteni és működtetni, hogy letről telfelé a *formális* csatornán mindenről tudjon ami rá tartozik, azonban nem minden esetben szükséges személyesen beavatkozni. Idejének célszerűbb kihasználása érdekében meg kell vizsgálnia, hogy mely tevékenységeket hagyhatja el, melyik feladatot tudná másvalaki ugyanúgy elvégezni. Az így felszabaduló időt pedig fordítsa a *vezetés* problémáinak megoldására.

A vezető tevékenységét, munkaidejének racionális kihasználtságát zavaró egyik tényező a különböző társadalmi funkciókkal kapcsolatos. Bizonyos vezetői szinten a társadalmi tevékenység magától értetődő elvárás és kötelesség. Előfordulhat, hogy a vezető ez irányú kötelezettségei már alapvető feladatainak végzését zavarják. A vezetőnek hatékony vezetői tevékenységének érdekében e téren is az optimális arányokra kell törekednie.

A vezetés korszerűsítésének szükségességéről, a fejlesztés lehetséges és megvalósítandó irányairól kibontakoztatott vitával kapcsolatos gondolataimat azzal a reménnyel fejezem be, hogy az emberi tényezők elemzésének elsősorban elméleti és néhány gyakorlati tapasztalata közreadásával sikerült hozzájárulni az eredeti célkitűzés megvalósításához.

<sup>6</sup> I. m. I. rész 7. oldal.

# HARCKÉSZULTSÉG ÉS HADTÁPKIKÉPZÉS

## A „Duna-84” gyakorlat főbb hadtáptapasztalatai

*Szenes József alezredes és Illich Ferenc őrnagy*

Az 1984. év egyik legjelentősebb eredménye és kiemelkedő feladata volt a „DUNA-84” fedőnevű koalíciós állományú hadműveleti – harcászati gyakorlat.

A gyakorlat jellegével és méreteivel fontos helyet foglalt el a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erői és törzsei kiképzési rendszerében. Jó példája volt a baráti hadseregek harcászati együttműködésének, védelmi szövetségük erősítésének.

A gyakorlaton a magyar hk. ho. mellett a HDS hadtápcapatok állományából részt vett: teljes hadiállománnyal egy eog. csökkentett „M” állománnyal: üz. szállító zászlóalj, béke állománnyal: a tábori lőszerraktár egy tároló osztálya. tábori PCKGR. táb. HIRR., s egyes mozzanatokban bevonásra került egy elloz. kijelölt állománya is. Ténylegesen mozgatásra került a gyakorlatot érdekl. 1500 t anyag és 80 fő imitált sérült hátraszállítása lett végrehajtva.

A gyakorlat számos, a jövőben hasznosítható tapasztalatot adott. Tovább erősödött a résztvevő hadtáptörzsek jártassága a hadtápbiztosítás megtervezése, megszervezése terén. Elmélyültebbé vált a hadosztály egyes tagozatai közötti együttműködés megszervezése és végrehajtása. További tapasztalatot szereztünk a határbiztosítás, a biztosítási övben folyó harc, a fővédőv áttörése, támadás kifejlesztése és az ellenség üldözése, valamint a széles folyóakadály menetből történő erőszakos leküzdése hadtápbiztosításának megtervezése és végrehajtásának vezetése kérdéseiben.

Jelentős volumenű anyagmennyiség, köztük éles lőszer kiszállításával, egységakományok képzésével, HDS, ho., e. és zászlóalj hadtáp erők-eszközök összehangolt, egyidejű alkalmazásával gyakorlatot érdekl. csapatok anyagi eszközökkel történő feltöltése. Eredményesen valósultak meg a szövetséges szovjet és csehszlovák magasabbegységek hadtápszolgálatával és csapataikkal közösen végrehajtott egészségügyi-ellátási, sérültkiüritési és hajtóanyag feltöltési feladatok. Kiemelten, jelentőségének megfelelően került megoldásra a hadosztály és alárendelt hadtápok felkészítése, a személyi állomány ellátási, pihentetési feltételeinek megtervezése, a harc- és gépjárművek hajtóanyaggal való feltöltése, vasúti ellátó állomások működtetése, a CSNH. csapatai ellátásában való részvétel.

## I.

### A GYAKORLAT TÁRGYA, CELJA, ÁLTALÁNOS ÉS HADTÁP SAJÁTOSÁGAI

*Hadtáp vonatkozásban a gyakorlat tárgya volt:* „A koalíciós állományú összefegyvernemi HDS első lépcsőjében levő hk. ho. támadóharc hadtápbiztosításának megtervezése, megszervezése és végrehajtásának vezetése az ellenség nagypontosságú hagyományos fegyverrendszerei és REL eszközei alkalmazásának viszonyai között a háború kezdeti időszakában.”

*A gyakorlat hadtáp célkitűzései voltak:*

*Folytatni:* a délnyugati hadszíntér és a várható ellenség szervezetének, lehetőségeinek és harceljárásainak tanulmányozását.

*Tökéletesíteni:* a PK HTPH-ek és törzsek jártasságát a harctevékenységek hadrűpbiztosításának megtervezésében, megszervezésében és végrehajtásának vezetésében az ellenség nagy pontosságú fegyverrendszerei és REL eszközei alkalmazásának viszonyai között.

*Fokozni:*

- a PK HTPH-ek és hadtáptörzsek jártasságát a harc feladatok hadtápbiztosításának magas szintű végrehajtására való mozgósításban;
- a hadosztály hadtápegységeinek, alegységeinek összekovácsolását, tábori kiképzését.

*Gyakoroltatni:*

- a PK HTPH-eket és hadtáptörzseket a helyzetre vonatkozó adatok gyűjtésében; a PK elhatározáshoz szükséges adatok elemzésében; a PK HTPH elhatározásának kidolgozásában; a feladatok hadtápcapatokhoz történő lejuttatásában; a szovjet, csehszlovák és magyar hadtáptörzsek és csapatok közötti folyamatos, szilárd vezetés és az együttműködés biztosításában korlátozott idő esetén;
- a hadtápcapatokat az oktatási kérdésekben meghatározott feladatok hadtápbiztosításának végrehajtásában (különös tekintettel a határátlépés, az átörés, a folyóátkelés és a védelem időszakában).

*A gyakorlat általános sajátosságai az alábbiakban összegezték:*

- a gyakorlóterek elhelyezkedéséből fakadóan „feltételes” határ létrehozásával a saját csapatok NYUGATRÓL KELETRE támadtak;
- a hk. ho. koalíciós állományú szovjet összefegyvernemi hadsereg első lépcsőjében a főcsapás irányában, szovjet és csehszlovák hadosztályokkal mindvégig szoros együttműködésben oldotta meg feladatát;
- a kidolgozott harci okmányok (elhatározás, térképek magyarázó szövegek, alkalmazási és biztosítási tervek (nagy része orosz nyelven lett készítve, a jelentések egy részét oroszul kellett megtenni);
- a DUNÁN való erőszakos átkelés végrehajtása után egy gl. z. és ezred közvetlen csapatok egy része, kijutva Csorna térségében, megkezdte a védelembe való átmenetet, az ellenség nagyerejű ellencsapása elhárításának céljából;
- a gyakorlatvezetőség széleskörűen alkalmazta a gyakorlaton a rádióelektronikai zavarást;
- a gyakorlat során – a gyakorlótér lehetőségei miatt – egyes valós mozzanatok területileg nem egyeztek meg a hadosztály támadási sávjával, a harcászati



helyzetekben feltüntetett feladatokkal, ami bizonyos mértékben bonyolulttá tette a munkát, tovább növelte a parancsnokokkal és törzsekkel szemben támasztott követelményeket;

– nehezítette a gyakorlók munkáját a változékonny időjárás (nagy hőség, majd erős lehülés és csapadék).

*A gyakorlat hadtáp sajátosságai voltak:*

– a hadsereg hadtápcsoportok egy része a gyakorlatra építve szakharcászati – a „játék szerint” feladatokra a hadtáp a levezetési tervet a szovjet gyakorlatvezetőség dolgozta ki a HDS hadtáptörzsszel szoros együttműködésben;

– a magyar hk. ho. átalárendelésre került a gyakorló szovjet HDS-nek, így a harc hadtápbiztosításának vezetése a (SZU) HDS HVP-ről valósult meg. Mindez indokoltta tette a hk. ho. hadtáptörzshöz két fő – oroszul jól beszélő – tiszt biztosítását;

– a PK HTPH-ek elhatározásainak egyes feladatai (a gyakorlatok érdekében ténylegesen végrehajtott hadtápbiztosítási feladatok) a gyakorlatvezetőség magyar csoportjának hadtáprészlegén keresztül és a döntnökök közlései alapján voltak elrendelve;

– a hk. hadosztálynak egy hadiállományra feltöltött eü. osztag ténylegesen átalárendelésre került;

– a gyakorlótér szűk átérészőképessége és lehetősége miatt a hadtápegységek és alegységek manőverei csak korlátozottan valósultak meg, többször letérve a gyakorlótérről;

– a csapatok ellátása Sümegtől–Dunaföldvárig három „ellátási körzet” működésével valósult meg. Az ellátás biztonságának fenntartása érdekében Sümegen és Zircen vasúti ellátó állomások működtek;

– a törzsek (vezetési pontok) és csapatok, valamint azok hadtáprészlegci a gyakorlat megindulási körzetében külön, jelentős távolságra kerültek elhelyezésre egymástól tábori és harci körülmények közötti telepítésben;

– a nyári időjárási viszonyok elsősorban a vízellátás feszes megszervezését, a szükséges hűtőkapacitás biztosítását és sajátos egészségügyi rendszabályok fogantatását tették szükségessé;

– a saját csapatok ellátásával párhuzamosan a CSNH. résztvevő csapatai minden oldalú biztosítási feltételeit is meg kellett valósítani.

Összességében mindezek a sajátosságok jelentős próbára tették a hadtáp személyi állományát és technikai eszközöket. A feladatok végrehajtása során reális képet kaptunk a PK HTPH-ek és törzsek, hadtápegységek, alegységek felkészültségéről és a technikai eszközök hadrafoghatóságáról. A gyakorlat főbb hadtáptapasztalatainak közreadásával célunk az, hogy segítséget nyújtsunk hasonló szintű gyakorlatok előkészítése és levezetése hadtápbiztosításának megtervezésében, megszervezésében és végrehajtásának vezetésében.

## I.

### A GYAKORLAT FŐBB HADTÁPTAPASZTALATAI

A résztvevő hadtápszolgálatok a szervezési intézkedésben megszabott követelmények szerint alapvetően jól készültek fel a gyakorlatra. Követendő megoldásként magasabbegység szinten közösen értelmezték, majd hatásaként ennek

kellő időben, részletesen le szabályozták a hadtápbiztosítás feladatait az alárendeltek felé. *Kiemelt figyelmet fordítottak a felkészülés időszakában a hadtáp hivatásos és sorállomány elméleti és gyakorlati felkészítésére, összekovácslására; a törzsmunka végzéséhez szükséges mintaokmányok és egyéb eszközök előkészítésére; az adattárak pontosítására. Az anyagi és technikai eszközöket a szükségleteknek megfelelően megalakították, átcsoportosították és lépcsőzték. A hadosztály szinten végrehajtott jelentős nagyságrendű anyagátcsoportosításon túl 1000 db gumimatrac, 2600 db PH ágybetét és 3600 db 82 M. védőfelszerelés került központilag biztosításra. A felkészülés időszakában – a kijelölt körletek szemrevételezése során – megállapítást nyert, hogy azok zöme kultáncveszélyes. Ezért még az elfoglalás előtt – igénybevéve az MN KÖJÁL segítségét – végrehajtást nyert a körletek szakszerű fertőtlenítése. A gyakorlat végrehajtása során bebizonyosodott, hogy kellő minőségű és színvonalú előkészítő munka nem hiábavaló tevékenység. Az előkészítés időszakában ráfordított időmennyiséggel egyenes arányban áll az ez irányú munka hatékonysága. A zömében eredményes előkészítő munka mellett azonban egy sor olyan hiányosság is előfordult, ami csak a végrehajtás során került felszínre. Nem fordítottak kellő figyelmet a hadtápegységek és alegységek, valamint harc- és gépjárművezetők felkészítésének központi le szabályozására; az ellátásért felelős személyek részletes felkészítésére; az előkészítő részlegparancsnokok feladatainak „leiskolázására” és a kiadott követelményekben megszabott feladatok végrehajtásának ellenőrzésére. Mindezek hatására így fordulhatott elő, hogy az MPG-20 szivattyúkat – azok üzemképtelenségére hivatkozva – az érintett alárendeltek nem szállították ki a gyakorlatra; külön gyakorlatvezetői ráhatásra telepítették a töltősorokat a beérkező csapatok feltöltésére; az élm. ellátó pontokon az ételkészítés egyes esetekben nem a követelmények szerint történt; takarékos megoldásokat esetenként mellőző, s alapvetően közúton végzett átcsoportosításokat hajtottak végre.*

Mindez – 30 db szállító gépjármű, 10 db pótkocsi igénybevétele, közel 7500 km és 1,5 tonna hajtóanyag felhasználást tett szükségessé. Ezen hiányosságok felhívják a figyelmet – a jövőre vonatkoztatva – a *parancsvégrehajtás fontosságára*, illetve az attól való eltérés szabályzat adta lehetőségeinek betartására. Mindez arra is enged következtetni, hogy már a felkészülés időszakában még következetesebben és mélyrehatóbban kell ellenőrizni minden szinten a megszabott feladatok végrehajtását. A korábbi hasonló jellegű rendezvényekhez hasonlóan a „DUNA-84” gyakorlat is sürgetően veti fel magasabbegység hatáskörben, gyakorlatok hadtápbiztosítása követelményeihez igazodó, s méreteit illetően egy ezredgyakorlat szükségleteit kielégítő készletek összevonásának szükségességét, elsősorban sátrakat, pihentetési anyagokat és tábori törzsbútorzatot illetően.

Az összefegyvernemi mozzanatokkal szoros összhangban, azokhoz igazítva kerültek beállításra a hadtáp oktatási kérdések. Ennek megfelelően a DHDSCS PK HTPH elvtárral történő egyeztetés alapján a gyakorlat 5 mozzanatán belül terveztük meg és vezettük le a hadtáp oktatási kérdéseket.

## A CSAPATOK KOMBINÁLT MENETE, MK ELFOGLALÁSA BIZTOSÍTÁSÁNAK MEGTERVEZÉSE, MEGSZERVEZÉSE ÉS VÉGREHAJTÁSÁNAK VEZETÉSE

A gyakorlat körzetébe – a jóváhagyott tervnek megfelelően – a csapatok 30 katonavonattal kerültek átcsoportosításra. A szállítások tervezését, szervezését és a végrehajtást is a résztvevők kellő körültekintéssel – az előjárói intézkedésekben foglaltaknak megfelelően – végezték. Ezt a tényt bizonyítja az, hogy a tervezett 920 db különféle vasúti kocsiból csak 27 db-ot mondtak le, ami szállítmányonként nem éri el az egy-egy darabot. Jó színvonalon oldották meg a vasúti ki- és berakások élelmezési ellátását, egészségügyi biztosítását. Általánosítható tapasztalat, hogy „kötelezően” el kell rendelni a be- és kirakások teljes időszakára a személyi állomány első elleni védelme érdekében központi sátrak telepítését. Nem követendő módszer az, amikor ezt a feladatot szerelvényenként, alegységenként külön-külön hajtják végre.

A keréken útbaindított előkészítő részlegek alapvetően biztosították a táborok telepítését, a beérkező csapatok meleg étellel való ellátását és a harc- és gépjárművek üzemanyag feltöltését. Azonban itt is bebizonyosodott, hogy nagyobb körültekintéssel kell kialakítani az előkészítő részlegek állományát, anyagi készleteiket és technikai eszközeiket. Olyan számvetéssel, hogy a „főcserék” beérkezése előtt teljes értékűen bizonyítani tudják a pihentetési és fürdetési feltételeket, valamint a törzsmunka azonnali megkezdésének lehetőségét is. A táborszerű telepítés és működés további egységesítése egy sor új szabályozást von maga után. Konkrétan meg kell határozni a sátrak berendezését, belrendjét, a szolgálatok öltözetét, világítási anyagok, eszközök elosztását, a szakács ruházat (kék kötény) elszállítandó mennyiségét, az anyagok nyilvántartásának, a tábor állagfenntartásának és használatának rendjét stb. A feltárt problémák megoldására az egységes követelménytámasztás a HDS PK 57/1980. sz. intézkedés kiegészítésében megtörtént.

A két vasúti ellátó állomás a rendeltetését betöltötte, biztosította az ellátás központosított, szervezett kézbentartását, azonban funkcióit a jövőben szélesíteni szükséges. Célszerű, ha itt elvégezzük a burgonya és zöldségfélék előkészítését, ezzel is csökkentve a csapatok hadtápszervei ez irányú feladatait. Követendő megoldás az is, hogy csökkentjük a hús, hentesáru mennyiségét a hűtővagonban és nem több, mint kettő napi szükséglet hűtését biztosítjuk, ezzel is fokozva a közegészség- és járványügyi biztonságot. Mindez mellett indokoltnak látszik orvos (felcser) és kellő mennyiségű nem romlandó élelmezési tartalékkészlet VEÁ-ra történő biztosítása is. A jövőben feszesebbé kell tenni a reális anyagigénylésen alapuló napi szervezett vételezéseket és a szükséges okmányok megkövetelését a vételező személyektől. A területzárók és forgalomszabályozók utalását – minden anyagból – ellátási biztonságuk fenntartása érdekében a VEÁ-ra célszerű szervezni.

A körletbe történő beérkezés után a hadtápegységek, alegységek és HVP-ok a meghatározott követelmények szerint települtek, a szükséges összekötterést – kezdeti nehézségek után – megteremtették, az őrzés-védelmet megszervezték és begyakorolták. Általánosítható tapasztalat, hogy kevés figyelmet fordítanak a VSF és tűzoltó rajok felkészítésére, aktivizálásukhoz szükséges okmányok, eszközök meglétére. A sorállomány pihentetése 3 db összefegyvernemi védőköpenyből

épített kétszemélyes sátorban történt. A kedvező tapasztalatok ellenére az igénytelen telepítés (palástok nem kellő mértékű kifeszítése, vízelvezető árkok hiánya) hatására a sátrak több helyen beáztak és csak külön ráhatásra számolták fel a hiányosságokat. A nem kellően központosított kántináru ellátás és a szűk áruválaszték hatására az alegységek tömegesen a környező boltokba jártak „vételezn.i” Egyértelműbb, konkrétabb szabályozás szükséges a kántináruból befolyt összeg nyilvántartására, okmányolására, kezelésére és felhasználására. Mindez ráirányítja a figyelmet a feladat jelentőségére és kellő szintű megszervezésének szükségességére.

*A TÁMADÓHARC HADTÁPBIZTOSÍTÁSÁNAK  
MEGTERVEZÉSE, MEGSZERVEZÉSE  
A HÁBORÚ KEZDETI IDŐSZAKÁBAN, A HADTÁPEGYSÉGEK  
ÉS ALEGYSÉGEK FELKÉSZÍTÉSE*

A korábban levezetett gyakorlatok tapasztalatai azt igazolják, hogy a magasabbegységek és egységek hadtápbiztosítása hajlamos többirányú feladatra hivatkozni a csapathadttápbiztosítása során (pl. a harc hadtápbiztosításának megtervezése térképen; a hadtápegységek, alegységek kiképzése, összekovácsolása; a csapatok tényleges anyagi ellátása és egészségügyi biztosítása.) A végrehajtandó feladatokat „háborús” és „béke” ellátási feladatokra osztják fel, az ilyen értelmezésből káros következmények származhatnak. Általában nagyobb figyelmet fordítanak a valós ellátási feladatokra, s ezzel szemben sokkal kevesebbet a hadtápegységek, -alegységek felkészítésére, kiképzésére, összekovácsolására, a feladatok helyszíni ellenőrzésére és irányítására. Pedig a gyakorlatok hadtápbiztosítási célkitűzései éppen ezen területek tökéletesítésére, továbbfejlesztésére irányulnak. Követendő megoldás a különböző területeken a munkaráfordítás helyes arányának megválasztása és a feladatok komplex, egységben való értelmezése. Ezen a gyakorlaton a hadosztály hadtápbiztosítási és az egység-hadtápbiztosítási feladatok megvalósítása a helyes arányt, a feladatokat komplex módon értelmezte és hajtotta végre. A ho. PK HTPH a támadó harc hadtápbiztosításának megszervezésére jól felkészült. A feladat kidolgozása során a ho. htp. operatív csoport és ho. htp. törzs – párhuzamos munkamódszerrel – dolgozott. A hadosztályparancsnok elhatározásának kihirdetése után a ho. PK HTPH berendelte a ho. hadtápbiztosítást a H-ra, ahol kidolgozták a feladatot. A szintén berendelt egység PK HTPH-nek szóban kihirdetette az elhatározást és megszabta részükre a feladatokat. Ezzel a módszerrel jelentősen lecsökkent a feladat lejuttatásának ideje és operatív módon tudtak reagálni a változásokra. A hadtápbiztosítás tervezése során kellő hatékonysággal alkalmazták a ho. HVP-on települt VT-20-as számítógépet. A feladat kidolgozása során a hadosztály szintű szolgálati ág főnökök munkája – minőségileg eltérő szinten – jelentősen hozzájárult a hadtápbiztosítási terv jó színvonalú kidolgozásához. A hadosztály hadtápbiztosítási főfigyelme a „jelentéscentrikus” térképekre és plakátokra fordította, ezért a részterületek átgondolt kimunkálására a szakmai vezető-irányító – ellenőrző tevékenység érvényesítésére kevés idő jutott. Az alárendelt PK HTPH-ek hadtápbiztosítási és alegységparancsnokok eltérő szinten dolgozták ki biztosítási és alkalmazási terveiket. Általános tapasztalat volt, hogy az egységek EÜSZF-i hiányosan készültek fel az egészségügyi veszteség számvetésére elkészítésére.

Az is előfordult, hogy az ezred EÜSZF-e nem vett részt a tervezőmunkában, kizárólag az ESH vezetésével foglalkozott, de ugyanez volt tapasztalható az ello. szdpk. vonatkozásában is. A hadtápegységek, – alegységek *begyakoroltatása, felkészítése* a kiadott követelmények, tervek és foglalkozási jegyek alapján, szervesen kerültek végrehajtásra. A begyakorlás során az egységakománnyok képzésénél felhasználásra kerültek az MN KSZF-ség által biztosított 5 t-ás konténerszállító gépkocsik, valamint a rendszerben levő dróthálós mini és HAFUK konténerek, raklapok, pántoló eszközök. Tapasztalataink szerint csapattagozatban mindezen eszközök jól alkalmazhatók.

Kiemelkedő jelentőségű feladat volt, a szovjet gl. ho. hadtáppal közösen végrehajtott 30–30 fő imitált sérült kölcsönös kiürítése sebesültszállító gépkocsi-val és légi úton, valamint egy gl. e. szovjet üzemanyagröltő soron való feltöltése. Bebizonyosodott, a szovjet hadosztály töltősoron való feltöltés végrehajtása során, hogy a harc- és gépjárművezető (kezelő) állományunk ez irányú felkészültsége hiányos és több tekintetben kívánni valót hagy maga után. Az imitált sérültek átadás-átvétele kellő szervezettséggel, az elvárásoknak megfelelően került végrehajtásra. Egyértelművé vált, hogy legalább négynapos intenzív felkészítés és begyakorlás után alkalmas egy eü. o. ilyen szintű gyakorlaton való eredményes részvételre. A műtőkonténer szállításához és telepítéséhez sajátos feltételek szükségesek. Így olyan terepjáró szállítóeszköz, amelynek súlypontja alacsonyan van és hosszabb, mint a konténer, a telepítéshez 15x15 méteres sík terület és a lábak alá 70x70 cm-es fémlapok. A teljes telepítéshez meghatározott normaidő (3 óra) begyakorlott személyzettel (5 fő) és a fenti feltételek megléte mellett teljesíteni lehet. A DDA-66 kezelése – működtetése – a vártnál egyszerűbbnek bizonyult.

#### A TÁMADÓHARC HADTÁPBIZTOSÍTÁSI FELADATAI VÉGREHAJTÁSÁNAK VEZETÉSE, AZ ELLENSÉG FŐVÉDŐÖVÉNEK ÁTTÖRÉSE ÉS A TÁMADÁS KIFEJLESZTÉSE SORÁN

A mozzanat végrehajtása során a hadosztály hadtáptörzsnek és alárendeltjeinek többirányú és bonyolult feladatokat kellett megoldani. *Meg kellett valósítani:* az államhatár átlépése, a biztosítási öv leküzdése, a fővédőöv áttörése hadtápbiztosítása végrehajtásának vezetését. *Végre kellett hajtani:* a hadosztály, ezredhadtápok áttelepítését, a valóságos után- és hátraszállítási feladatokat, továbbá a hadtápegységek, alegységek következő napi alkalmazásának megtervezését, megszervezését. A ho. hadtáptörzse, a hadtápegységek és alegységek megfelelő szinten felkészültek a támadóharc hadtápbiztosításának vezetésére. Zömében jól szervezték meg a hadtápok lépcsőzését és manővereit, azonban a lépcsők állományában kijelölt erők, eszközök összeállításánál sablonosság volt tapasztalható. Alapvető hiányosság volt, hogy nem fordítottak kellő hangsúlyt a „fiktív” feladatok vezetésére. A dinamika során a hadosztály HVP a harcállásontról kevés információt kapott, esetenként nem is törekedtek a beszerzésére. Ebben az időszakban érezhető volt, hogy a harc alatti hadtápvezetés terén még van mit tenni. A ho. és e. htp. törzsek kevés jártassággal rendelkeznek az információk gyűjtésében, feldolgozásában és az alárendelték folyamatos vezetésében. A „szűk befogadóképesség” miatt a zászlóalj és ezredhadtápvérei és eszközei a gyakorlótéren

nem követték a csapatokat, csak a harcnap végére zárkóztak fel az ellátandó csapatokhoz, ezért tényleges tevékenységüket azoktól elszakadva, a hadtápok vezetését jelentősen megnehezítve végezték. Bonyolultá vált a folyamatos összeköttetés fenntartása, a szervezett áttelepülés követelményei teljeskörű érvényesítése.

A mozzanat részét képezte az áttörés hadtápbiztosításának megszervezése és végrehajtása. A ho. pk. elhatározásának megfelelően a ho. PK HTPH pontosította az áttörés htp. biztosítására hozott elhatározását és intézkedett az anyagi készletek feltöltésére. Az elhatározás pontosítása több tekintetben általános volt, kimerült a kiegészítő lőszerkészletek kialakításában, az eü. o. áttöréshez való telepítésnek megtervezésében. Az c. PK HTPH-ek sem fordítottak kellő figyelmet az áttörésben résztvevő csapatok hadtápjainak tehermentesítésére, az eü-i erők és eszközök lépcsőzésére.

Az áttörés érdekében HDS lőszerkiadó állomás működött, ahonnan ténylegesen a tüzelőállásokba kiszállításra került 150 t. éleslőszer. A szállítóoszlop fogadása, bevezetése, a kiszállított lőszer átadás-átvétele, okmányolása begyakorlottságot, alapos felkészültséget tükrözött. A kirakó állomáson – tervezetten – lőszerátvételre is sor került, amely 30 db gépkocsit, 6 db rakodógépet és 20 fő rakodóerőt igényelt. A rakodószőnyegen érkező lőszer átrakására alkalmazott rakodógép típus közül a „PALFINGER” bizonyult a legalkalmasabbnak, amelyet különösen teljesítőképessége és gyorsasága tesz alkalmassá. A rakodószőnyegekkel málházott gépjárművek kihasználtsága 96–99<sup>0</sup>o, ami a hagyományos málházásnál 6–9<sup>0</sup>o-kal jobb.

A napvégi feltöltés érdekében a HDS űza. száll. z. könnyített acéltartályokban hajtóanyagot szállított ki tagozat kihagyásával, közvetlenül az c. raktárba. A hajtóanyag átvétel során gondot okozott az URAL töltőgépkocsikhoz rendszeresített, de „a laktanyában felejtett” csatlakozódísz hiánya, így az átféjtést csak tartály domfedélen keresztül, körülményesen, jelentős idő- és hajtóanyagvesztéssel lehetett végrehajtani. Összegzett tapasztalat volt, hogy az átadó-átvevő személyek és a rakodóállomány felkészítése területén vannak még „fehér foltok”, melyek a szaktechnika komplex ismerete, alkalmazása hiányosságai, a szakharcászati foglalkozások adta lehetőségek nem teljeskörű kihasználása, a hagyományoktól eltérő szituációk okozta következmények nehézkes megoldása köré csoportosulnak.

*A TÁMADÁS KIFEJLESZTÉSE,  
VISSZAVONULÓ ELLENSÉG ÜLDÖZÉSE,  
SZÉLES VÍZIAKADÁLY MENETBŐL TÖRTÉNŐ LEKÜZDÉSE,  
ELLENCsapás ELHÁRÍTÁSA HADTÁPBIZTOSÍTÁSÁNAK  
MEGTERVEZÉSE, MEGSZERVEZÉSE  
ÉS VÉGREHAJTÁSÁNAK VEZETÉSE*

Gyakorlatainkon folyamatosan visszatérő probléma a másnapi harctevékenység hadtápbiztosításának megtervezése, megszervezése, a célszerű munkaelosztás megvalósítása. Közismert vezetési követelmény, hogy a másnapi harctevékenység hadtápbiztosításának megtervezése érdekében a hadtáptörzsek állományát meg

kell osztani mind a ho., mind ezred HVP-on. Célszerű operatív csoportot kijelölni, amely párhuzamosan a harcnap biztosítási feladatait irányítókkal végzi a másnapi harctevékenység hadtápbiztosítása részletes tervezését. Mindkét csoportnál törekedni kell a feladatok egyszerű operatív és „rugalmas” megoldására. A munka bonyolítása helyett minden erőt a rövid és egyértelmű intézkedések gyors elkészítésére, az alárendeltek részére történő lejuttatására, a végrehajtás feltételeinek megerősítésére kell fordítani. Célszerű megoldásnak látszik, ha a ho. PK HTPH és op. csoportja a harcállásponton csak a legszükségesebb ideig tartózkodik. A másnapi harctevékenység hadtápbiztosítására hozott elhatározást alárendeltjei részére a gyors végrehajtás érdekében szóban hirdeti ki. Az e. PK HTPH-nek is célszerű ezt a munkamódszert alkalmazni. A HVP-on levő állomány párhuzamosan dolgozik, reagál a kialakult helyzetre, irányítja a végrehajtást és a H-ról kapott információk alapján megkezdí az újabb feladat kidolgozását. Többször gondot okoz, hogy a HVP-on csak tervezőmunka folyik és elhanyagolják a dinamikai feladatok irányítását, de hiba ennek az ellenkezője is, hiszen a következő harcnap előkészítése szenved csorbát. A mozzanat legjelentősebb feladatát végrehajtó gl. e. PK HTPH-e és törzse megfelelően felkészítette, megerősítette a DUNÁN átkelő alegység hadtápját és az ESH-et, azonban elmulasztotta a végrehajtás helyszíni irányítását és ellenőrzését. Az ezredhadtápdöntő többsége – helytelenül – visszamaradt a „díszszemlén” résztvevő alegységek felkészítésére, a kombinált menet hadtápbiztosításának megtervezése, megszervezése érdekében. Ennek következtében az erőszakos átkelésre csak hiányos hadtápbiztosítási terv és átkelési grafikon készült. A feladat végrehajtása során bebizonyosodott az alegységparancsnokok hadtápbiztosítási ismeretei növelésének szükségessége is. Az átkelés és az ellencsapás elhárítása megszervezése és végrehajtása időszakában a PK HTPH-ek és törzsek kiemelt figyelmet fordítottak az alegység hadtápok manővereztetésére, a készletek megalakítására és folyamatos pótlására, a személyi állomány tényleges ellátására, a technikai eszközök feltöltésére, kiszolgálására és a kombinált menet hadtápbiztosításának megtervezésére, bár ekkor a fáradtság jelei is mutatkoztak, mint újabb „nehézségi tényező.”

A levezetési tervnek megfelelően a csapatok feladatai függvényében került sor a kiléptetésükre és a kombinált menet hadtápbiztosításának megtervezésére, megszervezésére és végrehajtására. A csapatok 28 katonavonattal 820 vasúti kocsii igénybevételel hajtották végre a vasúti szállítást. Itt már nem volt jellemző az a tervszerűség, mint az odaszállításnál, 70 db vasúti kocsi került lemondásra, ami közel két katonavonatot jelentett. Meggondolandó az a nagyvonalúság e téren, ami mellőzi és figyelmen kívül hagyja a takarékosági célkitűzések követelményeinek betartását és megvalósítását. Előfordult az is, hogy a vasúti szállítások irányítására kijelölt berakást szabályozó tisztet – a követelményektől eltérően – csak a vasúti szállítás tömeges megkezdése után rendelték ki a Berakó Körzet Parancsnokságára. Ennek összes hátrányát érezni lehetett a szállítások megkezdése során. A vasúti szállítást több csapat a berakás előtt 2–3 órával pontosította, így a személyi állomány szervezett mozgatása is elmaradt az elvárható követelményektől. Tapasztalatként jelentkezett, hogy célszerű a vasúti szállításra nem tervezett egységek, alegységek részére is rögzítőanyagot tartalékként biztosítani, mivel feladatuk és hazaszállításuk rendje változhat. A béke helyőrségbe történő visszaérkezés után szervezeten végzették, biztosították a meleg étkezést, az anyagi készletek ellenőrzését, végrehajtották a technikai eszköz-



zök, anyagok karbantartását, tárolásba helyezését és az eredeti helyzet visszaállítását.

*Összességében megállapítható,* hogy a szervezett és következetes munka biztosította a koalíciós állományú csapatgyakorlat célkitűzései megvalósításának szállítási, anyagi és egészségügyi feltételei, a hadtápegységek, alegységek tervszerű felkészítésében szervesen illeszkedő gyakoroltatást. A gyakorló szovjet hadseregtrözs által megszabott feladatok végrehajtása során mindvégig érezhető volt a hadtápszolgálatok kellő szabályozottsága, az anyagmozgásokkal, imitált sérült-átadással, illetve átvétellel eredményesen gyakorolták a koalíciós állományú csapatok hadtápbiztosításának és együttműködésének kérdéseit. Helyes vezetési módszereket alkalmaztak a tervezés meggyorsítása érdekében. Eredményesen hasznosították – kísérleti jelleggel – elsőként a hadtápbiztosítás tervezésében magasabbegység tagozatban a VT-20-as kis elektronikus számítógépet, egységtagozatban pedig a személyi számítógépeket. A csapatok valóságos ellátása megbízható és jó színvonalú volt. A két vasúti ellátó állomás szervezett működésével elősegítette a tatarékos km. és hajtóanyag felhasználást. Az éleslőszer ellátás gyakoroltatása, a HDS lőszerkirakó állomás működtetése jól szolgálta a perspektívus anyagmozgatógépek háborús alkalmazásának további kutatását. A gyakorlat tapasztalatainak megítélésénél figyelembe kell venni, hogy a gyakorló hadtáptörzsek munkájában fokozatosan növekvő követelmény és ütemdiktálás érvényesült.

A gyakorlat széles körű, gazdag tapasztalatainak közreadásával célunk az, hogy a hadtápszolgálatban dolgozó tisztek, tiszthelyettesek ismereteit kiegészítsük és egy-két kérdést vitaalapon felvessünk a hadtápbiztosítás gyakorlati és elméleti kérdéseinek további tökéletesítése érdekében.

A felvetett gondok, problémák ésszerű, közös megoldása adja a jövő ezirányú munkájának alapvető irányát és egyben feladatait is.

(Mellékletek a folyóirat végén).

## A hegyi hadtápkiképzés tapasztalatai

*Kovács István százados és Vérfi Sándor t. zászlós*

Az elmúlt közel egy évtized során a hadtápalgységek kiképzési rendszere nagymérvű minőségi változáson ment keresztül. Ennek részeként a csapatok hegyi kiképzésének rendszerébe szorosan beépült a hadtápalgységek hegyi kiképzése is.

Az európai háborúk történelme igazolja, hogy a háborús tevékenységek során a hadviselő csapatoknak számos harctevékenysége a hegyekben folyt le, mely megkövetelte a csapatok személyi állományának különleges pszichikai és fizikai felkészültségét és kiképzettségét. A tapasztalatokból levonható az a következtetés, hogy az előcrében és harcitechnikában elszenvedett veszteségek elsősorban azokat a csapatokat sújtották, amelyek nem voltak kellően felkészülve a különböző hegyi akadályok miatt előállt nehézségek leküzdésére.

A korszerű háborúban sem nélkülözhetők azok a készségek és tulajdonságok, amelyek a hegyi harc eredményes megvívásához, a terep sajátosságaiból eredő nehézségek leküzdéséhez szükségesek.

Minden harctevékenység eredményes megvívásának alapját képezi a csapatok hadtápbiztosításának részletekre menő alapos megtervezése, megszervezése és végrehajtása. A hegyvidéki harctevékenységek hadtápbiztosítása a hadtápalgységektől különleges és nehéz feladatok megoldását követeli meg. A hegyvidéki harc hadtápbiztosításának fő terheit és megpróbáltatásait a csapathadtáp-tagozat viseli, ezért szükséges ezen tagozatokba beosztott állomány felkészítése a várható szakfeladatok végrehajtására.

A hadtápkatonák hegyi hadtápbiztosítási feladatokra való felkészítése során figyelembe kell venni, milyen feladatok megoldásával kell számolni.

*Várható feladatok:*

- anyagi eszközök után- és hátraszállítása nehéz hegyi terepen, különböző időjárási viszonyok között;
- együrtműködés a harcoló csapatokkal, közvetlenül harcrenden belüli tevékenység;
- együrtműködés a légi utánszállító erőkkel, légi kidobással utánszállított anyagi eszközök összegyűjtése és a harcolókhoz való eljuttatása;
- sebesültek hátraszállítása nehéz hegyi terepen, különböző rendszeresített, illetve szükségesszükszűkökkel;
- sebesültek mentése helikopteres kötélléssel együttműködve;
- túlélési lehetőségek felismerése és megvalósítása.

*A felsorolt feladatok eredményes megvalósítása érdekében a következőkre kell megtanítani a hadtápkatonákat:*

- a hegyes terepen való gyors tájékozódásra, a terep helyes értékelésére a mozgásbiztonság érdekében, álcázó és fedező lehetőségeinek kihasználására;
- a gyalogsági fegyverekkel való tüzelés szabályaira és a hegyi lövészet eredményes végrehajtására;
- hegyi útvonalak leküzdésére gépjárművekkel;
- anyagi eszközök utanszállítására, rendszeresített és szükségesszükszűkökkel;
- sebesültek mentésére és szállítására rendszeresített és szükségesszükszűkökkel, együttműködve a helikopteres mentő részlegekkel;
- alegységek feltöltésére hegyi terepen;
- rendszeresített hegyi felszerelés szerkezeti sajátosságaira, helyes előkészítésére és használatára;
- hegymászó felszerelések használatára, a különböző hegyi akadályok leküzdésének legcélszerűbb módjaira;
- önbiztosításra, valamint a társbiztosítás különböző módjaira és rendszabályaira, a lehetséges kőomlások, hólavínok, jégomlások és egyéb veszélyek felismerésére, a balesetek megelőzésére;
- a természetes és mesterséges hegyi akadályok (omlások, fa- és kőtorlaszok) elhárítására robbantással;
- gyors sodrású hegyi patakokon gázlók kijelölésére, leküzdésére, szükség áthidalók létesítésére;
- pihenőhelyek kiválasztására, berendezésére és a túlélés lehetőségeire;
- különböző fagykárak, fagyások megelőzésére, a személyi állomány és az anyagi eszközök vonatkozásában.

A hegyi kiképzés tartalmi követelményeit figyelembe véve megállapítható, hogy a hadtápalgységek hegyi kiképzése időigényes, körütekintő, megalapozott előkészítő pszichikai és fizikai tevékenységet kíván. A kitűzött célok eredményes megvalósítása csak következetes, folyamatos tevékenységgel érhető el. Ezen tevékenység végrehajtásánál meghatározó a kiképzést végrehajtó parancsnoki állomány szakmai és fizikai felkészültsége. Követelményként kell állítani, hogy az egyes fogásokat, módszereket a kiképző állomány önmaga tudja bemutatni.

Az egész tevékenység folyamatot 3 fő időszakra célszerű és kell bontani.

### *1. Az előkészítés időszaka*

Alapvetően a hadtápalgységek, katonák békehelyőrségben történő felkészítését foglalja magában. Ez a tevékenység az első időszak kötelező kiképzésének első hónapjától kezdődik és a fokozatosság elve betartásával a konkrét végrehajtás időszakáig tart, ismétlődve kiképzési időszakonként.

Az előkészítő időszak feladatait öt témakör köré célszerű csoportosítani, melyek a következők:

- a) Elméleti ismeret nyújtás
  - előadás, filmvetítés, eszköz bemutatás
- b) Pszichikai felkészítés
  - a félelem leküzdése, önbizalomerősítés
  - szoktatás a kismagasságban történő mozgáshoz

- c) Fizikai felkészítés
  - erőnléti gyakorlatok és állóképesség növelő feladatok végzése
- d) Rendszeresített eszközök alkalmazásának, fogásainak begyakorlása
- e) Szükségesszükszerek készítésének megismertetése.

### 2. A végrehajtás időszaka

a) Az előkészítő időszakban begyakorolt feladatok végrehajtása először részenként, majd folyamatában, valós hegyi körülmények között.

b) Hegyi löfeladat végrehajtása hegyi pályán.

c) a 4. számú speciális vezetési gyakorlat végrehajtása nappal és éjjel.

d) Anyagi eszközök és sebesültek után- és hátraszállítása rendszeresített és szükségesszükszerek, helikopterek alkalmazásával, drótkötélpályán, sziklafalon, hegyi patakon keresztül. Sebesültek felkutatása, ellátása, mentése.

### 3. Befejező időszak

Az eddig begyakorolt feladatok szakharcászati komplex foglalkozás keretében történő végrehajtása, együttműködésben zászlóalj és ezredhadtáp tagozat, ráépítve a gépesített lövészzászlóalj gyakorlatára.

A személyi állomány felkészítését már a békehelyőrségben meg kell kezdeni, mely tartalmában magában foglalja az elméleti és fizikai felkészítést. Az elméleti felkészítés tartalmazza a különböző előadások, filmvetítések levezetését, megtartását, majd a gyakorlati részekre rátérve a különböző eszközök megismertetését, bemutatását, használatát, az akadályok leküzdésének célszerű változásait.

Az előkészítő időszak főbb mozzanatait a következők alapján célszerű meghatározni:

1. Meg kell határozni a kiképzési célt, a célok elérése érdekében rendszabályokat kell fogantatosítani. Ez foglalja magában a következőket:

- kiképzési ütemterv készítése a különböző időszakos sorállomány részére;
- a parancsnoki állomány felkészítése;
- kiképzési együttműködés megszervezése az összefegyvernemi alegységekkel;
- részfoglalkozásvezetők kijelölése, gyakorlati felkészítésük;
- levezetési terv, magyarázó jelentés, részfoglalkozási jegyek elkészítése, jóváhagyása.

2. Anyagi-tárgyi feltételek megteremtése:

- tankönyvek, szakirodalmak, dia- és pergő filmek, tablók készletezése;
- hegyi kiképzés tárgyi eszközeinek biztosítása.

A kiképzési feladat sikeres végrehajtása érdekében célszerűnek tartjuk a következő óra- és tárgykör elosztást.

#### Testnevelés

Az állomány fizikai felkészítése érdekében célszerű lenne a hadtápkiképzési program testnevelési kiképzésnél az 5. TK létrehozása 40 órában, oly módon, hogy 20 órát a testnevelési kiképzésre megszabott időből célszerű átcsoportosítani. Az átcsoportosítás egy változata lehet:

1 TK 8 óra, 2 TK 6 óra, 4 TK 6 óra. Összesen: 20 óra.

Ez a 20 óra az előkészítő időszakban, szabadidőben kerülne végrehajtásra (sportdélután).

A fennmaradt 20 óra a hegyi bázison kerül végrehajtásra. Így összességében a kötelékkiképzés időszakában a hadtápkatonák 60 óra testnevelési kiképzésben részesülnének, ebből 40 órát tenne ki a speciális jellegű hegyi akadályok leküzdésével kapcsolatos felkészítés.

#### *Katonai tereptan*

Egy időszakban 4 óra időtartamban célszerű célirányos foglalkozás tartása a délutáni szabadidő terhére a következő bontásban:

– tájékoztató jellegű katonaföldrajzi előadás megtartása 40–50 perc időtartamban;

– hegyvidékek katonaföldrajza című film vetítése 40 perc időtartamban;

– azimut szerinti mozgás ismertetése, begyakoroltatása 120 perc időtartamban.

3 TK: Mozgás azimut alapján.

1. Foglalkozás:

a) Tájékozódás és mozgás terepen, térkép nélkül.

b) Mágneses azimut mérése és kitűzése.

c) Távolságmérés lépéssel.

d) Menet végrehajtása azimutok és távolságok alapján.

#### *Műszaki kiképzés*

A korszerű harcban a hadtápegységek gyakran kerülnek olyan helyzetbe, hogy feladatuk végrehajtását különböző váratlan természeti akadályok, mesterséges úteltárók, kőomlások, lavinák stb. akadályozzák, adott esetben a túlélést szükségterületen kell megoldani. Ezért célszerű a műszaki kiképzést kiegészíteni speciális robbantási feladatok begyakoroltásával, mely a HTP KP-ban jelenleg nem szerepel. Például:

– nyújtott töltetek készítése;

– kő- és különböző torlaszok robbantása;

– sziklás talajon különböző fedezékekhez alapzatabontások begyakorlása.

#### *Hegyi lökiképzés*

Célszerűnek tartjuk a htp. KP lökiképzési részénél 8. TK beállítását 10 órában, mely tartalmazná a hegyi lögyakorlatra való felkészítést és végrehajtást, hegyi kiképző bázison.

#### *Egészségügyi ismeretek*

A HTP KP cü. kiképzés részénél javasoljuk a 2. TK beállítását 2 órában, mely tartalmazná a következő oktatási kérdéseket:

– cü-i és járványvédelmi feladatok erdős-hegyes terepen;

– fagyveszély megelőzésének, illetve a segélynyújtásnak a módszerei;

– túlélési lehetőségek ismertetése;

– élelem és vízszerezés háborús körülmények között, a terepen fellelhető szükség élelmezési anyagok felhasználásával (ehető gombák, bogycsók, gyümölcsök stb.);

– sérültek ellátása, terepen található anyagokból szükségesszükszerek készítése;

– sebcsőtek szállítása gyalog, valamint igavonó állatok, illetve kutyák felhasználásával;

- sebesültek szállítása sziklás terepen kötél, drótkötélpálya alkalmazásával, hegyi patakon keresztül;
- sebesültek mentése sziklás terepről helikopter alkalmazásával;

#### *Szakharcászati foglalkozások*

Az előkészítés és végrehajtás időszakában begyakorolt feladatok szakharcászati foglalkozásokba kerülnek beépítésre. A szakharcászati foglalkozásokra célszerű 12 órát tervezni a következők szerint:

A) Szakharcászati alaki foglalkozás 6 órában, melynek során a tevékenységek folyamatosan kerülnének végrehajtásra normaiddők betartása nélkül.

B) Szakharcászati komplex foglalkozás 6 órában, ráépítve a gépesített lövészsászlóalj harcászati kiképzés 24-es TK (MOG) gyakorlatára. E tevékenység végrehajtásában – a takarékoság elveinek szem előtt tartásával – célszerű integrálni a gjmű. vezetés 4. TK 2. foglalkozás anyagát, mely tartalmilag felüleli a gjmű. vezetés különböző sajátosságait erdős-hegyes terepen és veszélyhelyzetekben;

- gépjármű-vezetés csúszós terepen, földúton és szilárd burkolatú úton, kisvíű kanyarokban, lejtőkön és emelkedőkön, mely keréknyomokban és keréknyomok között;

- vezetés közben előforduló megcsúszások, farolások, kisodródások korrigálása;

- veszélyhelyzetben vészfékezés, kormányzási manőverek végrehajtása.

A felkészítés időszakában célszerűnek tartjuk oktató pergő, illetve diafilmek levetítését.

Pergőfilmek: - Hegyi kiképzés 30 perc.

- Téli hegyi kiképzés 23 perc.

- Heten a hegy ellen 16 perc.

- Hegyi harc hadtápbiztosítása 20 perc időtartamban.

Ezekkel a filmekkel a filmbázisok rendelkeznek, igénylés alapján biztosítják. A diafilmekkel az egységek rendelkeznek.

Az előkészítő időszak hatékonyságának fokozása a folyamatosság biztosítása érdekében a következő anyagi-tárgyi és létesítmény feltételek megteremtése célszerű:

- hegyi kiképzés tablósorozat biztosítása;

- legalább 10 készletből álló részleges személni felszerelés (egyéni kötél, hegyi csákány, teherszállító kötél);

- hegyi akadálypálya részleges kialakítása (rönk akadály, fatörzs folyosó, vízszintes függőakadály, egyensúly gerenda, lengőkötél, felfutó billenőpalló, ferde kötélhágcsó, kis drótkötélpálya).

A fenti létesítmények kialakítására laktanyán belül, vagy a htp. gyakorló-pályán nyílik lehetőség. A kialakítás zömében csapaterőből elvégezhető, egyes speciális eszközök beszerzése központi igénylés útján biztosítható.

#### *A kiképzés végrehajtásának jobb tapasztalatai*

Az első ízben végrehajtott kiképzésnél a célirányos pszichikai és fizikai felkészítés hiánya a kiképzés második, harmadik napján éreztette hatását. Az idő rövidségéből adódó napi 10 órás erős fizikai igénybevétel az állomány elfáradá-

sához vezetett. Éppen ezért az előkészítő időszakban a fizikai és pszichikai felkészítés több időt, nagyobb odafigyelést igényel. Ezt a tapasztalatunkat hasznosítva a fáradtság jelei később, vagy egyáltalán nem jelentkeztek.

A legnagyobb fizikai igénybevételt jelentette:

- a) A lajhármászás folyóakadály leküzdésekor.
- b) Alapszikla leküzdése.
- c) Lőszfal leküzdése, az itt gyakorolt anyagi és egészségügyi szállítási, kiürítési feladatok végrehajtása.

Nőtt az állomány önbizalma, presztizskérdést csináltak egyes nehéz feladatok végrehajtásából.

A hegyi vezetési pályán végrehajtott gyakorlatok nagy figyelmet, körültekintést igényeltek mind a foglalkozásvezetők, mind pedig a végrehajtók részéről. Nehezíti a végrehajtást az őszi-téli időszak. Csapadékos időjárás esetén a feladat végrehajtása csak a biztonsági rendszabályok maradéktalan betartását és szinte tökéletes vezetéstechnikát igényel.

A hadtápállomány „szakmánkénti” összetételét figyelembe véve célszerűnek tartjuk az egészségügyi, a raktárkezelői és a gépjárművezetői állomány felkészítését 7-8 nap, a szakács állomány felkészítését 5-6 kiképzési nap keretében végrehajtani, egyes speciális feladatok végrehajtását (lőszfal leküzdése, sebesültek hátraszállítása, hegyi patak leküzdése, anyagi eszközök utánszállítása).

Célszerűnek tartjuk a 4. számú vezetési gyakorlat végrehajtását éjszaka és vegyvédelmi eszközök alkalmazásával.

A sikeres feladatvégrehajtás záloga az első etapban végzett munka, amit a héke helyőrségben kell végrehajtani. A hatékonyságot fokozni kell a rendelkezésre álló helyi lehetőségek kihasználásával. A feladatok begyakorlásához időt a sportdelutánok és a szabadidő terhére kell felhasználni, tehát a hegyi hadtáp kiképzésre való felkészülést, alapozást már a kötelék kiképzés első hónapjában kell kezdeni, a fokozatos igénybevétel elvének alkalmazásával.

A hegyi hadtápkiképzés nagy fizikai és pszichikai igénybevételt, a tevékenységek készség szintű végrehajtását követeli meg. A tervező, szervező, irányító tevékenységet ezért kiemelt kérdésként kell kezelni.

Egységünk hadtápállománya a kiképzést különböző időjárási körülmények között (télen, tavasszal, nyáron és ősszel is) hajtotta végre. Az időjárást a tervező munka során figyeleinhe kell venni.

A helyőrségek biztosította lehetőségek jobb kihasználásával a feltételek további javításával és a javasolt anyagi eszközökkel biztosítható a sikeres feladatvégrehajtás.



# A CSAPATGAZDÁLKODÁS ELMÉLETE, GAZDÁLKODÁS, KATONAI KÖZLEKEDÉS

## A nem vagyoni kárpótlás gyakorlata a katonák kártérítési ügyeiben

*Macsósné dr. Téglás Éva kpa.*

A Magyar Néphadseregben a szolgálat teljesítése közben a katonák balesetet szenvedhetnek, szolgálati betegség alakulhat ki náluk, és egyéb egészségkárosodásuk jelentkezhet. Az ily módon sérelmet szenvedettek részére a szocialista jogrendszerünk humánumból fakadóan, részletes jogszabályok alapján teljes kárpótlást kell biztosítani.

A Magyar Néphadseregnek a tagjaival szembeni anyagi felelőssége huzamos idő óta a vagyoni jellegű károk megtérítésében fejeződött ki.

A sérelmekből azonban előállhatnak olyan károk is, amelyek a katonáknál naponta jelentkező fizikai, pszichikai hátrányt okoznak és ezek a sokoldalú vagyoni kártérítéssel sem kárpótolhatóak teljes egészében.

A jogszabály alkotás a nem vagyoni kártérítés jogintézmény létesítésével abból indult ki, hogy a károkozó cselekmény a sérült érdekeit úgy is sértheti, hogy a vagyoni hátrányon felül nem vagyoni hátrányt is von maga után, amely kihatásában súlyosabb leher az előbbinél.

Ezeknek a hátrányoknak az enyhítésére, kiküszöbölésére, az életvitel könnyítésére szolgál a nem vagyoni kártérítés. Ezeket az ugyan nem vagyoni jellegű nehézségeket, hátrányokat vagyoni eszközzel (pénzzel) esetleg csökkenteni lehet.

Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a súlyos sérüléseknél, az életet igénylő sajnálatos eseményeknél alkalmazott nem vagyoni kárpótlást mutassa be, azt, hogy ez a jogintézmény hogyan érvényesül a néphadsereg kártérítési gyakorlatában.

### I.

#### *A nem vagyoni kártérítés feltételei*

A fegyveres erők, a fegyveres restületek és a rendészeti szervek kártérítési felelőségéről szóló speciális jogszabályok – 16/1978. (III. 1.) MT számú rendelet és a végrehajtása tárgyában kiadott 4/1978. (III. 5.) HM számú rendelet – a vagyoni jellegű károk mellett megtéríteni rendelik a katonák, illetve haláluk esetén a hozzátartozó részére az okozott nem vagyoni hátrány csökkentésére vagy kiküszöbölésére alkalmas kárpótlást.

A nem vagyoni kár megtérítése a néphadseregnek a tagjával szembeni kártérítési felelőssége körében egy korábbi jogintézmény újbóli alkalmazásával vált lehetővé.

A jogintézmény újra alkalmazását a Polgári Törvénykönyvnek az 1977. évi VI. törvénnyel való módosítása tette lehetővé 1978. március 01-től.

Ez után jogrendszerükben következőnek a katonák kártérítési ügyében alkalmazandó említett speciális szabályozás vezette be 1978. április 01-től, az ezután az időpont után bekövetkező sérelmekből származó nem vagyoni károokra.

A szabályozás a következőkben határozza meg a *nem vagyoni kártérítés feltételeit*:

A testület (néphadsereg) köteles megteríteni a károsult nem vagyoni kárát, ha a károkozás a károsultnak a társadalmi életben való részvételét vagy egyébként tartósan vagy súlyosan megnehezíti.

A nem vagyoni kártérítés feltételeinek pontosítása és az egységes jogalkalmazás kialakítása céljából tette közzé a Legfelsőbb Bíróság 1981. novemberében a 16. számú irányelvét a nem vagyoni kárért való felelősségről.

A jogszabályi rendelkezés alapján a károsultak kárpótlásakor nem vagyoni kár címén akkor van helye kártérítésre kötelezésnek, ha

– van olyan károkozó magatartás (cselekmény vagy mulasztás), amelyért a károkozó felelőssége megállapítható és okozati összefüggés áll fenn az elszenvedett sérelem és a nem vagyoni kártérítésre okot adó hátrány között;

– a károkozás megnehezíti a károsultnak a társadalmi életben való részvételét vagy egyébként is az életét és

– ez a megnehezülés tartós vagy súlyos.

A kártérítési felelősséget szabályozó speciális jogszabály szerint a néphadsereg a katonának, illetőleg hozzátartozójának (továbbiakban: károsult) a szolgálati viszonya keretében elszenvedett sérelemért – a kimenetési okok és a vétkességi felelősség figyelembevételével – vétkességre tekintet nélkül teljes mértékben felel.

Ez a felelősség a korábbi jogszabályokban meghatározott vagyoni károkon felül kiterjed a nem vagyoni jellegű hátrányok pénzbeli kártérítésként való megtérítésére is.

A nem vagyoni kár megtérítésére főleg a szolgálati viszony teljesítése közben elszenvedett balesetek következményei adnak okot. Míg a szolgálati betegséggel vagy egyéb egészségkárosodással kapcsolatban eddig nem került sor nem vagyoni kártérítés megállapítására.

A nem vagyoni kárért való felelősség csak súlyos nem vagyoni hátrány okozása esetében állapítható meg. Annak elbírálásánál, hogy a károkozás a károsultnak a társadalmi életben való részvételét vagy egyébként az életét tartósan vagy súlyosan megnehezítette-e, általában a társadalmi életben való részvételét, a fizikai és pszichikai létét, a mindennapos élettevékenységet gátló vagy súlyosbító körülményeket, továbbá az említett szempontból jelentős egyéb körülményeket is összességükben kell mérlegelni.

A speciális szabályban rögzített további feltételek szerint a néphadsereg akkor tartozik megteríteni a nem vagyoni kárt, ha az a károsultnak a társadalmi életben való részvételét vagy egyébként az életét tartósan vagy súlyosan megnehezíti.

Ilyen kár megtérítésére tehát csak súlyosabb esetekben kerülhet sor, amikor a károkozás a károsultnak a társadalmi életben való részvételét, illetőleg életét tartósan vagy véglegesen megnehezíti. A tartósság és a súlyosság csakis egymással szoros összefüggésben értelmezhető.

A társadalmi életben való részvétel vagy egyébként is az élet megnehezülése tartós állapot, ezért a súlyos megnehezülés megállapításának valójában a tartósság is feltétele.

Az esetek nagy részében a tartós megnehezülés pedig éppen a tartóssága folytán jelentkezhet olyan súllyal, amely – az összes körülmény számbavételével – alapot adhat a nem vagyoni kár megállapítására.

A néphadseregnek a katonákra vonatkozó eddigi kártérítési gyakorlatát tekintve az állapítható meg, hogy károsultak férfiak és zömükben fiatal emberek.

A károsultak legnagyobb része a hadkötelezettség alapján szolgálatot teljesítők köréből kerül ki, akiknek az életkora 18–28 év közötti. De a hivatásos állományúak is fiatalnak tekinthetők, mivel az ilyen sérültek is még 55 év alattiak.

A fiatal életkorban elszenvedett sérelem folytán előálló hátrányok tehát hosszú időn keresztül – élete végéig – nehezíti a károsult életvitelét.

## II.

### *Az eljárás módja*

A nem vagyoni kártérítés megállapítása iránti eljárásnak két fokozata van, az egyik az államigazgatási, a másik a bírósági eljárás.

A katonák nem vagyoni kártérítési ügyeiben az államigazgatási jogkörben elsőfokon a HM MN Pénzügyi Szolgálatfőnökség jár el. Határozata ellen 15 napon belül a honvédelmi miniszterhez fellebbezéssel lehet élni. A másodfokú kártérítési határozatot – a honvédelmi miniszter jogkörében eljárva – a HM jogi és igazgatási főosztályvezető adja ki (írja alá). Ez a határozat jogerős. Ennek alapján a megállapított kártérítést ki kell fizetni.

A másodfokú határozat 30 napon belül keresettel támadható meg, amelyet a károsult az elsőfokú hatósághoz vagy a Pesti Központi Kerületi Bírósághoz nyújthat be. A bíróság ítélete ellen is lehet fellebbezni, másodfokú bírósággént a Fővárosi Bíróság jár el.

Az elsőfokú hatósághoz benyújtott kérelemben a károsult tartozik megjelölni a nem vagyoni kár összegét és indokolni, hogy az elszenvedett sérelem, illetve annak maradványa, következménye miben és hogyan nehezíti meg a társadalmi életben való részvételét vagy az egyéb életvitelét.

A bizonyítási eljárás során elsőként a károsult munkaképesség-csökkenéséről szóló határozat szükséges.

Az ügyekben szükséges orvosszakértői szakvélemény beszerzése. Ebben a szakértő arra ad orvosi véleményt, hogy a károsultnál milyen egészségkárosodás következett be. Ebben várható-e javulás vagy esetleg rosszabbodik az állapota. Az egészségkárosodás miben, hogyan nehezíti meg károsult társadalmi életben való részvételét, az egyéb életvitelét. Így pl. a munkában, tanulásban, kulturáldásban, sportban, egyes esetekben biológiai szükségletek kielégítésében. Továbbá milyen mértékű a funkcionális, illetve az esztétikai károsodás.

Az esetek nagy részében sor kerül a károsult személyes meghallgatására. Ennek során lehet meggyőződni arról, hogy az egészségkárosodás (baleset) milyen elváltozást okozott, a külső szemlélőkben milyen hatást vált ki (a sétülés nagyon vagy kevésbé feltűnő).

A meghallgatáskor kérdésekre a károsult részletesen, több szempontra kiterjedően tudja előadni, hogy a sérelme hol, mikor, milyen hátrányokban jelentkezik, milyen nehézségeket okoz neki.

A nem vagyoni kártérítés megállapításánál általában nagy jelentősége van annak, hogy a károkozás következtében mennyire szűkülnek be a munkavállalási, kulturális, sportolási, szórakozási, a biológiai igények kielégítésének lehetőségei.

E vonatkozásban figyelemmel kell lenni a károsult korára, egyéniségére, indokoltnak tekinthető igényeire, hajlamaira, korábbi életvitelére.

A munkavégzési képesség megváltozásánál tájékoztatást ad az említett társadalombiztosítási határozat. A munkaképesség-csökkenés lehet kisebb mértékű, amikor baleseti járadékot kap a károsult, a nagyobb fokú esetben rokkantságot állapíthatnak meg és ennek megfelelően baleseti rokkantsági nyugdíj az állami ellátás.

A baleseti járadékon, a rokkantsági nyugdíjon felül a keletkezett jövedelemkiesés kártérítési járadék formájában kerül megtérítésre, ez azonban vagyoni jellegű kártérítés. A nem vagyoni kártérítés megállapításánál azonban olyan körülmények jönnek számításba, hogy a munkaképesség-csökkenése vagy elvesztése miatt a károsult nem végezheti a korábbi munkakörét, vagy rokkantsága miatt egyik szakmáját sem folytathatja. Esetleg tovább dolgozik a korábbi munkakörében, de a teljesértékűsége hiányát állandóan érzi (kisebb a teljesítménye, a munka elosztásánál mindig figyelemmel kell lenni az állapotára, avagy a munkatársainak időnként segítenie kell őt).

A kulturális, a sportolási, szórakozási igények változása körében azt kell vizsgálni, hogy a károsult korábban társadalmi szervezetben, egyesületben végzett munkáját gátolja-e vagy mennyiben csökkenti a sérelem.

A sérelmet megelőzően a károsult sportolt-e rendszeresen vagy alkalmi-szerűen. Ennek a lehetősége hogyan változott meg. A korábbi szórakozási igényeit csökkenteni kell-e vagy új fajta szórakozási módot kell választania. Pl. a fél szem elvesztése a károsultnál csökkenti a film és televízió nézési, olvasási lehetőségeket, a fél lábát veszített károsult még alkalmi-szerűen sem futballozhat, gyalogos kirándulásokra nem mehet vagy csak igen nehézkesen tud ilyenben részt venni.

Az egyes biológiai igények kielégítésében a sérelem az egyik károsultat teljesen, a másikat részlegesen gátolhatja.

A potenciális képesség elvesztése két, már családos károsultnál jelentkezett (ezekben az ügyekben az eljárás folyamatban van). Más esetekben bizonyos biológiai igények (étkezés, tisztálkodás stb.) kielégítése nehézkessé válik, segítő szükséges. Pl. a fél karú károsult étkezéséhez nem tud kenyeret vágni, hús felvételeket felszelni, más személy közreműködését kell igénybe venni. Égött arcú, ajkú károsult csak pépes ételt ehet.

A károsodás következményei tehát korlátozhatják a károsult életvitelének korábbi lehetőségeit, nehézkessé tehetik számára a társadalmi érintkezést, az érzelmi élet beszűkülésére vezetnek, visszahúzódóvá válik, megnehezedik a csa-

lávalapítási lehetősége, különösen a már említett fiatal embereké. A családosok életét is hátrányosan befolyásolhatja a sérült állapot. Gátolhatja a munkahelyi előrehaladást és általában az egzisztenciális helyzetet. A károsultat más életmódra, más életritmusra való átállásra kényszeríti. Mindez pedig pszichés hátrányt is okozhat.

Ha a sérülés következménye a pszichikai állapotban is erőteljes romlást mutat, úgy pszichológus szakvélemény beszerzésére is sor kerülhet.

A károsult halála esetén a hozzátartozónál jelentkezhet a nem vagyoni kár iránti igény.

A sérelem folytán életét vesztett személy közeli hozzátartozója is csak akkor tarthat jogszerű igényt a vagyoni hátrány csökkentése céljából kárpótlásra, ha a haláleset következtében a társadalmi életben való részvétele vagy egyébként is az élete tartósan vagy súlyosan megnehezült.

A közeli hozzátartozó elvesztése rendszerint komoly megrázkódtatással, lelki fájdalommal és a gyász érzésével jár.

A halálesettel előidézett gyász és fájdalom azonban idővel elhalványul, az idő múlásával fokozatosan csökken és a közeli hozzátartozó a korábbi életmódját folytatja.

Nem vagyoni kár megtérítésére tehát akkor kerülhet sor, ha a közeli hozzátartozó saját személyes körülményei folytán olyan helyzetbe kerül, amelyhez nem tud alkalmazkodni, vagy egyébként tartósan, súlyosan megnehezül az életvitele.

Itt szükséges annak említése, hogy a vagyoni és nem vagyoni jellegű károkat élesen el kell különíteni egymástól. Ugyanis sok esetben a károsult helyzete lényegesen javítható bizonyos költségek megtérítésével. Olyanokkal, amelyek károsult életét könnyítik meg, pl. az ellátásához gondozási költség, utazási többletköltség, a mozgásában korlátozott személynek Trabant Hycomat rokkant személygépkocsi biztosítással. A sérült vagy a meghalt személy kiesett munkájának értéke (a háztartásban, kert művelésében stb.) vagyoni kártérítéssel rendezhető. Az ilyen kártérítés lehet egyösszegű, lehet havi járadék formájában folyósított is.

Ha a kár vagy egy részének mértéke pontosan nem számítható ki, akkor általános kártérítés címén olyan összeget kell megállapítani, amely a károsult anyagi kárpótlására alkalmas.

Az általános kártérítés is megállapítható egyösszegben és járadék formájában, pl. az arcán súlyos égési sérülést szenvedett károsult színház és zonekedvelő. A színház és a több ember által látogatott más helyek (pl. kiállítások) látogatásától a feltűnést keltő égett arca miatt lemond és inkább a zene otthoni élvezetével tölti a szabadidejét. Ehhez a szűkített szórakozáshoz színházzal, zenével foglalkozó könyvek, lemezjátszó és magnetofon beszerzésére általános kártérítés címén megállapítható bizonyos összeg. Az esztétikailag feltűnően eltorzult, égett arc miatti nem vagyoni kártérítés pedig még sok egyéb szempont figyelembevételével kerülhet megállapításra, amelyben egyik momentumként számításba kerül a korábbi szórakozási forma megváltozása, szűkülése.

Szólni kell a nem vagyoni kártérítés *egyösszegben* vagy *havi járadék* formájában való megtérítéséről.

A jogintézmény jellegéből inkább az egyösszegben történő kártérítés indokoltsága következik. Több helyen említésre került, hogy a néphadsereg kártérítési eljárásában eddig főleg fiatal személyek nem vagyoni kárigénye fordult elő, és az

esetek többségében – kettő kivételével – egyösszegű nem vagyoni kártérítés került megállapításra. Ezek a fiatal férfiak – többje családalapítás előtt – az egészségében (testében) jelentkező károsodás kompenzálására kívánta a megállapított összeget felhasználni.

Járadék formájában nem vagyoni kártérítés megállapítása indokolt lehet főként súlyos folyamatos, állandó jelleggel jelentkező hátrány esetében. Az említett két ügyünkben az egyik esetben a károsult mindkét szemére megvakult, a másik esetben súlyos beteg anyja az egyedüli eltartóját, gondozóját veszítette el a fia halálával. (Az esetek a későbbiekben kerülnek részletes ismertetésre.) A károsultak általában egyösszegű kártérítést kérnek, ritka a havi járadékra irányuló igény.

A bizonyított tények, körülmények alapján, részletes bizonyítási eljárás után hozza meg az elsőfokú hatóság a döntést határozat formában.

Ha a károsult ezzel nem ért egyet 15 napon belül fellebezhet. A másodfokú hatóság további bizonyítást folytathat (ennek során újabb szakértői szakvéleményeket szerezhet be, meghallgatást cszközölhet stb.), s ennek eredménye alapján az elsőfokú határozatot helyben hagyja vagy megváltoztatja.

Az első és másodfokú bírósági eljárásban további bizonyítás lehetséges és a bíróságok ítélete ennek megfelelően szintén helyben hagyó vagy megváltoztató.

Még említésre kerül néhány a nem vagyoni kárpótlással kapcsolatos kérdés. Ilyen pl. az időelőtti kárigény, a kármegosztás, a jogerős egyösszegű kártérítés megemelésére irányuló igény, a nem vagyoni kártérítés után járó kamat.

A benyújtott kárigények között 7 volt olyan, amelyekben az eljárást az *időelőttiség* miatt fel kellett függeszteni. Ezeknél a károsultaknál az állapot még nem alakult ki véglegesen, vagy még további műtét után változás várható.

Ha károsult maga is közrchatott a baleset bekövetkezésében és ezért felelőségének mértéke megállapítást nyert, ennek alapján a kára megtérítésekor *kármegosztásra* kerül sor, az a nem vagyoni kár összegét is csökkenti.

A jogerős egyösszegű kártérítés *megemelésére* eddig két újabb igény érkezett. Az egyik arra hivatkozással, hogy a kérelmező állapota súlyosbodott, a másik esetben pedig az volt az indok, hogy károsult sérült szemét eltávolítják, műszemmel pótolják.

A hivatkozott igények alapján a nem vagyoni kárpótlásnak egy összegben történő megállapításakor az eljáró szerv a nem vagyoni kár megítélésé iránti igényt teljes egészében elbírálja. A nem vagyoni kárpótlás tárgyában hozott határozattal (államigazgatási, bírósági) jogerősen elbírált igény tehát ítélet dolog, amely újból nem tehető vitássá.

A nem vagyoni kárpótlás összege után a károsodás bekövetkezésétől *késedelmi kamat* jár. A károsodás bekövetkezteként az az időpontot kell tekinteni, amikor a társadalmi életben való részvétel vagy az élet tartós, súlyos megnehezítése megkezdődött. Ez az időpont azonban nem esik egybe szükségképpen a korlátozó magatartás időpontjával. De esetek nagy részében a károkozás – amely a nem vagyoni kár későbbi megállapításához vezető egészségkárosodást okozta – már a baleset napjától kezdődően olyan helyzetbe hozza a károsultat, amely megfelel a nem vagyoni kártérítésre vonatkozó együttes feltételeknek.

A kamat mértéke a jogerősen megállapított összeg után évi 5<sup>0</sup> 0.

### III.

#### *A nem vagyoni kártérítés alakulása 1978. április 01-től 1984. június 30-ig*

A Magyar Néphadsereggel szembeni kártérítési kérelmekben 1978. április 1-ét követően 1984. június 30-ig 95 nem vagyoni kárigényt nyújtottak be.

A beújtott nem vagyoni kárigényekből

- 58 ügy végleges elbírálást nyert,
- 9 ügyben másodfokú, illetve bírósági eljárás folyik,
- 7 ügy időelöttiség miatt felfüggesztve,
- 4 személy eljárás közben visszavonta a nem vagyoni kárigényét,
- 17 ügyben bizonyítás folyik.

A véglegesen elbírált ügyekből

- 34 esetben a nem vagyoni kár megállapításra került, ebből a kármegosztásos eset mindössze 1 volt,
- 24 esetben elutasítás volt a döntés.

A nem vagyoni kártérítést megállapító ügyek sérülési helyek szerinti megoszlása a következő:

- 11 végtag elvesztés, csonkulás, végtag súlyos sérülése,
- 2 koponya és gerinc sérülés,
- 4 égéses, robbanásos sérülés,
- 13 érzékszerv elvesztése,
- 4 hozzátartozói nem vagyoni kár.

Az elutasított igények jellemzője a jogszabályi feltételek részbeni vagy teljes hiánya. Az esetek többségében a károsodás mértéke csekély, ami tartós jellegű lehet (pl. egy ujjperce elvesztése), de súlyos hátrányt nem okoz. Az igények másik része teljesen alaptalan volt.

A befejezett nem vagyoni kártérítési ügyekben

- 36 eset már elsőfokon jogerőssé vált,
- 11 ügy a másodfokú döntés alapján jogerős,
  - ebből 10 ügyet helyben hagytak,
  - 1 ügyben a kártérítés összegét megemelték,
- 11 ügy került bírósági szakaszba,
  - ebből 3 esetben változatlanul hagyták,
  - 8 esetben megemelték a kártérítés összegét.

### IV.

#### *A konkrét esetek bemutatása*

Az előbbieken leírtak szerint a nem vagyoni kártérítés megállapítására az egész életre vagy legalább is hosszú időre kiható súlyos hátrány (pl. végtag elvesztése, maradandó és jelentős érzékszervi károsodás, rogzulás, bénulás) esetében kerülhet sor.

A legjellemzőbb esetek csoportosítva a következőkben kerülnek bemutatásra. Itt az eljárás módját, szakaszait és a megállapított összeget is ismertetjük.



1. Ebben a csoportban a végtag elvesztés, csonkulás, a végtag súlyos sérülése miatt nem vagyoni kártérítésben részesült személyek közül néhánynak az esetét részletezzük.

a) LL. diszszázadnál töltött sorkatonai szolgálata során 23 évesen, két tehergépkocsi ütközésekor a bal karját vállból elvesztette, ezért 200 000,- Ft nem vagyoni kártérítést igényelt.

Nevezett bevonulása előtt 3 évig a tanult esztergályos szakmájában dolgozott. Rokkantan csak átképzés után dolgozhatna, azonban ehhez a Kiskunfélegyházától 14 km-re levő tanyából a városba kellene költöznie, ahol az albérlet jelentős összegű, továbbá az édesanyja gondozását is nélkülöznie kellene.

LL. a bevonulása előtt udvarolt egy lánynak, ez a kapcsolat megszakadt, a személyes meghallgatásig új kapcsolata nem volt.

Nevezettet a baleset utáni állapota akadályozza munkavégzésében, kapcsolat-teremtésében, a későbbi családalapításban. A baráti köre is leszűkült, bár ez részben annak tudható be, hogy a barátai megházasodtak.

A baleseti hátrányok enyhítésére 150 000,-Ft nem vagyoni kártérítést kapott. A károsult az összeget elfogadta.

b) SJ. gépkocsi telephely ügyeletes szolgálatot látott el sorkatonaként 1979. január 30-án, amikor a kaput akarta kinyitni a telephelyről távozó tehergépkocsinak, amely a légfék hibája miatt a kapunál nem tudott megállni és a kapu nyitást végző károsultat a kapuhoz nyomta. Nevezettnek 25 éves korában jobb lábát térden felül csonkolták, emiatt rokkanttá vált.

SJ. esztergályos szakmát tanult, majd hivatásos gépkocsivezetői jogosítványt szerzett és a bevonulása előtt gépkocsivezetőként dolgozott.

Személyes meghallgatásakor a károsult előadta, hogy a lakóhelyén működő KISZ-szervezet tevékenységében aktívan részt vett. Barátaival sokat járt kirándulni, ha volt lehetőség szívesen úszott. A mozgássérült állapotára tekintettel neki és családjának új életformát kell kialakítaniuk. A családi élete, különösen a gyermekével való foglalkozás lényegesen nehezebbé vált.

Károsultban a felláb elvesztése a csökkentértékűség tudatát fejlesztette ki, emiatt időnként depresszióssá válik. A községben való mozgását ő maga is csökkenti, mivel zavarja a lakosok sajnálkozó megnyilvánulása. Nevezett az elszenvedett hátrányokért 400 000,- Ft nem vagyoni kár megtérítését kérte.

Megállapítható, hogy a károsult a korábbi szakmát rokkantsága miatt nem végezheti. A kártérítésként biztosított Trabant Hycomat személygépkocsival a mozgási lehetősége, a társadalmi életben való részvétele jelentősen javult. Az egyéb közlekedésben (lakásban, udvaron, más épületben, lépcsőkön) azonban nehézségei vannak. A gyermekével való bizonyos foglalkozásban (nagyobb mozgást igénylő játékban) a családi szórakozásban, társas együttlétben (sétálás, kirándulás, tánc, strandolás) a károsult nem tud részt venni, vagy csak igen korlátozottan és a családtagjainak az állapotára mindig figyelemmel kell lenni.

Az összes körülményt értékelve megállapítható, hogy a baleset következménye SJ-nek a társadalmi életben való részvételét, az egyéb életvitelét tartósan megnehezíti. Az életvitel megnehezítése azonban csak korlátozottan tekinthető. Ezért 150 000,- Ft nem vagyoni kártérítés került megállapításra.

Károsult a határozat ellen fellebbezett, az elsőfokon megállapított nem vagyoni kár felemelését kérte. A másodfokú szerv az elsőfokú határozatot helyben hagyta.

SJ. a jogerős államigazgatási határozatot a bíróság előtt keresettel támadta meg. Az elsőfokú bírósági ítéletével a másodfokú államigazgatási határozatot megváltoztatta és további 150 000,- Ft nem vagyoni kártérítést és a felemelt összeg után 1979. január 30-tól a kifizetés napjáig évi 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os kamatot állapított meg.

Az elsőfokú bíróság ítéletének indoklása szerint a károsult élete véglegesen és súlyosan megnehezült. Nevezett 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os munkaképtelenné vált, a társadalmi életben való részvétele a minimálisra korlátozódott, magánéletében jelentős nehézségekkel kell számolnia.

Az elsőfokú ítélet fellebbezés hiányában jogerőre emelkedett. A bíróság által 300 000,- Ft-ra felemelt nem vagyoni kártérítés és kamata került kifizetésre.

NZS. egyetemi előfelvételiként sorkatonai szolgálatának teljesítése során 1980. szeptember 10-én 18 évesen súlyos sérülést szenvedett. A baleset napján az éjszakai harcászati gyakorlat során egy irányt változtató világító jelzőtöltény a rohamozó károsult bal csuklójának ütközött és égési sérülést okozott. Emiatt a bal alkarját a könyök ízület alatt amputálni kellett, emellett az égési gázok több hegek visszahagyásával gyógyuló II-III. fokú terjedelmes égési bőrsérülést okoztak a mellkas, a bal hónaljárok, a has és comb területén.

A károsult a bal alkar amputálása, az égéses helyek, a kar és hónaljrészt plasztikázása miatt a teste többi részéről (kar, hát, mell és a comb) levett bőr utáni hegedések miatt 250 000,- Ft nem vagyoni kár megtérítését kérte.

Nevezett kérelme szerint a balesetből eredő gyógykezelések miatt a miskolci egyetemről a budapesti Műszaki Egyetemre kérte át magát, de a tanulmányait itt is csak később tudja megkezdeni. A csonkulása miatt nem kosárlabdázhat, motorkerékpárját nem használhatja. Megnehezedik az általános életvitelt, kihatással van súlyos sérülése a párválasztási lehetőségeire is.

Mivel a károsultnál ilyen fiatalon súlyos és tartós egészségkárosodás következett be, ezért az elsőfokú hatóság 200 000,- Ft nem vagyoni kártérítést állapított meg.

Nevezett fellebbezése folytán a másodfokú hatóság a nem vagyoni kárra vonatkozó döntést helyben hagyta.

Károsult keresettel élt a II. fokú határozat ellen. Az elsőfokú bíróság a nem vagyoni kár összegét 50 000,- Ft-tal felemelte. Az ítélet indoklása szerint NZS-t igen fiatal korban, felnőtt életének, pályájának megkezdése előtt érte a baleset. Kézének állapota akadályozza a mindennapi élet legegyszerűbb tevékenységeiben (öltözködésben, mosakodásban, étkezésben). Bal karjának elvesztése különösen kihat az általa választott pályára. A nagy pontosságot igénylő rajzok elkészítésére csak erejének megfeszítésével, rajzgép segítségével képes. Le kell mondania eddigi aktív sporttevékenységéről, a barkácsolásról, autóvezetésről, motorkerékpározásról. Állapota miatt kisebbségérzése alakult ki, amely nehezíti párválasztását.

2. A második csoportba a koponya és gerinc sérültek kerültek. Ebből az egyik jellegzetes eset kerül bemutatásra.

a) TT. hivatásos állományú 1978. október 17-én a hajnali órákban az egyeége parancsnokával szolgálati útra indult gépkocsival. A rossz út és látási viszonyok, valamint gyorsajtás miatt a gépkocsi felborult és TT. fhdgy. többszörös sérülést szenvedett. Nevezett huzamos ideig egészségügyi szabadságon volt, majd 40 évesen a balesete miatt nyugállományba helyezték.

Károsult 500 000,- Ft nem vagyoni kár megtérítését kérte arra hivatkozással, hogy katonai hivatását abba kellett hagynia, nem viselhet egyenruhát, 50. születésnapján nem kapja meg az erkölcsi és anyagi elismerést, saját jogán nem üdülhet fődényben, külföldi csereüdülésben nem vehet részt. A balesete miatt a fizikai állapota is leromlott, idegrendszere olyanná vált, hogy a környezete nehezen viseli el és gátolja őt az emberi kapcsolatok fenntartásában.

TT-nak a balesete miatt a további anyagi és erkölcsi sikereket ígérő katonai pálya megszakadt. A baleset folytán kialakult egészségi állapota miatt egyenruhát nem viselhet.

Károsultnál a baleseti sérülések meggyógyultak, azonban maradványként súlyosfokú fizikai és szellemi károsodás maradt vissza, amely részben a katonai pálya folytatásában, részben az egyéb életvitelében gátolja őt. Erre tekintettel 170 000,- Ft nem vagyoni kárpótlás megállapítása volt az elsőfokú döntés.

TT. fellebbezését a másodfokú hatóság elutasította, azzal az indoklással, hogy a megállapított kárpótlás összege arányban áll a társadalmi életben való részvétel korlározottságával. Károsult ebbe a döntésbe belenyugodott.

A másodfokú határozat után 1 év múlva a károsult újabb igényt terjesztett elő, amelyben a 170 000,- Ft nem vagyoni kártérítés összegét az előző kérelmében szereplő 500 000,- Ft-ra kérte kiegészíteni, azzal az indoklással, hogy a balesete következményeként kialakult állapota miatt a családi körülményei rosszabbodtak, felesége beadta a házasság felbontása iránti keresetet, a nagyobb fia bántalmazta. Ezek miatt ott hagyta családját és beteg a szolgáltatásoktól távol eső, más községben levő hétvégi házukba költözött.

A 170 000,- Ft nem vagyoni kár megállapításával figyelembevételre került, hogy a károsultnál a súlyosfokú fizikai és szellemi egészségkárosodás – a jövőben várhatóan tovább erősödő visszahatásos hangulati zavarokkal együtt – a társadalmi életben való részvételét, normális életvitel fenntartását alapvetően az emberi kapcsolatteremtés és ennek rendszeres ápolása terén súlyos mértékben korlátozza.

A másodfokú határozat döntése a nem vagyoni kár tekintetében jogerősnek minősült. Az I. részben már említett irányelv 5. pontjának részletes kifejtése szerint a nem vagyoni kárpótlás tárgyában a jogerősen elbírált igény tehát ítélt dolog, amely újból nem tehető vitára. Károsultnak a jogerősen megállapított nem vagyoni kár emelésére irányuló igénye elutasításra került.

3. Ebben a fejezetben, az égés és robbanás következtében sérültek tartoznak. Az esetek közül két sajátos ügy kerül ismertetésre.

a) BJ. sorkatonai szolgálatát teljesítette, amikor is 1981. május 20-án társaival rakétát kellett megvizsgálniuk, hogy az hajtóanyaggal fel van-e töltve. A vizsgálatot védőruha és védőálarc nélkül végezték. Az ütogetések és fcszegetések hatására a rakétából az „O” anyag kicsapódott és károsult arcán, nyakán, mindkét karján III. fokú égési sérülést okozott.

A baleset körülményeit vizsgáló katonai ügyészség BJ. elleni nyomozást megszüntette és őt megrovásban részesítette. Nevezett ugyanis többször végzett már rakéta feltöltést és az alapvető biztonsági rendszabályokról tudomása volt. Arról is tudomással bírt, hogy rakéták feltöltését csak védőruha és álarc használata mellett lehet elvégezni. A károsultnak a balesetben való közrchatását az elsőfokú hatóság 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-nak ítélte és 20–80<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os javára szóló kármegosztást alkalmazott.

BJ. 400 000,- Ft egyösszegű kárpótlást igényelt, mivel az arca szemmel láthatóan eltorzult, emiatt gátlásossá vált. Balesete óra nem látogatja a szórakozóhelyeket, már nem jár sportolni, nyáron nem mehet strandra, mert megjelenése mindenütt feltűnést, a gyermekek között riadalmat kelt. Bevonulása előtt rendszeresen motorkerékpározott, ezt azonban bőrének, szemének érzékenysége miatt már nem teheti.

Nevezetten a többszöri bőrpótló műtétek ellenére a bőr (arcon, nyakon, mindkét kézhatáron, valamint a felkaron) hegedésen átalakult. A heges területek világos barnára színezettek, jobb oldalon a szemöldök és a szempilla teljesen hiányzik. A szemhéjak vaskosak, záródásuk nem teljes. Az orr és százugok bőre hegesen merev. Bár a jobb kar és a száj korábbi funkcionális zavarai megszűntek, ennek ellenére 50%-os a munkaképesség-csökkenése.

BJ. a korábbi munkahelyén és munkakörében dolgozik, családi élete rendezett, felesége szüleinél laknak, a baleset után született gyermekük. A baleset következménye az arca eltorzulásához vezetett, a hegesen gyógyult egyéb sebei miatt a kulturális, a szórakozási, sportolási szükségletének kielégítéséhez lehetőségei nagy mértékben beszűkültek. Mivel arcának eltorzulása feltűnést, riadalmat kelt ez a személyiségét is károsan befolyásolja, csökkentértékűség tudata alakult ki benne.

A balesetkor 22 éves károsultnak az élete végéig elszenvedett hátrányokért 160 000,- Ft nem vagyoni kár látszik indokolt összegnek, amelynek a 80%-a (kármegosztás) 128 000,- Ft.

Károsult fellebbezéssel élt a döntés ellen, a másodfokú hatóság elutasította a nem vagyoni kártérítés emelésére vonatkozó igényt és a kármegosztás mértékét megfelelőnek találta.

BJ. keresetet nyújtott be a másodfokú határozat ellen. Az elsőfokú bíróság a nem vagyoni kártérítés összegét 200 000,- Ft-ra emelte fel, amelyből a kármegosztás alapján (80%) 160 000,- Ft illeti meg a károsultat, a már teljesített 128 000,- Ft és ennek 1981. május 20-tól a kifizetésig esedékes évi 5%-os kamata.

b) IS. a sorkatonai szolgálata során 1980. május 30-án vaklőszér hüvely karbantartását végezte. A csappantyúk kiemelése közben az egyik hüvely felrobbant és a 24 éves károsultnak több testtájon sérülést okozott.

IS. 200 000,- Ft nem vagyoni kár megtérítését kérte a bal kézfejének elnyomorodása, a combján levő érzékeny égési sebek miatt. A kézfeje feltűnően, a combján levő égési hegek miatt nem járhat strandra, a nadrágok anyagát és szabását is meg kell változtatnia a bőre érzékenysége miatt. Családalapítási nehézségei is támadtak, ugyanis az a lány akinek udvarolt, elhidegült tőle, kapcsolatuk megszakadt.

A károsultat felgyógyulása után rehabilitált munkakörbe kellett helyezni, mivel bal kezes és a bal kézfej elnyomorodása miatt sem az eredeti gépszerelői, sem a traktorosi munkakörét nem tudja ellátni. A munkaképesség-csökkenés 40%-os végleges. A robbanás okozta halláskárosodása közepes mértékű. A combjain levő égési helyek nagyok – több férfi tenyérnyi nagyságú – és feltűnőek. A több testtájon levő tartós károsodásért 100 000,- Ft nem vagyoni kártérítés került kifizetésre.

IS. fellebbezéssel élt az elsőfokú határozat ellen, a másodfokú hatóság elutasította a fellebbezést.

4. E csoportba az érzékszerv sérülése, elvesztése miatti esetek kerültek. Ezek között a legnagyobb számú a szem sérülése miatti kárigény. Ebből a körből 1-1 sajátos eset kerül bemutatásra.

a) JL. építő-műszaki katonai szervezetnél töltötte sorkatonai szolgálatát. 1979. február 27-én a harckocsiszivattyú adalék anyagokkal való kiszolgálása volt a feladata. Dugulás jellegű üzemzavar volt, ezért a gépet a kezelője leállította és szerelőért ment. Ezalatt a károsult a visszaeresztő csontot lecsavarta és a kb. 8 méter magas töltőből visszavágódó malter az arcába ömlött.

Nevezett előadta, hogy 24 évesen mindkét szemére megvakult, nem tud a munkahelyén dolgozni, a házkörüli és időnkénti alkalmi munkát sem végezheti. Ilyen állapotban nem tud eljárni sehová, szinte be van zárva a falak közé, minden mozgásakor kíséretre, segítségre van szüksége. A károsult nem tudta meghatározni azt az összeget, amelyet az őt ért hátrányáért igényelhetne.

Károsultnál a szem sérüléséből származó testi fogyatékoság olyan természetű, hogy a társadalmi életben való részvételét, az egész élettevékenységét tartósan és súlyosan megnehezíti. Nevezettnek a munkaképtelenségen túl nincs lehetősége vizuális szórakozásra, nem tanulhat, nem képezheti magát az ép látószervekkel rendelkező egyénekkel egyenértékű módon. A károsult a balesetkor családos volt, saját családi házzal rendelkezett. A vakága miatt naponta jelentkező hátrányok ellensúlyozására a nem vagyoni kárpótlás havi 1000,- Ft összegű járadék formájában került megállapításra.

Károsult a havi járadék formájában folyósított összeget elfogadta.

b) VN. sorkatonai szolgálata idején gyakorlat során 1982. május 13-án éjjel őrszolgálatot teljesített erdőben. Valamilyen mozgást észlelt az erdőben, ezért a zseblámpáját felkattintotta és ekkor egy ismeretlen személy sörétes vadászfegyverrel rálőtt. A károsult fejét, nyakát, mellkasát 12 sörét érte. Egyik sörét a szemébe fúródott és a szemgolyót roncsolta, néhány pedig még most is a testében van.

A károsult 150 000,- Ft nem vagyoni kártérítést igényelt arra hivatkozva, hogy megyei városban egy szálloda üzletvezető helyettese, a munkája megköveteli a külső megjelenés kifogástalanságát a vendégek miatt. Első ránézésre látszik, hogy a bal szemével nem lát, az arcán levő sörétektől származó hegok fel-tűnőek. Fél szemével való éjszakázás nagyon fárasztó részére, emiatt fáradékony, ingerlékenyebb a családjával szemben is.

Az eddigi fél szem sérülteknél a látás elvesztése a szemgolyón kevéssé, vagy alig látszó esztétikai károsodást hozott létre. Addig a károsultnál a szemgolyó roncsolása miatt a bal szem helyén behúzódnás van, a szemhéjak zártak, a szem hiánya feltűnő. A térhatás hiánya miatt a vendégekkel, egyéb személyekkel való beszélgetés során teljesen a beszélő felé kell fordulnia, mivel a bal oldalra nem lát, néha tárgyakkal, személyekkel is neki ütközik. Az egy szemmel való látás fáradékonyságot idéz elő, ezért munkája után olvasásra, televízió nézésére csak igen rövid ideig képes. Szemének állapota és a testében levő sörétek miatt kímélő életmódot kell folytatnia, napozástól, szeszesital fogyasztásától tartózkodnia kell. Mivel nem emelhet, ezért a kislányával sem tud játszani. A felesége és gyermeke játékra, szórakozásra hívása idegesíti, általában türelmetlenebb a környezetével, mint korábban.

VN. állapotában jelentkező többoldalú nehézségek, hátrányok miatt, a

balesetkor 24 éves károsult részére 120 000,- Ft nem vagyoni kártérítés került kifizetésre, mivel az elsőfokú határozat ellen nem élt fellebbezéssel.

A jogerős döntés után a károsult újabb kérelmet terjesztett elő, amelyben a megállapított 120 000,- Ft nem vagyoni kártérítésnek 200 000,- Ft-ra való felemelését kérte, arra hivatkozással, hogy sérült bal szemgolyója teljesen el-sorvadt, ezért annak kivételére és helyére műszem behelyezésére kerül sor.

Az I. részben említett irányelv szerint a nem vagyoni kártérítés tárgyában a jogerősen elbírált igény ítélt dolog, amely újból nem tehető vitássá. Erre tekintettel a károsultnak a nem vagyoni kártérítés emelésére vonatkozó kárigénye elutasítást nyert. Fellebbezést nem nyújtott be ellene VN.

c) LM. a sorkatonai szolgálatának teljesítése alatt 1982. június 2-án repülő-téren műszaki kiszolgálás során az egyenetlen talajon megbotlott, és valami a jobb szemébe csapódott, amely a jobb szemtekén áthaladó szaruhártya sérülést okozta, s a 23 éves károsult a jobb szemére a látást elvesztette, az emiatt munka-képesség-csökkenése 40<sup>0</sup>/o-os.

Károsult előadta, hogy a hivatásos gépkocsivezetést nem tudja folytatni, hosszabb továbbképzés után tudná változtatni a munkakörülményeit. Családi állapota nőtlen, a házassági esélyei is csökkentek. A bevonulása előtt létesített kapcsolatát megszakította a leány, amikor megtudta, hogy ő az egyik szemére nem lát. Tervezte, hogy leszerelése után a szabadidejében kőműves mellett vállal munkát, hogy a nősüléshez anyagi alapot teremtsen, de erre már nincs lehetősége. Az elvesztett hátrányokért 150 000,- Ft megtérítését kérte.

Mivel a károsult gépkocsivezetőként nem dolgozhat, ezért gondnoki munkakörbe helyezték át. Az egyéb munkavégzési képességét is korlátozza a fél szem elvesztése, élettelve is nehezedett. A sérülés utáni állapota visszahúzódóvá tette.

A károsultnál esztétikai károsodást is okozott a szem sérülés, mivel a sérült szem hártýája szürkésen elszíneződött, a szem fehérije erőteljesen véteres, és eltérően mozog az ép szemtől.

A bizonyított hátrányok kárpótlására az elsőfokú hatóság 110 000,- Ft nem vagyoni kártérítést állapított meg. Károsult ezt elfogadta.

5. Ebben a fejezetben a hozzátartozónak megállapított nem vagyoni kárpótlás kerül bemutatásra.

Amint az I. részben már szó volt róla, a közeli hozzátartozónak csak kivételesen és akkor állapítható meg a nem vagyoni kártérítés, ha a sajátos személyi körülményei folytán az életviszonyai úgy alakultak, hogy a megváltozott helyzethez nem tud alkalmazkodni vagy egyébként tartósan, súlyosan megnehezült az életének vitele.

A hozzátartozói nem vagyoni kárigényeket benyújtó károsultak közül 3 személy a meghalt katona özvegye, a többi károsult a meghalt szülője. Ezek között is főleg egyedül élő (özvegy, elvált) édesanyák a kérelem előterjesztői.

A benyújtott 10 hozzátartozói kárigényből 6 kérelem elutasításra került és mindössze 3 ügyben van kártérítés megállapítva, 1 folyamatban van.

A nem vagyoni kárigény elutasítása természetesen nem jelenti azt, hogy az arra rászoruló hozzátartozó másfajta kára (költség és kiadás, kiesett jövedelem, elmaradt munka értéke stb.) a feltételek fennállása esetén megtérítésre kerüljön.

a) Ifj. S.J. sorkatonai szolgálatát teljesítette, amikor 1983. július 7-én a laktanya felett vihar vonult el és az erős szél következtében egy 6 méter magas

vasbeton villanyoszlop rádólt arra a szolgálati helyiségre, ahol SJ. tartózkodott. Nevezett a súlyos sérüléseibe 20 évesen belehalt.

A meghalt katona édesanyja a temetéssel kapcsolatban felmerült költségein felül a megélhetési gondjai ellensúlyozására 170 000,- Ft megtérítését kérte.

A nem vagyoni kár megtérítésére okot adó körülmények a következők: SJ-né a meghalt katona édesanyja férjétől több éve elvált. Súlyos beteg állapota miatt 1972-től – 37 éves volt akkor – rokkant nyugdíjas. Fiával együtt élt, az gondozta, ápolta. A fiú a keresetét haza adta, így az anya alacsony nyugdíja kiegészült és fedezte ellátásukat. Az anya lakása másfél szobás, ahol a fia bázasságkötése után is lakott volna.

SJ-né állapota a fia halála miatti megrázkódtatás folytán tovább rosszabbodott, 8 kg-ot fogyott, az eszméletvesztéssel járó rosszulletei gyakoribbak. A rokkantsága is egy fokkal súlyosabb fokozatba került.

A károsult fiába az egyetlen támaszát veszítette el. Életkora és tartós betegsége nagy valószínűséggel kizárja annak lehetőségét, hogy élete jobbra forduljon. A honvédelmi körelezettség során meghalt fia feltehetőleg – az előző életvitelük alapján – nemcsak anyagilag támogatta volna édesanyját, hanem gondoskodásával, szeretetével élete végéig oltalmazója lett volna.

SJ-né egyszerű nem vagyoni kártérítést igényelt. A körülmények mérlegelése alapján azonban az elsőfokú hatóság a nem vagyoni kártérítést határozatlan ideig havi 1000,- Ft járadék formájában állapította meg. Az édesanya érdekeinek, személyes – egészségügyi és szociális – körülményeinek is a nem vagyoni kárpótlásának ez a formája felel meg legjobban. Károsult a döntést elfogadta.

## V.

Amint az előzőekben ismertetésre került a Magyar Néphadsereg a szolgálateljesítés során egészségükben súlyosan károsodott katonának, haláluk esetén a hozzátartozónak a sokféle vagyoni kártérítés mellett a jogszabályi feltételek fennállása esetén a nehézségek, hátrányok miatt, azok leküzdéséhez, enyhítéséhez nem vagyoni kárpótlást is nyújt.

A nem vagyoni kárpótlás formáját és összegét a károsult egészségében, életkörülményeiben bekövetkezett változások határozzák meg. Az összeg tekintetében a kártérítési gyakorlatunk igazodik a más jogágban (polgári jog, munkajog) folytatott gyakorlathoz. Erre annál is inkább szükség van, hogy a hadkötelezettség alapján vagy a hivatásos szolgálatot teljesítő katonák megfelelő nem vagyoni kártérítésben részesüljenek.

A nem vagyoni kártérítés formájának és összegének megválasztása, megállapítása nagy felelősséget igénylő, körültekintő bizonyítási eljárást kíván az ezekben az ügyekben eljáró szervektől. Döntéskor a hátrányt, a nehézséget okozó minden körülmény figyelembevételével, egyes károsult ügyének teljesen egyéni elbírálása szükséges.

A megállapított összeg nagyságának igazodnia kell a sérelem súlyosságához, tartósságához, de figyelembe kell venni a népgazdaság teljesítőképességét is.

Mind ezek mellett azonban annak a jogszabályban rögzített elvnek kell vezérelni az eljáró szerveket, amely szerint a kártérítési eljárásakor a társadalmi érdeket és a károsult méltányos érdekeit egyaránt szem előtt kell tartani, figyelembe véve azt, hogy a kár a haza védelmével összefüggő kötelezettség teljesítése során következett be.

### Konzultáció a Csehszlovák Néphadsereg honi légvédelme hadtápszolgálatánál

*Hautzinger Gyula őrnagy*

Aspiráns képzés keretében 1984. október 1–7. között lehetőségem volt konzultációt folytatni a Csehszlovák Néphadsereg honi légvédelme hadtápszolgálatánál.

A csehszlovák elvtársak ott tartózkodásom teljes ideje alatt szívesen segítettek a csehszlovák honi légvédelem hadtápjá sajátosságainak tanulmányozásában, két napos „országjárás” keretében igyekeztek a gyakorlatban is bemutatni mindazt, amit elméletben részletesen ismertettek.

A Csehszlovák Néphadsereg honi légvédelmének hadtáp felső vezetése sokrétű tevékenységet folytat az alárendelt magasabbegységek hadtáphiztosítása érdekében. A korábbi évtizedekben nálunk is a honi légvédelem hadtápjába tartozó elhelyezési és repülőtér biztosításon túl a nálunk is megtalálható „klasszikus” szolgálati ágak tartoznak a hadtápszolgálathoz. A szolgálati ágak tevékenységét, valamint az alárendeltek munkáját hadtáptörzs koordinálja.

Az alárendelt hadosztályhadtápok szervezetében „M” végrehajtása után szállító század, szakmai alárendeltségébe az MN-ben korábban ismert önálló repülő-műszaki zászlóalj (ö. re. műz.) tartoznak, repülőezredként. A légvédelmi rakétaegységek és rádiótechnikai egységek állományába a mieinkhez hasonlóan ellátó alegységek kerültek rendszeresítésre.

Az önálló repülő-műszaki zászlóalj jól töltik be a repülőezred hadtápbiztosításában – a mi fogalmaink szerint tágabb értelemben vett – szerepüket. Önállóságuk következtében, lecsökkentik az ezredparancsnok ellátás irányába kifejtett elfoglaltságát, ugyanakkor komplexen képesek az ezred tevékenységét biztosítani, kivéve a repülőgépek javításával összefüggő szoros értelemben vett technikai biztosítást. A zászlóalj feladata békében és háborúban egyaránt a teljes személyi állomány ellátása, a gépek feltöltése speciális és hajtóanyagokkal, azok indítása, valamint a repülőtér karbantartása.

A zászlóalj „M” végrehajtása után képes szervezetével a vre. ezred harc-tevékenységét 3 repülőtéren biztosítani. Az ezred alaprepülőtéren különös gondot fordítanak a üzemanyagok földalatti, műszakilag védett tárolására. Az állomány étkeztetése a nálunk is ismert elvek alapján történik. A ruházati ellátásnál is nagy figyelmet fordítanak az állomány harci feladat végrehajtásához igazodó öltözékének kialakítására. Az ezredek egészségügyi biztosítására jól felszerelt



segélyhely áll rendelkezésre. Az ezred és a zászlóalj életéhez, működéséhez szükséges szállításokat szállító alegység hajtja végre. Külön figyelmet érdemel a repülőtér karbantartására rendszeresített alegység, amely többek között végrehajtja a fel- és leszálló mező, a guruló utak jégtelenítését, portalanítását, a kényeszerleszálló mező karbantartását.

A zászlóalj hadi szervezetébe tartozik egy, a mi fogalmaink szerinti repülőtér gondnokság, amelynek feladata, hogy az ö. re. műz. esetleges áttelepülése eserén átvegye a repülőtér létesítményeit és lehetőségeihez mérten biztosítja annak működését.

A h. rádiótechnikai és honi légvédelmi rakétaegységek hadtápbiztosításának elve közel azonos. Az eltérés csak abban mutatkozik, hogy míg a lé. rakéta osztályoknál állandó hadtápbiztosító állomány irányítja a feladatokat, a rádiótechnikai századoknál csak sorállományúak végzik a hadtápbiztosítást és csak az rt. zászlóaljknál található 1 fő hadtáptiszt a századok ellátásának koordinálására.

Sajátosság a honi rt. századoknál, hogy a nyugati határ mentén ún. vizuális figyelő őrsök vannak telepítve. Ezek elsődleges célja a rádiolokációs felderítő magasság 0 méterre történő lecsökkentése, az esetleges határsértő légitársaságok talajszint közelében történő felderítése, különösen a földrajzilag átszegdelt, erdős-hegyes területeken.

Módomban volt egy ilyen őrsön látogatást tenni és annak hasznosságáról a helyszínen meggyőződni, amikor is a határ közvetlen közelében 2 nyugatnémet harci helikopter emelkedett fel, majd nyilvánvaló provokatív szándékkal a határvonalat követve repült el. A megfigyelő-szolgálatot ellátók pontosan jelentették a két gép repülési irányát, magasságát.

Ezek a figyelőőrsök sokszor nehéz körülmények között, esetenként több kilométerre minden lakott területről látják el feladatukat. Állományukban kizárólag sorállományúak tartoznak, így nagy súlyt helyeznek kiválasztásukra. Természetes az előjáró gondoskodása is. Az állomány élelmezés szempontjából teljes önellátásra van berendezkedve. Az érvényben levő élelmezési norma szerint, annak pénzértékét figyelembe véve szerzik be a szükséges nyersanyagokat és saját maguk készítik el ételleiket. Szűkösebb időre számítva 10 napi hideg élelem található valamennyi őrsön. Ruházat szempontjából az ellátás széles skálájú. A könnyű, nyári szolgálatra rendszeresített öltözetből a vastag báránnyelű bundáig minden ruhadarab megtalálható. Az esetleges sérülések ellátására elsősegély felszereléssel rendelkeznek. A körletek kialakítása, korszerűsítése otthonos, jól szolgálja az ott pihenők kényelmét. Nem véletlen, hogy a megkérdezett katonák mindegyike szívesen vállalja a nehéz, de önálló, felelősségteljes szolgálatot.

A csehszlovák honi légvédelem hadtábjánál is nagy figyelmet fordítanak a csapásvédelemre. Az ellátó alegységeket magasabb harcckészültségbe helyezése esetén kivonják a béke elhelyezési körletből és műszakilag védve széttelepítik azokat.

A légvédelmi tüzer-, rt. alegységeknél az „M” üzemanyagot az objektumból kitelepítik. Folyik annak a vizsgálata, hogyan lehetne az üzemanyagokon kívül más anyagokat is széttelepíteni, növelve a „kintről” történő beavatkozás lehetőségét.

A hadtápegységek és egységek háborús működését vizsgálva megállapítható, hogy a hagyományos hadtápanyagokból az ellátás hasonlóan a mi viszonyainkhoz történik, érte ezalatt különösen az élm. ellátást. A romlandó élm. anyagokat a honi légvédelmi egységek, alegységek a kijelölt népgazdasági egységektől vételezik a nem romlandó anyagokat központi raktárakból. Ugyancsak a közlekedési, egészségügyi és ruházati anyagok vételezése is az egységek által a központi raktárakból történik. Az üzemanyagok a várható fogyásnak megfelelően a helyszínen, más (elvonuló) alakulatoknál, illetve polgári üzemanyag bázisokon vannak letárolva.

Az előljáró ellátási-szállítási felelőségébe tartoznak a repülő lőszer, rakéták, repülő technikai anyagok, repülő üzemanyagok és egyéb, a harc megvívásához nélkülözhetetlen fegyvernemi anyagok.

Érdekes, tanulmányi kérdésként merült fel az előljáró által kiszállított anyagok használatig történő eljuttatása. A több alárendeltrel rendelkező egységek már békében gyakorolják az anyagok átadó pontra történő szállítását, ahonnan az alegységek a részükre kiszállított anyagokat felhasználásra továbbszállítják.

Az egészségügyi biztosításban nincs eltérő elv a mi honi légvédelmünkénél folyó egészségügyi ellátáshoz viszonyítva.

A honi légvédelem hadtápjának vezetése a parancsnokságon rendszeresített hadtápszervezetek segítségével valósul meg, amely közvetlenül irányítja az alárendelt hadosztály hadtápszolgálatok tevékenységét.

A kidolgozásra kerülő vezetési okmányok tartalmukban, felépítésükben hasonlóak a mieinkkel.

A tapasztalatok feldolgozása még nem fejeződött be. Az egy hetes konzultáció tág lehetőséget nyújtott a testvéri szocialista hadsereg honi légvédelme hadtápbiztosításának megismerésében. Külön kiemelhető az önálló repülő-műszaki zászlóalj mint sajátosság, de figyelmet érdemel a vizuális figyelő pontok ellátásának megszervezése is. A katonai tapasztalatcserén túl jutott idő, volt lehetőség a honi légvédelem csapatainál az ott szolgálót teljesítő állománnyal is találkoznom, szót váltanom. Külön érdekesség, hogy nem találkoztam olyan tiszttel, akivel orosz nyelven ne tudtam volna megértetni magam. Fegyverbarátaink mindenütt szívesen számoltak be mindennapjaikról, jól csett érezni baráti-eltvársi érdeklődésüket a mi saját dolgaink iránt is.

Úgy vélem, jól sikerült konzultáción vhettem részt.

# A MAGYAR NÉPHADSEREG HADTÁP SZOLGÁLATI ÁGAIRÓL

## Az MN Közlekedési Szolgálat

### Előszóként a katonai közlekedésről

*Sájár Bálint ezredes*

A katonai közlekedés, a közlekedési szolgálat munkájával a tisztelt olvasó úgyszólván naponta találkozik, és arról különböző értékítéletet alkot. A „Hadtápbiztosítás”-ban történő bemutatással az a célunk, hogy a szolgálatról, annak munkájáról, eredményeiről és gondjairól átfogó képet adjunk. Természetesen legnagyobbat terjedelemben a csapatokat leginkább érdeklő kérdésekkel, a katonai szállításokkal foglalkozunk, nem elhanyagolva a szolgálat többi területeit sem. Nagyobb teret szentelünk emellett a közelmúltban lefolytatott közlekedési konferencián elhangzottaknak. E gondolatok előrebocsátásával az előszóban a szolgálat fejlődésének, munkájának, eredményeinek, gondjainak általános megítélésére, tömör összefoglalására szorítkozom csak. A részletesebb kifejtések a cikksorozatban történnek meg.

Az MN csapatai tevékenységének közlekedési biztosítása, a közlekedés területén a szövetségesi kötelezettségek teljesítése mind békében, mind háborúban jelentős feladatot ró a katonai közlekedésre, ezen belül az MN Közlekedési Szolgálatra. Jól ismert, hogy az állandó harckészültség időszakában a csapatok mindennapi élete, kiképzése és harckészültsége nagyvolumenű csapat- és anyagszállításokat igényel. A gyakorlatokon történő csapatmozgások megfelelő közúti biztosítás mellett és az arra kijelölt, fenntartott, berendezett utakon történhetnek. Az anyagok mozgatása, rakodása a közlekedési szolgálat útján biztosított eszközökkel, rakodógépekkel történik. Meghatározó jelentőségű feladat a hadszíntér közlekedési előkészítésében való részvétel és a katonai közlekedés szerveinek háborús feladataira való felkészítése is.

Haditevékenységek esetén a katonai közlekedés szerepe, súlya tovább növekszik, hiszen könnyű belátni, hogy a katonai szállítások folyamatossága, a közlekedési vonalak működtetése a hadműveletek kimenetelét, a csapatok életét befolyásoló tényezővé válik. Ez egyben felelősségnövekedést is jelent.

A katonai közlekedésre háruló feladatokat az MN-ben a közlekedési szolgálat végzi, együttműködve a HM érintett szerveivel. Fontos részét képezi a közlekedés az MN hadtápjának, mivel a közlekedési biztosítás a hadtápbiztosítási rendszer egyik alrendszer.

A közlekedési szolgálat felkészítése, munkája mind az állandó harcckészültség időszakában, mind haditevékenységek esetén szorosan kapcsolódik a népgazdasághoz, a népgazdasági közlekedési vállalatok lehetőségeihez, azok munkájához. Szoros és mindkét oldalról megalapozott együttműködés biztosít eredményeket a közös munkában. Meghatározók a katonai közlekedési szolgálat munkájára a hosszú- és rövidtávú népgazdasági közlekedési fejlesztési elgondolások, tervek, mivel a szolgálat anyagi-technikai bázisának egy jelentős részét a népgazdasági közlekedési szervezete adja.

Az MN Közlekedési Szolgálat hosszú fejlődési folyamaton ment át. A mai közlekedési szolgálatnak az MNVK Ö. Közlekedési Osztály képezik az alapját. Ez a szervezet elsődlegesen a vasúti szállításokkal, esetenként a vízi szállításokkal foglalkozott. Az MNHF-ség alárendeltségében vált valamennyi szállítási ágazatot magába foglaló szolgálattá.

Az MN Közlekedési Szolgálat az elmúlt 10–15 éves időszakban jelentős fejlődésen ment keresztül. Ennek eredményeként alakult ki a közúti, vasúti, vízi, légi szállítási ágazatokat magába foglaló egységes közlekedési szolgálat. Ezen rendszernek megfelelően folytattuk az egyes közlekedési ágazatok egységes elgondolás szerinti fejlesztését. Előrelépés történt a közlekedési ágazatok közötti helyes arányok kialakításában. E munka során jelentőségének megfelelő súlyt helyeztünk a közúti szállításokra mind az állandó harcckészültség időszakában, mind a háborús feladatokra való felkészítés terén. Erőfeszítéseink eredményeként a gépkocsi-szállítótér jelentősen növekedett. Hatására a vasúti szállítás korlátozott idejű kiesése esetén a közúti szállítóeszközök képesek a legszükségesebb szállítási feladatokat önállóan is megoldani.

A katonai követelmények, szállítási szükségletek és a lehetőségek alapján jelentős fejlődés történt a vasút háborús körülmények közötti alkalmazására való felkészítése terén. Ebben az időszakban a vasúti szállítás szerepe a várható hadműveletekben jelentősen újra értékelődött.

A követelményekhez igazodva korszerűsítettük a hátszági közlekedési rendszert, létrehozva a szükséges vezető, üzemeltető, helyreállító és a szállítások folyamatosságát biztosító közlekedési katonai szervezeteket. Értékelésünk szerint a KM-mel és szerveivel szoros együttműködésben ez a szervezet képes a reá háruló közlekedési biztosítási feladatok eredményes megoldására.

Tervszerűen folytak a fejlesztések. Nemzetközi vonatkozásban is jelentős eredményeket adott – a gazdaságosság előtérbe helyezésével párhuzamosan – a különböző kettősrendeltetésű eszközök kifejlesztése. Ezek közül első helyre kell sorolni a közúti és vasúti TS uszályhidakat, amelyek a Dunán EFE szintű rendezvények keretében kerültek bemutatásra.

E programnak mintegy folytatásaként jelenleg folyik a KM-mel együtt a tiszai TS-uszályok és ebből a hídkészletek kialakításával kapcsolatos munka.

A kettős célú felhasználhatóság figyelembevételével lettek kialakítva az új típusú sebesültszállító vonatok és a sebesültszállító autóbuszok, szoros együttműködésben a különböző HM-szervekkel, a KM-mel és más népgazdasági szervekkel.

A szállítások hatékonyságának, tervszerűségének és gazdaságosságának fokozására az anyagszállításoknál diszpécser irányítású szállítási rendszer került bevezetésre, amely már az első években jó eredményeket mutatott a csapatoknál és a központi szerveknél egyaránt. Célszerűbben, komplex módon kerültek fel-

használásra a különböző szállítási ágazatok. Közülük mindinkább az adott esetben leggazdaságosabb került alkalmazásra. Javult a szállítógépkocsik kihasználtsága, a szállítások hatékonysága.

Az új szállítási rendszerrel szoros összhangban jó tapasztalatokat szereztünk a konténeres kiszállításoknál. Ezzel a módszerrel csökkent a csapatoknak a berendelése a központi raktárakban történő vételezésekre. Egyben jelentős kilométer- és üzemanyag-, továbbá fizikai erő- és munkaidő-megtakarítást értünk el.

A szolgálat fejlődésének fontos állomása volt, hogy az elmúlt években anyagnemfelelőssé és szakanyaggyávkává vált. Célkitűzéseinknek megfelelően fejlődött és szilárdult gazdálkodási rendszerünk. A hagyományos közlekedési szakanyagok mellett a szolgálat anyagnemfelelősi hatáskörébe kerültek az anyagmozgatási- és rakodásgépesítési, továbbá egységakományképző eszközök, gépek és berendezések. A kibővült feladatoknak megfelelően a szolgálat eredményes erőfeszítéseket tett – a szállítási feladatok végrehajtásával, a szállítási rendszer korszerűsítésével párhuzamosan – az MN anyagmozgatási rendszerének feljesztésére és a rakodás fokozatos gépesítésére, az érintett szolgálatokkal együttműködve, mind az állandó bázisoknál, mind táborig körülmények között. Rendszerbe került a Közlekedési Anyagraktár, megkezdtük a saját javítóháázis létrehozását, ami a javítási költségek 40–50<sup>0</sup><sub>0</sub>-os csökkentését eredményezi.

A háborús közlekedés feltételeinek javítása érdekében az érintett katonai és népgazdasági szervekkel együttműködve eredményeket értünk el a hadszíntérelőkészítés közlekedési feladatainak végrehajtásában. Így egyes dunai és tiszai vasúti dublör hidátkeelőhelyekhez kiépítettük a csatlakozó vasúti vonalszakaszokat. Ezek egy része jelenleg iparvágány jelleggel a népgazdaság hasznosítója, megfelelő bérleti díj ellenében.

Szabályoztuk a csapatok által a közutak igénybevétele, a túlsúlyos járművek közlekedését, a lánctalpas eszközök részére az utak kijelölését és berendezését. Mindezek hatására jelentősen csökkentek az útrongálások, a mezőgazdasági károk és a lakossági panaszok.

Létrehoztuk az egységes közlekedési szolgálat mindazon vezető szerveit – felső, közép és területi szinten – valamint az elvonuló közlekedési csapatok vezető szerveit, amelyek képcsekké váltak a komplex közlekedési biztosítási feladatok vezetésére.

Terveinknek megfelelően ez év utolsó negyedévében közlekedési konferenciát folytattunk le – „Az MN Közlekedési Szolgálat helyzetének elemzése, a továbbfejlesztés fő irányainak meghatározása a közlekedési biztosítás területén békében és haditevékenységek esetén” témában.

A konferencia hasznos volt, célját elérte. Igazolta a szolgálat által végzett munkát, az eddig tett erőfeszítéseket. Helyesnek és megvalósíthatónak, a központi elgondolással összhangban levőnek tartotta a további célkitűzéseket és megerősítette a továbbhaladásra meghatározott arányokat.

Az ismertetett néhány terület, az elért eredmények jól tükrözik a fejlődést, az előrelépést. Mindezek hatására az elmúlt időszakban az alaprendeltetésből adódó feladatok megoldására képes közlekedési szolgálat alakult ki. A szolgálat összműtatói alapján megfelel az MN béke- és haditevékenységéből ráháruló feladatoknak. Képes a közlekedési biztosítás végrehajtására az állandó harcászultság és a várható haditevékenységek időszakában is. Az ország közlekedési rendszere főbb mutatóiban felkészült a fegyveres erők tevékenysége kapcsán jelent-

kező közlekedési szükségletek kielégítésére. Emellett reálisan kell látnunk, hogy vannak területek, ahol feszültségek, lemaradások, illetve a fejlődéssel járó újabb ellentmondások jelentkeznek.

Rövid gondolatmenetemet azzal kívánom befejezni, hogy a szolgálat a katonai felső vezetés által meghatározott követelmények mind teljesértékűbb teljesítésére törekszik a jövőben is az eddigi eredmények és a felhalmozott tapasztalatok bázisán. Szolgálatunk is kötelességének tekinti, hogy a párt és kormány határozatainak megfelelően keresse a hatékonyabb módszereket és lehetőségeivel hozzájáruljon a személyi állomány élet- és szolgálati körülményeinek, kiemelten a szállítási feltételek javításához. Ennek teljesítéséhez pontos, kiegyensúlyozott, megbízható munka szükséges. A megvalósításhoz keressük a jobb, hatékonyabb módszereket és erőfeszítéseket teszünk, hogy a szolgálat felkészültsége a követelményekkel, elvárásokkal lépést tartson.

## Az MN szállítási rendszere korszerűsítésének tapasztalatai

*Takács József alezredes*

A diszpécser irányítású szállítási rendszer bevezetését az MN belső fejlődése és a gazdaságosságra, takarékosagra való törekvés tette szükségessé. A gazdasági hatékonyság előtérbe kerülését új, a korábbitól lényegesen eltérő, szigorúbb gazdasági követelmények magyarázzák.

A cikk alapvető célja az MN diszpécser irányítású szállítási rendszer által elért eredmények fellelhető hiányosságok feltárása, a levont tapasztalatok összegzése és közreadása.

Ha megvizsgáljuk az elmúlt másfél évtizedben az MN szállítási rendszerének alakulását, megállapíthatjuk, hogy a népgazdaságban végbemenő fejlődési ütemeket magában hordozta és reagált azokra. 1968-ban került bevezetésre a 8/1963. MNHF sz. intézkedéssel először az MN egységes szállítási rendszere, amely előtérbe helyezte az egyedi igénybevételi rendszerrel szemben az egység-szintű irányított és teljesítmény mutatószámmal mért követelmény rendszert. 1979-ben kísérleti jelleggel bevezetésre került a 079/1978. sz. MNVKF inrész-kedéssel az új egységes szállítási folyamat rendszer csapatpróbája. 1983. január 1-től a 06/1982. HM számú parancs és a 108/1982. MNHF számú inrész-kedésével bevezetésre került az MN diszpécser irányítású szállítási rendszere, mely biztosítja az MN egészére érvényes egységes tervezési és végrehajtási rendet.

A továbbiakban vizsgáljuk meg, hogy a szállítási rendszer hogyan töltötte be rendeltetését, biztosította-e az állomány kiképzésével, ellátásával kapcsolatos egyre növekvő nagyságrendű – szállítási feladatok gazdaságos, térben és időben összehangoltan történő végrehajtását.

A szállítások szervezése és végrehajtása területén MN szinten az alábbi fő mutatók bizonyítják a rendszer eredményes működését. A 3x6 hónapos kiképzési ciklus időből, valamint az energiahordozókkal való takarékoságból következő, hogy tovább növekedett a vasúti szállítások részaránya. Az MN Közlekedési Szolgálat szervei biztosították évi 7–900 csapatszállítmány hazai- és nemzetközi gyakorlatokon történő közlekedtetését, amely a korábbi évekhez képes 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os növekedést jelent. Tovább emelkedett a vasúton elszállított anyagok mennyisége, amely 1983-ban elérte a 210 ezer tonnát. Ez az elszállított anyagmennyiség 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal volt több, mint a korábbi években. Összességében az évi vasúti- és közúti anyagszállítás 29<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal nőtt. Az anyag- és csapatszállítások arányában nőtt

a felhasznált vasúti kocsik db száma is. Az 1983-as évben 37 000 db vasúti kocsit alkalmaztunk, amely 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os növekedést mutat.

Az 1983. évben 30 000 gépkocsi közlekedett szállítmányzámmal, melyekhez 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ban kapcsolást és pótkocsis felhasználást tudunk szervezni. A közúti szállítások területén a növekvő anyagszállítási feladatokat kevesebb kilométer ráfordítással oldottunk meg és ennek eredményeként 1,7 m km-t, valamint ennek megfelelő üzemanyagot takarítottunk meg. A megtakarítás alapvetően az igény és a teljesítés közötti különbségben realizálódott, mely a szállítás szervezők és a diszpécsterszolgálatok irányító tevékenységének együttes eredménye.

A szállítási rendszer elemeit vizsgálva az alábbi tapasztalatokat összegyűjtük, a szállítások tervezése, szervezése területén.

Egység, magasabbegység seregesten szinten megállapítható, hogy kialakult és egységessé vált az éves, havi, valamint a rövidebb időszakhoz kötött tervezési rend.

A szállítást tervezők rendelkeznek a tervezéshez szükséges alapszabályokkal (intézkedésekkel, szakutasításokkal), okmányokkal, nyilvántartásokkal, járatgrafikonokkal.

Egység és laktanyahadtáp szinten megszervezésre kerültek a helyi járatok, amelyek biztosítják a mindennapi élet szükségleteinek a kielégítését. Az ez irányú szállítások kidolgozott járatgrafikonok szerint, meghatározott napokon kerülnek végrehajtásra.

A magasabbegység szinten az MNHF intézkedésben foglaltaknak megfelelően, a szállítások gazdaságos végrehajtása érdekében szállító járatok lettek szervezve. Ezek alkalmazása lehetőséget biztosított a korszerű gyűjtő-, terítő járatok megvalósítására.

Megszervezésre került és alapvetően működik a központi szállító járatrendszer, konténeres, vagy hagyományos (közúti tehergépkocsik alkalmazásával) formában.

A szállítások tervezése-, szervezése érdekében eredményesen folyik a diszpécseres rendszerezése. Terveinknek megfelelően a katonai szervezetek szállítási tervezését-, szervezését, irányítását diszpécseres kinevezéssel, illetve megbízással végzik. Önálló ellátást folytató egységek 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a rendelkezik már állománytáblában rendszeresített szállító diszpécserrel. A továbbiakban 1984-ben emelt szintű káderállománnyal létre jött átszervezésre került az MN központi diszpécsterszolgálat-főnökség, rendszeresítve lett a magasabbegységek és seregetek diszpécsterszolgálatára. A rendszeresített helyek feltöltése, a szakkáder állomány biztosítása napjaink fő feladata. A kinevezett és megfelelően felkészített állomány egyik záloga a munkánk minősége további javításának, még jobb gazdasági eredmények elérésének.

Meg kell állapítanunk az elért eredmények mellett olyan hiányosságok is jelentkeznek, melyek felszámolásával további előrelépést érhetünk el a rendszer gazdaságos működése érdekében.

A szállítások tervezésében még sok formális vonás található. Egyes katonai szervezeteknél előfordul, hogy a szállítatók igényeit csak rögzítik és annak felülvizsgálata nélkül törekszenek azokat teljesíteni. Ennek eredményeként a szállítást szervezők nem elemzik a szállítási feladatot és így nem történik meg a lehetséges fuvarkapcsolás, a szállító eszközök sok esetben kiterheletlenül közlekednek.



A végrehajtás során a menetlevelek vizsgálatánál azt tapasztaltuk, hogy azok sok nem ellenőrzött tény tartalmaznak. A szállítási mutatók kedvezőbbé alakítása céljából megnövelt adatokat regisztrálnak, ennek következtében torz képet kapunk a szállítási teljesítményekről.

Ennek megítélésünk szerint az az oka, hogy a menetlevelek a munkafolyamatba beépített ellenőrzést csak formálisan végzik, nem kerülnek kiszűrésre a valóságnak nem megfelelő adatok.

A diszpécserek munkájára a felkészítő foglalkozások és levezetett konferenciák ellenére váltakozó színvonalú feladatvégrehajtás a jellemző. Ez arra vezethető vissza, hogy a PK HTPH-k nem eléggé körültekintően választották ki a diszpécseri beosztást betöltő tiszthelyetteseket, ennek megfelelően nem a legátermettebb állomány lett megbízva a szállítást szervező feladatok végrehajtásával. Azt tapasztaltuk, hogy a katonai szervezetek egy részénél a PK HTPH-k nem támasztanak kellő követelményt a diszpécserek munkájával szemben és ennek következtében a tervező-, szervező- és irányító munka nem olyan minőségben valósul meg, mint az elvárható lenne.

A szállítások tervezése, szervezése területén tevékenykedő megbízott diszpécserek anyagi megbecsülésére általánosan az a jellemző, hogy részesülnek a 108/1982. sz. intézkedés szerint engedélyezhető túlmunkáért járó illetménykiegészítésben. Felmérésünk során azt tapasztaltuk, hogy az alacsony illetmények miatt nagy a fluktuáció egyéb magasabb beosztások betöltésére (raktárvezető, szpk. stb.).

A fenti hiányosságok előfordulása ellenére eredményes munka folyik az egység és laktanyabadtápnál, alacsonyabb az intézeteknél és központi raktáraknál.

A központi raktárak a kiszállításokat az ellátási rendjüknek megfelelően havi ciklusokra, kiképzési időszakokra és gazdálkodási évre tervezik (pl. az élelmezési szolgálat havi ütemezéssel, a műszaki páncélos anyagellátás negyedévente, ruházati szolgálat gazdálkodási évre, a kiképzési anyagellátás kiképzési időszakra tervez.) A tervezett anyagellátást bonyolulttá teszik népgazdaságból az anyagok szállítási szerződéstől eltérő beérkezése, ennek következtében szükségessé válik az anyagok tervezett időtől eltérő kiadása. Ez maga után vonja a csapatok szállító eszközeinek pótlólagos rendelését, amely növeli a terven kívüli szállítások arányát.

A központi raktárak szállítási osztályai alapvetően az MN ellátását érintő szállításokra összpontosítják a fő figyelmet, nem fordítanak kellő hangsúlyt a saját állományukba rendszeresített gépkocsikkal történő szállításaik végrehajtására. Tervezési hiányosságként jelentkezik, hogy a központi közlekedési szervekkel döntő többségben nem veszik fel a kapcsolatot, a pótrendeléseket saját hatáskörben oldják meg és ennek következtében sem a központi, sem a csapat-diszpécsereknek nincs lehetőségük pótfuvar (kapcsolt szállítás) végrehajtására, illetve sok esetben a célszerű szállítási ágazat megválasztására.

A szállítások végrehajtása területén az alábbiak állapíthatók meg:

Határozott fejlődést mutat a feladatokhoz jobban igazodó és gazdaságosan üzemelő MN gépkocsi szállító eszközök kiválasztása, azok célszerű igénybevétele. Erősen éreztette hatását a közlekedési szaktechnikai eszközökkel (önrakodó darus hátsó emelőfalas gépkocsik) történő ellátás és azok célirányos felhasználása a szállítási feladatok végrehajtása során. Ennek eredményeként jelentős

élőmunka megtakarítás volt elérhető, továbbá lerövidültek a málházási-, rakodási idők, csökkent a gépkocsivezetők igénybevétele.

Az MN összességében az új szállítás szabályos rendjét vizsgálva a szállítási feladatokhoz kiállított gépjárműveknél a korábbi évekhez képest mintegy 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal növeltük a kapcsolt és 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal a pótkocsis felhasználásokat.

A szállítások végrehajtásánál a gazdaságosság figyelembevételével gyakorlottá vált a más gazdaságosabb szállítási ágazatra való áttérítés. A közútról vasútra történő átirányítás 210 esetben került végrehajtásra, mely mintegy 80 ezer km megtakarítást jelent.

A napi élet- és munkakörülmények biztosításához szükséges anyagi- és technikai eszközök szállításaihoz egység- és laktanyahadtáp szinten meghatározott időben és útvonalon helyi járatrendszerek működnek (alapvetően laktanyánként 2 járat élm. és egyéb). A helyőrségen belül különböző kereskedelmi egységeknél megvásárolt készletek – az együtszállíthatóság figyelembevételével – a járat parancsnoka gyűjtő rendszerben felveszi és a beérkezést követően az anyagnem felelősöknek átadja. Ezzel alapvetően gépjármű kiállítást és gépjármű kilométert takarítanak meg. E területen még sok felvilágosító munka szükséges az anyaggazdák felé, mert a szemlélet még döntő többségében: – „az a biztos, amelyet én vigyázok.”

A magasabbegység járatok a diszlokációnak megfelelően a magasabbegység, illetve a központi raktárakból az ellátó zászlóalj állományából szervezett járatrendszerekkel terítik, illetve gyűjtik az anyagi eszközöket. Ezek alkalmazása során a gépjárművek kihasználtsága elérheti a 80–90<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot. Sajnos, a lehetőség-től még messze elmarad ezen viszonylatokban szervezhető járatok száma.

A szállítások végrehajtása területén legeredményesebben a központi járatrendszer tevékenykedik és a hadrendi alárendeltségtől függetlenül a menetvonalon levő karonai szervezetekhez terítő, gyűjtő jelleggel juttatja el az anyagot. Ezáltal jelentős gépjármű km és hajtóanyag megtakarítás érhető el.

Az előzőekben adott értékelés alapján a hiányosságok a következőkben foglalhatók össze:

A napi igénybevételek területén általánosan jellemző, hogy a szállítatók gépjárművet igényelnek és nem szállító teret. A döntésre jogosultak nem bírálják felül kellő erővel az igényléseket, hanem automatikusan kielégítik azokat. Ennek eredményeként nem a célnak legjobban megfelelő szállítóeszköz kerül alkalmazásra. Nem biztosítható a különböző szállítmányok kapcsolása, így fordul elő az üres, vagy alacsonyán kiterhelt gépkocsi futás.

Egyes helyeken megsértik a szállítási és igénybevételi fegyelmet. A szállítatók a biztosított szállítóeszközt nem a meghatározott időben és menetvonalon, az igénylésben megjelölt anyag (és mennyiség) szállítására veszik igénybe.

Több esetben talákoztunk ellenőrzés során azzal, hogy a gépjárművek szállítmány szám nélkül közlekednek. Ennek oka az, hogy a diszpécsterszolgálatot megkerülve rendelnek ki gépkocsikat. Esctenként és helyenként túlzottan alkalmazzák a HR jelzéssel történő útbaindításokat. Még olyan eset is előfordult, mikor építőanyag szállítást HR menetlevéllel hajtottak végre!

Van még olyan tapasztalatunk is, hogy a gépjárművekkel „piackutatás”-t végeznek, amikor nem a konkrét megrendelt árut szállítják be, hanem gépkocsival keresik az áruk, anyagok technikai eszközök beszerzésének helyeit, illetve kereskedelmi egységenként sorba járnak.

A szállító járatokat vizsgálva megállapítottuk, hogy jobban működnek a központi és helyi, gyengébben a magasabbegységek terítő, gyűjtő járatok. Ennek megítélésünk szerint az az oka, hogy a szállítatók idegenkednek attól, hogy anyagaikat más ellátókkal közösen szállítsák.

Összességében megállapítható, hogy a fennálló hiányosságok ellenére a szállítási rendszer szabályozás elérte célját. A rendszer javuló szinten biztosítja a Magyar Néphadseregben a szállítások gazdaságos és energiatakarékos, a különböző szállítási ágazatok komplex alkalmazásával történő egységes tervezési- és okmányolási rendben megvalósuló, diszpécser szolgálatok által irányított csapat és anyagszállítások, szolgáltatások végrehajtását. Megállapítható, hogy a diszpécser szolgálat az évente elért 20–22 millió Ft megtakarítással „megkeresi a pénzét.”

Az eredményességet nehéz a szállító szolgálatban mérni, mert az eredmények nagy része kapcsolódó szolgálati ágak gazdálkodási mérlegeiben jelentkeznek (kilométer, hajtóanyag).

További feladataink a következők:

Abból kiindulva, hogy az érvényben levő utasítások, mint alapszabályzók, megfelelőek, csak a rendszer egyes elemeinek továbbfejlesztése szükséges.

Ennek megfelelően elgondolást dolgozunk ki a konténeres szállítások teljes körű kiterjesztésére. Korszerű, számítógépes feldolgozáson alapuló információs rendszert kívánunk bevezetni a szállítások hatékonyabb tervezésére és az összehangolás biztosítása érdekében. Meg kell oldanunk a szállításban résztvevők érdekeltségi rendszerének kimunkálását.

Javitani kívánjuk a szállítások és a szállítás-irányítás technikai feltételeit többfeladatú gépkocsik rendszeresítésével (távlati elgondolás) a híradás korszerűsítésével és a rakodásgépesítés eszközrendszerének fejlesztésével.

Tudományos alapú felmérést tervezünk 1985-ben a szállítási folyamatok gazdaságosságának vizsgálata terén.

Javaslatot tettünk az MN Központi Szállítási Tanács létrehozására, amelynek – jóváhagyása eséréen – alapvető feladatát képezné a szállítási rendszer folyamatos korszerűsítése és a szállítások MN szintű összehangolása.

Tervezzük a diszpécserállomány tanfolyamrendszerű felkészítését a VOLÁN Központ bázisán.

## A seregtest diszpécsterszolgálat felkészítésének, munkájának tapasztalatai, eredmények

Gombos István őrnagy

„A szállítások végrehajtásának megszervezését és irányítását a szállító diszpécsterszolgálat végezze...” (MNHF 108/1982. sz. intézkedése).

A szállító diszpécsterszolgálatok az utóbbi években jelentős mértékben hozzájárultak takarékosági célkitűzéseink megvalósításához. A diszpécserek ma már minden hadtápszolgálatban kulcsszerepet töltenek be az ellátás biztosítása érdekében. Munkájukat a parancsnokok elismerik, kellőképpen támogatják, a szállítók korrekt magatartást tanúsítanak velük szemben.

A diszpécsterszolgálat hatékony működését – többek között – meghatározza a szakállomány kiválasztása, felkészültsége is. Az állomány felkészítését az előjárói intézkedések úgy határozzák meg, hogy a diszpécsterszolgálatot ellátóknak tanfolyamon kell résztvenniük. A tanfolyamokat seregtestünknel – és általában másutt is – évi 1–2 napos kiképzések keretében hajtják végre, mely alapvetően biztosítja a szakállomány részére szükséges ismeretek átadását.

A diszpécsterszolgálat, szabályozott tevékenysége következtében egyre jobb színvonalon végzi feladatait, biztosítva ezzel az előjárói akarat érvényesülését.

A téma azért aktuális, mert – a szervezési változások következtében – elértük egy olyan időponthoz, amelynek során célszerű és szükséges felmérni az eddig végzett munkát, meghatározni a további teendőket, valamennyi területen. Ezt kívánom elősegíteni néhány gondolat közreadásával.

### 1. A diszpécserek kiválasztása, felkészítése

Az MN-ben végbemenő szervezeti változások következtében 1982-től lehetővé vált, hogy a laktanyahadtápok rendszerbeállításával a diszpécser beosztás is állománytáblásított legyen.

Jelenleg már a diszpécsterszolgálat rendszeresítve van a laktanyahadtápban, magasabbegység és seregtest szinten, tehát átfogja az ellátási szállítási tagozatainkat (beleértve az MN Központi Diszpécsterszolgálatát is). A rendszeresített diszpécser mellett még tovább 25 megbízott diszpécser dolgozik az önálló gazdálkodást folytató egységeknél és alegységeknél. A feladatok méretei miatt csekén a helyeken a jövőben sem lesz állománytáblás diszpécser. A rendszeresített diszpécser beosztások *szállító* szakemberekkel való feltöltése alapkövetelmény, azonban a jelenlegi káderhelyzetben engedményeket kell tennünk az alapképzettség szempontjából. Beosztásba kell helyezniünk nem szakembereket is, őket azonban fokozott gonddal kell kiválasztani és felkészíteni.

A diszpécserek személye évente átlagosan 15–25<sup>0</sup>-ban változik (alapvetően a megbízás alapján tevékenyedők esetében), s ez is indokolja, hogy a kiválasztásra nagy figyelmet kell fordítani.

A diszpécser beosztás ellátására nem minden személy alkalmas, ezért a kiválasztás során célszerű figyelembe venni a következőket:

- állománytáblában szerepel-e a beosztás, vagy nem;
- milyen szintű diszpécser beosztást kell betölteni (egység, magasabbegység – esetleg seregtesz);
- a beosztásra jelölt milyen katonai alapképzettséggel és gyakorlattal rendelkezik, mennyire ismeri a szállítások tervezésével, szervezésével, végrehajtásának irányításával kapcsolatos teendőket;
- milyen irányító és szervezőképességgel rendelkezik a „jelölt”;
- van-e olyan polgári előképzettsége (iskolai végzettsége) és gyakorlata, amely a katonai beosztásban is hasznosítható;
- technikai eszközökkel kapcsolatos ismeretei milyen szintűek, mennyire képes azokat működtetni (pl. géprávíró), illetve ellenőrizni (gépjárművek, közlekedési szakanyagok).

Az eddigi felmérések alapján megállapítható, hogy seregteszünkönél egyre több női tiszthelyettes kerül kiválasztásra és beosztásba. A női diszpécserek kiválasztásakor – optimális esetben – legcélszerűbb, ha a VOLÁN-nál, MÁV-nál, vagy egyéb szállítási vállalatnál hasonló beosztásban dolgozott egyént fogadjuk el. Ilyen alapképzettségű diszpécser tiszthelyettesnő már nem egy van seregteszünkönél, s bebizonyosodott, hogy rövid idő alatt képesek alkotó, jó színvonalú tevékenységre.

A férfi diszpécser tiszthelyettesek kiválasztásakor olyan célszerűtlen módszerrel is találkozunk, amelynek során minden beosztásból „kiöregedett” tiszthelyestest (esetleg zászlóst) alkalmaztak ebbe a beosztásba. Mivel nevezett sem alapképzettséggel, sem pedig kellő lendülettel és hozzáértéssel nem rendelkezett, így a beosztásból előljárói intézkedésre áthelyezésre került.

De vannak jó tapasztalatok is, amikor olyan fiatal tiszthelyestest választottak ki diszpécsernek, aki – bár szakmai felkészültséggel nem rendelkezett – rövid idő alatt igen sok előljárói segítséggel képes volt a szakfeladatok elsajátítására, s lendületet, új vérkeringést vitt – a PK HTPH segítségével – a katonai szervezet szállítási feladatainak megszervezésébe.

Gyakran találkozunk olyan egységgel, ahol a diszpécser feladatait sorállományú katona látja el, akít a PK HTPH jelöl ki, általában az ellátó szd. állományából, s esetleg szakmai előképzettséggel is rendelkezik (pl. MÁV forgalmi szolgálattevő volt a polgári életben). Ilyen esetekben a kedvező helyzet csak akkor optimalizálódik, ha a sorállományú katona kellő támogatást kap a PK HTPH-tól, hiszen neki gyakran közvetlen előljáróival, feletteseivel kell munkakapcsolatba lépni, esetleg feljűk a szállítással kapcsolatos feladatokat eljuttatni, ellenkező esetben a szakmai előképzettség semmit nem jelent, s a diszpécser nem képes feladatait kellő színvonalon ellátni.

A kiválasztáshoz szorosan kapcsolódik a felkészítés, mivel a diszpécserrel szemben olyan követelmények vannak meghatározva, hogy a beosztás ellátása érdekében a felkészülés – felkészítés nélkülözhetetlen.

A diszpécserek felkészítéséhez – elsősorban eltérő alapképzettségük miatt differenciált követelmény-programot kell kidolgozniuk. A nem szakképzeteknél

előtérbe kell helyezni a szakmai alapozó témákat, így a közlekedési (szállítási) üzemtan alapjait, a katonai szállítások megszervezésének alapkérdéseit, a szállító technika ismeretét. Ezt az ismeretanyagot célszerű lenne központilag szervezett tanfolyamokon (2–3 hónap) illetve önképzés keretében elsajátítani. Seregtest szinten csak a diszpécserállomány konkrét napi feladatai oktatására szorítkozhatunk (az önképzésen kívül). Ezt a munkát rendszeresen végezzük.

Az elmúlt években – seregtest szinten – általában évente egy napot fordítottunk a diszpécserek felkészítésére, szakmai ismereteik felmérésére, a tapasztalatok közreadására. Ennek során egyrészt kiképzés (előadás, szeminárium) másrészt konferencia (alapelőadás, korreferátumok és hozzászólások) módszerével igyekeztünk az állományt szakfeladataira felkészíteni. Mindkét forma igen hasznos és eredményes volt, de mégsem sikerült ezáltal munkánkat alkotóvá, hatékonyabbá tenni.

Ez év novemberében – szintén seregtest szinten összevontan – *kettő nap* keretében végeztük el a szakállomány felkészítését. Ennek során előadások és csoportos foglalkozások formájában ismételt *feldolgoztuk* az előjárói intézkedéseket, *egységesítettük* a vezetendő okmányokat, *gyakoroltuk* azok kitöltését.

Módszertani foglalkozás keretében bemutattuk a résztvevő állománynak az egység és magasabbegység diszpécserszolgálatának munkahelyeit, azok működésének rendjét. Írásbeli vizsgáztatás módszerével *felmértük* a szakállomány felkészültségét, *értékeljük* 1984. évi tevékenységüket, s részletes *feladatokat szab-tunk* a következő évre vonatkozóan.

A kétnapos kiképzés során biztosítottunk lehetőséget a konzultációra is, melyen a résztvevők sok olyan gondot, problémát, tapasztalatot jelentettek, melyek megoldása és közreadása további munkánk eredményességét segítheti elő.

A felkészítés során megbizonyosodtunk arról, hogy a – sajnálatosan nagy fluktuáció miatt is – szakállomány *rendszeres felkészítésére*, továbbképzésére feltétlenül *szükség van*, melyet mielőbb indokoltnak tűnik előjárói szinten leszá-bályozni.

1985-től kezdődően azt a módszert kívánjuk bevezetni, hogy a magasabbegységek a saját alárendelt, míg a seregtest csak a seregtest közvetlen egységek diszpécseri részére tart évente 2 nap keretében felkészülést, és 2 évente egynapos seregtest szintű diszpécserkonferenciát vezetünk le, elsősorban a tapasztalatok közreadása és néhány kérdés egységesítése céljából. A felkészítésnek ez a rendje szükségessé teheti a magasabbegység SZSZF-ök részvételét a seregtest szintű kiképzésen, így biztosítva van az egységes követelmény továbbadása is.

A felkészítés szerves részévé kell tenni az önképzést és a tapasztalatcserét. Az újonnan beosztásba kerülő diszpécsernek mindenképpen szükséges egy olyan felkészülési terv elkészítése, amely lehetővé teszi az adott katonai szervezet és saját szakfeladatai folyamatos megismerését, a beosztásra való célszerű felkészülést.

A felkészítést, de még inkább a felkészültséget javítaná egy olyan segédlet kiadása is, amelyben az egyes okmányok vezetése, tartalmi követelményei kerülnek le szabályozásra írásban, mintaokmánykollekcióval mellékelve. Sajnos jelenlegi utasításaink csak részben teszik ezt meg, így MN (és seregtest) szinten az elrendelt okmányok nem egységesen vezetettek.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a felkészítés és kiképzés színvonalát, a szolgálat tekintélyét jelentősen emeli, ha az előjárók megjelennek ezeken a

foglalkozásokon, elmondják véleményüket, esetleg választ adnak a felmerült kérdésekre is. Seregtestünknel ennek már hagyományai vannak, melyet most tovább bővítettünk azáltal, hogy más seregtest diszpécscserszolgálatát is meghívtuk kiképzésünkre.

Következtetésképpen az állapítható meg, hogy a diszpécscserszolgálat munkájának hatékonyságát jelentősen befolyásolja a diszpécser kiválasztása, s meghatározza a kiválasztott diszpécser felkészültsége és felkészítésének rendszeresége.

## 2. A diszpécscserszolgálat munkájának tapasztalatai, eredményei

A seregtestnél és az alárendelt szervezeteknél a diszpécscserszolgálat már hosszú évek óta rendszeresen működik, így a végzett munkáról gazdag tapasztalatanyaggal rendelkezünk, melyek egy része tudományos munkánkban már közreadásra került.

Seregtestünknel a diszpécscserszolgálat munkája kellő hatékonysággal valósul meg. Ennek érdekében évente rendszeresen szabályozásra kerül a diszpécscserszolgálatok tevékenysége, a teljesítendő szállítási teljesítmények mutatószámai stb. A részletes és kellő szabályozottság ellenére is vannak gondjaink, melyek megoldásának feltételei nem mindig adóttak.

*A diszpécscserszolgálatok munkájának főbb tapasztalatai a következőkben összegezhetők:*

- nincs kellő előrelépés és ráhatás a súlyhiányosan közlekedő szállítóeszközökre való rátervezésre, annak legcélszerűbb irányítására;
- nem mindig a jóváhagyott helyőrségi járatgrafikon szerint közlekednek a helyőrségi járatok, néhány esetben előfordul, hogy a járatra kijelölt gépjármű több alkalommal elhagyja a laktanyát vételezés céljából, ezzel több kilométert és üzemanyagot használ fel feleslegesen;
- a helyi polgári szállító vállalatokkal való fuvarszervezési kapcsolat még alacsony színvonalon működik;
- esetenként előfordul, hogy amennyiben a szállító nem a súlyhiányos (vagy üres) szállítóeszközre szállítmányszámot, „HR” feliratú menetlevéllel indul útba szállítási feladat végrehajtására – megkerülve ezzel a diszpécserrendszert;
- egyre több gond van a pótkocsik technikai állapotával, javításának megszervezésével, így a pótkocsis szállítások aránya stagnál, egyes helyeken csökken.

A negatív tapasztalatok mellett egy sor olyan *eredményt értünk el*, ami egyrészt erkölcsi, másrészt anyagi jellegű. Ezek:

- az MNHF 108/1982. számú intézkedését következetesen végrehajtó egységeknél csökkent a gépkocsivezető állomány leterheltsége, javult a technikai eszközök hadrafoghatósági mutatója, a szakállomány felkészültsége;
- a seregtest szintű szállítási verseny meghirdetésével és rendszeres értékelésével jelentősen nőtt a diszpécscserszolgálatok tekintélye;
- a szakutasítások szigorú betartásának eredményeképpen javult a kapcsolat a szállítókkal, kialakult az együttműködés a területi diszpécscserszolgálatokkal és egyéb szervekkel;
- öt év alatt a szállítási teljesítmények mutatói jelentős pozitív irányú változást mutatnak: így a dinamikus kihasználás 65<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ról 78<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra, tervszerűség 84<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ról 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra, az időkihasználás 46<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ról 51<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra nőtt. A kapcsolt és pót-

kocsis szállítások aránya 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal nőtt, ami azt jelenti, hogy évente átlagosan 650–700 ezer km seregtest szinten a kapcsolt és pótkocsis szállítások mennyisége;

– a leggazdaságosabb szállítási ágazatra való tereléssel, annak alkalmazásával a kimutatható megtakarítás évente eléri a 6–8 mFt-ot;

– további lépéseket tettünk a vasúton feladott (vagy feladásra kerülő) anyagok be- (ki-) rakásának legközelebbi helyőrségből történő megszervezése érdekében, így ezzel a módszerrel is jelentős mennyiségű kilométer és üzemanyagmegtakarítást mutathatunk ki;

– a diszpécserszolgálatok tevékenysége következtében szervezettebbé, *irányítottá* vált a szállítások végrehajtása, kulturált és elszámolható okmányokkal rendelkeznek.

A diszpécserszolgálat munkája – mint az elért eredmények is bizonyítják – nélkülözhetetlen a szállítási feladatok szervezése és irányítása terén.

Úgy érzem, ennek érdekében még további teendőink vannak, melyek véleményem szerint a következőkben összegezhetők:

– a központi szabályozóknak megfelelően célszerű felülvizsgálni a helyi szabályozásokat, és amennyiben szükséges azokat ki lehet egészíteni, esetleg módosítani;

– el kell érni, hogy az állománytábla alapján diszpécses beosztást betöltő személy *alapvetően a szakfeladataival* és csak ennek elvégzése után foglalkozzon egyéb feladatokkal;

– a megbízás alapján beosztást ellátó állomány részére illetménykiegészítés biztosítása látszik célszerűnek, ezzel is emelve a szolgálat rangját;

– szükségesnek ítélem meg a felkészítés központi leszabályozását, tematika és program összeállítását, külön a beosztást kezdő és külön a már huzamosabb ideje betöltő diszpécserek részére;

– a felkészítéssel párhuzamosan indokoltnak tűnik a vizsgáztatás rendszeres végrehajtása, valamint a munkahelyi feltételek javítása.

Seregtestünk és az alárendelt diszpécserszolgálatok tevékenysége – eddigi tapasztalataim alapján – kiemelt helyet foglal el az MN korszerű szállítási rendszerében. Éppen ezért, magas színvonalú felkészítéssel, megalapozott tudással, jó színvonalon kívánjuk biztosítani az elöljárók által meghatározott feladatok végrehajtását, melyhez úgy érzem az itt közreadott tapasztalatok is hozzájárulnak.



## A gazdaságos szállítás módszerei

*Balassa István hadnagy*

Az utóbbi években a Magyar Néphadseregben is erősödött a gazdaságosságra való rörekvés, a takarékosági feladatok minden területen való érvényrejuttatása. Ennek egyik célszerű módszere a rejtett tartalékok felkutatása, annak kiaknázása és hasznosítása.

A hadtápszolgálat – mint alapvető gazdálkodási ágazat – több éve folytat eredményes munkát ezen a téren is. Az egyes szolgálati ágak tevékenységében eltérő módon jelentkeznek a takarékosági feladatok, így eltérő jellegű eredmények is mutatkoznak. A szolgálati ágak közül a szállító szolgálat az amely alapvetően a jobb tervező, szervező, irányító és végrehajtó munkával biztosíthatja a meghatározott takarékosági célkitűzések elérését.

A rejtett tartalékok kiaknázásában jelentős feladat hárul a magasabbegységekre, mivel itt lehetőség van több egység szállítási feladatainak koordinálására.

Az érvényben levő intézkedések, szakutasítások a közlekedési és szállító szolgálat minden szintjére kiterjedő takarékosági célkitűzéseket határoznak meg, amelyek megvalósítása érdekében együtt kell működni a parancsnoki vezető állománnyal, a párt- és KISZ-szervezetekkel, valamint a szállítatókkal.

Magasabbegységünkönél ennek végrehajtását biztosító intézkedéseket fogantatosítottunk, melynek eredményeképpen sikerült javítani a szállítási teljesítményt, csökkenteni a gépjárművezetők leterheltségét, az elrendelt szinten tartani a gépjárművek hadrafoghatósági mutatóit.

Összességében elmondhatjuk, hogy eredménycinket a gazdaságos szállítás különböző módszereivel sikerült elérni. Az anyagszállítások gazdaságossága érvényre juttatásának elengedhetetlen felrétele a szállítási ágazatok komplex felhasználása, ehhez kapcsolódva a rakodási módzatokban tejlő lehetőségek széles körű kihasználása.

A diszpécser-szolgálattal szemben támasztott elengedhetetlen követelmény, hogy az anyagnem felelősök minden irányú szállítási feladatairól rendszeresen tájékozott legyen. Ismernie kell a gépjárművek és szállítójáratok mozgási útvonalát, a szabad kapacitást, a kapcsolási lehetőségeket stb.

A havi szállítási terv összeállításakor az igénylések alapján fel kell tárni a vasútra terelhető szállítások, figyelembevve azt a lehetőséget is, hogy a területileg illetékes katonai szállítási igazgatóság jogosult soron kívül (48 óras igénylési előrelátással) 1–2 db vasúti kocsi kiállítani. A soron kívüli szállítási feladatokat a lehetőség szerint vasútra kell terelni.

Célszerű módszernek tartom, hogy *nagyobb gyakorlatok előtt* a szükséges anyagokat a magasabbséghez – tranzitraktárba – gyűjtjük össze, s innen – a szükségletnek megfelelően – szállítójáratok indításával történik az anyagi eszközök rendeltetési helyre történő eljuttatása, általában több pótkocsi alkalmazásával. Így az alárendelt egységek jelentős km és üzemanyag megtakarítást érhetnek el. Ennél is hatékonyabb megoldást biztosít, ha a magasabbség illetékes anyagnem felelősei által készített anyagelosztó alapján az anyagot közvetlenül az átadó egységtől szállítjuk a címzethez, vasúti kocsiakomány esetében fedett vasúti kocsiban, ennél kisebb mennyiség esetén – ha rendelkezésre áll a konténeres szállítás feltétele, bérelt konténerben (5 t-ás eszközzel).

A gazdaságosságot csak úgy lehet biztosítani, ha az alárendelt diszpécser-szolgálatok kellő szigorral felülvizsgálják a szállítási igényeket, s még a magasabbséghez való felterjesztés előtt megszervezik a több szolgálati ág által azonos viszonylatban közlekedő szállítmányok összekapcsolását, szükség esetén a pótkocsik alkalmazását.

A gazdaságosságot jelzi az a módszer is, ha a magasabbség diszpécser két különböző helyőrségben levő szervezet egy irányú szállítást szervezi meg. Például: Baja jelentette, hogy 1 db gépjárművet, teljes terheléssel ruházati anyagot kell beszállítani Kaposvárra. Ugyanakkor Pécs is jelentette, hogy ezen a napon műszaki anyagot (sáncszerszámot és egyéb anyagot) kell beszállítani szintén Kaposvárra.

Ezon szállítási feladat gazdaságos végrehajtását a következőképpen szerveztem meg:

- Baja 1 db D-566 5 t tég.-val megkezdi szállítási feladatát úgy, hogy Pécsert felveszi a már ott várakozó tiszthelyettest és felkapcsolja a megrakott pótkocsit, amelyen műszaki anyag van. Kaposvárra érve, a műszaki raktárnál lekapcsolja a pótkocsit, majd a ruházati raktárhoz megy. Mindkét helyen végrehajtják az anyagok leadását (szükség szerinti felvételt) és visszaútnan Pécsert lekasztja a pótkocsit, majd továbbmegy Bajára.

Ezzel módszerrel csaknem 150 km megtakarítást sikerül elérni, mely egyszeri rátekintésre ugyan nem sok, de pontosan jelzi a lehetőségeket.

Csökkenteni lehet az üres, vagy súlyhiányos szállításokat oly módon, hogy az adott viszonylatra térítéses szállítást, esetleg súlydíjas fuvaroztatást szervezünk, de csak akkor, ha az előjáró diszpécser-szolgálat nem határoz meg kiegészítő feladatot.

A gazdaságosság növelését szolgáljuk azáltal is, ha a bejáratás alatt levő eszközökkel – a menetirányba eső szervezetek részére – kisméretű és súlyú anyagok szállítását (továbbítását) hajtjuk végre.

Azon laktanyában, ahol több alakulat diszlokál, különösen fontos az anyagi eszközök beszerzéséhez szükséges szállítások összehangolása. Ezt a célt jól szolgálhatja egy olyan diszpécser tábla, amelyben kb. egy hétre, vagy néhány napra előre rögzítve vannak a szállítási feladatok, és viszonylatok.

Kedvező tapasztalatokat szerztünk a nagytávolságú vezetési gyakorlatok alkalmazásával szervezett anyagszállítási feladatok végrehajtása terén. Bebizonyosodott, hogy az ilyen szállítási-irányítás nem befolyásolja kedvezőtlenül a vezetési gyakorlatot, ugyanakkor jelentős mennyiségű megtakarítás érhető el mind km-ben, mind pedig üzemanyagban. Hasonló eredményt lehet elérni a gyakorlatok végrehajtása során, ha a kölcsönként anyagokat – megfelelő karbantartás után –

már a gyakorlótérről visszaszállítják, esetleg vasúton feladják a rendeltetési állomásra.

A gazdaságos szállítás egyik legcélszerűbb módszere, ha a kis súlyú (darab-árús) anyagokat a csapatok részére, illetve onnan a magasabbegység raktárba történő eljuttatására gyűjtő és terítő jellegű szállítójáratokat szervezünk. Ezek a szállítójáratok közlekedhetnek kialakított menetrend szerint, vagy a feladatok szükségességének megfelelően, alkalmanként.

A szállítójáratok indítása előtt a diszpécsterszolgálat útján szükséges pontosítani az alárendeltekkel a járat menetvonalát, tervezett indulási, érkezési, rakodási idejét, az elszállítandó anyagok nemét, mennyiségét, rendeltetési helyét.

Annak érdekében, hogy a szállítójáratok eredményesen és gazdaságosan közlekedjenek a szállítatók a diszpécsterszolgálat közreműködésével kell, hogy összehangolják az anyagszállítási feladatokat a szállítójárat közlekedésével, annak parancsnokával.

A szállítójárat zavartalan működéséért a járatparancsnok a felelős, akinek megfelelő információval kell rendelkeznie a járat menetvonalán levő időjárási és útviszonyokról, várható változásokról. A szállítójáratba elsősorban olyan gépjárműveket és pótkocsikat kell kijelölni, amelyeknek raksúly kapacitása a legjobban megközelíti az elszállítandó anyagok tömegét, biztosítja a korszerű rakodógépek és konténerek használatát, valamint kihasználását optimalizálni lehet.

A szállítójáratok fogadásához tranzitraktárakat szükséges létesíteni laktanyaként, melynek működési feltételeit munkaidő után is biztosítani kell. A szállítójáratok szervezésével és indításával számos technikai eszköz útbaindítását, emberi munkaerőt és időt takaríthatunk meg, ugyanakkor biztosított az adott viszonylatban indított eszközzel a meghatározott gazdálkodási mutató elérése is.

Azokban a helyőrségekben, amelyekben több önálló gazdálkodást folytató laktanyahadtáp vagy egység hadtáp működik, a gazdaságos szállítások biztosításának egyik hatékony módszere a havi szállítási tervek összehangolása, egyeztetése (ezt az illetékes PK HTPH-k végzik el).

A kellő operativitást, üres futásokra való rátervezést elsősorban olyan módszerrel alakítottunk ki, hogy a diszpécserék részére meghatározásra került a szállítást végrchajtó gépjárműparancsnokok bejelentkezési rendje, a célállomásokról. Ezáltal van lehetőség olyan feladat meghatározására is, amellyel tovább csökkenthető az üres, vagy súlyhiányos futás.

A gazdaságos szállítás módszerei magasabbegységünknel alapvetően kialakultak, azonban továbblépési lehetőségeinket még akadályozza néhány olyan tényező, amely megoldásának egy része saját, illetve előjárói hatáskörbe tartozik.

Ezek a következők:

– egyes szolgálati ágak még mindig ragaszkodnak egyedi berendezési tárgyak, alkatrészek soronkívüli elszállításához, mivel idegenkednek ezen anyagok más szállítottó anyagával együtt történő továbbításától (pl. elhelyezési szolgálat, pc. gimű. techn. szolg.);

– még mindig gyakori, hogy a szállítatók gépjárművet, nem pedig szállítóteret, vagy szállítási szolgáltatást igényelnek;

– a gépjárműparancsnoki állomány nem minden esetben tekinti szívügyének a gazdaságosságot, emiatt az igénybevételi idő átlagosan növekvő tendenciát mutat;

- nincs még kialakítva minden alakulatnál a „TRANZIT-RAKTÁR”, így a szállítójáratok indítása is inkább alkalomszerű, mint rendszeres;

- esetenként még előfordul, hogy a parancsnokok csapatkiképző (CSK) besorolású gépjárművet rendelnek ki anyagszállítási feladat végrehajtására, megkerülve ezzel az előjárói intézkedéseket;

- nem mindenütt vannak még a diszpécsterszolgálat összeköttetési (híradási) feltételei, célszerűnek látszik olyan összeköttetési feltételek megteremtése a szállítójáratok parancsnokaival, hogy részére bármikor feladatot lehessen szabni.

Összességében az a véleményem, hogy a bevezetett diszpécser irányítású szállítási rendszer újabb szabályozása nem szükséges, azonban végrehajtásának gazdaságos módszereit még a továbbiakban is kutatni kell, figyelembevéve a várható körülményeket, feltételeket és követelményeket.

## A szállítások gazdaságos végrehajtásának célszerű változatai magasabbegység szinten

*Galamboš János százados*

Napjainkban egyik napirenden levő kérdés a népgazdaságban és a hadseregben az energiahordozók gazdaságos felhasználása, ezen belül is a szállításokra mind kevesebb energia ráfordítása. Magasabbegységünknel, hogy eleget tegyünk a szállítások minél gazdaságosabb végrehajtásának, a központi intézkedéseknek, szabályozókon kívül kiadtunk egy parancsnoki intézkedést, melyben szabályoztuk a szállító diszpécserek kiválasztását, felkészítését, a szállítási ágazatok megválasztását, a jelentések rendszerét, valamint az ellenőrzések rendjét.

A kiadott intézkedésekben szabályozókban meghatározott feladatok végrehajtása érdekében az alárendeltekől megkövetelem a napi jelentéseket, havi személyes beszámolást, mellyel biztosítom a szükséges ráhatást.

A munkánk folyamán egyik legfontosabb elemnek tartom a tervezést, melynek reális alapokon, a lehetőségek célszerű kihasználásán kell alapulnia. Tervezési rendszerünkben a havi szállítások tervezésének rendjét ismertetem. Egységünkben (helyőrségekben) a szállítatók minden hónap 23-ig leadják a szállító diszpécsernek a következő havi szállítási igényeket úgy a közúti, mint a vasúti anyagszállításra. A szállító diszpécser elkészíti a havi szállítási tervet, melynél figyelembe veszi a szállítandó anyag súlyát (terjedelmét), a szállítás viszonylatát. Ennek alapján megválasztja a gazdaságosabb szállítási ágazatokat szállítási feladatonként, elvégzi a lehetséges kapcsolásokat pótkocsik beiktatásával. Javaslatot tesz a PK HTPH-nek a szállítások végrehajtására. Ez a legalsó tagozat, ahol döntés születik a gazdaságos szállítások végrehajtására. A PK HTPH jóváhagyása után 25-ig géptávirón felterjeszti a magasabbegység szállító diszpécserének a helyőrségen kívüli közúti szállításokat. A magasabbegység diszpécser a beérkezett jelentésekből elkészíti alárendeltek bontásban a helyőrségen kívüli szállítások havi tervét, melynél figyelembe veszi a súlyhiányosan közlekedő gépjárműveket, valamint a szállítások viszonylatait. Annak érdekében, hogy minél kevesebb súlyhiányos szállítás kerüljön végrehajtásra elvégzi az alakulatok között lehetséges kapcsolásokat, valamint a szállítások közútról vasútra történő áttervezését. A tervezés után javaslatot tesz a magasabbegység SZSZF-nek a helyőrségen kívüli szállítások végrehajtására. Ez a középső tagozat, ahol döntés születik a szállítások gazdaságos végrehajtására.

A tervező munka során magasabbegység szinten kerül végrehajtásra az alárendeltek felé szállító járatok tervezése, melynek során meag. raktárból egység

raktárba történik a kiszállítás. A magasabbegység raktárakból egység raktárakba történő kiszállítás három alapvető módszerrel történik. Az egyik a már említett szállító járáttal, mely közúton pótkocsis gépjárművel kerül végrehajtásra két irányban. Egyik irányban két helyőrséget, másik irányba négy helyőrséget érint. Ezt a megoldást olyan anyagkiszállításnál alkalmazzuk, melyet vasúti szállításnál csak külön rendszabályokkal lehet végrehajtani (lőszer, robbanó ag.). A másik módszer a leggazdaságosabb vasúti kiszállítás. Ezt a módszert a gyakorlatra történő nagyobb tömegű anyagok (sátor, pihentető eszközök) átcsoportosításánál alkalmazzuk. A harmadik módszer a konténerben történő szállítás, mely kisebb tömegű (élelmezési, vv-i.) ag. kiszállítására alkalmas.

A szállítások szervezése, végrehajtása folyamán megbízható és sokoldalú információval rendelkezünk annak érdekében, hogy a szállítások gazdaságos végrehajtása érdekében bármikor be tudunk avatkozni. Az információk a napi bejelentkezések folyamán jutnak el a magasabbegység diszpécseréhez, aki utasítást ad a kapcsolásokra. Például egy menetvonalon két helyőrségből 1-1 gépjármű ugyanazon helyre anyagszállítást – vételezést – hajt végre, akkor a távolabbról induló gépjármű pk-át körelezik a közelebb (útbacsó) helyőrség anyagának szállítására, pótkocsi rákapcsolásával.

A szállító diszpécser rendszer bevezetésével jelentősen javult a szállítások hatékonysága, tervszerűsége, gazdaságossága. A laktanyahadtápok létrejöttével egy kézbe került a szállítások irányítása, melynek következtében nem külön alakulatonként történik a szállítás. Ez a rendszer lehetővé tette a szállítási ágazatok szélesebbkörű felhasználását, célszerű megválasztását. Konkrét példával szeretném bizonyítani a gazdaságosságot.

A szállító járatok indításával:

– ha minden alárendelt alakulattól egy-egy gépjármű kerülne berendelésre a magasabbegység raktárba, akkor ez 1180 km-t jelentene 5 db súlykihasználatlan gépjárművekkel;

– a szállító járatok indításával ez 780 km-t jelent 2 db pótkocsis teljesen kihasznált gépjárműnek.

A szállítási ágazatok helyes megválasztásával:

– 3,5 t anyag elszállítása közúton honvédségi gépjárművel egy alárendelt helyőrségbe 180 km-re 3500 Ft;

– ugyanez az anyag konténerben szállítva 1050 Ft-ba kerül.

Mind a két példa azt bizonyítja, hogy a diszpécser rendszer bevezetésével van olyan személy, aki kézben tudja tartani a szállításokat, elő tudja segíteni azok gazdaságos végrehajtását.

Az eddig elért eredményeink mellett a gazdaságos szállítások fokozása érdekében célszerű volna a laktanyahadtápoknál szállító szolgálatfőnöki tiszti beosztás rendszeresítése, mivel a szállítószolgálat sokrétűsége (közúti, vasúti, egyéb szállítás, közlekedési szakanyaggyártás, rakodógépesítés, költségkeret-gazdálkodás túlsúlyos járművek közlekedésének szervezése, a helyőrségi lánctalpas utak fenntartása stb.) indokoltá teszi. A további fejlődést elősegítené a konténeres szállítások kiszélesítése, melyhez célszerű volna 5-20 t konténerek, konténer szállító gépjárművek rendszeresítését – kiadását – csapat, valamint maeg. tagozatban. A szállító gépjárművek egy részét célszerű volna felszerelni híradó eszközökkel, mellyel a VOLÁN vállalatokhoz hasonlóan megoldható

lenne az irányítás, a mind kevesebb kihasználatlan futás. A diszpécser rendszeren keresztül a híradó eszközökön megvalósulna, felgyorsulna az állandó információ áramlás egészen a gépjárműig, nem tervezett feladatokra szállítás közben kapná meg a gépjármű az újabb szállítási feladatot. Ezzel a módszerrel jelentős km-t, üza-t, időt takarítanának meg, valamint növelnék a gépjárművek raksúlykihasználását. Központi vagy területi raktárakból csapatoknak történő kisebb mennyiségű (3–5 t) anyagkiutalás esetén kedvező lehetőséget biztosítana 20 t-s konténerben történő vételezés és terítő jellegű kiszállítása.

A szállítási rendszer korszerűsítése óta elért eredmények biztosítják, hogy a rendszer előnyös, mert csökkent a szállító km felhasználás annak ellenére, hogy a szállított anyag mennyisége nőtt. Javult a szállító gépjárművek raksúlykihasználása, csökkent a súlyhiányos gépjárművek futása, célszerűbben kerültek felhasználásra a különböző szállítási ágazatok.

Tudjuk, hogy ezen területen kiaknázatlan lehetőségek vannak, melynek érdekében a szállítások legcélszerűbb gazdaságos végrehajtását tovább kell fejleszteni.

## A szállítószerződés napi tevékenységének megszervezése

*Vérffy Sándor tartalékos zászlós*

A szállítási rendszer korszerűsítésével párhuzamosan rendszeresítésre került a diszpécser-szolgálat, mely az egységek szintjén megbízásos alapon került rendszerbe állításra, alapvető feladatként a közúti szállítások tervezése, irányítása, nyilvántartása, összehangolása céljából, valamint értékelő elemző munka került a diszpécser-szolgálat részére meghatározásra.

Egységünk vezetése felismerte, hogy a szállítás lényeges részt képez az egység hadtápbiztosítási és csapatszállítási feladatai tervszerű, pontos és gazdaságos lebonyolításában, és ebből eredően arra az elhatározásra jutott, hogy a szükséges mérvű segítségnyújtás mellett a rendszerbe állított megbízott diszpécser-szolgálat feladatává teszi a szállítás és az ezzel kapcsolatos összes tevékenységek végrehajtását.

Az egység vezetése a diszpécser-szolgálat feladatául szabta:

1. A közúti szállítások tervezési, szervezési, irányítási, összehangolási, nyilvántartási, értékelési, és elemzési tevékenységét.
2. A vasúti szállítások – kapott adatok alapján történő – tervezési, szervezési, nyilvántartási munkáinak végrehajtását.
3. A szállítási költségkeret gazdálkodással kapcsolatos tervezési, felhasználási, ellenőrzési tevékenységét.
4. A túlsúlyos – és láncfalpas eszközök közúton történő közlekedtetésével és szállításával kapcsolatos leigénylését, nyilvántartását, és elszámolását.
5. A közlekedési szakanyagok nyilvántartását, a rakodást elősegítő kézi és gépi eszközök igénybevitelével kapcsolatos tervezési, felhasználási és elszámolási tevékenységét.
6. Térítéses gépjármű igénybevitelének ügyintézését.

Ezeknek a feladatoknak a diszpécser-szolgálat hatáskörébe történő adása a kezdettől fogva fennáll és bizonyítást nyert, hogy ez a döntés hasznosan szolgálta az egység előtt álló mindenkori szállítási feladatok eredményes és gazdaságos végrehajtását.

Eredményként:

– a lehetőségektől függően megvalósult az egység anyagi-technikai eszközök áramoltatásának az egyik közlekedési ágazat szállítóeszközeiről a másik közlekedési ágazat szállítóeszközeire történő átirányítása;



- tervszerűen, pontosan és gazdaságosan kerülnek végrehajtásra a vasúti szállítások;

- megszűntek a vasúti kocsik felhasználásának régebben jelentkező kocsi lemondási és állásdíj kifizetések;

- a vasúti szállítások költségkihatása már a tervezés során viszonyítható a rendelkezésre álló szállítási költségekhez, és befolyásolható a vasúti kocsi típusok megválasztásával;

- lényegesen lecsökkent a közúti szállítóeszközök üres és gazdaságtalanul súlyhiányos futása, és előtérbe került a gazdaságos, kapcsolt és pótkocsis szállítások alkalmazása;

- a lánctalpas és túlsúlyos járművek csak az előírásoknak megfelelően kerülnek mozgatásra a közutakon, útvonalengedély nélküli mozgás nincs;

- a közlekedési szakanyag nyilvántartása naprakész, az eszközök igénybevétele tervszerű.

A felsorolt tények igazolják, hogy az egység diszpécser szolgálatokat nem célszerű csak a közúti szállításokra lekorlátozni, hanem ki kell bővíteni feladatkörét az előző öt pontban felsorolt területekre, a megfelelő irányítás és ellenőrzés mellett, begyakorlottság esetén önállóan, hasznosan fel lehet használni.

A diszpécser szolgálat tevékenységét közvetlenül az egység PK HTPH irányítja, közvetlen kapcsolatot tart az egység törzsfőnökével, a PK TECHN-vel, illetve az egység hadműveleti főtiszttel.

A felsorolt kapcsolatok szükségessége általában a vasúti csapatszállítások, valamint a túlsúlyos járművek közlekedtetésekor aktivizálódik a tervezés, a szervezés és a végrehajtás időszakában.

A szállítószolgálat (a szállító diszpécser) napi munkájának megszervezése, - annak kampánymentessé tétele - már az éves (időszakos) tervezés során kezdődik.

Megismeri az egység feladatait, annak közúti és vasúti szállítási kihatását, feladatait.

Elkészíti a km és üző. számvetést, és részt vesz az éves szállítási költségkeret-igénylés kimunkálásában, a közúti ellenőrzéseinek tervezett idejét egyeztetve a hdm. főtiszttel. Az ismert feladatok bekerülnek az operatív naptári tervbe, melyek havi bontásban jelentkeznek. Így a szállítószolgálat (diszpécser) nyomon tudja követni a várható feladatokat, reagál rá, pontosít, igényel és jelentéseket terjeszt fel. Lényegesnek tartom kiemelni azt, hogy bizonyos területeken egy hónapra „előre dolgozik.”

Hetente pontosítási feladatokat hajt végre. Ezeket a feladatokat - melyeket a teljesség igénye nélkül jelentünk - figyelembe kell venni a szállító aleggység kiképzésének tervezésénél, az állomány leterheltségének arányos elosztásánál. A napi tevékenység lényegében a végrehajtást jelenti. A tervezés itt realizálódik, vagy nem, mely a diszpécser beavatkozását igényli.

A szállítószolgálat (a diszpécser) napi tevékenysége alapvetően az alábbi fő feladatok végrehajtására irányul.

1. Harckészültségi feladatok.
2. Adatok gyűjtése.
3. Szállítás tervezés, szervezés.
4. Szállítási költséggazdálkodás.
5. Ellenőrzés, értékelés, elemzés.

6. Közlekedési szakanyagok igénybevétele.
7. Szállító gépjárművezetők szakmai továbbképzése.
8. Jelentés és tájékoztatás.

Valamennyi jelentett feladatra tájékoztató adatot kap a szállítószolgálat állománya a reggeli századosorakozón, a PK HTPH eligazításán, és a délutáni parancskihirdetési foglalkozásokon.

A feladatok közül, a szakfeladatok az alábbi résztevékenységeket foglalják magukba:

#### *Adatok gyűjtése*

- A rendelkezésre álló szállítóeszközökről.
- A gépjárművezetői állományról.
- A szállítást befolyásoló tényezőkről.
- A szállítási feladatokról.
  - a) Viszonylat.
  - b) Szállításra kerülő anyagi-technikai eszközökről.
  - c) Különleges igényekről.

#### *Szállítás tervezés, szervezés*

- Szállítási igények begyűjtése.
- Havi szállítási terv összeállítása.
- Napi szállítási feladatok koordinálása (közúti, vasúti).
- Tülsúlyos és lánctalpas eszközök közlekedtetése és szállítása.
- Esetleges szállítmányszámok „lekérése”, vasúti gördülőanyag összeállítása, felterjesztése.
- Szállításban résztvevő gk. vez. állomány eligazítása.
- Szállítások parancsba tétele.

#### *Szállítási költségkeret gazdálkodás*

- Katonai szállítmánylevelek kitöltése.
- A beérkezett katonai szállítmánylevelek feldolgozása, a felhasznált összeg nyilvántartásba vétele.

#### *Ellenőrzés, értékelés, elemzés*

- Beérkező gjmű. menetlevelek, vezetésének adatok valóságának ellenőrzése.
- Szállítások teljesítmény-mutatóinak megállapítása.
- Fajlagos anyagszállítási költség megállapítása.
- Adatok rögzítése.
- Napi, heti, havi zárások alapján teljesítmények felmérése.

#### *Közlekedési szakanyagok igénybevétele*

- Igények begyűjtése.
- Havi terv összeállítása.
- Napi feladatok koordinálása.
- Feladatmegszabás a kezelők és igénybevevők részére.

#### *Jelentés és tájékoztatás*

- Zárások végrehajtása.
- Jelentések elkészítése, felterjesztése.
- Tájékoztatók értékelésének parancsba tétele, feladatszabás.

A felsoroltakból kitűnik, hogy a szállítószolgálat egy napja sokrétű bonyolult feladatokból áll. Tízéves tapasztalatunk alapján elmondhatjuk, hogy két egyforma nap nincs, tehát kerülni kell a rutinmegoldásokat.

A napi munka lényegében információ és adatgyűjtéssel kell kezdődjön, majd pontosítás a szállítatókkal, jelentés a PK HTPH-nak, és parancs a szállító gépjárművezetők részére.

A felsorolt feladatokból elhagyni nem szabad, mivel csak így látja át a szállítószolgálat teljes egészében a feladatát, tudja végrehajtani funkcionális kötetmeit.

## Igy szervezem meg a szállító tevékenységet

*Molnár Ferenc százados*

A szállítási tevékenység körültekintő megtervezése és megszervezése nagyban befolyásolja az adott katonai szervezet mindennapi tevékenységét. Gyakorlatilag az egységnél minden szakterületen valamilyen összefüggésben, kapcsolatba kerül a szállítószolgálattal. A tervezés, szervezés attól függően, hogy milyen körültekintően kerül végrehajtásra, nagyban segítheti, vagy gátolhatja az egység tevékenységét.

Alapvető elvként kezelhetjük, hogy a gazdaságossági szempontok maximális figyelembevételével, a szállítási ágazatok komplex alkalmazásával törekedni kell a szállítási igények kielégítésére.

Egységünknel a szállítási tevékenység tervezését, szervezését a PK HTPH közvetlen irányító tevékenysége mellett a htp. szállító diszpécser (továbbiakban a diszpécser) végzi. Az egység szállítási tevékenységének szabályozása egységparancsban történik, melyben konkrétan meghatározásra kerülnek, mind a szállítató, mind a szállító feladatai annak érdekében, hogy a szállítások tervszerűen, gazdaságosan kerüljenek végrehajtásra.

Az éves és havi szállítási feladatok tervezését, szervezését a központi előírások szabályozzák, melyet egységünknel a következő módszerrel hajtjuk végre.

A szállítatók (szolg. ágak) a tárgyhónapot megelőző hónap 20-ig leadják a havi szállítási igényüket, melyben feltüntetik, hogy a következő hó mely napján kívánnak szállítatni, milyen anyagot, annak súlyát, várható km felhasználását, várható időszükségletet, milyen típusú gk-t kívánnak igénybe venni.

A diszpécser a beérkezett igény alapján jelentést tesz a PK HTPH-nek a következő havi szállítási feladatokról aki (a jelentés alapján – figyelembe véve) a km keret és üza. keret felhasználásának helyzetét – a következő havi szállítási feladatok végrehajtására vonatkozóan dönt.

### *Konkrétan:*

- mely szolg. ágak és melyik napokon engedélyezi a helyőrségen kívüli szállítást;
- mely szállításokat kell kapcsoltan végrehajtani;
- mely szolg. szállítási feladatait tereli át más szállítási ágra (pl. vasútra);
- milyen típusú gépjárművekkel kell a konkrét szállításokat végrehajtani;
- mely szállításokat kell pótkocsi alkalmazásával végrehajtani.

A PK HTPH döntése alapján a diszpécser elkészíti a havi szállítási tervet, melynek jóváhagyása után a szállítatók részére a következő havi szállítások visszaigazolását minden hó 30-ig megküldi.

A szállítási tevékenység elemzése havonta kerül végrehajtásra. A PK HTPH a lezárt szállítási terv és a forgalmi napló adatai alapján konkrét információkhoz jut az elmúlt hó szállítási feladatainak végrehajtásáról.

*Ilyen információk:*

- a meghatározott mutatók alakulása;
- a szállítások gazdaságosságának alakulása;
- **terven kívüli szállítások végrehajtása;**
- mely szolgálati ágak felé kell konkrét intézkedést tenni stb.;

A következőkben egy hét kiemelésével kívánom konkrétan bemutatni a szállítások tervezésének, szervezésének folyamatát egységünkénél.

Az egységnél 1984. 10. 01-től 07-ig terjedő időszakban a szállítások a következők szerint kerültek megszervezésre.

A heti szállítási feladatok szervezésében először a következő heti szállítási feladatok szervezését, majd naponkénti feladat pontosítását végeztük el.

Első időszakban a diszpécser előkészítette és rendelkezésre bocsátotta a HTPH-nek mindazon információkat, melyek a következő hét szállítási feladataira vonatkozik.

Jelentésében kitért a leadott szállítási igényekben bekövetkezett változásokra, a tervezett helyőrségen kívüli szállításokra, a szállítás végrehajtására javasolt szállítóeszközök típusára, a pótkocsik alkalmazhatóságára és a kapcsolási lehetőségekre.

Ezen információk figyelembevételével került meghatározásra a következő hét szállítási feladatai, napi bontásban.

Konkrétan a diszpécser az alábbi szállítási feladatokat jelentette 1984. 09. 27-én a következő hétre vonatkozóan:

- tervezetr. gk. előállítás 1984. 10. 01-től 10. 07-ig 27 esetben;
- a szolgálatokkal történt pontosításkor az elhe. szolgálat 10. hó 01-ig szén-szállítást lemondta, mivel a bánya értesítése alapján a szén nincs biztosítva az alakulatnak;
- helyőrségen kívüli szállítás 5 esetben van tervezve;
- javasolom az alábbi típusú gépjárművek igénybevételét;
- 10. hó 01-én: úza. szolg. vételezése Felcsúton 2 db Cs-344 + 1 db pótkocsi;
- 10. hó 01-7-ig készétel szállításra Barkas gépjárművet;
- 10. hó 02, 04, 05-én elm. anyagvételezésre Avia típusú gépjárművet;
- 10. hó 02-án elhe. szolg. részére téglá szállításra Csepel 344-es gépjárművet + pótkocsi igénybevételét javasolom;
- 10. hó 05. a gépjármű szolgálatnak Devecserbe anyagvételezés céljából Avia típusú gépjármű biztosítását javasolom;
- a helyőrségen kívüli szállítások jelentése az előljáró diszpécsernek megtörtént, a napi pontosítások igénybevétele előtti napon kerülnek végrehajtásra.

Ezen információk alapján a PK HTPH napokra lebontva meghatározza az 1984. 10. 01-07. közötti szállítási feladatok végrehajtási rendjét.

A szállítási feladatok szervezésének utolsó fázisa az egységnél az igénybevétel előtti napon a napi pontosítás.

A napi pontosítás minden reggel 07.30-tól 08.00-ig került végrehajtásra az alábbi módon:

A diszpécser 1984. 10. 04-én jelentette, hogy 10. 05-én az alábbi szállítási feladatok vannak tervezve:

- helyőrségen kívüli szállítások: gfmű. szolg. Várpalota-Devecser viszonylatban, anyagvételezés, 1 db Avia típusú gfmű., rendszám: HP 33-22. Kiállás időpontja: 06.00-kor;

- élelmezési szolgálat részére, élm. romlandó ag. vételezés Várpalota-Székesfehérvár viszonylatban, 1 db Avia típusú gépjármű, rendszáma HP 33-22. Kiállás időpontja: 06.30-kor.

Helyőrségen belüli szállítások:

- Készétel szállítás a Landler laktanyába Barkas típusú gépjármű, rendszáma: HB 22-86. Kiállás időpontja: 06.30.

- Ügyeletes gépjármű, őrségek kiszállítására 1 db GAZ-66 típusú gépjármű, rendszáma: HR 37-76. Kiállás időpontja: 15.30.

Ezen jelentések alapján az 1984. 10. 05-i, szállítási feladatok végrehajtását a PK HTPH engedélyezte, utasította a diszpécsert, hogy a szállító szakaszparancsnokkal egyeztesse a feladatokat.

E példán keresztül kívántam bemutatni a szállítási feladatok tervezésének, szervezésének folyamatát egységünknel. A tevékenység szerves részeként kell kezelni a végrehajtás ellenőrzését, valamint a szállítási feladatok végrehajtásának elemzését.

Összességében: megállapítható, hogy a napi szállítások gazdaságos, hatékony végrehajtása feszes együttműködést igényel a szállítatók és a szállítók között. Az elmúlt időszak egyértelműen bebizonyította a szállító diszpécser-szolgálat létjogosultságát. A PK HTPH-nek igen nagy segítséget ad a diszpécser a szállítások tervezésében, szervezésében és hatékony, gazdaságos végrehajtásában.

Egységünknel a szállító diszpécser megfelelően betölti funkcióját. Meglevő hiányosságait jobb tervező és szervező tevékenységgel képesek vagyunk kijavítani.

*A jövőben előbbre kívánunk lépni:*

- a szállítások tervszerűségének növelése;
- a vasúti szállítás adta lehetőségek jobb kihasználása;
- a kapcsolt és pótkocsis szállítások fokozása területén.

A szállítási feladatok tervezésének jobb, körütekintőbb végrehajtásával a szervezési tevékenység hatékonyságának növelésével kívánjuk biztosítani az előírt mutatószámok teljesítését és a szállítások gazdaságosságának növelését.

## Igy szervezem meg a szállító tevékenységet

*Vörös Lajos zászlós*

A szállítási rendszer diszpécserirányítású formája a Magyar Néphadseregben a szállítások gazdaságos végrehajtása érdekében az energiatakarékos, különböző szállítási ágazatok célszerű alkalmazásával, egységes tervezési rendben valósul meg.

Az új szállítási rendre történő áttéréssel, alakulatunknál helyi szabályozással az alábbiakat hajtottuk végre. Ezredparancsban határoztuk meg a szállítatók részére a szállítási igénylések leadásának rendjét, idejét. A havi szállítási igényléseket a szállítást megelőző hó 20-ig kell leadni, a szállítási igények pontosítását megelőző nap 09.00-ig végre kell hajtani a diszpécseriszolgálattal. A szállítatók igényléseit a parancsnok hadtáphelytesszel való jóváhagyás után adják át a diszpécseriszolgáltatnak.

A szállítások tervezésével kapcsolatban mint diszpécser az alábbiakat hajtom végre:

– begyűjtöm a szállítatóktól a parancsnok hadtáphelyettes által jóváhagyott szállítási igényléseket;

– az egy menetvonalra eső szállításokat az anyag mennyiségétől függően, gépkocsi (ha szükséges) pótkocsival történő elszállítását rögzítem az igénylés megjegyzés részében, vagy ha a szállítási igényt időben tudom kapcsolni, akkor szintén az igénylésben rögzítem a kapcsolás tényét, módját és az idejét. Ha nagyobb tömegű anyag elszállítását kérik, akkor a mennyiségtől és a távolságtól függően, vagy vasútra, vagy MÁV háztól-házig konténerrel történő átereléssel tervezem meg, figyelembe véve a leggazdaságosabb szállítási ágat.

A módosított szállítási igényléseket a szállítatók részére a szállítást megelőző hó 30-ig aláírva záradékolva visszajuttatom (visszaigazolás). A begyűjtött szállítási igényléseken történő módosítások elvégzése után elkészítem a laktanya havi szállítási tervét 2 pld.-ban: az 1. sz. pld.-on hajtom végre az elvégzett szállítások dokumentálását. A 2. sz. pld.-t az ellátó szd. parancsnokának adom át, abból a célból, hogy a havi munkaterv elkészítésénél figyelembe vegye a szállítási feladatok idejét és a szállítótér szükségletet.

A helyőrségen belüli szállítások végrehajtására laktanya szinten két szállítójáratot hoztunk létre. Az 1. sz. szállítójárat menetrendjét és a menetvonal vázlatát a szállítást végrehajtó gépjárművezetőnek adom át, a gépjármű kirendeléskor.

A gépjárművezetőnek a vételezési helyeket pontosan meghatározom, a már fentiekben említett előző nap 09.00-ig megadott igények alapján. A 2. sz. szállítójárat heti 1-2 alkalommal van kirendelve az igénylések alapján a helyőrségi lőtérrhez, valamint lőszerraktárhoz szükséges szállítási feladatra.

Ha terven felüli szállítási igény merül fel, akkor a szállítató az egyszerű igénylést a parancsnok elvtárrsal engedélyezteti, és a szállítmányszámot az előjáró diszpécser szolgálatól igénylem, illetve kérem a napi bejelentkezéskor. A gépjármű menetlevélhez csatolom a parancsnok elvtárs által aláírt egyszerű igénylést. A terven kívüli szállítások nyilvántartásába bevezetem, rögzítem a menetlevél száma és adatai alapján.

Közúti szállítások végrehajtása során jönnek itélem meg a CB-rádió alkalmazását, nagymértékben növeli az információ továbbítását, pl. ha a szállítójárat igénybevételén van, s újabb fontos szállítási igény érkezik, ennek alkalmazásával egy alkalommal 12-13 km-t takarítunk meg. Mi ezt a módszert alkalmazzuk 1983 óta, megítélésünk szerint 1 év alatt a befektetett költségek megtérültek.

A gazdaságos szállítás érdekében alkalmazzuk a legoptimálisabb szállítási módokat a lehetőségekhez mérten: pl. a MÁV háztól-házig történő szállítást. A gazdaságosság mellett megbízhatónak tartjuk, emellett emberi erő megtakarítást érhetünk el vele.

Amennyiben oda-vissza viszonylatra nem tudom a jármű optimális kihasználását biztosítani, azt jelentem az előjáró diszpécser szolgálatnak. A közelmúltban volt olyan esetünk, hogy Táborfalvára azért kellett volna 1 db gépjárműnek útbaindulni, hogy ott az iparvágányra kiállított 2 db vasútkocsit berakását elvégezze. Ezt jelentettem, s az előjáró diszpécser szolgálat intézkedett, hogy mi csak az átvevőt indítsuk útba vonaton, ő pedig a gépjárművet és a berakást végrehajtó személyi állományt Szabadszállásról rendelte ki.

Mint a fentiekből is látjuk, egy ilyen, előjáró részéről történő beavatkozás kb. 500 km megtakarítást eredményezhet.

A szállítótevékenység megszervezéséhez szorosan hozzátartozik az ellenőrzés az elrendelt nyilvántartási okmányok naprakész vezetése. Ennek érdekében mi azt a módszert alakítottuk ki, hogy igénybevétel alatt a szállító gépjármű laktanyába történő érkezéskor – a kapuügyeletes információja alapján – személyesen ellenőrzöm a jármű terheltségét, mely által meggyőződök az adott szolgálati ág igénylésének valóságáról a végrehajtás folyamatában.

Szükségesnek tartjuk a menetokmányok helyszíni ellenőrzését is, így van lehetőség arra, hogy a gépjárművezetők helyrelen adatszolgáltatását megelőzzük, valamint a szükséges kioktatást megtegyük.

Az elrendelt nyilvántartási okmányok vezetése terén nem minden esetben tudjuk biztosítani a naprakésztséget, különösen a forgalmi napló esetében. Ennek érdekében, hogy a menetlevelek adatai mielőbb ismertté váljanak részemre is, a gépjárművezető állományt felkészítettem adatszolgáltatási feladatokra, melyre leginkább a havi zárások végrehajtásakor van szükség.

Külön említést kell tenni a gyakorlatokra szükséges anyagi eszközök átcsoportosításának megszervezéséről. Egységünk olyan sajátos helyzetben van, hogy évente több alkalommal hajt végre gyakorlatot, amelyhez igen sok anyag átcsoportosítását kell végrehajtani. Az MNHF 108/1982. sz. intézkedése lehetővé teszi, hogy 48 órával a tervezett berakás megkezdése előtt vasúti kocsit igényeljen az alakulat. Mi ezt a lehetőséget – a területi KSZI-vel együttműködve –



már több esetben kihasználtuk, így jelentős kilométer-megtakarítást tudtunk elérni. A végrehajtás során alapvetően azt a módszert alkalmaztuk, hogy a feladó hajtja végre a vagon berakását, az átvevő jelenlétében, de gépjármű útba-indítása nélkül. Ezen a téren tehát már kezdeti eredményeket értünk el, melyet a továbbiakban szélesíteni kívánunk.

A diszpécserszolgálat munkájához szervesen kapcsolódnak olyan feladatok, mint a vasúti szállítások okmányainak kiadása és nyilvántartása, az elemzések és értékelések folyamatos végrehajtása stb.

Az eltelt időszakban az elért eredmények bebizonyították, hogy a diszpécserszolgálat munkájának jó színvonalú megszervezése a takarékosági célkitűzések végrehajtásának egyik feltétele.

## **A területi katonai közlekedési szervezetek, és a csapatok együttes tevékenysége a katonai szállítások szervezésében és végrehajtásában**

*Petrák Béla őrnagy*

A mai időszakban népgazdaságunkban egyik fontos feladat az energiahordozókkal, energiával való ésszerű takarékoskosság és általában a hatékonyság növelése.

A szállítás mindennapi életünk elengedhetetlen része. Bármely anyagi eszköz előállítása során és ezt követően a felhasználóhoz eljuttatásakor több-kevesebb szállítási ráfordítást igényel, így a szállítások gazdaságos végrehajtása szinte minden vezető feladatát képezi.

A szállítások megszervezése a mai népgazdasági helyzet összes körülményére főként a megnövekedett szállítási tarifákra figyelemmel nagyon fontos felelősséget hárít a szervező szakemberekre. Napjainkban egy gépesített lövész egység éves szállítási költségfelhasználása eléri egy hadosztály 5–6 évvel ezelőtti felhasználását, ezért a szállításra való felkészülés döntéselőkészítő folyamatában szükség van a szállító szakemberek közreműködésére. Ebben a munkában jelentős részt vállalnak – hiszen ez alaprendeltetésből adódó feladatuk – a területi katonai közlekedési szervek.

Figyelembe véve az MN szervezetét, a szállító szakállomány egyrészt az egységekhez, magasabbegységekhez és seregestest parancsnokságokhoz, másrészt területi illetőségű, de központi tagozatba tartozó katonai közlekedési szervekhez tartozik.

A katonai közlekedési szervek az elmúlt évek során több hasznos kezdeményezést végeztek annak érdekében, hogy a szállítási feladatok szakszerűen, szervezeten, gazdaságosan és határidőre kerüljenek megoldásra.

A diszpécser irányítású szállítási rendszerek kialakítása, a konténeres szállítások kiszélesítése, a rakodás gépesítés, a komplex szállítási módszerek felkutatása mind-mind a fenti célok teljesítése érdekében történt.

Az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség irányításával a középírányító és területi katonai közlekedési szervek munkájának eredményességét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy néhány év alatt üzemanyagban, szállítási költségben élő munkában sok millió forint került megtakarításra.

A szállítások jelentős részét a vasúti szállítási ágazat igénybevételével oldottuk meg, de lényegesen emelkedett a gépkocsi-szállítások volumene is.

A szállítási feladatok operatív irányításában kiemelt szerep hárul mind a központi mind a területi diszpécserszolgálatokra, hiszen kulcsszerepet töltenek be aállítás tervezők és a végrehajtók között. A diszpécserszolgálat fontossága még olyan esetben is egyértelműen kimutatható, amikor aállítások folyamatában polgári szervezetek is részt vesznek mint szállítók.

Aállítások tervezése, megszervezése a végrehajtás irányítása a katonai közlekedési szerveknél a feladatok (jogkör és felelősség) behatárolásával szabályozott. A szervezeti felépítésnek megfelelően különböző szintek különböző feladatszoportok megoldását végzik. Legjelentősebb szerep ebben a munkában a „végpontokon” levő területi katonai közlekedési szervekre hárul.

Vizsgáljuk meg milyen együttműködés, összehangolt tevékenység eredményezte az előzőekben említett sok milliós megtakarítást, ebben milyen részt vállaltak a területi katonai közlekedési szervek, illetve a csapatok?

#### *Vasútiállítások:*

A vasútüzem rendkívül bonyolult, ennek részletes vizsgálatára a behatárolt terjedelem miatt nem vállalkozom. Annyit azonban meg kell állapítani, hogy a meghatározott típusú mennyiségű üzemképes gördülő anyag adott berakóhelyre történő összevonása, rendezése gyakran több napot vesz igénybe, az esetek többségében előfordul, hogy ennek érdekében több száz kilométer üres futás is felmerül. Ebből adódik az, hogy azonnali intézkedések foganatosítása, a kidolgozott tervek módosítása csak nagy költségekkel és időszükséglettel végezhető. *Ez a körülmény egyértelműen bizonyítja a terjesztés fontosságát és a közös tevékenység körét is, amelynek egyik alapvető területe aállításai fegyelem folyamatos erősítése.*

Miben kell együtt dolgozni, tevékenykedni a területi közlekedési szerveknek és a csapatoknak a vasútiállítások témakörében?

#### *Aállításokra történő felkészülésben és annak segítségével:*

- különböző szakközgek kötelemeinek elsajátítása;
- a vasút területén betartandó biztonsági rendszabályok megismerése, megismertetése;
- aállításra tervezett gép és harcjárművek, anyagi eszközök pontosítása;
- vasúti kocsik megismerése, rakodási szabályok betartásának egyeztetése;
- aállítászeszközök előkészítése;
- a rakodási sorrend pontosítása;
- a rakodóhely, az útvonalak szemrevételezése (körlettől – a vasútállomáig és viszont);
- az utak rongálásának megakadályozása;
- közutakon a veszélyhelyzetek megszüntetése, utak szennyezettségének megszüntetése, forgalomszabályozás megszervezése;
- okmányok előkészítése;
- rakszelvényen túl érő technikai és azok méreteinek pontosítása;
- a állítmányok állományának pontosítása;
- a rakodással kapcsolatos feltételek pontosítása;
- a rakodásokkal és állítással kapcsolatos biztosítási feladatok;
- a híradás rendje;
- a vezetés megszervezése;
- egyéb, a feladat végrehajtása érdekében szükséges kérdések.

A felsoroltakból kitűnik, hogy az előkészítés időszaka fokozott jellegű. Az előkészítés időszakában végzett munka meghatározza az egész tevékenység eredményességét, így erre kiemelt figyelmet kell fordítani.

A jó munkamódszer az, ha az érintett szervek képviselői kölcsönösen keresik egymást, felveszik a kapcsolatot és már a szállítások konkrét végrehajtását megelőzően minden részletkérdést tisztáznak, a végrehajtás időszakában már a pontosított feladatokat, folyamatos munkakapcsolat formájában egységes elgondolás alapján végzik.

*A szállítások végrehajtása időszakában:*

A VKP és szállítványparancsnok közösen egyezteteti és végrehajtja a berakás megszervezése érdekében:

- a berakási terv összeállítását;
- a rakodási folyamat pontosítását;
- mely rakodó vágányon, mikor kezdhető meg a rakodás, oda mikor, milyen mennyiségű vasúti kocsi kerül beállításra;
- a gép és harcjárművek, anyagi eszközök szabályszerű berakását, rögzítésének szabályait;
- a rakszelvényen túl érő technika berakása mikor és hol történik;
- milyen lehetőség van az anyagi eszközök előzetes kihasználására, berakására;
- hol vannak vízvételező helyek;
- a rakodásban részt nem vevő személyi állomány biztonságos elhelyezése hol történik;
- a személyszállító kocsikba mikor és hol lehet beszállni;
- a rakodás alatt a rakodón és hozzávezető állomási területen kik tartózkodhatnak, milyen rendben végezzék az érintettek szakfeladataikat;
- a vonat összeállítása mikor és hol történik;
- mikor kerül sor a szállítvány bizottsági átadás-átvételére, ebben kik vesznek részt;
- hol történik a szállítvány feladása.

A fenti feladatok egyeztetése után, a fő figyelmet a katonai közlekedési szervek képviselőjének az ellenőrzésre és segítségnyújtásra kell fordítania.

Ebben az időszakban a felelősség a feladatok döntő többségének megoldásakor a VKP-t terheli, egyes kérdésekben természetesen fennáll mind a csapatok, mind a vasút szerveinek a felelőssége is.

Természetesen jelentkezik még sok más közös feladat, mely egyeztetése és végrehajtása a vasúti szállítások végrehajtása során elengedhetetlen.

Tevékenységünk másik területét képezik a *közúti szállítások*.

A közúti szállítások tervezése, megszervezése során lényegesen egyszerűbb, de ugyanolyan fontos a feladatok összehangolása mint a vasúti szállításoknál.

A diszpécserirányítású szállítási rendszer kidolgozását több kísérlet előzte meg, ezek tapasztalatai alapján került kiadásra az MNHF (HM h.) elvtárs 108/1982. sz. intézkedése.

A rendszer bevezetése céltudatos tevékenység eredménye. Egyértelműen azt hivatott biztosítani, hogy az MN szállítóeszközei lehetőleg teljes kiterheléssel közlekedjenek még akkor is ha MN érdekű szállítási igény – a szállítási folyamat egy meghatározott szakaszában – nem merül fel.

Ilyen esetben a szállításszerveő, operatív folyamat irányító (diszpécer) tevékenysége kerül előtérbe, aki a lehetőségek figyelembe vételével fuvarkapcsolást végzi, népgazdasági anyagok szállítását engedélyezi vagy ha más megoldás nincs szolgálati úton engedélyt kér a súlyhiányos vagy az út egy szakaszán üresen közlekedő gépjármű elindítására, melyre joga ma érthetően csak a központi diszpécserszolgálatnak van.

Sajnálatosan még mindig lehet találkozni olyan nézettel, „hogy én a más anyagát nem fuvarozom, nem veszek gondot a nyakamha”, így inkább fiktív, valótlan adatokat közölnek a gépjármű kiterheltségével kapcsolatban mint elvégezzék az útbaeső szállításokat. Meggyőződésem, hogy ez a szemlélet fokozatosan megszűnik, ebben fontos szerepe van a rendszeres ellenőrzéseknek is.

Nagyon lényeges az, hogy a rendszer szabályozóit minden érintett egységesen értelmezze. Ennek a célnak eléréséhez jó együttműködésre, hatékony segítségnyújtásra és a szakállomány központi követelmények szerinti felkészítésére van szükség.

Szükségcsnek tartom olyan fórumok szervezését, ahol a csapatok és katonai közlekedési szervek elmondják tapasztalataikat, javaslataikat. Ilyen fórum megszervezése van folyamatban, a jövő év elején tervezzük a diszpécer konferencia megtartását.

Jelenleg felmérés alatt áll a szállítások szervezésének számítógépes végrehajtása, ahol nagy tapasztalatokkal rendelkező szállítóvállalatok jól bevált programjainak hadseregbeli hasznosításának lehetőségeit vizsgáljuk.

Több helyőrségben kialakítottuk részben a csapatokkal közösen, részben a csapatok saját szervezésében a szállító járatrendszereket, melyek bővítése kiemelt feladatunkat képezi a jövőben is.

A konténeres szállítások növekedése is e folyamat része, de sorolhatnám még a kezdeményezéseket, amelyek mind-mind a gazdaságos szállítások kiszélesítése érdekében történnek.

Ha átgondoljuk ezek a feladatok csak úgy oldhatók meg eredményesen, ha a csapatok és a katonai közlekedési szervek szót értenek, kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak és szinte naponta munkakapcsolatot tartanak fenn.

A területi katonai közlekedési szervek a csapatokkal közvetlen munkakapcsolatban állnak más – szállításokkal nem szorosan összefüggő kérdésekben is.

Ilyenek: a helyőrségi lánctalpas és harckocsi utak igénybevétele, javítása, karbantartása, a közlekedési szaktechnikai eszközökkel való ellátás, ezen eszközök igénybevétele, javítása, szállítási költséggazdálkodás, egységcsomag készítés, rakodásgépesítés, útvonal engedélyek kiadása stb.

Ezek a feladatok sem oldhatók meg megfelelő együttműködés nélkül.

Befejezésül néhány gondolatban szeretnék foglalkozni azokkal a gondokkal, amelyek a katonai vasúti szállítások végrehajtása során gyakran előfordulnak, a személyi állomány körében negatív véleményeket alakítanak ki, főleg a személyi állomány kultúrált utaztatása vonatkozásában.

A csapatok új kiképzési rendszerének bevezetését követően folyamatosan emelkedik a vasúti szállítások volumene. A sajátos kiképzési rendszer törvényszerűen maga után vonja azt, hogy a katonai vasúti szállításokat olyan időszakban kell végrehajtani, amikor a MÁV, a polgári szállításokkal egyébként is

rendkívüli módon leterhelt. (Üdülési személyforgalom, őszi mezőgazdasági munkák, év végi – főleg – export szállítások).

A gyakorlatok zömét a nyári hónapokban, a féléves és éves ciklusok befejező szakaszában hajtjuk végre, amikor a túrizmus, illetve a szállítási szerződések teljesítése fő feladatként egy időben jelentkezik a katonai szállításokkal.

Fokozza a gondokat az is, hogy hétvégeken a nyári forgalomban egyes vasútvonal szakaszon szinte megoldhatatlan egyes időszakokban a szállítások végrehajtása e vasútvonalak leterheltsége miatt. Bonyolítja helyzetünket még a MÁV egyes kocsi típusai műszaki állapotának romlása, a fűtési, vonóerő kapacitás és tolatószemélyzet korlátozottsága.

Ezek a problémák törvényszerűen jelentik azt, hogy több esetben nem tudunk megfelelő személyszállító kocsikat rendelkezésre bocsátani, hosszú a szállítási idő, gyakran 1–2 napot is várakozni kell különböző körletekben, amíg a berakások végrehajtására sor kerülhet. Napjainkban a fenti nehézségekkel objektív okok miatt számolni kell.

Kiemelt jelentősége van a polgári közlekedési vállalatok dolgozóival való folyamatos együttműködésnek, azoknak az elvárási kapcsolatoknak, amelyeket a Közlekedési Minisztérium illetékes szerveivel és vállalataival hosszú idő óta kialakítottunk.

Összefoglalva: jelenlegi helyzetünkben a csapatok és területi katonai közlekedési szervek együttműködésének növekvő jelentősége van. Szervezett, gazdaságos szállítás csak úgy képzelhető el, ha a szállításokban érintett szervek összehangolják tevékenységüket, jó szándékkal kölcsönösen segítik egymás munkáját. Tapasztalataink a gyakran jelentkező gondok ellenére is kedvezőek, az esetek többségében céltudatosan növekvő szakmai hozzáértéssel végzik munkájukat a szállítási feladatokban érintettek.

## A kiemelt gyakorlatok vasúti csapatszállításának tapasztalatai

*Kovács Zoltán őrnagy*

A Magyar Néphadsereg háborús alkalmazásra történő felkészítése során kiemelt feladatot jelent a szövetséges csapatokkal történő együttes feladatvégrehajtás, a közös harcászati együttműködési gyakorlatokon való részvétel, a meghatározott kiképzési célok eredményes teljesítése. A fentiek érdekében 1984. évben csapataink jelentős számú gyakorlaton vettek részt, hazai és külföldi gyakorlótereken. A „BARÁTSÁG-84”, „PAJZS-84”, HENGER-84” külföldi, „DUNA-84”, „SOPRON-84 hazai gyakorlatok közlekedési biztosítása, tervezése, szervezése és végrehajtása során az MN Közlekedési Szolgálat az eredményes végrehajtás mellett egy sor olyan tapasztalatra tett szert, melyek hasznosítása mind csapat, mind közlekedési szerveink feladatát kell, hogy képezze.

A végrehajtott gyakorlatok közlekedési biztosítása feladatait rendszeresen értékeltük olyan céllal, hogy az eredmények és hiányosságok állományunk körében ismertek legyenek, ezzel is ösztönzést adjunk a közlekedési biztosítási feladatok, elvárásoknak megfelelő, magasabb szintű végrehajtásához.

A jelen cikkemben ezekből kiindulva tájékoztatást kívánok nyújtani az 1984. év kiemelt gyakorlatai közlekedési biztosítási feladatainak végrehajtásáról, az elért eredményekről és a felszámolásra váró hiányosságokról, hozzásegítve csapatainkat és közlekedési szervcinket elkövetkezendő feladataink eredményesebb végrehajtásához.

Ebből a célból alapvetően két kiemelt jelentőségű téli és nyári körülmények között végrehajtott gyakorlat közlekedési szempontból jelentősnek értékelhető kérdéscivel kívánok foglalkozni, nevezetesen a „BARÁTSÁG-84” téli és a „PAJZS-84” nyári gyakorlatok közlekedési biztosításának tervezésével, szervezésével, végrehajtásával, a levont következtetésekkel és az ezekből adódó feladatokkal.

Megítélésem szerint a gyakorlatok végrehajtásának egyik alapfeltétele, a kijelölt erők és eszközök balesetmentes és a meghatározott időre történő elszállítása a gyakorlat körletébe, amely csak a végrehajtó csapat a katonai közlekedési és a MÁV szervek, térben és időben összehangolt együttműködésének alapján oldható meg. Az együttműködés tartalmát tovább bővíti a nemzetközi gyakorlatok során a szövetséges tagozatok katonai közlekedési és vasúti szerveivel történő közös tevékenység összehangolása, a határátlépéstől a kijelölt kirakó álló-

másokra való megérkezésig. A nemzetközi gyakorlatok közlekedési biztosítási feladatait a tényleges szállítási feladatok megkezdését jóval megelőzően kell elvégezni, tekintettel arra, hogy a végrehajtás időszakában vasúton és közúton nagyszámú csapatátcsoportosítások kerülnek végrehajtásra a gyakorlat terveinek megfelelően.

A továbbiakban tekintsük át a két kiemelt gyakorlat, közlekedési szempontból meghatározott fő célkitűzéseit és tapasztalatait!

Az MN kijelölt magasabbegysége és egységei 1984. február 6–11. között „BARÁTSÁG-84” fedőnév alatt harcászati együttműködési gyakorlatot hajtottak végre a CSSZSZK területén, Zsatcc térségében.

A gyakorlat megszervezésében és levezetésében szervesen illeszkedett a téli időszakban, bonyolult időjárási viszonyok között végrehajtott nagytávolságú vasúti csapatszállítások tervezése, szervezése és végrehajtása.

A gyakorlat mérete és távolsága az MN objektumoktól lehetővé tették, hogy tapasztalati úton ellenőrizzük közlekedési szerveink tervező, szervező, irányító és végrehajtó tevékenységét, következtetéseket tudjunk levonni a csapatok téli vasúti szállításához való felkészültségéről és a gyakorlatban vizsgálhattuk a HEVKP<sup>1</sup> munkáját és együttműködését a Csehszlovák Néphadsereg közlekedési szerveivel.

A vasúti csapatszállítások kapcsán a fent megfogalmazott célkitűzéseken túlmenően tapasztalatokat szereztünk olyan kérdésekben is mint:

- együttműködés az MN és a CSN központi közlekedési szervei között;
- a vasúti csapatszállítások irányítási lehetőségei az MNK területén kívül;
- a Központi Diszpécserszolgálat tevékenysége a szállítások irányítása területén;
- az együttműködési problémák tisztázása a MÁV központi és területi végrehajtó szervei között.

A vasúti csapatszállítások tervezésének időszakában a leggyakoribb problémát és egyben a legnagyobb gondot a gyakorlatra elvonuló erők harcértének meghatározása, illetve ennek állandó változása jelentette, amely a vasúti kocsiszükséglet módosítását vonta maga után.

Ezr bizonyítják a gyakorlat főbb mutatói közül az alábbiak:

Fsz.	Mutató megnevezése	Mérvszám	Elgondolás szerint	Megadott harcérték szerint	Tényleges
1.	Katonavonatok mennyisége:	vonat	6	7	8
2.	Elszállításra tervezett személy:	fő	750–800	950	1131
	technika:	db	240	289	286
3.	Vasúti kocsiszükséglet:	db	230–250	275	287

1. HEVKP: Határátlépést Ellenőrző Vasúti Katonai Parancsnokság. (A Közlekedési szolgálat háborús szerve, békében csak különparancsra, ideiglenes jelleggel működik.)



Jóváhagyott harcérték nélkül *nem lehet* reális gördülőanyag-számvetést és igénylést készíteni. A katonai közlekedési szolgálat részére tervezési alapadat a katonavonatok mennyisége, a vasúti kocsisükséglet, a rakmintán túlnyúló küldemények szállítmánykénti megoszlása és a szállítás sorrendje. A hazai vasúti csapatszállítmányokra jellemző gyakori módosításokra az országhatáron túli szállításoknál nincs lehetőség.

A „BARÁTSÁG-84” gyakorlat alkalmával is komoly problémát jelentett – a közlekedési szolgálatnak szükséges időpontra – biztosítani a tervezéshez nélkülözhetetlen alapadatokat, a jóváhagyott harcérték hiánya miatt. Az így kialakult helyzetet az MN KSZF-ség próbálta ellensúlyozni, hogy a VK Hdm. Csf.-ségtől kapott szóbeli tájékoztatás és a nemzetközi gyakorlatok téli időszakában végrehajtott vasúti szállításainak többéves tapasztalatai alapján elkészítette a gyakorlat közlekedési biztosításának az elgondolását, melynek jóváhagyása után intézkedéseket tudott kiadni az 5. HDS és az MN KSZFI felé a szállítások megszervezésére és végrehajtására. A közlekedési Szolgálat szaktisztjei a helyszínen segítséget nyújtottak a gördülőanyag számvetések kidolgozásában és így – a gyakori harcérték változások ellenére is – a reálist alapjában közelítő igénylés került felterjesztésre.

A téli időszakban végrehajtott nagytávolságú vasúti csapatszállítások során kiemelt figyelmet kell fordítani a személyi állomány kultúrált utaztatására (fekvőhely, fűtés). Ennek érdekében 54 fekvőhelyes úgynevezett „Kusett” hálókocsikat biztosítottunk, A fűtési hibák elhárítására MÁV szakemberekkel kísértük szállítmányainkat. Mindezek ellenére is előfordulhatnak olyan fűtési problémák amelyeket nem lehet menetközben megoldani. Ilyen esetekben intézkedünk az illetékes ország katonai közlekedési szerve felé a vasúti személykocsi cseréjére.

Ugyancsak a téli időszak vasúti szállításainak gondja a kirakások normaidőn belüli végrehajtása. Az erősen lehűlt motorok beindítása nem egy esetben rendkívüli módon megnyújtja a kirakások idejét, amely a fordavonatok<sup>2</sup> közlekedtetésénél a szállítási terv teljes felborulásához vezethet. Ezért célszerű a gép és harcjárművek akkumulátorait kiszerezni és a szállításukat fűtött helyen (pl. GUB kocsiban) végrehajtani. A „BARÁTSÁG-84” gyakorlaton ezt a módszert sikerrel alkalmaztuk.

A „BARÁTSÁG-84., gyakorlat szállítmányainak berakása során bizonyosodott be az is, hogy a katonai távbeszélő vonal kiépítése egészen a rakodóig szükséges, az operatív intézkedések lejjuttatásának és az információáramlás meggyorsításának érdekében.

Hasznos tapasztalatokat szereztünk a HEVKP munkájára vonatkozóan. Ez az a hely, ahol még utoljára hazai földön rendelkezésre áll mindaz ami lehetővé teszi, hogy a szállítmányainkkal kapcsolatos gondokat megoldjuk és a nemzetközi követelményeknek megfelelően adjuk át őket a szomszédos állam katonai közlekedési szerveinek.

Kiemelt feladatként kell kezelni a biztonsági rendszabályok betartását a ki-berakodások és a szállítás egész ideje alatt. Ezen a gyakorlaton is volt – a

---

2. Forda vonat: Több vasúti csapatszállítmány, egymás utáni elszállítására összeállított típusvonat.

tűzrendészeti rendszabályok megszegéséből eredő – baleset. A visszaszállítás során egy vasúti személykocsi leégett a gyorsmelegítő szabálytalan használata miatt. Többéves tapasztalat, hogy a balesetek zöme a visszaszállítás idején történik. A gyakorlat befejeztével az állomány felszabadultabbá válik és természetesen érzeteti hatását a több hetes megfeszített munka fáradtsága is. Ebből következik, hogy a visszaszállítások során a VKP-oknak és a szállítmányok parancsnoki közvegeinek még fokozottabban kell megkövetelniük a biztonsági rendszabályok betartását.

Úgy látszik, hogy a gyakorlatok alkalmával nemcsak a katonák fáradnak el, hanem a vasutasok is. Szintén a visszaszállításnál történt, hogy az 50–60 km-re levő tárolóállomásokról az üres szerelvényeket nem a berakás sorrendjének megfelelően állították ki a berakó állomásra. Ez jelentős többletmunkát eredményezett mind a katonai közlekedési szerveknek, mind pedig a berakást végrehajtó csapatok személyi állományának.

A téli gyakorlat főbb tapasztalatai az alábbiakban összegezhetők:

1. A végrehajtó csapatok részéről kiemelt figyelmet kell fordítani a harcérték összeállítására, ennek alapján a gördülőanyag számvetésének elkészítésére és az igénylés időben történő felterjesztésére.

2. Az elkövetkező nemzetközi gyakorlatokon az állomások számától függően 3–5 fős VKP szolgálatot, vagy be- kirakó körlet parancsnokságot célszerű működtetni.

3. A menet közben jelentkező fűtési gondok megoldásához MÁV szakemberek – megfelelő tartalékalkatrészekkel felszerelve – biztosítása nélkülözhetetlen.

4. Eredményesen működött a Podborzsány vasútállomásra telepített vasúti anyagellátó pont.

5. A szállítmányok irányításának megbízhatóbbá tétele érdekében a CSN. Közlekedési Szolgálatfőnökséghez kiküldött szaktisztünk – ezt a módszert korábban nem alkalmaztuk – képes volt a CSSZSZK területén a szállítmányok futásának szabályozásába beleavatkozni, biztosítani a szükséges információkat a visszaszállítás megszervezéséhez.

A „BARÁTSÁG-84.,” gyakorlat tapasztalatait felhasználva szerveztük a másik kiemelt feladat a „PAJZS-84” közlekedési biztonsági feladatait.

A megszervezés során a fő figyelmet arra fordítottuk, hogy a gyakorlatvezetőség terveinek megfelelő időre biztosítsuk a Magyar Néphadsereg törzsei és csapatai szállítására vonatkozó adatok átadását a CSN közlekedési szervei részére. Ezzel párhuzamosan szerveztük a szövetséges (román, bolgár) törzsek és csapatok fogadását és az ország területén keresztül a kilépő határállomásokra való továbbítását.

A fentiek érdekében szoros együttműködést alakítottunk ki az 5. HDS htp. és a 9. gl. ho. hadműveleti tervező törzsével. Az MN KSZF-ség szakembereket küldött a tervezőkhöz, a gördülőanyag számvetés összeállításakor, a különböző számvetések elkészítéséhez. A feszes és korrekt együttműködés azt eredményezte, hogy a megtervezett szállítmányok vonatkozásában eltérés a gyakorlat végéig nem volt. Ez a tény a gyakorlat közlekedési szempontból legfőbb pozitívumának tekinthető.

A korábbi gyakorlatok tapasztalatai alapján a szállítmányok ki-berakására, ki-berakó körlet parancsnokságot működtettünk. Ez a parancsnokság végezte a rakodási feladatokon kívül a gyakorlat tervének megfelelő átcsoportosítás, díszszemle szállítás tervezését és végrehajtását.

Az MN erők közlekedési biztosítását – a hasonló nagyságrendű gyakorlatok során első ízben – a gyakorlatvezető magyar helyettesének KSZF-e irányította.

A szövetséges törzsek és csapatok szállítmányai a Prágában aláírt többoldalú jegyzőkönyvben foglaltaknak megfelelően közlekedtek.

A vasúti csapatszállítások eredményes végrehajtásának feltétele, hogy a MÁV által biztosított gördülőanyag (vasútkocsi) műszakilag is megfeleljen a hazai illetve a nemzetközi követelményeknek. Az elmúlt öt év tapasztalata az, hogy a fokozatosan emelkedő szükséglettel szemben a katonai felhasználásra alkalmas vasúti kocsik száma (elsősorban a nagy póre) nem nő ilyen arányban, sőt a meglévők műszaki állapota az előregedés következtében állandóan romlik. A vasúti kocsi beszerzés, pótlás, anyagi okok miatt rendkívül lelassult. Az így kialakult nehéz helyzetben megnövekedett a jelentősége a gyakorlatokat megelőző kocsigyűjtésnek és a műszaki kocsivizsgálatnak. A hazai gyakorlatok alkalmával a vasúti kocsiszükséglet – a nagy tervszerűséget és a szállítási fegyelmet igénylő – fordaszerelvények kialakításával és üzemeltetésével lehet kielégíteni.

A műszakilag hibás vasúti kocsik minden esetben balesetveszélyt hordoznak magukban. A személyszállításra rendszeresített fedett vasúti kocsi (GUB kocsik) biztonsági berendezései (rinfuzalap, ajtó rögzítő rudazat, kapcsok stb.) fontos szerepet játszanak a balesetek elhárításában. Súlyos balesetek előidézője lehet ezek hiánya, vagy szabálytalan használata. Okozott már halálos balesetet is a GUB kocsi ajtajának szabálytalan rögzítése, amikor a vonat fékezésekor a becsukódó ajtó szétzúzta az ott tartózkodó katona fejét.

Szükséges tehát az emberi tényezők figyelembe vétele is a balesetek megelőzésénél. Nemcsak ismertetni kell a biztonsági rendszabályokat, de a VKP-oknak és a szállítmány parancsnoki és szolgálati személyeknek be is kell tartatni azokat. Ennek hiányának tudható be az a szerencsés kimenetelű baleset is ami a „PAJZS-84” gyakorlat odaszállításánál történt, amikor az egyik szakács menet közben kiesett a konyhakocsi nyitott ajtaján.

Milyen fő tapasztalatok összegezhetők a „PAJZS-84” kapcsán?

1. Elsősorban kell említeni, hogy jelentős sikernek értékeljük a gyakorlat harcértékének, a vonatok sorrendjének állandósulását.

2. Megítélésünk szerint sikerült kialakítani azt az optimális közlekedési létszámot amely képes volt a gyakorlat közlekedési biztosításának tervezésére, szervezésére és idegen területen való végrehajtására.

3. A CSN Közlekedési Szolgálatára részéről magyarul beszélő közlekedési tisztek biztosításával olyan lehetőségekhez jutottunk, amely lényegesen megkönnyítette közlekedési szerveink szakmai tevékenységét.

4. Nem sikerült viszont előrelépni a biztonsági rendszabályok betartása területén.

5. Mindenképpen negatív tapasztalat, hogy a MÁV előregedett személykocsi parkja a díszszemle szállítás során jelentős késést okozott.

Össességében megállapítható, hogy a szállítások eredményesen kerültek végrehajtásra. A közlekedési szakállomány előtt értékelt „BARÁTSÁG-84” gyakorlat tapasztalatait állományunk felhasználta és a nemzetközi gyakorlatok közlekedési, biztosítási feladatainak tervezésében, szervezésében és végrehajtásában.

Az 1984. év tapasztalataira alapozva kell az elkövetkező évek jelentős feladatait eredményesen végrehajtani.

## A csapatok vasúti rakodásának tapasztalatai a VKP munkáján keresztül

*Almási István főhadnagy*

Az elmúlt évek során a Magyar Néphadseregben bevezetett takarékosági elvek és intézkedések, a láncfalpas eszközök mennyiségének megnövekedése és a bázisrendszerű kiképzés következtében emelkedett a csapatok és intézetek igénye a vasúti szállítás terén. Jelentősen nőtt a katonavonatok mennyisége, hiszen a kiképzési idő lerövidülésével időben közelebb kerültek egymáshoz a század-, zászlóalj-, ezred- és hadosztálygyakorlatok.

A megnövekedett vasúti szállítási feladatok fokozták a csapatok és a katonai közlekedési szervek felelősségét a szállításokat végrehajtó személyi állomány felkészítése terén.

A gyakorlati tapasztalatok alapján megállapítható, hogy azok a csapatok, amelyek rendszeresen részt vesznek a nemzetközi és hazai gyakorlatokon, jártasságot szereztek a vasúti csapatszállítások tervezésében, szervezésében és végrehajtásában. Az is megállapítható viszont, hogy azoknál a csapatoknál, amelyeknél a vasúti szállítás ritkábban fordul elő, a parancsnoki és a sorállomány felkészültsége alacsonyabb színvonalú a vasúti szállítások előkészítését és végrehajtását illetően. Ebből következik, hogy ritkábban előforduló szállítások végrehajtására való felkészülést körültekintőbben, módszeresebben kell elvégezni.

A csapatok döntő többsége ma már alapkövetelménynek tekinti a személyi állomány közlekedési kiképzését és a vasúti csapatszállítások előkészítését szolgáló rakodási gyakorlatok és módszertani bemutatók levezetését.

Azok a csapatok, amelyek nem fektetnek erre kellő hangsúlyt, vagy nem a megfelelő színvonalon hajtják ezt végre a későbbiekben, a szállítmányok be-, illetve kirakásánál szenvednek meg érte.

A csapatok közlekedési kiképzésére az összkövetelményi programban biztosított idő csak arra elég, hogy a személyi állománnyal ismertesse az idevonatkozó rendszabályokat és fogalmakat, de a készség szintű elsajátításra, illetve begyakorlásra a módszertani foglalkozások, rakodási gyakorlatok szolgálnak.

A jól előkészített és módszeresen levezetett foglalkozások felhívják az alagségparancsnoki állomány figyelmét a felkészülés jelentőségére, a sorállomány gyakoroltatásának szükségességére.

A közlekedési kiképzést hatékonyabban zászlóaljszinten lehet végrehajtani, mert a gépesített lövészászlóalj az a kötelék, amely önállóan, katonavonattal

képes vasúti szállítást végrehajtani. A felkészüléshez célszerű igénybe venni a területileg illetékes KSZI szakmai segítségét, az elméleti foglalkozások teljes, vagy részbeni levezetéséhez, és a rakodási gyakorlatok végrehajtásához.

Ezeket a foglalkozásokon elméletileg és gyakorlatilag fel kell készíteni a szállítmány parancsnoki és szolgálati közegeit, valamint a különböző részlegekben tevékenykedő sorállományt a feladataik ellátására.

A kiképzés végrehajtásában közreműködő közlekedési tiszt a Katonai Szállítási Utasítás szabályait érthetőbbé és szemléltetőbbé tudja tenni gyakorlati példákkal, és oktatási segédeszközökkel. Felhívja a figyelmet azokra a jogokra és kötelességekre, amelyek a szállítmány parancsnoki és szolgálati közegeinek, a személyi állománynak ismernie kell az előkészítés és a végrehajtás időszakában egyaránt.

Tablók segítségével a tényleges végrehajtást megelőzően ismerteti és bemutatja a járművek vasúti kocsikon történő szabályos elhelyezését és rögzítését UMK, vagy hagyományos rögzítőeszközök alkalmazásával.

A gép- és harcjárművezetőkkel gyakoroltatni kell a vasúti kocsikra való fel- és lejárást. A vasúti kocsikon való szabályos rögzítést, UMK rögzítőeszközök alkalmazását úgy, hogy ez a katonákban készséggé fejlődjön. A gép- és harcjármű-parancsnokokkal gyakoroltatni kell a technikai eszközök szabályos irányítását a rakodóról a vasúti kocsikra, illetve a vasúti kocsikról a rakodóra történő mozgásnál a vasúti kocsikon. Ki kell oktatni a személyi állományt a rakodás, illetve a szállítás idején betartandó biztonsági rendszabályokra.

Azért tartottam szükségesnek a közlekedési kiképzés és a rakodási gyakorlat jelentőségét kiemelni, mert ebben látom a megoldást a csapatok hatékonyabb felkészítésére, szállítási feladataik eredményes, balesetmentes végrehajtására.

A gyakorlati tapasztalatok alapján a leggyakrabban előforduló hiányosságokat kívánom elemezni, elsősorban abból a célból, hogy ezek mielőbbi megszüntetésével a feladatok végrehajtása eredményesebbé váljon.

„A szállítmányparancsnok vegye fel a kapcsolatot a VKP-val és pontosítsa:

- a berakás helyét, idejét;
- a rendelkezésre álló kocsik mennyiségét;
- a kocsik típusonkénti beállítását a rakodóhoz.

Készítse fel a VKP-val együtt a szállítmány berakási tervét.” – mondja a Katonai Szállítási Utasítás.

Optimális esetben ez a kapcsolatfelvétel a rakodás előtt 24 órával történik meg. A gyakorlatban azonban 8–12 órával a rakodás kezdete előtt találkozik a szállítmányparancsnok a VKP-kal. Elegendő ez az idő is abban az esetben, ha a szállítmányparancsnok megfelelően felkészült a feladatára.

Találkozhatunk olyan szállítmányparancsnokkal, aki nincs tisztában az elszállítandó technikai eszközök mennyiségével és típusával, csak azért jött ki a berakóállomásra, hogy a vasúti kocsik meglétéről tájékozódjon. Azt ismeri, hogy mennyi vasúti kocsi van részére kiutalva, de hogy azon a technikai eszközöket gazdaságosan elhelyezve meg is lehet takarítani kocsit, arra nem is gondolt. Ilyen esetben nem lehetséges a berakási terv elkészítése és csak a hiányzó adatok megszerzése után kezdhető meg a berakás megtervezése.

A hibásan, vagy egyáltalán el nem készített berakási terv azt eredményezi, hogy a vasúti kocsik gazdaságos kihasználása nem biztosítható, esetenként a ter-

vezettnél több vasúti kocsi kerül igénybevételre. Nem teremthető meg a szabályzatban és az utasításban meghatározott menetből történő rakodás feltétele sem.

Sok esetben tapasztalható, hogy a szállítmány okmányai nincsenek kellőképpen előkészítve. A szállítmány menetlevele nincs kitöltve, csak le van bélyegezve és alá van írva PK vagy a törzsfőnök által. Olyannal is találkoztam, amely alá sem volt írva. Pedig ez egy igen fontos okmány, végigkíséri a szállítmányt a kirakóállomásig és ebbe történik minden bejegyzés, amely a szállítmányra vonatkozik. Nem utolsósorban a szállítmányparancsnok igazolására szolgál a VKP-kal szemben, hogy joga van a szállítmányról tárgyalni. Véleményem szerint a szállítmány menetlevelébe bejegyzett elismerő, vagy elmarasztaló tényeket nem minden esetben vizsgálják ki, és a szükséges intézkedések megtétele is lemarad.

A berakási terv elkészítése után és ha a VKP-kal minden kérdésben meggyeztek, a szállítmányparancsnok visszatér a VÁK-ba és a berakási tervnek megfelelően besoroltatja a járműveket. Kettő órával a rakodás előtt ismételtén kimegy a berakóállomásra és magával viszi:

- szállítmány ügyeletes tisztet;
- orvost, felcsert;
- rakodótisztet;
- rakodó és előkészítő részleget;
- őrséget, ügyeletes alegységet;
- biztosító erőket;
- télcen a fűtőket és egy váltás kocsi naposokat.

Pontosítja az előző találkozás óta bekövetkezett változásokat és annak megfelelően intézkedik.

A vasútállomáson megtörténik a vasúti kocsik bizottsági átvétele, melyen részt vesz a szállítmányparancsnok, VKP, állomásfőnök, orvos és a kocsvizsgáló lakatos.

Ezután a fontos mozzanat után kezdődik a vasúti kocsik előkészítése a rakodáshoz. A rakodó és előkészítő részleg a kocsik homlok oldalfalait lehajtogatja, a felesleges drótokat egy megadott helyre lerakja.

Eközben a VKP a szállítmányparancsnoknak eligazítást tart a rakodásról, kijelöli azt a helyet, ahol a rakodásban részt nem vevő állomány várakozik a rakodás befejezéséig. Ezzel kapcsolatban van olyan tapasztalatom, hogy nem minden esetben kerül együtt tartásra, az előbb említett állomány.

A bizottsági kocsiatvétel után, ha megvannak a rakodás biztonsági feltételei, a VKP a szállítmányparancsnoknak engedélyt ad a berakási terv alapján összeállított menetoszlop clórevonására, a berakás előtti készenléti helyre, majd a berakóállomásra.

Menetoszlop beérkezik a berakóállomásra, ha minden feltétel adott a rakodáshoz, megkezdődik a berakás végrehajtása.

Innen kezdve meglátszik, hogy melyik alakulat veszi komolyan a bevezetőben említett közlekedési kiképzést. Azoknál a csapatszállítmányoknál, ahol ez napirenden van tartva és a PK követelménytámasztói szervezeten, gördülékenyen folyik a munka. Mindenki tudja és érti a feladatát, nem kell az állományt állandóan sürgetni.

Azonban ahol ezek hiányosak, nagyon nehezen, akadozva történik a rakodás.

Gyakori hiányosság, hogy nem ismeri a rakodótiszt a feladatát, ő egyedül vezeti végig a szerelvényen a technikai eszközöket. Bizalmatlan a beosztottjaival szemben. Ehben látszik, hogy mennyire hiányzik a rakodási gyakorlat, ahol vesztélytelenül lehet begyakorolni mindazt a mozzanatot, amely már a tényleges rakodás végrehajtásánál elengedhetetlen.

A gép- és harcjárművezetők félnek és kapkodóvá válnak a vasúti kocsin való haladáskor. Magára marad a gk.-vezető a rögzítésnél, jobb esetben van egy segítője, aki a hagyományos rögzítés esetén nagyon kevés.

Egyre ritkábban előforduló, de rendkívül elítélendő az a magatartás, amikor az alegységparancsnokok nem irányítják alárendeltjeik munkáját, hanem azt keresik, hogyan lehet felsurranni a vasúti személykocsiba és pihenni.

Rögzítőeszközök nincsenek kiosztva gépjárművenként. Az állomáson történik a kötöződrótok darabolása. Ez hátráltatja a technika rögzítését. A külső szemlélőnek pedig úgy tűnik, hogy szervezetlen, fegyelmezetlen az állomány.

Az előkészítő munka hiánya fedezhető fel ebben az esetben is, amely már a rakodási idő betartását is veszélyezteti.

Általában az első alkalommal szállítványparancsnoki vagy rakodótiszt feladatokat ellátó fiatal tiszteknél tapasztalható hiányosság, hogy nem kellő mélységben ismerik feladataikat, tapasztalatlanok a vasúti csapatszállítást illetően. Ilyen esetekben a VKP-ok komoly erőfeszítésébe kerül, hogy a rakodási idő, illetve a szállítvány tervezett indulási ideje betartható legyen.

Előfordul, hogy a szállítvány feladását nem végzik párhuzamosan a rakodással. Nem jelölnék ki írnokot a szállítványlevél előkészítésére, a vasúti kocsik számának felírására, a tengelyszám, berakott súly, különleges jelölések stb. bejegyzésére.

A szállítványparancsnok maga végzi az okmányok kitöltését, a szállítvány feladását. Nem osztja meg a helyettesével a munkát és az előkészítésbe nem vonja be az írnokat. Éppen ezért olyan ellenőrző tevékenységre, amely a biztonságos szállítást szolgálná, nem marad ideje. A rögzítések szabályosságának ellenőrzésére gondolok.

Az új típusú UMK rögzítőeszközök használata esetében nem szokott probléma lenni. A problémák általában a hagyományos rögzítőeszközök alkalmazásánál jelentkeznek.

Egy néhányat felsorolok:

- nem megfelelő az ékek minősége, mérete, előkészítettsége;
- nem elegendő a lágyvashuzal mennyisége;
- nem szabályos a rögzítés (mozgó alkatrészekhez rögzítenek).

A Katonai Szállítási Utasítás egyértelműen meghatározza a rögzítéshez szükséges anyagmennyiséget (faék, szög, ácskapocs, lágyvashuzal-szál, -köteg stb.), abból pedig egy kis számolással ki lehet számolni, hogy mennyi rögzítőeszköz szükséges a szállítványhoz.

Takarékosság szempontjából javaslom az alakulatoknak, amennyiben meg tudják oldani, gyártsanak láncos feszítőket a lágyvashuzalok alkalmazásának elkerülése céljából.

Alapvetően erre csak egyszer kell beruházni és hosszú időre megoldódik a szabályos rögzítőanyag-probléma, szemben a lágyvashuzallal, melyet a szállítás után eldobnak, nem tudják többször felhasználni.



Nagyon sok problémától és felelősségre vonástól megóvjuk önmagunkat és másokat, ha a rögzítéssel kapcsolatos szabályokat betartjuk, illetve betartatjuk úgy is, mint szállítványparancsnok, és úgy is, mint VKP.

Ugyancsak gyakori hiba a szállítványoknál: a kocsi parancsnokok, valamint a kocsigyőkezetesek nem tudják, hogy mennyien vannak a kocsiban.

Nem készítenek névsort a kocsiban utazókról és a fegyverekről. A személyi állomány nem ismeri a szállítványszámot.

Kirakások alkalmával már nincsenek olyan komoly problémák a rakodással, mint az előzőekben említett esetekben. A csapatoknál ez a mozzanat gördülékenyebben megy, mint a berakás.

Megemlíteném azért azt a gondot, hogy a hagyományos rögzítőeszközökkel történt rögzítés esetén a lebontott lágyvashuzalokat nem távolítják el a vasúti kocsikról és nem gyűjtik őket össze a kijelölt helyekre.

Nincsenek felkészülve arra a csapatok, hogy az állomásokon a ki-berakások után a harckocsikról és a gépjárművekről leszóródott sarat, dróthulladékot eltakarítsák.

Összességében megállapítható, hogy csapataink döntő többsége credményesen, a követelményeknek megfelelően hajtja végre vasúti csapatszállításait. A felsorolt hiányosságok megszüntetése érdekében – a csapatok és a területileg illetékes katonai közlekedési szervek javuló együttműködésével – emelni kell a közlekedési kiképzések színvonalát, a rakodási gyakorlatok hatékonyságát. Ehhez a munkához a katonai közlekedési szervek a jövőben is minden segítséget megadnak.

## A főbb szállítási alágazatok életképessége fokozásának és a közlekedési csapatok teljesítőképessége növelésének lehetőségei

*Borczyán Béla mk. alezredes*

A korszerű háborúban a hadművelleti hadászati tevékenységek egyidejűleg több hadszíntérre – esetleg kontinensekre – kiterjesztve, a hadviselő felek részéről nagy létszám és állandóan korszerűsített és növekvő mennyiségű haditechnikai eszközök bevezetésével folynak.

A hadműveletek ilyen méretű kiterjesztése, valamint a tömegpusztító eszközök alkalmazása következtében beálló – és gyorsan lezajló – helyzetváltozások miatt szükséges átcsoportosítások, továbbá a tömeges méretekben alkalmazott korszerű technika működtetéséhez szükséges anyagi-technikai eszköz pótlása, mind-mind a szállítási igények növekedését eredményezi. Ebből következik, hogy a közlekedésre háború esetén hatalmas feladatok hárulnak, amelyeket bonyolult körülmények között kell végrehajtani.

A közlekedés háborús feladatai végrehajtására csak úgy lesz képes, ha erre úgy a hálózatnak, mint a járműállománynak, valamint az üzemvitel- és a helyreállítás szervezeteinek és eszközeinek a felkészítése már a béke időszakában megtörténik.

*Mi a közlekedés háborús felkészítésének célja?*

– egyrészt az, hogy a kijelölt szállítási irányokban *legyen képes a megnövekedett szállítási igény átbocsátására;*

– másrészt, az *életképesség fokozása*, vagyis annak a lehetőségnek a megteremtése, hogy a hálózatot a csomópontokat és objektumokat ért ellenséges behatások körülményei között is – esetleg az átbocsátóképesség kismérvű csökkentésével – legyen képes a szállítási feladatok végrehajtására.

A közlekedési alágazatok háborús felkészítése szempontjából döntő fontosságú az, hogy a háborús szállítások végrehajtását figyelembe véve mely alágazatot tekintjük *alapvető*, illetve *kiegészítő* szállítási alágazatnak.

A megnövekedett szállítási igényeket figyelembevéve, és a szállítási alágazatok teljesítményi lehetőségét mérlegelve, megállapítható, hogy alapvető szállítási alágazatként csak a vasúti-, és a közúti szállítást lehet tekinteni. A többi – vízi, légi, csővezeték – közlekedési alágazatok csak mint kiegészítő szállítási lehetőségek jöhetnek számításba.

Mindkét – vasút, közút – közlekedési alágazatának vannak előnyei és hátrányai, melyek:

- a szévezhetőség;
- az időjárási behatások;
- a helyreállítási lehetőségek stb. mérlegelésével kimutathatók. Ezek alapján megállapítható, hogy nagy tömegeket (hadosztályokat, hadseregeket) nagy távolságra – lánctalpas technikával felszerelt csapatokat még 100 km-en belüli távolságra is – gyorsan, úgy hogy a szállított csapatok viszonylag pihenten, a hadi technika pedig – az üzemóra felhasználás, illetve a lánctalp kopás elmaradása miatt – hadrafogható állapotban érkezzen be az új rendeltetési helyére, csak vasúti szállítással lehet előre vonni, illetve átcsoportosítani.

A másik alapvető közlekedési alágazat a közúti szállítás, amelynek jelentőségét növeli az a tény, hogy a háború egyes időszakában – főként a tömeges atomcsapásokat követően – meghatározó szállítási alágazattá válik. Ebből adódna a közúti szállítási alágazat – rugalmasságánál fogva – adott esetben a békében betöltött helyénél és szerepénél nagyobb súlytal vesz részt a háborús szállítások végrehajtásában.

### *1. A főbb szállítási alágazatok életképessége fokozásának lehetőségei*

A közlekedés gazdaságos üzemvitale azt kívánja, hogy a különböző területek (hálózat, objektumok, járműpark stb.) teljesítőképessége, és kihasználtsága egymáshoz közeleső értékű legyen, más szóval az optimális üzemvitel érdekében az „EGYEN KAPACITÁS”-ra kell törekedni. Ez a hálózat vonatkozásában azt jelentené, hogy valamennyi közlekedési útvonal közel azonos áteresztőképességgel rendelkezzen.

Ennek a ténynek életképességi vonatkozása abban jelentkezik, hogy egyes útvonalak kiesése esetén, a kerülőútvonalaként kijelölt másik hálózat is biztosítaná a kiesett útvonal áteresztőképességét.

Ismeretes azonban, hogy a szállítási igények térben és időben nem egyenletes megoszlásban jelentkeznek, ezért egyes szállító vonalak nagyobb, mások gyengébb forgalmat bonyolítanak. A hálózat műszaki fejlesztése – a béke igényeknek megfelelően – mindig a nagyobb forgalmi vonalakon történik, más útvonalakon viszont – melyeket adott esetben kerülő, vagy kiegészítő hálózatként vannak figyelembevéve – a kisebb igénybevétel következtében alacsony áteresztőképességűek maradnak.

Ezek azok a tényezők, amelyek kedvezőtlenül hatnak a közlekedés életképességének fokozására.

*Ezek után mit lehet tenni, milyen lehetőségek adódnak a közlekedés életképességének fokozására?*

„A” A közlekedési hálózat életképességét fokozza az a lehetőség, ha az egyik szállítási irányról a másakra a közlekedési csomópont érintése nélkül át lehet térni. Ezt teszik lehetővé:

- vasút vonatkozásában – a csomópontok előtt megépített delta vágányok;
- a közutak esetében a csomópontok, városok körül épített körgyűrűk.

Ezek kiépítése esetén biztosítottak a feltételek a rombolt csomópontok megkerülésére.

„B” Jelentősen növeli az ország közlekedésének életképességét, ha a nagyfolyami hidak dublázására megfelelő közúti és vasúti hidátkelőhelyek kerülnek kiépítésre a csatlakozó szakaszokkal együtt. A beépítendő hídkészleteket a közelben tárolják, továbbá, ha tartalék kikötők és repülőterek kerülnek előkészítésre.

Ezáltal az állandó hidak rombolása esetén, a tárolt szerkezetekből dublőr hidak gyorsan felépíthetők, és az átmenő forgalom rövid időn belül megindítható. A fő kikötők és repülőterek aktivizálódnak.

„C” A közlekedés életképességét kedvezően befolyásolja ha az alágazatok a rombolások következményeinek a felszámolására már békében megfelelő helyreállító szervezeteket hoznak létre és azokat a helyreállítási igényeknek megfelelően felkészítik, kiképezik. Ebben az esetben ezek a szervezetek gyorsan végre tudják hajtani a hálózat helyreállítását, vagyis az ellenséges behatások következményeinek a felszámolását.

„D” A megfelelően felkészített szervezet mellett jelentősen befolyásoló tényező a helyreállító, javító anyag, alkatrész és szerszámkészlet előkészítése, illetve a várható felhasználás helyén történő letárolása.

A főbb szállítási alágazatok életképességének fokozását azt lehet megállapítani, hogy a lehetőségeket minden esetben összefüggéseiben kell vizsgálni, és a hadszíntér előkészítési követelményeket a várható eredményeket figyelembevéve kell megfogalmazni.

#### *A közlekedési csapatok teljesítőképessége növelésének lehetőségei*

Az optimális az lenne, ha a közlekedési szakcsapatok összegezett teljesítőképessége megegyezne az ellenség által a közlekedésre várhatóan egy-egy esetben mért csapás következményeinek felszámolásához szükséges helyreállítási kapacitással. Ebből ugyanis az következne, hogy minden helyreállítást egy nap alatt végre lehetne hajtani, tekintettel arra, hogy a csapatoknál napi teljesítő képességről beszélünk.

Ezt az optimális teljesítőképességet – figyelembevéve azt, hogy ez hatalmas erő és eszközkötéssel járna – soha nem lehet elérni. Arra viszont törekedni kell, és folyamatos fejlesztéssel el is kell érni, hogy a közúti komendáns az út-, a vasút és hidépítő, a szállító szakcsapatok valamennyi tagozatban olyan teljesítőképességgel rendelkezzenek, hogy képesek legyenek a meghatározott normák szerint rájuk háruló közlekedési biztosítási feladatok végrehajtására.

Ennek érdekében a közlekedési szakcsapatok teljesítőképességét – a tagozatnak megfelelő differenciáltsággal – fokozatosan növelni kell, azaz a követelményekkel szinkronban kell tartani.

#### *Milyen lehetőségek adódnak a teljesítőképesség növelésére?*

Két lehetőség:

1. újabb alakulatok rendszerbe állítása,
2. a meglévő szakcsapatok teljesítőképességének a fokozása. Általában az utóbbi a járható út.

Milyen lehetőségek vannak a teljesítőképesség növelésére a mozgósítás esetén megalakuló – tehát békében nem élő – alakulatok esetében, a meglévő struktúra keretei között.

1. Az egyik ilyen – a teljesítőképességet befolyásoló tényező a szakcsapatok állományának szakma szerinti lebiztosítására.

A parancsnoki-, a műszaki-, vezető-, az alparancsnoki és a végrehajtó állományt a szakma megfelelő kivitelező, szállító vállalatoktól kell lebiztosítani, akik a megfelelő jártasságot az irányítás, illetve a végrehajtás területén már a polgári életben megszervezték.

2. A szaktechnikai igényeknek lebiztosítása.

– A szakcsapat rendszeresített technikájának lebiztosításánál arra kell törekedni, hogy a polgári vállalatoktól mindig azok a műszaki gépek, eszközök legyenek lebiztosítva, amelyek azon a területen a legkorszerűbbek, és többoldalúan felhasználhatók. Igen fontos kérdés, hogy a technikai vezetőjével (kezelőjével) vonuljon be.

3. Az építési, helyreállítási technológiák, títustervek kidolgozása.

– A szakcsapatok béke időszakban rendelkezzenek a különböző szintű (rögtönzött, idciglenes) helyreállításokhoz a szaknak (út, vasút, híd stb.) megfelelő technológiai, organizációs, illetve típus kivitelezési tervekkel. Ezáltal ugyanis a tervezési időt jelentősen csökkenteni lehet, mivel csak adaptációs feladatokat kell végrehajtani.

4. A mozgósítás esetén megalakuló szakcsapatok szakmai felkészítése.

– A rendszeresen megtartásra kerülő aleggységszintű szakharcászati gyakorlatok megtartásával a vezető és végrehajtó állomány összekovácsolására, begyakoroltatására. Ezekben a gyakorlatokon lehetőség adódik az állomány megismerésére, és így elérhető, hogy a végzett munka alapján a legrátermettebbek kerüljenek munkavezető és irányító beosztásba.

A közlekedési létesítmények műszaki fejlődése, az építési technológiák, illetve az építő gépek korszerűsítése következtében el lehet jutni oda, hogy a meglévő struktúra keretei között már nem lehet a teljesítményt fokozni, mert a régi szervezeti keret nem képes – a népgazdaságban korszerűsödött technikai illetve a megújult technológia befogadására. Ebben az esetben – a kialakult helyzetnek megfelelő szervezeti átalakításokat kell végrehajtani. Vagyis az új struktúrát úgy kell kialakítani, hogy alkalmas legyen a korszerű, és az új építési technológia alkalmazására.

*Egy példa erre az esetre:* Egy vasúti felépítmény helyreállító alakulat szervezete úgy van kialakítva, hogy az alapvetően csak hagyományos ügynevezett közúti vágányfektetésre alkalmas. Időközben az építési technológia fejlődése következtében a vasút áttért a gépláncos vasútépítésre és fenntartásra. Ahhoz, hogy ezt a korszerű technológiát a felépítményi zászlóaljknál is alkalmazni lehessen a zászlóalj szervezetét gyökeresen át kell alakítani.

Tehát ebben az esetben csak új szervezetek létrehozásával teremthető meg a feltétel a korszerű technológia alkalmazására. Ekkor ugrásszerűen megnövekedik a szakcsapatok teljesítőképessége. Ez a folyamat azután, az építési technológia, illetve a technika fejlődésének függvényében folyamatosan ismétlődik.

## A kettős rendeltetésű eszközök szerepe a közlekedés háborús felkészítésében

*Borczyán Béla mk. alezredes*

A közlekedés felkészítésének minden háborúban igen fontos szerepe volt, de különösen kiemelt jelentősége van napjainkban. Ez abból adódik, hogy a korszerű háborúban – a hadműveleti, hadászati tevékenységek területének nagy kiterjedése, a nagy létszám és tömegesen alkalmazott technika következtében – óriás mértékben megnövekednek a szállítási igények. A gyakorlatok tapasztalatai bizonyítják, hogy egy közepes harcnapon egy hadsereg anyagi-technikai fogyasztása a 8–10 000 tonnát is elérheti. Ezen felül vannak még az átcsoportosításokkal, a manőverezésekkel összefüggő csapatmozgások, hadműveleti szállítások, amelyeket ugyancsak a közlekedésnek kell végrehajtani.

Megállapítható tehát, hogy a közlekedésre egy esetleges háborúban az eddigieknél összehasonlíthatatlanul nagyobb feladatok hárulnak, amelyeket bonyolultabb körülmények között és rövidebb idő alatt kell végrehajtani. Ebből következik, hogy felkészítésének is magasabb színvonalúnak kell lenni a közlekedés valamennyi alágazatánál, de különösen az alapvető – közúti, vasúti – szállítási alágazatoknál. Ezen belül úgy a hálózat, mint a vontató és vontatott járműállomány, valamint az üzemviteli, javító és fenntartó szervezetek, továbbá a tartalék alkatrész és helyreállító anyag és eszköztartalék felkészítését, illetve előkészítését kell végrehajtani.

A hálózat felkészítése keretében az igénybevételre tervezett fő-, kisegítő-, és megkerülő közlekedési hálózatot, megfelelő átbocsátóképességűre, sebességűre, az ívsugarakra és a műtárgyakra meghatározott követelmények szerint kell kiépíteni. A nagy folyamaton – az állandó jellegű hidak rombolása esetére – meghatározott mennyiségű és minőségű dublőr átkelőhelyet kell előkészíteni a hálózat csatlakoztatásával és az építéshez szükséges tartalék hídszerkezetek letárolásával.

A vontató és vontatott járműállomány felkészítése keretében a katonai szállítások végrehajtásához szükséges nagyraakasztó pórkocsikat és diesel mozdonyokat a megfelelő mennyiségben és minőségben (raksúly és vonóerő) be kell szerezni. További beszerzés szükséges a járműállomány javítását biztosító tartalék alkatrészekből és fődarabokból.

A fentiekből látható, hogy a közlekedés háborús felkészítése az ország gazdaságától jelentős anyagi eszköz ráfordítást igényel. Különösen nagyok ezek

a ráfordítások a nagyfolyami tartalék hidak beszerzése esetén, melyeket a béke időszakban használni nem lehet, ugyanakkor ezek az eszközök egy bizonyos idő elteltével műszakilag, erkölcsileg elavulnak és a korszerűbbek beszerzése válik szükségessé. További ráfordítást igényel a letárolt eszközök folyamatos karbantartása.

A közlekedés háborús felkészítése keretében a tartalék eszközök képzésének ez a módja – tekintettel arra, hogy ezek az eszközök békében nincsenek használva, így nem amortizálódnak – igen gazdaságtalan. Ebből kiindulva dolgozták ki a Honvédelmi Minisztérium, az Országos Tervhivatal és a Közlekedési Minisztérium illetékes szerveinek szakemberei a kettős rendeltetésű eszközök programját. Ennek az a lényege, hogy a közlekedés háborús felkészítése során olyan berendezéseket, eszközöket kell kialakítani, amelyek „KETTŐS RENDELTE-TÉSŰEK” vagyis békében is és háborúban is – a katonai igénybevételre kismérvűen átalakítva – egyaránt használható. Ezzel a módszerrel ugyanis nem képződik holt tőke, mivel az alapeszköz békében is használva van így amortizálódik.

A fenti program keretében milyen kettős rendeltetésű eszközök kerültek ezidőig a közlekedés háborús felkészítésének a rendszerébe? Ezek közül néhányat bemutatva:

#### 1. A vasúti – és a közúti TS uszályhidak

(A TS itt tank és szárazárus usztály típusjele)

A kettős rendeltetésű eszközök ebben az esetben a TS uszályok, amelyek olyan kapcsolószerkezettel, illetve fedélzeti megerősítéssel lettek kialakítva, amelyek alkalmassá teszik arra, hogy belőlük nagyforgalmi közúti-, illetve vasúti uszályhidak építhetők.

Ezek a TS uszályhidak a közlekedés háborús felkészítésében – tekintettel arra, hogy teherbírásban és forgalomtechnikailag kedvezőbb, építési időben vetekszik a jelenleg rendszerben levő katonai uszályhidak tulajdonságaival, paramétereivel – teljes értékűen helyettesítik a hadi (katonai) uszályhidakat így hadműveleti, hadászati jelentőségük abban van, hogy a nagyfolyami (Duna, Tisza) állandó jellegű hidak rombolása esetén azok dublirózására, a csatlakozó hálózat kiépítése esetén bárhol felépíthetők és képesek a közúti, illetve vasúti híd esetén a vasúti forgalom átbocsátására.

A népgazdasági jelentőségük, illetve a gazdaságosságuk abban van, hogy az uszályhidak alapelemeit képező TS uszályok béke időszakban részt vesznek az ország vízi szállításaiiban, ezáltal amortizálódnak.

A TS uszályhidak esetében a feljáróhidak, a rögzítő és kapcsoló elemek azok amelyeket tárolni lehet. Ezeknek az eszközöknek az értéke (1976-os árszinten) közúti változatnál mintegy 22, vasúti változatnál mintegy 35 millió forint. Ezzel szemben ha a fenti hidak helyett hadi uszályhidak kerülnek beszerzésre közúti változatnál – ugyancsak 1976. árszinttel számolva – mintegy 760, vasúti változatnál mintegy 1200 millió Ft értékű eszközt kellett volna tárolni. Ezek a hidak egyáltalán nem amortizálódnak, ugyanakkor egy bizonyos idő után elavulnak. A tárolásai, karbantartási költségkülönbségek szintén jelentősek. A népgazdasági megtakarítás – a tárolási különbözetet is figyelembe véve – egy közúti hídnál mintegy 800, egy vasúti hídnál 1200–1500 millió Ft.

## 2. Az új rendszerű „sebesültszállító vonatok”

A régi rendszerű szállító vonatok törzsszerelvényeit (kötöző, súlyos-fektető, konyha, raktár stb. kocsijai) tároló állomásokon tárolták, melyeket adott esetben – a könnyebb sérültek fektetésére – „GUB” berendezett vasúti teherkocsikkal egészítették ki.

Ezek a vonatok erkölcsileg is és műszakilag is elavultak (a kocsik favázás szerkezetűek voltak) ezért napirendre került a leváltásuk, mely több száz milliós költséget igényelt.

A költség hiánya miatt itt is a kettős rendeltetés hozta meg az eredményt. A vasúti személyszállító kocsik egy típusa (BY) úgy került kialakításra, hogy az ülések kiszerezése és a fektető, illetve egyéb eszközök beszerelése után alkalmassá tehető a sebesültszállító vonat kötöző-műtő, könnyű, illetve súlyos sérült fektető kocsijaiként felhasználásra. Hasonlóan használható fel a darabárus (D) kocsí a sebesültszállító vonat konyha kocsijaként, illetve a Gg sorozatú teherkocsí raktárkocsiként.

Az új rendszerű „Sebesültszállító vonat” népgazdasági jelentősége az, hogy nem kell a törzsszerelvényeket beszerezni és letárolni, karbantartani. Ezek ugyanis a hadi hidakhoz hasonlóan egy idő után elavulnak és korszerűbbek beszerzése válik szükségessé. Az új rendszerű vonatok kocsijai kettős rendeltetésűek, békében részt vesznek a vasúti személy és teherszállításban, vagyis amortizálódnak, csak a fektető és egyéb gyógyászati segédeszközök tárolása szükséges, amelyeket a régi rendszerűnél is tárolni kellett.

A gazdasági előny mellett az új rendszerű sebesültszállító vonat magasabb szintű egészségügyi és higiénés ellátást, fűtést és világítást biztosít.

A népgazdasági megtakarítás egy sebesültszállító vonatra vetítve mintegy 13–15 millió Ft.

## 3. Közúti-, vasúti hidátkelőhelyek kiépítése

Az ország nagyfolyami közúti-, illetve vasúti hidátkelőhelyek előkészítésénél a kettős rendeltetést úgy lehet érvényesíteni, hogy a hadművelleti, hadászati igények figyelembe vételével az átkelőhelyek úgy kerülnek kijelölésre, hogy azokat béke időszakban is leessen használni. Ha dublőr hidépítés helyéül békében üzemelő kompátkelő hely kerül kijelölésre, a követelmények szerint előkészített csatlakozó út a béke közlekedés feltételeit is javítja. A vasúti hidátkelőhely előkészítése keretében kiépített csatlakozó vasútvonalszakasz békében mezőgazdasági, vagy agrokémiai iparvágányként hasznosítható. Ezen a területen is születtek már eredmények.

A példákat és eredményeket tovább is lehetne folytatni, de a fentiekből is látszik, hogy milyen jelentősége van a kettős rendeltetésű eszközöknek az ország közlekedése háborús felkészítésében.

A népgazdasági előny mellett jelentős a hadművelleti, hadászati jelentőség is, mivel a kisebb ráfordítás ellenére is nagy jelentőségű előkészítések történtek az ország közlekedésének háborús felkészítésében.



## **A csapatok közúti mozgásának szabályai, a gyakorlatok tapasztalatai, további teendők**

*Svidrony Sándor mk. százados*

A forgalombiztosítás növelése, valamint a balesetek, az útkárok, a hatósági és lakossági panaszok csökkentése, illetve teljes megszüntetése érdekében 1981-ben kiadásra került „a közutak egyes közútnak nem minősíthető földutak igénybevétele, a túlsúlyos járművek közlekedését szabályozó” 051/1981. (HK 010.) számú vezérkari főnöki intézkedés és annak végrehajtását szabályozó 010/1981. MN KSZF (HK 010.) számú intézkedés.

A 051/1981. MNVKF számú intézkedés váltotta fel a 030/1976. (Hkm 6.) és 11/1974. (HK 20.) MNVKF számú utasításokat, amelyek ugyan 1981. évig alaprendeltesét betöltötték, azonban a kiadása óta eltelt időszak alatt olyan jelentős változások álltak be a Magyar Néphadsereg technikai felszereltségében, a közúti mozgások intenzitásában, amelyeket feltétlenül figyelembe kellett venni a továbbiakban. Ezek az okok kívül sajnos néhány olyan súlyos baleset következett be, amelyek ráirányították a figyelmet a vasúti átjárókon, közúti szintben keresztezésekben való áthaladás, valamint a közforgalmú úthálózat katonai gépjármű-oszlopokkal való igénybevétele kellő le szabályozottságának hiányára. A balesetek és az elszaporodott közútrongálások, panaszbejelentések szükségessé tették a közúti mozgások szigorú szabályok közé szorítását.

A 051/1981. MNVKF számú intézkedés mint keretszabályozás határozza meg a közutak és földutak igénybevétele, karbantartásának és kiépítésének általános rendjét, a felölősségi jogköröket és kötelességeket.

Az intézkedés végrehajtásáért és végrehajtatásáért a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke a Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálatfőnökét tette felelőssé, aki a 010/1981. MN KSZF számú intézkedésben részletesen szabályozta a katonai járművek közúti mozgását, a vasúti átjárók, közúti keresztezések, a lánctalpas járművek közlekedésére gyakorlatok céljából kijelölt és helyőrségi földutak igénybevétele. Ugyanakkor meghatározásra kerültek a közlekedésben részt vevők, azok mozgását tervező törzsek, a karbantartást és építést végző szervek és katonai szervezetek feladatai, az egyes végrehajtási határidők és az ellenőrzést végrehajtók kötelességei.

A vezérkari főnök és a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedések a Honvédségi Közlönyben való megjelentetésén kívül önállóan (egybefűzve) is megjelentek és a teljes HM elosztó szerint eljutottak valamennyi érintett MN szervezet-

hez, szervhez és intézethez. Az önálló megjelentetésnek az volt a célja, hogy ezen – a Magyar Néphadsereg mindennapi életében gyakran végrehajtásra kerülő közúti mozgásokat szabályozó intézkedések kezelése könnyebb legyen, más intézkedésektől, rendeletektől elkülönítve könnyen hozzáférhető legyenek.

Sajnos az elmúlt időszak tapasztalatai azt bizonyítják, hogy még mindig vannak olyan egységek és szervek, amelyek a 051/1981. MNVKF számú intézkedésnek még csak a létezéséről sem tudnak, bár az évek óta gazdátlanul porosodik a „T” irodában. Így aztán nem csoda, hogy az adott egységeknél, szerveknél az alegységek mozgását egyáltalán nem, vagy nem az intézkedések szellemében szervezik meg, nem tesznek eleget a bejelentési és engedélyeztetési kötelezettségeknek. Csak a súlyos (tízszeres) büntetés kiszabásánál kezdik keresni a vonatkozó szabályzókat és azzal védekeznek, hogy bizony az említett intézkedésekről most hallanak először.

Volt olyan tapasztalat is, hogy az intézkedéseket csak a műszaki, az elhelyezési, a hadtáp, vagy a szállító szolgálat ismerte, de csak a rá vonatkozó mértékben hajtotta végre a feladarakat, holott úgy a vezérkari főnöki, mint a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedés egyes rendelkezési vonatkozásai az előbb felsorolt szolgálatokra, sőt igen komolyan érintik a gyakorlatokat tervező hadművelési törzseket is, ezért az intézkedések végrehajtását a teljes jogkörrel rendelkező parancsnokoknak kell összefogniuk, számonkérve az egyes szakágak résztevékenységének teljesítését.

A korábbiakban felsorolt okok indokoltrá teszik, hogy az 1981. évben érvénybe léptetett 051/1981. MNVKF és a 010/1981. MN KSZF számú intézkedések fontosabb szabályozásait újból felelevenítsük, azokra a figyelmet felhívjuk. Szükséges ez annál is inkább, mivel a kezdeti javulást követően újabban megnőtt a panaszok száma, a károkozás mértéke.

Jelen cikknek az a célja, hogy a mozgásokat tervezőktől a végrehajtókig mindenki az egyes pontokat egységesen értelmezze és alkalmazza.

A továbbiakban a végrehajtással kapcsolatos tapasztalatok négy alapvető fő kérdés – a közúti mozgások megszervezése, a közúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevétele; a gyakorlatok végrehajtására kijelölt és a helyőrségi földutak kiépítése és karbantartása, a túlsúlyos járművek közlekedésének szabályai – közül csoportosítva kerülnek ismertetésre.

### *1. A közúti mozgások tervezése szervezése végrehajtása*

Az intézkedés meghatározza, hogy aszfalt burkolatú utakat lánctalpas eszközökkel csak magasabb HKSZ feladatok és „M” feladatok elvégzése esetén, illetve a rendkívüli feladatok végrehajtása során lehet igénybevenni. A tapasztalat két végletet mutat. Az egyik, amikor az adott katonai szervezet parancsnoka a feladat végrehajtásának sürgösségére és tréler hiányra hivatkozva a lánctalpas műszaki eszközt lábón a legrövidebb úton – az aszfalt burkolatú közúton – indította útba. Másik véglet – igaz egyedi eset, hogy az 1984 telén a hóakadályok okozta rendkívüli helyzetben az egyébként túlsúlyos engedélyhez kötött lánctalpas műszaki munkagépeket és szállító harcjárműveket életmentő céllal elrendelt haladéktalanul kirendelő előljárótól az útbaindító kérte, hogy az útvonalengedélyt előzőleg telefonon megkérhesse.

Egyértelműen le lett szabályozva az autópályákon, autóutakon és az egy-számjegyű főutakon végrehajtásra tervezett, a négy gumikerekes járművet meg-

haladó oszlopmenetek bejelentési kötelezettsége. Ennek sajnos még mindig gyakran nem tesznek eleget, ugyanakkor érkeznek a felsoroltakba nem tartozó három-négy számjegyű összekötő, vagy bekötőutak igénybevételének engedélyezését kérő bejelentések.

Ugyancsak problémát okoz a határidők egységes értelmezése. Az intézkedésben meghatározott 14 nap az igény beérkezése és a mozgás tervezett ideje között értendő. Volt olyan eset, hogy bár az ügyszerű aláíratásának dátuma valóban két héttel előzte meg a mozgás tervezett idejét, azonban a postára adás, a háromnapos munkaszünet, az ügyszerű utaztatása és az ügyintézőre való kiszignálása a tényleges ügyintézésre (útvonalmódosítás, engedélyeztetés, kiértékelés, visszajelzés) már csak két napot hagyott.

Ami a nyári időszakra elrendelt korlátozásokat illeti, sajnos szintén vannak negatív példák. Az intézkedés nem kellő figyelemmel való olvasásából ered, hogy a gyakorlatot tervező törzsek az útbaindítást a korlátozás alá eső időszakra tervezik.

## 2. A vasúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevétele

A gyakorlatok közúti biztosítása megtervezésének célja a mozgások tervszerű, balesetmentes, károkozás nélküli pontos végrehajtása, ami igen körültekintő munkát igényel úgy a tervezés és szervezés, mint a végrehajtás időszakában.

A gyakorlatok tervezését végző hadművelési törzseknek a gyakorlat elgondolásának, a dinamikának birtokában előre meg kell tervezniük a kerekes és láncfalas szállító és harcjárműoszlopok előrevonását, manővereit, a szilárdburkolatú utak és földutak, valamint a vasúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevételét, az igénybevételek térbeni és időbeni szétválasztását. Csak ezek után lehetséges a forgalomszabályozás megszervezése, a mozgások végrehajtását követő karbantartáshoz szükséges erők és eszközök kijelölése és feladataik meghatározása.

Különösen fontos, hogy a gyakorlatok során a lehető legpontosabban kerüljön meghatározásra a vasúti átjárók pontos szelvény száma és az igénybevétel időpontja. A MÁV területileg illetékes szervei a gyakorlat levezetési tervében meghatározott időpontokban – a katonai közlekedési szervek igényére – az igénybevételre tervezett vasúti átjáróknál speciális rendszabályokat fogantatottak a vasúti és a keresztező katonai forgalom biztonsága érdekében.

Az MN 5232 által az elmúlt időszakban levezetett gyakorlatokon a közúti kereszteződésekben a forgalomszabályozás előírás szerűen meg volt szervezve, a gumiszőnyegek használata, az átjárók előkészítése (átereszek védelme) következtében károkozás nem történt és a balesetek megelőzése érdekében a sár és szennyeződés felhordás azonnal eltávolításra került, a kisebb rongálásokat haladéktalanul helyreállították.

Ugyanakkor egyes egységszintű gyakorlatokon előfordult, hogy a forgalomszabályozás fogalma útlezárásra redukálódott (órákig feltartva a munkába indulók forgalmát) a gumiszőnyeget az árokba ugyan ledobták, de az útra már nem terítették le stb.

Összességében kedvező tapasztalat, hogy az elmúlt években a gyakorlatokon nem történt rendkívüli esemény, ami a szükséges biztonsági intézkedések fogantatásának (vonatkozó járművek, forgalomszabályozó katonák kiállítása, az átjárón való körültekintő és előírt módon való áthaladás) eredménye.

### 3. A lánctalpas járművek részére gyakorlatok végrehajtására kijelölt és helyőrségi utak igénybevétele, kiépítése és karbantartása

A lánctalpas járművek (harceszközök, munkagépek stb.) részére a szilárd burkolati utak kémelése érdekében a gyakorlatok végrehajtására két formális és négy azokat haránt irányba összekötő földút került kijelölésre, melyek összekötik a főbb gyakorlótereket. Ez a hálózat kiegészült a PAJZS-79 gyakorlat során a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke által engedélyezett ercsi úthálózáttal. A földutak összhossza 874 km. Ezek alapvető rendeltetése a gyakorlatok során a lánctalpas technika előrevonásának, manőverezésének, nagy távolságú menetgyakorlatának végrehajtása, a vezetési gyakorlatok lebonyolítása. Ennek a feladatnak a kijelölt földúthálózat azonban csak abban az esetben tud eleget tenni, amennyiben annak kiépítettsége, műszaki állapota megfelelő.

Az elmúlt időszakban a Magyar Néphadsereg műszaki erőivel komoly erőfeszítéseket tettünk a kiépítettség mértékének növelésére. Ennek ellenére a javulás jelentéktelen, aminek alapvető oka, hogy az utakat igénybevevők egy része a vezérkari főnök és a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedések előírásainak ellenére a mozgást be sem jelenti, a karbantartást nem hajtja végre. Ez olyan állagromlást eredményez, hogy a rendelkezésre álló műszaki erők csak az éves karbantartást képesek a legfrekvenciáltabb utakon végrehajtani.

Az utak kiépítés, karbantartás és fenntartás szempontjából felosztásra kerültek az MN és a DHDSCS között. Ez a felosztás egyértelművé teszi a felelőséget.

A helyőrségen belül a lánctalpas eszközök mozgására a helyőrség parancsnokok kötelesek utakat (elsősorban földutakat) kijelölni, melyek igénybevétele, karbantartás és kiépítés feltételeit a területileg illetékes katonai közlekedési szervek bevonásával a területi polgári szervekkel kötelesek egyeztetni, a nyomvonalat térképen és jegyzőkönyvben rögzíteni.

Szemben a kijelölt földutakkal, a helyőrségi utak nyomvonal változtatására a helyőrségparancsnok is jogosult, de csak a területi szervek hozzájárulásával, az igénybevétel jogi rendezésével. Az esetlegesen beállt változásokról a területileg illetékes katonai közlekedési szerveket értesíteni kell.

A helyőrségi földutak karbantartásáért, állagáért a helyőrségparancsnok felelős. A kellő műszaki állapot biztosítása érdekében *éves karbantartási tervet* kell készíttetniük a helyőrségeknek, melyekhez a szükséges építőanyagok hitelfedezetét a *tervek mellékelésével*, a *szolgálati út betartásával* a tervévet megelőző év *szeptember 1-ig* kell az MN Katonai Szállítási Főigazgatóságra megküldeni (felterjeszteni). Csak kellően indokolt, megalapozott igények elbírálására van lehetőség, tekintettel arra, hogy az éves tervek összeállításánál a rendelkezésre álló hitelfedezet mindig kevesebb, mint az igény. A közúti kereszteződések és vasúti átjárók kiépítését központilag tervezzük, ezért azt külön igényelni nem szükséges.

A katonai közlekedési szervek gépüzemórát, bérleti díjra hitelfedezetet biztosítani nem tudnak. Nem tartjuk indokoltnak továbbá a lánctalpas eszközök részére betonutak építését sem.

A helyőrségi földutak évi két alkalommal történő bejárása az állagfelmérés miatt szükséges, amelyről a területi katonai közlekedési és az érintett polgári szerveket 10 nappal a tervezett időpontot megelőzően a helyőrségparancsnok köteles kiértesíteni.

#### 4. Túl súlyos járművek közlekedése

A korábbi években igen sok probléma jelentkezett az útvonalengedély kérelmek kitöltése terén. Megállapítható, hogy az elmúlt félévben jelentős javulás tapasztalható. Ennek oka egyrészt a felkészítés színvonalának javítása, másrészt a kitöltést segítő útmutatók, segédletek kiadása.

A helyzet azonban koránt sem tekinthető ideálisnak. Még mindig előfordul engedély nélküli útbaindítás, a meghatározott útvonalról való letérés.

A katonai közlekedési szervek komoly erőfeszítéseket tesznek a gazdaságtalan tréleres szállítások vasútra történő terelésére a szükséges feltételek megléte esetén. Ide sorolhatók a be- és kirakó helyőrségben (tehát a végpontokon) a vasútra rá és elszállítást végző trélercek, megfelelő rakodók, illetve a gyors továbbítás lehetőségei. Egyes eszközök vasúti szállítása azért is problémás, mert a szállítás alatt őrizni kell, ez pedig külön őrségkocsi biztosítását teszi szükségessé.

A problémák feltárása és a legjobb megoldások kidolgozása érdekében témavizsgálatot kezdeményezünk az érintett szakszolgálatok bevonásával azzal a céllal, hogy csökkentjük a túlsúlydíjakat, hatékonyabban használjuk ki a rendelkezésre álló technikai eszközöket és ösztönözzük a gazdaságos szállításokat.

Jelen cikk a címben szereplő témákban elsősorban a figyelemfelkeltés, tájékoztatás és koránt sem a teljesség igényével próbált rávilágítani a meglévő problémákra, a megoldás útkereséseire.

Az elért eredmények is azt bizonyítják, hogy az erőfeszítések nem voltak hiábavalók. Körültekintő tervezéssel, a végrehajtás feszes irányításával további eredményeket érhetünk el a csapatok balesetmentes, környezetet kímélő közúti mozgásainak biztosítása terén, tovább növelve ezzel is a Magyar Népbadsereg tekintélyét.

## A rakodásgépesítés helyzete, továbbfejlesztésének irányai

*Hevér András mk. őrnagy*

Az anyagi eszközök után – hátraszállítási folyamatában, a csapatok magas szintű harckészültségbe helyezése idején, állandó készenlét alatt a kiképzés és ellátás területén jelentős volumenű rakodással összefüggő feladatokat kell végrehajtani.

A csapatok ellátásához szükséges nagytömegű anyagi készletek mozgatása egyre nagyobb erőket köt le, mégis a megnövekedett rakodási feladatok időbeni végrehajtása hagyományos módszerekkel megnyugtatóan nem biztosítható. Ismeretes, hogy a különböző korszerű haditechnikai eszközök kezelése, üzemeltetése a személyi állomány állandó foglalkoztatását teszi szükségessé – majdnem minden ember géphez, technikához kötődik – így egyre kevesebb az a személyi állomány, amely az anyagmozgatási munkák végrehajtásába bevonható.

A megnövekedett anyagforgalom lebonyolítása – mind a Magyar Néphadsereg, mind a népgazdaság vonatkozásában – szükségszerűen megkívánja az anyagmozgatási munkafolyamatok korszerűsítését, ezáltal az élőmunka hatékony gépesszűközökkel történő folyamatos felváltását.

Jelen cikkemben – a teljesség igénye nélkül – tájékoztatást kívánok nyújtani a jelenlegi helyzetről és a további fejlesztés véleményem szerinti várható területeiről.

A Magyar Néphadsereg anyagmozgatási és rakodásgépesítési helyzetének értékelését megelőzően szükségesnek tartom, ha címszavakban is – röviden összefoglalni azoknak az intézkedéseknek a lényegét, amelyek hatással voltak a Magyar Néphadseregen belüli ezirányú tevékenységre.

Az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága 1974-ben olyan határozatot hozott, hogy a növekvő termelést fokozatosan csökkenő anyagmozgató létszám szolgálja ki. Ennek alapján a Miniszter Tanács 1974 decemberében állást foglalt, hogy az anyagmozgatás gépesítésének az elfogadott koncepciókban meghatározott ütemű fejlesztésének összehangolt központi gazdasági intézkedéseket kell tenni. Az állásfoglalás alapján az V. öreves tervtörvény az anyagmozgatás fejlesztését a műszaki fejlesztés fő irányaként jelöli meg és előírja, hogy az hatékonyan segítse a munkaerő felszabadítását.

Az országos intézkedések, valamint a Magyar Néphadseregben meglévő ezirányú gondok arra hívták fel a figyelmet, hogy a problémák megoldása a Magyar Néphadseregen belül is időszerű, végrehajtásával gyorsabbá válik az anyagáramlás és jelenrös fizikai munkaerő is felszabadul.

Az 1970-es évek közepéig az ágazatok egyedi törekvései alapján egy erőteljes anyagmozgató és rakodógép beszerzés zajlott le, melynek következtében az eszközök sokféle típusa került a Magyar Néphadsereg rendszerébe.

Az ezt követő időszakban hatékonyabb fejlődés bontakozott ki, mind az elméleti, mind a gyakorlati munka területén. Az anyagmozgató rakodógépek és eszközök felsőszintű anyagnemfelelős szerveként az MN KSZF-ség lett kijelölve. Ennek alapján kidolgozásra került az anyagmozgató gépek és eszközök nomenklatúrája és megtörtént az első eszközök rendszerbeállítása. Kiadásra került a Magyar Néphadsereg raktárgazdálkodási és anyagmozgatási rendszerét szabályzó Honvédelmi Miniszteri utasítás és a végrehajtásáról szóló MNHF-i intézkedés.

A központi intézkedések eredményeként megteremtődtek a Magyar Néphadsereg anyagmozgatási, rakodógépesítési tevékenységének tervezési, szervezési és tárgyi feltételei. Katonai szervezeteinknél felgyorsult az anyagmozgatással és rakodógépesítéssel kapcsolatos munka, ezzel egyidejűleg előtérbe került a rendszer korszerűsítésének igénye.

Megítélésem szerint a korszerűsítést az alábbi területeken célszerű vizsgálni, illetve ezeken a területeken célszerű biztosítani az előrelépés feltételeit.

1. Az eszközök rendeltetés szerinti kiválasztása, beszerzése, rendszeresítése, használatba vétele.
2. A javítás, alkatrészellátás feltételeinek megteremtése.
3. A rakodógépek kezelők kiképzésének központi végrehajtása.
4. A rakodógépek hatékony alkalmazásához az anyagok a kívánalmaknak megfelelő csomagolása, ezek alapján egységcsomagok, mozgatási egységek összeállítása.

Ismeretes, hogy az ellátó tagozatokban különböző viszonyok között szükséges az anyagok rakodását végrehajtani. Ennek megfelelően az is természetes, hogy a feladatok végzése más és más típusú *rakodógépek rendszerbeállítását teszi szükségessé. Az állandó jellegű* raktáraknál eredményesen alkalmazhatók az állandóra beépített rakodó daruk, csigasorok, liftek, de a kis mozgékonyágú nagy teljesítményű rakodógépek is. Ugyancsak ide sorolhatók a konténerszállító szerelvények, ahol a konténerbe helyezett anyagok mozgatását a konténeremelő berendezés végzi.

A *csapattagozatokban* célszerű olyan gépek és eszközök alkalmazása, amelyek képesek terepen történő munkavégzésre, ugyanakkor megfelelő sebességük biztosítja az oszlopban történő mozgást. A raktárak kiszolgálásához az elektromos és motoros targoncák is megfelelőek. Az elmúlt időszak felmérése alapján az elektromos anyagmozgató gépekre – az akkumulátorok nehézkes feltöltése miatt – csökkent az igény. Helyettük a motoros targoncák válnak szükségessé.

Az *anyagmozgató-rakodógépek javításának* megszervezését és végrehajtásának módját alapvetően a Köz. 20. szakutasítás részletesen szabályozza. Ezért ezzel részletesen nem foglalkoznék.

Mindenképpen meg kell jegyezni azonban azt, hogy a futó és kisjavításokat az MN csapatai, intézetei a megfelelő honvédségi javítóműhelyekben, illetve javítóbázisokon végzik.

A közép, illetve nagyjavítás (felújítás) végrehajtása a jelen időszakban első-sorban polgári javítóbázisokon történik.

A rendszeresített anyagmozgató és rakodógépekhez szükséges *gépkezelő állomány kiképzését* az MN KSZF-ség szakmai követelményei alapján a KM-el együttműködésben az MN KSZFI hajtja végre.

A szervezett szerű kiképzés, amely az általános katonai kiképzés része 1976 óta folyik és napjainkig közel 3000 fő szerzett rakodógépkezelői igazolványt, amelyet a Népgazdaságban is elfogadnak.

Az anyagmozgatási rakodásgépesítési feladatok időben történő végrehajtása nem választható el a rakodásra tervezett *anyagok megfelelő csomagolásától, mozgatási egységekbe, egységakományokba történő kialakításától*. Ezért fontos tényezőnek tartom, hogy az anyagáramlás további gyorsítása érdekében a fegyvernemek a csomagolási módok helyes megválasztásával elősegítsék a rakodógépek jobb, hatékonyabb felhasználását.

Az anyagmozgatás és rakodásgépesítés eszközeivel való ellátás az MN KSZF-ség hatáskörébe történt utalással egyidejűleg egy sor eszköz került a korábbi anyaggazdáktól átvételre. A korábbi beszerzéseink sem a konkrét megtervezett igények rendjében realizálódtak, ennek megfelelően olyan széles skálával rendelkezünk amely egyrészt nem felel meg az igényeknek, ugyanakkor nehézkessé teszi a javítások végrehajtását.

Az anyagmozgatás és rakodásgépesítés további korszerűsítésér a Magyar Néphadseregben a korábban meghatározott területeket figyelembe véve megítélésem szerint az alábbiakban foglalhatjuk össze.

Az anyagmozgatáshoz (rakodáshoz) szükséges gépi segédeszközöket nomenklatúrájukban külön kell választani, megfelelően csoportosítani és önállóan kezelni funkciójuknak megfelelően a következők figyelembevételével.

Első csoportba tartoznak a csapatok kiképzése, mindennapi élete, harc-készültségbe helyezése érdekében felmerülő anyagforgalom lebonyolításához szükséges rakodógépek, berendezések. Funkciójuk alapján ezen eszközök igénybevétele folyamatos, *így beszerzésük, rendszerbeállításuk* (használatbavételük), üzemeltetési feltételeinek megteremtése (karbantartás, javítás) *a felmerülő igényeknek megfelelően indokolt*.

A másik nagy csoportba tartoznak a mélységben elhelyezett hadtáp objektumok (raktárak, állami anyagtartalékok, ideiglenes átrakó körletek) anyagforgalmának lebonyolításához szükséges rakodógépek, eszközök. Ezen *eszközök* hadsereg által történő *beszerzése nem indokolt*, de meglétüket biztosítani kell. Ennek érdekében a népgazdaság különböző szállítási vállalatainál meglévő rakodógépek és berendezések igénybevételére „M” tervet célszerű készíteni és a Területvédelmi és Hadkiegészítő parancsnokságoknál – nyilvántartásukat napra készen tartva le kell biztosítani.

A rakodógépek harmadik csoportjába tartoznak a csapatok háborús feladataik végrehajtása folyamán felmerülő nagyvolumenű anyagforgalom lebonyolításához szükséges gépek és eszközök.

Ezen eszközök fajta és típus szerinti megválasztása már nem lehet önkényes. A gépeknek ki kell elégíteni azokat a követelményeket, amelyek az anyagi eszközök háború idején történő szállítása, rakodása és felhasználása folyamán felmerülnek. Ezen eszközök folyamatos beszerzését, rendszerbeállítását – megfelelő kutatómunka eredményei alapján – az EFE követelményi rendszerébe illeszteni kell megvalósítani.



A másik nagy terület melyen előrelépést szükséges elérni a rakodógépek javításával függ össze. Az anyagmozgató és rakodógépek megbízható üzemeltetéséhez feltétlenül szükséges olyan javító háttér megteremtése és olyan alkatrész tartalékok létrehozása amely függetleníti a Magyar Néphadsereget a költséges és ugyanakkor eléggé megbízhatatlan népgazdasági javítási kapacitástól. Megítélésem szerint a Közlékedési Anyagraktár rendszerbeállításával ezen a téren határozott előrelépésnek kell bekövetkeznie. Már jelenleg is – ha csökkentett kapacitással, folyik a kiselejtezett gépekből az alkatrészek visszanyerése és felújítása. A távlatokban célszerű lesz megteremteni annak a feltételét is, hogy a KÖÁR a népgazdasághoz hasonlóan szervizszolgáltatást nyújtson és olyan tartalékalkatrész bázissal rendelkezzen, amely biztosítja a gépek folyamatos üzemeltetésének feltételeit.

A rakodógép kezelői kiképzést is szükséges megreformálni. Ez alatt azt értem, hogy a Magyar Néphadsereg mint már korábban leírtam évente magas számban képez ki gépkezelőket. Tulajdonképpen így a népgazdaságnak teszünk szívességet azáltal, hogy a sorköteleseket ilyen téren is kiképezzük, leszerelése után új szakmát, nagy gyakorlatot adunk a sorállomány kezébe. Nem mondva le az ilyen fajta kiképzésről, de célszerűnek tartom, ha a bevonulattal során azt is figyelembbe vesszük, hogy van-e és milyen eszközre a bevonulóknak „jogosítványa.”

Az anyagmozgatás korszerűsítésének egyik legfontosabb eleme az anyagi eszközök készletezése, rakodáshoz, szállításhoz való előkészítése. Megítélésem szerint az anyagok rakodási, mozgatási egységbe történő kialakítását, csomagolását az illetékes fegyvernemeknek, szakszolgálatoknak kell kialakítani. Az MN KSZF-ség ezekhez a feladatokhoz segítséget nyújt azzal, hogy piackutatást végez az egységirakományképző korszerű eszközök beszerzése érdekében, javaslatot tesz azok alkalmazására és az igények alapján biztosítja azok rendszerbeállítását.

Összegzésképpen megállapítható, hogy az anyagi eszközök rakodásának meggyorsítására, a jelenlegi rendszer korszerűsítésére határozott igény jelentkezik a Magyar Néphadseregben. Ez különösen ott mutatkozik meg, ahol rövid idő alatt nagy mennyiségű anyagi eszköz át, fel, lerakását kell végrehajtani. Jó példát mutat a korszerűsítés igényére az a kísérleti bemutató melyet az 5. HDS FV Szolgálata az MN KSZF-séggel történt együttműködésben a DUNA-84 gyakorlat keretében a lőszerek málházása meggyorsítása érdekében végzett.

## **A közlekedési szakanyaggazdálkodás helyzete, a továbbfejlesztés követelményei, lehetőségei**

*Duchaj István főhadnagy*

### **I. KÖZLEKEDÉSI SZAKANYAGGAZDÁLKODÁS HELYZETE**

Az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség 1976. óta a közlekedési szaktechnikai eszközök főanyagnem felelőse, felelős szintű gazdálkodó szerv. Jelen időszakig megalapozta a szakanyaggazdálkodást, egy sor területen jelentős eredményeket ért el.

A közlekedési szolgálat tervezi az anyagmozgató gépek és eszközök beszerzését, elosztását, üzemeltetését és javítását. Ezen feladatok sok tekintetben megváltoztatták a szolgálat eddigi tevékenységét, és olyan helyzetet teremtett, hogy a feladat vonzalmaival együtt új szakismeretet és merőben más tevékenységek sorát kellett végrehajtani.

A szolgálatra háruló feladatok közül egyik legösszetettebb tevékenység – ezen időszakban – a közlekedési szaktechnikai eszközök biztosítása volt, amely közvetlenül kihat a szállítások korszerűsítésére, közvetve pedig a raktározásra, tárolásra, az élet és munkakörülmények javítására.

Ezen tevékenység végrehajtása magába foglalta az állománytáblás és ideiglenes hadinormás eszközök mennyiségi és minőségi meghatározását, az anyagmozgató- rakodógépek és eszközök rendszeresítését, illetve használatbavételét, a központi javítások gépkezelői kiképzések, valamint anyagellátási tevékenységek elveinek, követelményeinek kialakítását.

A VI. ötéves terv időszakában tovább folytattuk az 1976-ban megkezdett „Anyagmozgatás- rakodásgépesítés- egységrakományképzés” fejlesztését a katonai szervezetek, raktárak, bázisok és intézmények „béke” ellátását.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a közlekedési szolgálat szaktechnikai eszközbiztosítási és szakanyaggazdálkodási rendszere az VI ötéves tervben és a VI. ötéves terv jelen időszakáig megalapozódott.

Felméréseink alapján anyagmozgató gépek és eszközökből az MN béke öszzükséglete 1,8 milliárd Ft. Az MN-ben 1968-tól a fegyvernemek, majd a közlekedési szolgálat 950 millió Ft értékben szereztek be anyagmozgató eszközöket. Az össz hiány 850 millió Ft-ra tehető. Elgondolásunk szerint a hiányzó gépek és eszközök beszerzésére – figyelembe véve a pótlást, valamint a rendelkezésre álló pénzeszközöket – 7–10 évre van szükség.

A VI. ötéves terv előtervezésénél a fejlesztési koncepciónknak megfelelően 970 millió Ft beszerzéssel számoltunk. Ezzel szemben az ismert gazdasági körülmények következtében a közlekedési szolgáltatóknak, a részére jóváhagyott költségvetésből mintegy 305 millió Ft-ot tud, (illetve fog tudni) fordítani közlekedési szaktechnikai eszközök beszerzésére.

Mindezt figyelembe véve az MN szükségletünk feltöltése 1985-ig várhatóan az alábbiak szerint alakul:

- anyagmozgató- rakodógépekből	77 <sup>0</sup> 0;
- kézi anyagmozgató kisgépekből és eszközökből	25 <sup>0</sup> 0;
- egységirakományképző eszközökből	36 <sup>0</sup> 0.

Tervezzük továbbá a közlekedési szakcsapatok teljesítőképességének fokozása érdekében közlekedési hálózat helyreállító szerszámkészletekből, valamint a közúti komendáns technikai eszközökből egy-egy mintakészlet kialakítását.

Az MN közlekedési szolgáltatóknak 1984. évi szakanyaggyártási tevékenységének eredményességét hátráltatta a MÁV tarifa-, a javítási költségek-, valamint az anyagmozgató- és rakodógépek árának emelése. Az 1984. évben a szolgálat jóváhagyott költségvetési előirányzata a tervezett fejlesztési ütemnek mindössze 40%-a, és csak minimálisan elegendő a csapatok békében szükséges egységirakományainak kialakításához, a LHTP-ok gépi anyagmozgatására és néhány központi raktárnál a konténeres kiszállítási rendszer bevezetésére és működtetésére.

1984. évben előbbre léptünk az anyagmozgató rakodógépek üzemeltetése, karbantartása, javítása terén.

Összességében megállapítható, hogy jelen időszakig előrelépés tapasztalható a szakanyaggyártás területén. Az eredmények, valamint problémák és hiányosságok vizsgálatából egyértelműen kirajzolódnak gyártási tevékenységünk alapvető célkitűzései a továbbfejlesztés lehetőségei.

## II. A SZAKANYAGGYÁRTÁS TOVÁBBFEJLESZTÉSÉNEK KÖVETELMÉNYEI, LEHETŐSÉGEI

A továbbfejlesztés érdekében a következő célkitűzéseket állítottuk magunk elé:

- a gazdaságos szállítások tárgyi feltételeinek biztosítása;
- háborús szállítási lánc központosításának megteremtése;
- a közlekedési szaktechnikai eszközök hadihasználhatóságának biztosítása;
- a közlekedési szakcsapatok teljesítőképességének fokozása, valamint szakanyagellátás színvonalának az emelése;
- az állománytáblás és ideiglenes hadinormák közlekedési szakanyagok mennyiségi és minőségi felülvizsgálata.

Ezen célkitűzések teljesítése érdekében az alábbi fő feladatokat tervezzük végrehajtani:

- az anyagi- és pénzeszközök gazdaságos és célirányos felhasználásával, a katonai szervezetek feladataihoz illeszkedő ideiglenes hadinormák és állománytáblák mennyiségi és minőségi átdolgozásával tovább korszerűsítjük gyártási rendszerünket;

- a közlekedési szaktechnikai eszközök biztosítását a meglévő eszközök szintentartásával, az MN igényeinek megfelelő új eszközök alkalmazásbavételével, a fejlesztés anyagi lehetőségétől függő fokozásával 1990-ig;

- anyagmozgató rakodógépekből 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra;
- kézi anyagmozgató kisgépekből 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra;
- egységtrakományképző eszközökből 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra;
- közlekedési hálózat helyreállító gépi eszközökből és szerszámkészletekből 30-40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra;
- közúti komendáns technikai eszközökből és felszerelésekből 30-40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra

kívánjuk felfejleszteni;

- az egységtrakományképző eszközökből, és anyagmozgató kisgépekből az ellátás szintjét a nagyforgalmú raktáraknál és a nagylétszámú LHTP-al rendelkező katonai szervezeteknél növeljük nagyobb mértékben;

- a közlekedési szaktechnikai eszközök közül csak közvetlen a szállítási és anyagmozgatási rendszerben alkalmazott eszközök beszerzését végezzük saját költségvetésünk terhére. Közvetlenül a szállítási rendszerben *nem alkalmazott* (tárolásra, más célra használt) eszközök beszerzését továbbra is az MN KSZF-ség hajtja végre a főanyagnem felelősök oldalági igényei alapján, az általuk *biztosított* költségvetési előirányzat függvényében;

- mindenkor szem előtt tartjuk az MN fejlesztés támasztotta igényeket és a népgazdasági lehetőségeket. A célkitűzéseket: a meglévő rakodó és anyagmozgató eszközök állagának megőrzésével, szükség szerinti rekonstrukciókkal, korszerű anyagmozgatási technológiák és anyagmozgatási rendszerek kialakításával;

- a csapatszintű javítás feltételeinek fejlesztése érdekében gyökeres javulást kell elérnünk az anyagmozgató és rakodógépek alkatrészellátása terén. Ennek érdekében 1985-től az MN KÖAR megkezdi a selejt eszközök bontásából visszanyert és felújított alkatrészek komplettírozását és a katonai szervezetek szükséglet szerinti kielégítését;

- a javítási költségek csökkentése érdekében nagyobb gondot fordítunk a belső tartalékok további feltárása az anyagmozgató és rakodógépek saját bázison történő kis- és középjavításának biztosítására, az egyszerűen **kivitelezhető** eszközök csapatműhelyekben történő legyártására. **Kiemelt igényként jelentkezik** az MN KÖAR hadtáp technikai javító üzemének kifejlesztése, meghatározott géptípusok közép- és nagyjavításának végrehajtása;

- a katonai szervezetek valóságos igényeinek és a szolgálat pénzügyi lehetőségeinek megfelelően pontosítjuk a közlekedési szakanyagok nomenklatúráját, valamint az ellátási normákat. A pontosítások után el kell végezni az állománytáblák és ideiglenes hadinormák módosítását, majd az anyagok átcsoportosítását, esetleges bevonását;

- az ellátási, (gazdálkodási) rendet úgy szükséges módosítani, hogy egyrészt a központi (MN KSZF, MN KSZF1, MN KÖAR), másrészt a csapatvezetési viszonylatokban a feladatkörök és felelőségek pontosan, elvszerűen legyenek meghatározva;

- a háborús anyagellátás teljes rendszerét összhangba kell hoznunk az egységtrakományképzés, az anyagmozgatás - rakodásgépesítés szintjével, valamint a konténeres után- és hátraszállítás rendszerével.

### *Összefoglalva*

A közlekedési szakanyaggazdálkodást a katonai szállítások végrehajtását szolgáló eszközök biztosítása, a béke és háborús anyagellátás során jelentkező rakodási munkák gépesítése, a szakcsapatok teljesítőképességének növelése és a közlekedési szaktechnikai eszközök hadihasználhatóságának fenntartása érdekében végezzük. Ezeket a célkitűzéseket az anyagi és pénzeszközök célirányos és gazdaságos felhasználásával, a katonai szervezetek feladataihoz illeszkedő normák szerinti ellátással, a saját javítási kapacitás fejlesztésével és a műszaki fejlesztés színvonalának emelésével, feltételrendszer fejlesztésével kívánjuk teljesíteni, betartva a következő meghatározásokat:

- a közlekedési szolgálat saját hitelkeretéből más szakanyagnómenklatúrába tartozó eszközöket nem szerez be;
- lehetőség szerint békében olyan eszközöket kell rendszeresíteni, amelyek „M” után is hatékonyan alkalmazhatók, az elvonuló csapatok által visszahagyott eszközöket pedig „M” utalványon a hátszági rendeltetésű katonai szervezeteknek, raktáraknak, IÁK-oknak kell átadni;
- elsősorban hazai gyártású, vagy szocialista importból beszerezhető eszközöket kell rendszeresíteni;
- tovább kell szűkíteni az eszköz típusokat;
- az MN költségvetéséből csak a békében szükséges, illetve a NG-ból nem biztosítható eszközök beszerzése tervezhető;
- a szállítási és anyagmozgatási lánchoz közvetlenül nem kapcsolható közlekedési szaktechnikai eszközök beszerzését a közlekedési szolgálatfőnökség saját költségvetéséből nem fedezi, csak a megrendeléssel, átvétellel kapcsolatos feladatokat vállalja magára.

## **A közlekedési biztosítás tervezése, szervezése és végrehajtása során az együttes tevékenység területei a különböző katonai és népgazdasági szervezeteket illetően és az összehangolásból adódó feladatok**

*Dr. Dobó Ferenc alezredes*

A közlekedési biztosítás fogalmából, tartalmából adódik, hogy az több irányú, összetett tevékenység, amely mind az ÁHSZ időszakában, mind a mozgósítás végrehajtása során és a haditevékenységek idején körütekintő, jól szervezett munkát követel. A közlekedési biztosítási feladatok jellegéből, a végrehajtási módszerek sajátosságaiból az is adódik, hogy ezen tevékenység tervezése, szervezése és végrehajtása bonyolult feladat és az esetek többségében a népgazdasági közlekedési szervekkel együttesen valósíthatók meg, ugyanakkor jól összehangolt munkát igényelnek. E munka eredményes megvalósítása csak szilárd, folyamatos, rugalmas vezetéssel történhet, amely biztosítja a különböző katonai és népgazdasági szervek összehangolt, együttes tevékenységét.

Az együttes tevékenység, az összehangolt munka, az együttműködés fontosságát az eddig elmondottakon túl kissé jobban mutatja talán, ha utalunk arra, hogy mind béke időben, mind haditevékenységek idején a csapatok mozgatása, az anyagi eszközök szállítása terén nélkülözhetetlenek a vasúti szállítások, a jól előkészített és karbantartott közutak, vagy hogy rombolás esetén a közlekedési hálózat helyreállítása a KM helyreállító alakulatok nélkül nem képzelhető el.

A közlekedési biztosítás tervszerű, időbeni megvalósítása csak a katonai szervezetek szoros, kellően szabályozott együttes tevékenységével, együttműködésével valósítható meg. Különösen vonatkozik ez napjainkra és a jövőre nézve, mivel a közlekedésre mind nagyobb feladatok hárulnak. Mindez magával vonja, hogy bonyolultabbá válik a feladatok megoldása a vezetés terén és a kapcsolódó különböző tevékenységeknél. Összetettebb és sokoldalúbb a tervezési folyamat, magasabbfokú a követelmény az információ áramlással és gyűjtéssel, az állandó és pontos adatszolgáltatással szemben. Mindinkább szükségessé válik a tudományos megalapozottság a vezetés egész rendszerében és megvalósításában. Ezen magasabb szintű igényeknek való megfelelés érdekében szükségessé válik e kérdés vizsgálata és a legcélszerűbb megoldás kialakítása.

A továbbiakban a közlekedési biztosítás tervezése, szervezése és végrehajtása során a vezetés, az együttes tevékenység, az együttműködés területeivel és a megvalósítás módszereinek néhány kérdésével foglalkozom.

1. *A vezetés, az együttes tevékenység, az együttműködés területei a közlekedési biztosítás tervezése, szervezése és végrehajtása során*

A közlekedési biztosítás területén a vezetés az MN és ezen belül az MN hadtápvezetésnek szerves része, amely az általános vezetési feladatok, vezetési tevékenység mellett magában foglalja a közlekedési biztosítás fogalmába tartozó specifikus feladatok meghatározott időben és formában történő végrehajtásával kapcsolatban foganatosítandó intézkedések komplexumát. Úgy is fogalmazható, hogy a közlekedési szolgálat, a közlekedési katonai szervezetek vezetése az erőknél és eszközöknél a kitűzött cél elérésére összefogó irányító, vezető tevékenység.

A közlekedési biztosítás területén a vezetési tevékenységnél a közlekedési biztosítás sokrétűségéből adódóan az együttes tevékenység, az együttműködés területei is kiterjedtek. A különböző időszakokban, az egyes feladatok súlya, jelentősége változik, azonban minden esetben szükséges az együttes tevékenység, az együttműködés a megoldáshoz.

A közlekedési biztosítás terén a következő részterületek igényelnek a különböző népgazdasági közlekedési szervekkel és más katonai szervezetekkel együttes tevékenységet, együttműködést:

- a katonai szállítások előkészítése, a szállítások teljes és időbeni megvalósítása;
- a közlekedési hálózat előkészítése, fenntartása, üzemeltetése, haditevékenység esetén helyreállítása;
- a közlekedési szakanyagok biztosítása, az ellátás, a javítás, a rendeltetési vagy felhasználási helyre történő szállítás;
- a feladatok tervezése, szervezése, a végrehajtás irányítása;
- az információ áramlás.

Közülük mind az állandó harcászaltság időszakában, mind haditevékenységek idején a szállítások előkészítése, teljes és időbeni megvalósítása, valamint a közlekedési hálózat előkészítése, fenntartása, üzemeltetése, haditevékenységek eséréni helyreállítása emelkedik ki.

A szállítások terén a fő súlyt a vasúti szállítások adják az együttes tevékenységben jelenleg és ezt megtartják haditevékenységek esérére is. Sőt ezen időszakban a vasúti szállításoknál az együttes tevékenység szerepét növeli az a tény, hogy jelentős szövetséges szállításokkal is kell számolni. Emellett a nagyfolyami hidak rombolása esetén ideiglenes átrakó körletek alkalmazása válik szükségessé, ami a vasúti szállítások feszes tervezését, szervezését és hatékony, rugalmas vezetését követeli.

A közlekedési hálózat előkészítése, fenntartása, üzemeltetése, haditevékenységek esetén helyreállítása ugyancsak több irányban követeli meg az együttes tevékenységet az együttműködést. Így az állandó harcászaltság időszakában meghatározó az előkészítő munkához a követelmények kidolgozása és megadása, míg haditevékenységek eséréni elsődlegesen a helyreállítással kapcsolatos követelmények, a tervezés, szervezés, a végrehajtás irányítása a meghatározó.

Az említett közlekedési biztosítási munkaterületeken, de a többiekénél is a feladatok tervezése, szervezése, a végrehajtás irányítása terén az együttes tevékenység, az együttműködés alapvetően a következő szervezetek között valósul meg:

- MN katonai szervezetek;
- népgazdasági közlekedési szervezetek;
- szövetséges katonai szervezetek.

E három csoportosítás alapján egyszerűnek tűnik az együttes tevékenység, azonban látni kell, hogy egy-egy csoport nagyszámú szövetet takar, így

- az MN katonai szervezetek a közlekedési katonai szervezetek mellett a különböző felső- és középszintű szervezeteket, amelyek a közlekedési biztosítás valamely területén együttes tevékenységet, vagy együttműködést folytatnak a népgazdasági közlekedési szervekkel;

- hasonló széles skálát alkotnak a népgazdasági közlekedési szervezetek, vagy a szövetséges katonai szervezetek.

Az együttes tevékenységet végző katonai szervezetek és népgazdasági szervek nagy száma miatt esetenként és helyenként a munkában kettőzések, átfedések tapasztalhatók, amelyek kiszűrése mindinkább szükséges.

*2. A vezetés, az együttes tevékenység, az együttműködés jelenlegi rendjének elemzése, a korszerűsítés lehetséges útjai*

A közlekedési biztosítási feladatokból adódó együttes tevékenység, együttműködés a vezetési rendszerben, az irányító - vezető tevékenységben valósul meg.

A különböző alapokmányok, mint a szervei határozványok, szervezeti és működési szabályzatok, hatásköri jegyzékek alapvetően helyesen szabályozzák a közlekedési biztosítási feladatok tervezése, szervezése, a végrehajtás irányítása terén a munkarendet, a tevékenységet, az együttes munka határterületeit. Ennek eredményeként a feladatok mind tervszerűbben, a követelményi szinthez közeleltve kerülnek végrehajtásra, csökkentve a különböző katonai szervezetek és népgazdasági szervek közötti átfedéseket, kettős vagy esetleges ellentétes tevékenységeket.

A szabályozó okmányok között fontos helyet foglalnak el a Varsói Szerződés tagállamai egyesített fegyveres erői főparancsnoka által kiadott parancsok, amelyek szabályozzák az együttes tevékenység esetén a közlekedési biztosítási feladatokat. Így a szállítások szervezését, végrehajtását, a közlekedési hálózat technikai biztosítását (beleértve a helyreállítást, fenntartást), továbbá az ideiglenes átrakó körletek működését és egyéb területeket. Szerepük jelentős az ÁHKSZ időszakában is, de elsősorban haditevékenységek esetén meghatározó.

A közlekedési biztosítás területén a vezetés, az együttes tevékenység, az összehangolt munka hatékony módszercinek a vizsgálatánál abból a tényből célszerű kiindulni, hogy békében ezek a kérdések kellően rendezettek, megfelelő szabályozók behatárolják a tevékenységet. Különösen jól érzékelhető a szabályozottság, az előrelépés az ÁHKSZ időszakában a szállítások tervezése, szervezése, a végrehajtás irányítása terén. A továbbiakban ezért a háborús vezetés, együttes tevékenység megítélésém szerint kevésbé szabályozott néhány kérdésére, módszerére térek ki. Ezen belül is elsősorban a felsőbb tagozatokban, mivel a



csapattagozat munkája a gyakorlatok tapasztalatai alapján megfelelően szabályozott.

A közlekedési biztosítás megvalósítása során a vezetéssel kapcsolatos általános elvként elfogadható séma meghatározza az egyes katonai és népgazdasági szervezetek feladatait, helyét, szerepét az egyes munkáknál. Vizsgáljuk meg ezt kissé részletesebben.

A már előzőekben is hivatkozott EFEF parancsok mind a szállításokra, mind a közlekedési hálózat technikai biztosítására vonatkozóan egyértelműen meghatározzák, hogy ezen munkák irányítását az adott ország katonai közlekedési szervei végzik, együttműködésben a népgazdasági közlekedési szervekkel. Egyértelmű tehát, hogy a katonai szállításoknál és a közlekedési hálózat technikai biztosításánál az irányítást és értelemszerűen a végrehajtást is a katonai közlekedési szervek végzik, együttműködésben a népgazdasági közlekedési szervekkel. Bele kell érteni ebbe a katonai szállítások irányításának fogalmából adódóan, hogy a szállítások tervezése is közlekedési feladat minden szállítási ágazatnál, tehát a hadműveleti-, mozgósítási-, személy-, ellátási- és kiürítési szállításoknál is. A különböző helyekről (Egyesített Parancsnokság, az ország területén szétbontakozott más nemzeti csapatok parancsnoksága, Vezérkar, Hadtápfőnökség) érkező direktívákban, parancsokban, intézkedésekben meghatározott szállítási feladatok a Közlekedési Szolgálatfőnökségre érkeznek, ahol a tervező, szervező munka megtörténik és végzik a szállítások irányítását. Ugyancsak az elv. rendszer kell, hogy érvényesüljön a közlekedési hálózat technikai biztosításánál.

A továbbiakban e két alapvető területen:

- a katonai szállítások előkészítése, a szállítások teljes és időbeni végrehajtása;
- a közlekedési hálózat előkészítése, fenntartása, üzemeltetése, haditevékenységek eseténi helyreállítása – vizsgáljuk kissé részletesebben a vezetési tevékenységet.

E feladatok közül a közlekedési hálózat előkészítésére, helyreállítására, a csapatok mozgására a követelményeket az MNVK határozza meg. E követelmények figyelembevételével ad az MNHF ezek végrehajtására és a szállítások szervezésére utasításokat.

A direktívák, parancsok, intézkedések, továbbá a különböző HM szervektől beérkező igénylések, információk, a KM-től a közlekedési hálózat és a népgazdasági szállító vállalatok helyzetére vonatkozó adatok beérkezése, pontosítása után az MN KSZF-ség tervezi, szervezi a közlekedési biztosítási feladatokat és szállításokat, kidolgozza a szükséges terveket. A végrehajtásra vonatkozóan javaslatot tesz az MNHF, illetve az MNVKF felé, majd koordinálja és irányítja a végrehajtást.

Felmerülhet a kérdés, miért a közlekedési szolgálat végzi e feladatot. A végrehajtásához a megfelelő szervezeti és munka feltételek, egyéb lehetőségek ennél a szolgálatnál állnak rendelkezésre. Más MNVK vagy HM szerv erre nincs felkészítve.

Az előzőekben tárgyalt rendszernek megfelelően a feladatok végrehajtására vonatkozó intézkedések a katonai közlekedési szervek felé egycsatornás úton jutnak le és ezen áramlanak vissza az információk. A katonai közlekedési szer-

vezetek mellett másik vonalként hasonló rendszerben történik a feladatszabás és információ áramlás a népgazdasági közlekedési szerveknél a KM-től kiindulva. A katonai és népgazdasági közlekedési szervezetek közben szoros együttműködést, együttes tevékenységet végeznek, ami nélkül nem lehetséges a pontos, zökkenőmentes munka.

A közlekedési biztosítási tevékenység egy igen fontos területen, a hátszágai közlekedési rendszerben, az ott tevékenykedő közlekedési katonai szervezeteknél nem ilyen egycsatornás rendszerben valósul meg a munka. A sémája a következő.

Az MNVK direktívát, intézkedést ad ki a HÁVP felé, ugyanakkor követelményt határoz meg az MNHF-ség útján az MN KSZF-ség részére. A tervező munka befejeztével a Közlekedési Szolgálatfőnökség szakmai intézkedést, forgalmi tervet stb. dolgoz és ad ki a HÁVP közlekedési szolgálat felé és folyamatosan végzi az irányítást és az ellenőrzést a végrehajtó munkában. A közlekedési katonai szervek ezen rendszer szerint kapott feladatok és szakmai irányítás alapján dolgozzák ki alkalmazási terveiket és a különböző részterveket, segédokmányokat.

Amint látható, itt több csatornás rendszerben történik a vezetési tevékenység. A másik tényező, amit nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a tervező munka folyamatában a közbeeső dandár parancsnokságokra olyan feladatok hárulnak, amelyekre lehetőségük, felkészültségük nem a követelményeknek megfelelő. A vegyes összetételű dandár parancsnokság, amely megfelelő tervező, szervező apparátussal, információs rendszerrel nem rendelkezik, nem képes a szükséges mérvben és időben behatást gyakorolni a vasúti felépítményi, a vasúti-, közúti, hidáépítési, útépítési, közúti komendáns, ideiglenes átrakó körletti – amely utóbbi még további szaktevékenységre oszlik – feladatok tervezésére, szervezésére, a végrehajtás irányítására. Emellett ezen feladatok MN szintűek (MN és szövetséges szállítások, közúti mozgások), amelyek állandó együttműködést követelnek a népgazdasági és szövetséges szervekkel. A vázoltaknak megfelelően működő rendszer jelentősen, mintegy 30–50%-os időtöbblettel lassítja a tevékenységet. Ez egyes feladatoknál 4–6, vagy több órával is növelheti a reagálási időt, amely korszerű körülmények között nem elfogadható. Különösen az ideiglenes átrakó körletek működésénél jelentkezik ez hátrányosan.

Felvetődik a kérdés, melyek azok az irányok, amelyekben a jövőben célszerű vizsgálódásokra és ezek eredményeként fejlesztéseket végezni. Az egyik ilyen, a vezetési tagozatok, szintek számának csökkentése, kiiktatva a nem feltétlenül szükségességeket. Az összes erőt egy cél érdekében kell felhasználni és ehhez a célszerű módszert kialakítani. Ebbe az esetleges szervezeti változások lehetőségének a vizsgálata is beleértendő.

A vázolt feladatok végrehajtásához jól és gyorsan működő tervező csoport szükséges. Elengedhetetlen a gyors információ áramláshoz a diszpécser szolgálat, amely átfogja a közlekedési biztosítás teljes területét, bekapcsolva olyan fontos közlekedési katonai szervezeteket, mint a hátszágai közlekedési dandárok, az ideiglenes átrakó körletek, a közúthálózat, a szállító katonai szervezetek. Ehhez, de az előzőekben említett tervezési feladatokhoz is elengedhetetlen a korszerű technikai eszközök, számítógépek, híradó rendszer stb. megléte. Célszerű és a népgazdasági közlekedési szervekkel való együttműködés érdekében elengedhetetlen a rendszerek összekapcsolása. Pl. a szállítások tervezése a helyzet gyors

változása miatt rövid idő alatt kell, hogy megtörténjék. Mondhatni, hogy a katonai és a népgazdasági szervezeteknek egy időben kell dolgozni. Ez korszerű eszközök, megbízható összeköttetés nélkül, úgynevezett hagyományos módszerrel eredménytelené válik.

Kiterjedten kell alkalmazni az összekötő csoportok, tisztek rendszerét, amely szintén a gyors, pontos munkát segíti elő. Szükséges ez az előjáró szervek felé, de számolni kell a fontosabb közlekedési objektumok, közlekedési katonai szervezetek felé is alkalmazásukkal, mint például az átrakó körlet, ideiglenes átrakó körlet stb. Nélkülözhetetlennek tűnik a KM felé a feladatok megoldása, a tervezés, a helyzetismeret, az információ áramlás elősegítése érdekében hasonló csoport.

Az összekötők természetesen széles körben válnak szintén szükségessé a különböző együttműködő egyéb népgazdasági és közlekedési katonai szervezetek összehangolt munkájában.

A haditevékenységek sikeres megvívásához jelentős nagyságrendű közlekedési biztosítási feladatokat kell végrehajtani a hátszági közlekedési rendszer mellett az elvonuló csapatok érdekében, amelyek vezetése szintén megalapozott tervező, szervező munkát és összehangolt együttes tevékenységet követel. E tevékenység alapvetően szabályozott, a gyakorlatok alkalmával már hasznos tapasztalásokat szereztünk, melyek emellett néhány helyen finomításra szorulnak.

A közlekedési biztosítás vezetésének vizsgálata, korszerűsítése a jövőre nézve minden területen fontos feladat, amelyet komplexen, tudományos megalapozottsággal kell folytatni.

A cikk a vezetés, az együttes tevékenység, az együttműködés néhány fontosnak tartott kérdésével foglalkozott a közlekedési biztosítás területét illetően. A téma aktualitását számtalan tény, tanulmány és vizsgálódás bizonyítja. Ezekhez kapcsolódva kívánt az anyag a közlekedési biztosításra vonatkozóan néhány gondolat elemzésével hozzájárulni.

## A közlekedési csapatok M és szakmai felkészítésének tapasztalatai

*Tóth Bálint mk. alezredes*

Az elmúlt évek szervezeti korszerűsítési nyomán az MN közlekedési szolgálat katonai szervezetei jobban igazodtak a várható feladatokhoz, nőtt a teljesítőképességük, vezetési, irányítási rendszerük célszerűbbé vált. Mindennek megfelelően a szervezetek strukturális felépítése és ebből adódó teljesítőképességük jobban megfelel alaprendeltetésüknek. A szervezeti korszerűsítés azonban egy sor még megoldásra váró problémát is felvetett a működőképesség, az alkalmazás és a teljesítőképesség technikai feltételeinek biztosítása területén.

Ezek a katonai szervezetek az MN közlekedési szolgálat közvetlen, illetve szakmai alárendeltségében a különböző tagozatokban kerülnek alkalmazásra.

A szervezeti változásokkal együtt – természetesen – a szervezetekhez lebiztosított tartalékos állomány összetételében, kiképzésében és összekovácsoltságában is jelentős változások következtek be. Ezért közlekedési csaparaink felkészítését kiemelt feladatként kezeltük és kezeljük a jövőben is.

Az 1984. évi felkészítési terv összeállításánál és végrehajtásánál fokozott figyelmet fordítottunk az újjonnan hadrendbe lépett szervezetek M parancsnoki állományának kiképzésére, valamint a szervezetek megalakítását végrehajtó csoportok felkészítésére. A rendelkezésünkre álló anyagi és létszám keretszámok célszerű elosztásával és felhasználásával biztosítottuk az új, és a jelentősebb változásban érintett szervezetek felépítését, elsődlegesen a parancsnoki állomány vonatkozásában.

A felkészítési feladatok végrehajtása, valamint azok ellenőrzése során sok hasznos tapasztalatra tettünk szert. Egy sor hiányosságot tártunk fel, amelyek kijavítását soronlevő fő feladatunknak tekintjük.

A közlekedési katonai szervezetek további felkészítését és összekovácsolását a következő években elsődlegesen komplex módon tervezzük, kiemelve közülük a rendszergyakorlat keretében való gyakorlást.

A különböző jelentések elemzése, valamint a végrehajtott ellenőrzések során olyan tapasztalatot szereztünk, hogy a szervezetek egy részéhez lebiztosított tartalékos állomány összetételében – objektív okok miatt – a nem megfelelő közlekedési szakmai számokkal helyettesítésként biztosítottak aránya jelentős, esetenként 20–25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot is eléri.

Megjegyzem, hogy az országos statisztikai adatok alapján a közlekedési szakmai számon nyilvántartottak létszáma összességében 20–30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-al meghaladja

a szükségletet, azonban azok egyenetlen területi elosztása, valamint egyes körzetekben jelentkező kiugró igények miatt a lebiztosításánál hiányként jelentkeznek. Különösen érvényes ez a vasútüzemi szakmai számokra. Előfordul, hogy egy katonai közlekedési szervezet részére hét megyéből került lebiztosításra a szükséges szakmai számú állomány.

A fentebb említett, hiányként jelentkező szakmai számokból adódó gondokon túlmenően bonyolítja a helyzetet, hogy a tartalékos állomány jelentős részénél a korábban megszerzett katonai szakképzettség a tényleges polgári képzettséggel és a huzamosabb ideje betöltött munkakörével nem egyezik meg. Példaként említhetők, hogy hidépítő szakmai számon nyilvántartott tartalékos tiszt 20 éve a kereskedelemben, közgazdászként dolgozik, vagy 15 éve vasútállomás forgalomirányítói munkakört ellátó tartalékos tiszt tüzér szakmai számon van nyilvántartva.

Ezen problémák tovább nehezítik a közlekedési csapatok vezető beosztású tartalékos tiszti szakállományának kiválogatását, szakmai felkészítését, ugyanakkor arra hívják fel a figyelmet, hogy nagyobb gondot fordítsunk fokozott felkészítésükre.

A központ hadtáp tagozatba tartozó közlekedési csapatok M parancsnoki állományának hatékonyabb felkészítése érdekében ebben az évben módszertani bemutató foglalkozást szervezünk és vezetünk le. A bemutató foglalkozás fő célkitűzése volt a szervezetek megalakításáért felelős hivatásos parancsnoki (M törzsfőnöki) állomány részére segítséget és módszert adni, az M parancsnoki foglalkozások tervezéséhez, előkészítéséhez és levezetéséhez. A bemutató hasznos tapasztalatokat adott és jelentősen növelte a felkészültséget. Célszerű időközönként hasonló foglalkozást ismételtelen lefolytatni.

A tartalékos tiszti állomány szakmai felkészültségének növelését jelentősen elősegítették az M parancsnoki foglalkozások keretében levezetett hadijátékok, törzsvezetési gyakorlatok. A hadijátékok, törzsvezetési gyakorlatok során az adott katonai szervezet részére meghatározott feladatok kidolgozására, a parancsnoki elhatározáshoz szükséges adatok előkészítésére, az alegységek feladatainak meghatározására, valamint a parancsnoki munkatérkép vezetésére, az elhatározás térképen való rögzítésére és a jelentések megtételére a tartalékos állomány maximális bevonását – tapasztalt hivatásos tisztek irányításával – tartottuk fő célkitűzésünknek.

A levezetett hadijátékok tapasztalatai azt bizonyították, hogy a tartalékos tiszti állomány döntő többsége nagy érdeklődéssel, megfelelő szakmai és vezetői készséggel, kellő politikai hozzáállással végezte feladatát. Az általuk kidolgozásra került okmányok, intézkedések többségükben megfelelő színvonalúak voltak.

Összességében, a foglalkozások végrehajtásába kellően bevont és irányított tartalékos állomány a saját szakmai felkészülésén túlmenően jelentős tapasztalatokat szerzett az adott szervezet feladatainak megszervezésében és végrehajtásában.

Természetesen az elért eredmények mellett szólnunk kell azon fogyatékoságokról is, amelyek gátolják, illetve fékezik a hatékonyabb felkészítést. Gyakorta előforduló problémaként jelentkezett, hogy az állomány foglalkoztatottsága – a tervek ellenére – nincs kellően biztosítva. Előfordultak üres járatok, nem kellően kihasznált idők. Ezek a hiányosságok lehetőséget adnak a fegyel-

mezetlenkedésre, s a kiképzés szükségességének megkérdőjelezésére, amely természetesen megalapozatlan vélemény.

Előfordult, hogy a foglalkozások levezetésére kijelölt előadók nem kellő alapossággal készültek fel, illetve előadásaik érdektelenek, igen alacsony színvonalúak voltak. Esetenként az oktatási kérdések feldolgozásánál a foglalkozásvezető nem kellően szelektálta mondanivalóját, így egy-két embert szakmailag érintő kérdéseket tárgyalt egy órában 40 főnek.

A nem kielégítő szakmai felkészültségből adódóan a hadijátékok alatt az M parancsnoki állomány egy részét az elméleti kidolgozó munka végzésére nem, illetve csak korlátozott mértékben lehet igénybe venni. Ezen időben az idő hatékony kihasználása érdekében – az egyéni felkészülést kell előtérbe helyezni, elsősorban a tiszthelyettesi állomány részére.

A levezetett gyakorlatok tapasztalatai azt bizonyították, hogy a gondos előkészítés, a foglalkozás levezetésére kijelölt szervezet M törzsfőnökének és segítőinek (általában egy-két fő hasonló beosztású hivatásos tszt) erőfeszítései meghozzák az eredményt, amellett, hogy néhány negatív tapasztalatot is szereztünk.

Az M parancsnoki foglalkozások, hadijátékok mellett a tartalékos tiszti állomány 4–6 hetes időtartamú továbbképzése – elsősorban a területi katonai közlekedési szervezeteinknél (KSZI-ok) – a felkészítés jól bevált formája. A lebiztosított tartalékos tiszti állomány döntő többsége – a rendelkezésre álló keretek mellett – vett részt ilyen jellegű továbbképzésben az elmúlt években. A felkészítés ezen formája nagymértékben hozzájárul az állomány korszerű kiképzéséhez, ugyanakkor jelentős segítséget is nyújt az igazgatóságok béke feladatainak ellátásában is. Fő célkitűzésünk, hogy a tartalékos állomány behívásának ütemezését célszerűen kapcsoljuk az egyes szervezetek jelentősebb feladataihoz (pl. a nagy volumenű vasúti szállítások végrehajtása harcászati gyakorlatoknál), ezáltal biztosítsuk a várható háborús feladatoknak megfelelő tevékenységük tényleges gyakorlását is. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a fenti célkitűzések alapvetően megvalósuljanak. Néhány esetben merülnek fel akadályok, egyrészt tervezési, másrészt a behívásoknál időnként előforduló személyi problémák miatt.

A közlekedési csapatok, szervezetek alegység és egység szintű összekovácsolását a gazdaságosság figyelembevételével, esetenként MN érdekű építési és szállítási feladatokkal egybekötve – az előírt normák betartásával terveztük és hajtottuk végre, alkalmanként váratlan mozgósítási feladattal egybekötve. Ez a gyakorlati forma a szolgálatnál az egyik legeredményesebbnek tekinthető, mivel a katonai és szakmai felkészítés mellett hasznos építési, szállítási feladatokat is megoldanak és az állományt magas szinten összekovácsolja. Ezek során szerzett tapasztalataink szerint a tartalékos állomány felkészültsége jó színvonalú, összekovácsoltsága megfelelő. A gyakorlat során esetenként kimagasló szakmai felkészültségűkről tesznek tanúbizonyságot.

A közlekedési katonai szervezetek hivatásos és tartalékos állománya szakmai felkészültsége növelésének, a törzsek összekovácsolásának hasznos és eredményes módszere a törzsvezetési gyakorlatok lefolytatása. A gyakorlatok fő célkitűzése a törzsek munkája megszervezése, az alárendeltek irányítása, a parancsnoki elhatározások kidolgozása színvonalának további növelése és begyakorlása volt.

A több fokozatú törzsgyakorlás eredményeként javult az állomány szakmai felkészültsége, emelkedett a törzsek kidolgozó tevékenységének szervezettsége és színvonala, jelentős gyakorlatra tettek szert az alárendeltek irányításában.

A levezetett gyakorlatok tapasztalatai azonban azt is **mutatták, hogy tovább** kell növelni az általános katonai- elsősorban a harcászati- hadműveleti- valamint egyes vonatkozásban a szakmai felkészültséget.

A szakmai felkészültség növelésére – a szervezett foglalkozások mellett – alapvetően az önképzést kell előtérbe helyoznünk.

Ehhez különböző módszereket alkalmaztunk, mint meghatározott ütemterv szerint különböző ismeretanyagok elsajátítása, tanulmányok kidolgozása, foglalkozások anyagának kimunkálása. Ezek eredményességéhez nagyfokú önfegyelem, másrészt állandó ellenőrzés és számonkérés szükséges. Emellett megfelelő konzultálási lehetőségeket is biztosítani kell. Ezek megvalósításával az önképzésnek mind szélesebb kört kell biztosítani a jövőben.

A közlekedési katonai szervezeteknél a különböző – az előzőekben említett – formákban és módszerekkel végrehajtott M és szakmai felkészítések hasznosak voltak, céljukat elérték. Nőtt az állomány M katonai és szakmai felkészültsége, a törzsek, a katonai szervezetek mind **jobban összekovácsolódtak.**

a törzsek, a katonai szervezetek mind jobban összekovácsolódtak. A felkészítések is jelentős mérvben hozzájárultak ahhoz, hogy a hivatásos állomány mellett a tartalékos állomány döntő többsége korszerűen képzett és képes a várható feladatok végrehajtására. Emellett a felkészítés során szerzett tapasztalatok, legyenek azok bármely irányúak, jó alapot adnak a további munkához.

E néhány gondolat, tapasztalat közreadásával kívántam a felkészítés egyes fontosabbnak tartott kérdéseivel foglalkozni.

## Megnyitó az MN közlekedési konferenciához

*Grézló Imre ezredes*

Az MN Közlekedési konferenciájának témája a katonai közlekedés helyzetének elemzése, fejlesztése fő irányainak megvitatása, meghatározása.

A konferencia a folyó 5 éves terv negyedik évében kerül megtartásra. Ez az időpont lehetőséget biztosít arra is, hogy áttekintsük a VI. 5 éves terv fejlesztési célkitűzéseinek várható teljesítését, illetve elemezzük a VII. 5 éves terv fejlesztési elgondolásait.

Az elvi alapozás érdekében ismertetni kívánom a „katonai közlekedés” MN-ben elfogadott meghatározását, mely szerint: „A katonai közlekedés fogalma alatt mindazon tevékenységek összességét értjük, amelyet a katonai és polgári közlekedési szervek, valamint a közlekedés szolgáltatásait igénybe vevő katonai szervezetek összehangoltan végeznek a néphadsereg béke és haditevékenysége közlekedési biztosítása érdekében.”

A közlekedési biztosítás fogalmát – tekintettel az MN béke és haditevékenysége koalíciós kereteire – a 01/1974. sz. HM parancsal életbe léptetett 011/1974. sz. EFEF parancs a következők szerint határozza meg: „A közlekedési biztosítás magába foglalja a közlekedési utak és szállítóeszközök előkészítésével és üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával kapcsolatos rendszabályok komplexumát valamennyi közlekedési ágazat fennakadása nélküli működésének biztosítása céljából, továbbá az Egyesített Fegyveres Erők érdekében végzendő katonai szállítások teljes és időben történő végrehajtását.”

A konferencia aktualitását a katonai közlekedés, a közlekedési biztosítás megnövekedett jelentősége is alátámasztja. A közlekedési biztosítással szemben támasztott követelmények a hadsereg fejlesztéséből és a népgazdaság helyzetéből származó tényezők miatt megnövekedtek, ezért fejlesztésére nagy figyelmet kell fordítani. A közlekedési biztosítás fejlesztését befolyásoló tényezők és körülmények közül az alábbiakat lehet kiemelni:

- a nemzetközi helyzetben továbbra sem várható számottevő enyhülés, így a szocialista országok honvédelmi felkészülését a NATO, de főként az USA mérhetetlenül felfokozott fegyverkezését ellensúlyozni képes, szinten kell tartani,
- a népgazdaság a következő tervidőszakban sem fog bővelkedni fejlesztési lehetőségekben;



- az önálló vállalati gazdálkodás általánossá válása a korábbinál bonyolultabb gazdálkodási körülmények alakulhatnak ki;
- az ország közlekedési rendszerének fejlesztése továbbra is visszafogott lesz, kiemelt feladatokra koncentrált;
- várhatóan csökkennek a fajlagos szállítási ráfordítások, a szállítási ágazatok között a közúti szállítás részaránya – főként a vasúttal viszonylatban – mérséklődni fog;
- a közúti és vasúti járműpark további elöregedésével számolnunk, a hadsereg szükségleteit biztosító közepes tehergépkocsi park összességében is csökkenni fog.

Az MN fejlesztése kapcsán a következő tényezőkkel számolhatunk:

- tovább növekszik a láncfalpas és nehéz technika aránya, ezzel együtt az MN vasúti csapatszállítási szükségletei is növekednek;
- növekszik a harcoló csapatok számvetett harcaltati anyagfogyasztása, várható egyes anyagfélések mozgókészlet szintjének növelése – mindezek szükségessé teszik a szállítási kapacitás fejlesztését;
- a haditechnikai eszközök hosszabb ideig rendszerben maradnak, ezáltal növekednek a fajlagos fenntartási költségek, a fenntartási és fejlesztési költségek aránya az előző felé tolódik el.

Összességében megállapítható, hogy nem számolhatunk a körülmények jelentősebb javulásával.

Az ÁHKSZ időszakában a katonai közlekedés vezető-irányító szerveire háruló feladatok, illetve követelmények a következőkben foglalhatók össze:

- a katonai szállítások gazdaságos végrehajtásának biztosítása az MN és a népgazdaság szállító kapacitása leghatékonyabb igénybevételével, ezzel üzemeltetési és szállítási költség, illetve munkaerő megtakarítást kell elérni;
- a rakodásgépesítés fejlesztése, élőmunka megtakarításra és balesetmegelőzésre irányuljon;
- biztosítsák a rövidebb kiképzési ciklusidő miatt a megnövekedett csapatszállítások, a láncfalpas technika lábön való menettel szemben gazdaságosabb vasúti szállítására időben, balesetmentesen és lehetőség szerint a népgazdasági szállításokkal összehangolt végrehajtását;
- biztosítsák a környezet védelmét, a termőföldek óvását, ennek érdekében használható állapotban kell fenntartani – az eredetileg kijelölt nyomvonalon – a láncfalpas technika közlekedését biztosító földút hálózatot;
- a balesetmentes közlekedés, az utak, műtárgyak épségének megóvása, a lakosság nyugalmanak biztosítása érdekében követeljük meg a katonai mozgások szervezett, különleges biztonsági rendszabályok betartásával történő végrehajtását;
- az ország közlekedési rendszere háborúra való felkészítése terén érvényesítsék a szakmai követelményeket, vegyenek részt a megvalósításban;
- a katonai közlekedés háborús felkészítése során biztosítsák az M szállítási kapacitások meglétét a néphadseregi szállító vállalatoknál, figyelemmel kísérik a közlekedési hálózat helyreállító kapacitását;
- az MN közlekedési szolgálat különböző vezető és végrehajtó szervei végezzék a közlekedési biztosítás témakörébe tartozó feladatok koordinálását az MN és a szövetséges csapatok, illetve a polgári közlekedési szervezetek között – az MNVKF és az MNHF követelményei alapján.

Háborús időszakban az MNK területén igen jelentős tranzit jellegű szövetséges anyag és csapatszállításokkal kell számolnunk, ugyanakkor az ellenség közlekedési hálózatot romboló növekvő lehetőségei miatt egyre nagyobb feladatot jelent az MN és a szövetséges csapatok szállítási szükségletei kielégítése. Ez csak a katonai közlekedés biztosításában résztvevő szervek: az MN, a KM és a szövetséges csapatok szoros együttműködésében valósítható meg. Az MN közlekedési szervei a végrehajtás irányítása mellett szakmai koordináló szerepkört is betöltenek – az MNVK és MNHF-ség követelményei és utasításai alapján.

Az MN közlekedési szolgálatának olyan információs és irányító rendszerrel kell rendelkeznie, amely biztosítja az MN és a szövetséges csapatok szállítási feladatai, az MNK területén végrehajtásra kerülő csapatmozgások és a katonai igénybevételre tervezett közlekedési hálózat üzemeltetése és helyreállítása szakmai irányítását. Közvetlen irányítása alá tartozik az MN elvonuló szárazföldi csapatai hadműveleteinek közlekedési biztosítása – a koalíciós seregtest közlekedési szerveivel, valamint az MN felsőszintű anyagnem felelős szerveivel való szoros együttműködésben.

Az előzőekben elhangzottak egyértelműen bizonyítják a katonai közlekedés megnövekedett szerepét és jelentőségét. E konferencia célja az, hogy a közlekedési szolgálat vezetése által előterjesztésre kerülő elemzéseket, helyzetértékeléseket és fejlesztési elgondolásokat a meghívott elvtársak közreműködésével vitassuk meg, pontosítsuk, és jelöljük ki a fejlesztés optimális irányait és feladatait.

Kérem ehhez a résztvevők aktív, alkotó közreműködését.

**A katonai közlekedés fejlesztésének eredményei  
és ezek hatása az MN közlekedési biztosítására  
az ÁHKSZ. és haditevékenységek idején,  
a meglévő feszültségek és azok kihatásai.  
A fejlesztés követelményei, feladatai és lehetőségei**

(MN közlekedési konferencia referátum)

*Sáfar Bálint ezredes*

A referátum célja olyan célkitűzést állítottunk, hogy az MN közlekedési szolgálat helyzetének elemzése alapján, a következtetések és lehetőségek összevetésével meghatározzuk a fejlődés további irányait, majd a konferencia munkája eredményeként pontosítsuk a következő évekre vonatkozó elgondolásainkat.

*I. Az MN közlekedési szolgálat jelenlegi helyzete, a feszültségek és azok okai, a megoldás lehetőségei*

A konferencia célkitűzésének megfelelően néhány kiemelt területre kívánom a figyelmet összpontosítani.

Így foglalkozni kívánok a szervezeti, anyagi-technikai fejlesztéssel; a szállítások szervezésével és végrehajtásával; a gazdálkodás kérdésével; a hadszíntér előkészítés közlekedési feladataival; a káderhelyzet alakulásával; és a vezetés kérdéseivel.

*1. A szervezeti, anyagi-technikai fejlesztés*

Az e téren végzett erőfeszítések eredményeként – figyelembe véve az EFE követelményeket – alakult ki a jelenlegi szervezeti forma, a katonai közlekedési szervezetek ebből adódó teljesítőképessége, amely folyamatos fejlődést és korszerűsödést mutat és mind hatékonyabb alkalmazást tesz lehetővé.

Rendelkezésre állnak:

a) A központi tagozatba tartozó közlekedési szakcsapatok, amelyek rendeltetés és alárendeltség szerint feloszthatók:

– hátszági rendeltetésű közlekedési csapatokra, amelyek alapvető feladata az ország területén a vasúti gépkocsiszállítások folyamatosságának biztosítása a polgári közlekedési szervekkel szoros együttműködésben. Állományaikba vasút, híd és útépítő egységek, közúti komendáns zászlóaljok és IÁK-ok tartoznak;

– központhadtáp közlekedési csapatok, amelyek vasútépítő, közúti komendáns magasabbegységekből és gépkocsiszállító, szállítmánykísérő egységekből állnak. Alapvető feladatuk az elvonuló seregtestek közlekedési biztosítása.

b) Központi tagozatba tartozó középirányító és területi közlekedési vezető és végrehajtó szervek (a KSZFI, KSZI-k, ÁK, BKKP) amelyek fő feladata a polgári közlekedési ágazatokkal megvalósuló katonai szállítások irányítása.

c) A seregtestek és alárendelt csapataik állományába szervezett közlekedési szállító, szállítmánykísérő és közúti komendáns csapatok és vezető szervek, azok tevékenysége közlekedési biztosításra szervezve.

d) A béke feladatokhoz szükséges szállítótér és a szállítások szervezésére, irányítására hivatott diszpécserszolgálat.

Összességében ezek a szervezetek, a szolgálat felépítése és a teljesítmények főbb mutatói megfelelnek a követelményeknek.

Mindemellett néhány, e téren fennálló feszítő problémára rá kell mutatni, amelyek gátlólag hatnak a nagyobb ütemű feldolgozásra és amelyek megoldása a következő időszakban nélkülözhetetlenné válik.

A legfontosabb ilyen kérdések:

– a különböző tagozatokba tartozó közlekedési szakcsapatok mennyiségi vonatkozásban közelítenek a követelményekhez. Nem minden vonatkozásban ilyen kedvező azonban a helyzet ezen szakcsapatok teljesítőképességével (pl. vasúti helyreállítás, hidépítő, -helyreállító képesség stb.);

– szorosan kapcsolódik az előzőekhez a gépköcsi szállítótér terén minden tagozatban kialakuló feszültség, amely a korszerű technikai eszközök folyamatos hadrendbe állításával az anyagszükségletek növekedésével tovább fokozódik;

– nem kielégítő több vonatkozásban a közlekedési szakcsapatok szaktechnikai és szakanyag ellátottsága, amely az alkalmazhatóságot korlátozza és a teljesítőképességet csökkenti. Ezen eszközök az MN-ben nem állnak rendelkezésre, ugyanakkor a népgazdasághoz is csak korlátozott mérvben. Ide kell sorolni a különböző gépeket, járműveket, anyagokat és a különböző hídstruktúrákat is.

Gondot jelent az is, hogy az ország területének a helyreállításához számvetett anyagtartalékok csak részben vannak biztosítva.

Miben látjuk a megoldást, a feszültségek feloldásának lehetőségeit.

A szakcsapatok teljesítőképességének növelését elsősorban belső szervezeti korszerűsítéssel, a népgazdasági lehetőségek reálisan tervezett, hatékonyabb kihasználásával, illetve saját költségvetésből látjuk megoldhatónak. Ezen belül elsődlegesnek tekintjük a hidépítési teljesítmény növelését.

Ennek érdekében vizsgáljuk a hídstruktúra előregyártási teljesítmény, illetve a hadszíntéren található különféle szerkezeti anyagok felhasználását biztosító kitermelő-, szállító-, összeszerelő kapacitás növelésének, továbbá a mobil összeszerelhető hídstruktúrákkal való ellátásának a lehetőségét.

A vasúti csapatoknál célszerű azt a törekvést folytatni, hogy erőink egy része közúti mozgékonyssággal rendelkezve, képes legyen a vasúti pálya helyreállítását megelőzve a helyreállítandó hídhelyhez, illetve rombolt pályaszakaszhoz előre menni és a munkát megkezdeni.

A vasúti pálya helyreállítása terén a kisméretű teljesítmény növelés mellett alapvető célunk a „katonai technológia” (rögtönzött és ideiglenes helyreállítás)

eszközrendszerének biztosítása, amely a kézi szerszámoktól a modern gépláncig terjed.

A közúti biztosítás területén kiemelt figyelmet kívánunk fordítani a közúti forgalomirányító elemek működési feltételei javítására, ezáltal teljesítményük növelésére.

Szorgalmazzuk a légi diszpécser vezetési pont kialakítását a Népgazdaságban meglévő repülőeszközök (helikopter, repülőgép) bázisán, vagy a BM forgalomellenőrző helikopterei átvétele útján.

Az új kiképzési rendszerű közlekedési csapatoknál vizsgáljuk az önálló kivitelezésre történő áttérés lehetőségeit, elsősorban a vasútépítő zászlóaljknál.

A jelenlegi vegyes összetételű dandár szervezetek, profiltisztítását is tanulmányoznunk kell a hatékonyabb alkalmazás és a jobb vezethetőség érdekében.

Fejleszteni szükséges a KM helyreállító alakulatok teljesítményét, javítani kell mozgékonyágukat. Célszerűnek tartjuk a helyreállító anyagtartalékok szükséglet szerinti hízosítását a várható alkalmazás körzetében.

Az MN gépkocsiszállító kapacitása fejlesztésének vizsgálatánál azt az elvet kívánjuk figyelembe venni, hogy az összhangban legyen az elszállítandó mozgó készlet kiszabatokkal, valamint a harc alatti utánszállítási szükségletekkel. A szállító gépjárművek rendszeresítésére minden tagozatot átfogó követelményrendszer dolgoztunk ki, amely tartalmazza az MN katonai szervezetei „B” tevékenységével, feladataival összhangban megállapított „B” szállítótér szükségletet, a terepjáró és közúti gépjárművek arányát, valamint az „M” szállítási kapacitása biztosításának témaköreit.

Itt kell megemlíteni, hogy az utóbbi időben a szállító járműveknél jelentős mértékben növekedett a különböző vontatmányok száma, amely már akadályozza a szállító járművek, alcgységek mozgékonyágát és számuk esetenként meghaladja a járműveket. Szükségesnek tartjuk ennek a vizsgálatát.

## *2. A szállítások szervezése és végrehajtása*

Az MN csapat-, anyagi- és technikai eszköz szállításai – amelyek mind jelentősebbek és nagyobb követelményt állítanak – eredményesen, magasabb színvonalon, gazdaságosságra törekvően kerülnek végrehajtásra.

A szállítási tevékenységnél a gazdaságosságra való törekvés és az energia-hordozókkal való takarékoság következtében tovább növekedett a vasúti szállítások részaránya. Így a csapatszállításoknál 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os, az anyagszállításoknál 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os a vasúton történt szállítások növekedésének részaránya. A felhasznált vasúti kocsik száma ezzel szemben csak 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal nőtt.

A bevezetett diszpécser irányítású szállítási rendszer a kitűzött alapvető célokat elérte. Megvalósult az MN egészére érvényes egységes tervezési és végrehajtási rend. Biztosította a szállítások gazdaságosabb végrehajtását.

A végrehajtott gépkocsi szállítások 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ánál kapcsolást és pótkocsis felhasználást szerveztünk. A közúti szállítások területén a növekvő anyagszállítási feladatokat kevesebb kilométer ráfordítással oldottuk meg, és ennek eredményeként 1,7 m km-t, illetve 775 t üzemanyagot takarítottunk meg 1983-ban. Megszervezésre kerültek a járatrendszerek, amelyek közül a központi járatrendszer tevékenykedik a legeredményesebben, felhasználva itt a konténereket is. Emellett eredményeket értünk el a szabad konténerszállító fuvarkapacitással MÁV részére történő szállításokban. (Évente 2–2,7 mFt.)

A katonai közlekedési szervek megítélésünk szerint jó kapcsolatokat építettek ki az együttműködő KM és MÁV szervekkel. Ennek eredményeként javult a szállítások színvonala, a menetrendek pontossága.

Jó tapasztalatokat szereztünk a csapatok vasúti szállításokhoz történő felkészítése során. A területi katonai közlekedési szervezetek képviselői részt vesznek a csapatok közlekedési kiképzéseinek levezetésében és a rakodási gyakorlatok végrehajtásában. Ugyancsak a helyszínen nyújtanak segítséget a nagyobb gyakorlatok előkészítése során a tervezések végrehajtásában.

A szállítások terén elért eredményeink mellett több hiányosságra, feszültségre is fel kell figyelnünk, amelyek mielőbbi megoldásra várnak. Ilyenek:

- gondok jelentkeznek a központi gyakorlótér körzetében a rakodások biztosítása terén;

- a szállítások tervezésében még sok a formális vonás, nem elemzik a szállítási feladatokat, a szállítóeszközök sok esetben kiterheletlenül közlekednek;

- a központi raktárak ellátási rendje esetenként a szállítások tervezését nehezíti, maga után vonja a csapatok szállítóeszközeinek pótlólagos berendelését, ezzel a szállítások gazdaságtalan végrehajtásának is okozójává válik;

- a katonai rakodásokat irányító VKP állomány felkészültsége a vasútüzemi ismeretek, illetve a rakodásra kijelölt állomások vonatkozásában javult, de még nem mindenben felel meg a követelményeknek. Az elmúlt években háttérbe szorult a katonai szükségrakodók alkalmazása, a csapatszállítások barcszerűsége.

A szállítások további korszerűsítését az alábbi elvek szerint tartjuk célszerűnek:

- az anyag a legrövidebb úton jusson el a központtól a felhasználóig;

- a szállítások végrehajtásához a leggazdaságosabb szállítási ágazat és eszköz kerüljön alkalmazásra;

- a szállítások szervezetsége csökkentse a csapatok igénybevételét, szüntesse meg a gépjárművek és rakodóerők felesleges berendeléseit;

- a szállítások gazdaságosságának a biztosítása a szállítatók igényeinek az összehangolásával;

- a szervezetség biztosítása az energiahordozókkal való takarékoság központi célkitűzéseinek a megvalósítását;

- a szállítás folyamán biztosított legyen az anyagok megóvása, a károk további csökkentése;

- az ellátók és szállítók a szállítási – ellátási feladatokat szoros összhangban szervezzék, mindenkor figyelembe véve a szállítási követelményeket.

Továbbra is elsődlegesnek tekintjük az MN szállításai gazdaságos, biztonságos és balesetmentes végrehajtását, ami valamennyi tagozatban összehangoltabb tervezést és nagyobb szállítási fegyelmet követel.

A szállítási rendszer korszerűsítésével kapcsolatos kérdések koordinálására HM szinten az anyagnem felelős és a közlekedési szervek közreműködésével MN Szállítási Tanácsot hozunk létre. Ennek a feladatkörébe tartozó téma a központi feszültség feloldása, a szállítási tevékenység koordinálása, a további rakodásgepesítés irányítása, a szállítási tevékenység elemzése, értékelése, javaslatok kidolgozása.

Az eddigi tapasztalatok alapján célszerűnek tűnik tovább folytatni a központi járatrendszereket, növelve a konténeres kiszállítások részarányát. Ezzel

együtt vizsgálni célszerű a saját konténerpark részvételének lehetőségét a népgazdasági konténerpark rendszerben.

A diszpécser irányítású szállítási rendszer javítása érdekében a csapat tagozatban is nagyobb figyelmet kell fordítani a tervező-szervező tevékenységre, a szállítóeszközök hatékonyabb kihasználására.

Célszerűnek tartjuk további iparvágányok építését a gazdaságosság fokozása érdekében, de környezetvédelmi okokból is a nagymérvű csapatszállításokat, il. letve jelentős anyagforgalmat lebonyolító helyőrségekben és gyakorlótereken.

A tömeges belföldi vasúti csapatszállítások során a háborús felkészítés, a kiképzés követelményeinek megfelelően továbbra is szükséges alkalmazni a személyi állomány szállítására a Gub. berendezéssel felszerelt vasúti kocsikat. A szükséges egészségügyi feltételeket viszont meg kell teremteni. Emellett fokozni kívánjuk a vasúti szállításoknál a harcbiztosítás gyakorlását, a különböző szükségkérdések alkalmazását, a nyíltvonali kirakásokat stb.

A szállításokkal szoros összhangban – az élőmunka csökkentése érdekében – a rakodásgépesítési és anyagmozgatási tevékenységet békében a központi rakotárak, a nagyobb laktanyahadtápok rakodásgépesítésére, a nagysúlyú alkatrészek, fődarabok, konténerek stb. mozgatásának megoldására, a mozgókészletek máházásának gyorsítására összpontosítjuk. E területen átgondolt, érdemi differenciáltság szükséges, mert a lehetőségek csekély mérvű fejlesztést tesznek lehetővé.

A rakodásgépesítés és egységtrakományképzés általános fejlesztése mellett a fő figyelmet a háborús feladatokra tartjuk célszerűnek fordítani. Ennek kapcsán rendszerépítő jelleggel kivitelezésre vár a lőszer tömeges rakodásának gépesítése valamennyi tagozatban, önrakodó gépkocsik szélesebbkörű rendszerbeállításával, az egységtrakományképzés módszereinek alkalmazásával.

Ki kell munkálnunk a konténeres szállítás alkalmazási lehetőségeit is. Mind nagyobb teret kívánunk biztosítani a rakodógépek, önrakodó gk-k, konténerek népgazdaságból történő nagyobbmérvű biztosítására is.

### 3. *Gazdálkodás*

A kialakított gazdálkodási rendben a szolgálat gazdálkodási tevékenysége mindinkább megszilárdul és eredményessé válik. Ebben fontos helyet tölt be a Főigazgatóság mint középírányító szerv és a rendszerbe belépő Közlckedési Anyagraktár. A közlckedési szakanyagoknak a csapatok is mindinkább hozzáértő gazdáivá válnak.

A szervezeti keretek fejlődésével egy időben elhatárolásra kerültek a felső-, közép- és végrehajtói szinten a gazdálkodási jogkörök.

A gazdálkodási tevékenységeknél az eredményes fejlődés mellett azonban néhány probléma tapasztalható. Ezek:

- a szakanyagok beszerzésénél, az ellátásnál nem minden esetben lettek a katonai szervezetek konkrét igényei figyelembe véve. Emellett elsődlegesen a béke anyagmozgatási tevékenység került előtérbe, a szakcsapatok háborús teljesítőképességét növelő eszközök beszerzése háttérbe szorult;

- az eszközök felhasználása több helyen nem rendeltetésszerűen történik, a rendszeres karbantartás, javítás nem minden esetben történik meg;

- a szakanyagok vonatkozásában más szolgálati ágak oldalági igényei csak részben tükrözték a valóságos szükségletet;

- a szállítási költség tervezés rendje és a költségkeretek felhasználása, az azzal való gazdálkodás gondot okozott.

A közlekedési szolgálat gazdálkodásának célját a következő időszakban a szállítások gazdaságos végrehajtását elősegítő eszközfeltételek és költségkeretek biztosítása, a szakcsapatok teljesítőképességének növelését szolgáló eszközök beszerzése, az egységakományképzés és a tábori rakodásgépesítés eszközrendszerének létrehozása, valamint a szaktechnikai eszközök hadihasználhatóságának fenntartása képezik.

A megvalósítás érdekében a következőket tartjuk szükségesnek:

- az anyagi és pénzeszközök célirányos és gazdaságos felhasználását a katonai szervezetek feladataihoz illeszkedő normák kialakításával és e szerinti szaktechnikai eszközellátással, központi javítási kapacitás szükségletnek megfelelő fejlesztéssel, az eszközök rendszerben tartásának meghosszabbításával, a belső tartalékaink jobb kihasználásával tervezzük teljesíteni;

- szinten kívánjuk tartani az MN béke anyagellátási tevékenysége kapcsán jelentkező rakodási munkák gépesítetttségét a laktanyahadtárpban (egységahadtárpban) és a központi (területi) raktáraknál;

- az MN katonai szervezetei közlekedési szaktechnikai eszközökkel történő biztosításában kiemelten kezeljük a közlekedési hálózat helyreállító és üzemeltető csapatok teljesítményének növelését a népgazdaságból nem biztosítható, katonai (rögtönzött) és ideiglenes technológiához szükséges eszközök, szakfelszerelések biztosításával;

- a szállítási költséggazdálkodás tervezés és felhasználás rendjét célszerűnek tartjuk az eddigi tapasztalatok alapján újjól szabályozni úgy, hogy a tervezés rendje jobban igazodjon a csapatok feladataihoz, a kiképzés tervezéséhez.

#### 4. Hadszintér előkészítés közlekedési feladatai

A hadszintér előkészítés keretében a közlekedési hálózat felkészítése az MNVK és a KM szerveivel szoros együttműködésben terv szerint, eredményesen történik.

A vasúthálózat és berendezési alapvetően megfelelnek az átbocsátóképeségre, a vonat hossza, vonatsúlyra előírt követelményeknek. Szűk keresztmetszet az előkészítés terén a tengelynyomásra előírt követelményeknél mutatkozik a mellékvonalakon.

A vasúthálózat rombolás utáni helyreállításra a MÁV megfelelő helyreállítási kapacitással rendelkezik. Felépítmény helyreállításához a helyreállító anyagartalék – esetleges vágánybontásokat is figyelembe véve – biztosítva van.

A szűk keresztmetszet a nagy hidak helyreállításához szükséges helyreállítási kapacitás, illetve ezek helyreállításához szükséges tartalék szerkezetek biztosításánál jelentkezik. A járműállománynál a szűk keresztmetszetet a nagyraktsúlyú pórcsokis biztosítása jelenti.

A fontosabb csomópontok megkerülési lehetőségének megteremtése is a következő évek sürgető feladatát képezi.

A közúthálózat háborús felkészítése a hidak teherbírását kivéve megfelel a követelményeknek.

A hidak követelmény szerinti átépítése folyamatosan történik.

Az igénybevételre tervezett fő gépkocsi utakon az ötéves terv végére az átépítések előreláthatólag befejeződnek.

A kiegészítő és megkerülő utakon levő kisteherbírású hidak átépítése – jelenlegi gazdasági helyzetet figyelembe véve – várhatóan csak 2000-re fejeződik be.



A közút rombolások helyreállításánál a szűk keresztmetszet ugyancsak a nagy hidak helyreállításánál mutatkozik.

Jelentősen javul a helyzet az öt éves terv végére amikor is dunai és tiszai közúti TS uszályhidak fognak rendelkezésre állni, amelyek az állandó hidak pótlására bármely kompátkelőhelynél gyorsan beépíthetők.

Emellett az eddiginél fokozottabb mértékben tartjuk célszerűnek vizsgálni az állandó kompok és kompátkelőhelyek rendszerbe történő beállításának a lehetőségét kisebb katonai kötelek átkeléséhez, illetve népgazdasági szállítókhoz.

A már elfogadott hadszíntérelőkészítési követelmények mellett célszerűnek tartjuk vizsgálni a dunai vízi szállítási lehetőségek kihasználását biztosító átrakó kikötő előkészítését Budapest É-on.

Célszerűnek tartjuk feldolgozni – tudományos igénygel – a fontosabb közlekedési objektumok álcázásának és oltalmazásának a kérdéseit (közvetlen légvédelem, sodoraknak elleni védelem stb.).

A kijelölt és a helyőrségi lánctalpas utakon az előkészítés, kiépítés alapvetően terv szerint történik. Ezen utak használatánál, a nehéztechnika mozgásánál, az előírások betartásánál gondot okoz az igénybevétel utáni karbantartás elmaradása, a nyomvonalától való eltérés, a műutak szabálytalan igénybevétele. Ez évben a munka szervezettebbé tételére, a kiépítési, karbantartási feladatok konkrét felelőshöz kötésére új rendszert alakítottunk ki. Ettől jelentős fejlődést várunk mind a termőföldek védelmében, a lakossági panaszok számának csökkentésében, mind a felesleges többletkiadások megszüntetésében.

#### 5. Káderhelyzet alakulása

A közlekedési szolgálat káderhelyzetében az elmúlt időszakban jelentős előrelépés és mindenekelőtt minőségi fejlesztés történt. Nagymértékben nőtt a felsőfokú végzettséggel és idegen (orosz) nyelvtudással rendelkező tisztek aránya. Rendszeressé vált a SZU. közlekedési katonai tanintézetibe történő beiskolázás, illetve a ZMKA-n történő felsőszintű képzés.

Ugyanakkor a következő időszakban nagyobb mérvű nyugdíjazással kell számolni, amely a jelenlegi hiányokkal együtt előtérbe helyezi a mind jelentősebb mennyiségi pótlást.

A szolgálat káderhelyzetét, a beosztási helyekre szükséges feltöltést, illetve az ennek megfelelő képzést a hiányok számának növekedése mellett nehezíti, hogy a nagyszámú, a közlekedés különböző területeinek megfelelő szakbeosztásokba specialisták szükségesek. Tájékoztatóként csak a főbb csoportosítások, az általános közlekedési szak mellett a vasúti, vízi, közúti, légi közlekedési ágazatok, amelyek tovább bomlanak szállító, üzemeltetési, építési és további szakokra, és ezek mind szakembert igényelnek. A nagyszámú területet tovább növeli a csapattagozatban az ellátó egységek, alegységek káder szükséglete.

Káder és beiskolázási terveinket ennek a figyelembevételével állítottuk össze és a jövőben még fokozottabb figyelmet fordítunk rá. Törekvésünket jól tükrözik a közelmúltban történt beiskolázások a SZU. közlekedési katonai főiskolájaira, katonai akadémiáira. A katonai tanintézetekben történő alap- és felsőfokú képzések mellett a káderutánpótlásnak a polgári, a különböző közlekedési szaktagozatokban végzett szakemberek átvételével történő megoldására is törekedtünk.

A jövőre nézve a káderutánpótlás biztosítására a következő rendszert tartjuk célszerűnek:

– a gépkocsiszállító és ellátó tiszteket továbbra is a hazai katonai főiskolán kívánjuk képezni;

– néhány szakon (vasútüzemeltetés, közúti komendáns stb.) fel kívánjuk használni a SZU. katonai főiskoláin történő tisztképzés lehetőségeit;

– a többi szakon a tisztképzés bázisaként a polgári közlekedési főiskolákat, egyetemeket kívánjuk felhasználni, ahol ösztöndíj szerződéssel folytatják a hallgatók a tanulmányaikat;

– a katonai képzés, felsőszintű továbbképzés mellett nagy figyelmet tervezünk fordítani a tisztek egy része szakismereteinek a polgári közlekedési vállalatok (MÁV, VOLÁN) tisztképzőin történő megszervezésére. Így a VKP szolgálatot ellátó tiszteknél szükségesnek látszik, hogy a MÁV tisztképzőt elvégezzék;

– a tiszthelyettes képzésben minőségi javulást a 4 éves szakmunkásképzéssel egybekötött tiszthelyettes képzés megindításától várjuk.

#### 6. A vezetés

Az MN közlekedési biztosítása vezetésében az elmúlt évek során jelentős fejlődés következett be.

Javult a közlekedésben érintett szervek közötti együttműködés és koordináció.

Jó színvonalú szolgálati, szakmai együttműködés van az MNHF-ség, az MNVK illetékes szervei és a KSZF-ség között.

Előrelépés történt a katonai közlekedési szervezetek és a polgári közlekedési szervek együttműködése terén. Itt ki kell emelni a KM Katonai Főosztállyal és a MÁV Vezérigazgatósággal kialakult tartalmas munkakapcsolatot. Megvalósult az MN képviselők a Központi Szállítási Tanácsban és a megyei fővárosi szállítási bizottságokban. A seregtestek, csapatok közlekedési és szállító szolgálatai zömében kezdeményezően, jó eredménnyel dolgoznak.

A vezetési tevékenység színvonalának általános javulásához, a munka tartalmasabbá tételéhez az elmúlt egy év szervezési változása – amely a különböző területeken bekövetkezett – kedvezőbb feltételeket teremtett, néhány esetben minőségi előrelépést jelentett a lehetőségek jobb kihasználásához.

Az eredmények mellett azonban néhány feszítő probléma ezen a téren is található:

– az alárendelt közlekedési katonai szervezeteknél a növekvő feladatok belső szervezeti korszerűsítést igényelnek, a hadművelti és szakmai szervek erősítése, célirányos belső átrendezés útján;

– a szolgálat egység szintű feladatai is jelentősen megnövekedtek, ehhez hiányoznak a szakmai vezetés feltételei, ezért szükségesnek látjuk a megfelelő szakmai szerv kialakítását, létrehozását.

A katonai közlekedés feladatainak megvalósítása békében és háborúban *egyaránti bonyolult* tevékenységet, több felsőszintű katonai és polgári vezetőszervezet együttes, jól *összehangolt* munkáját igényli.

A közlekedési biztosítás vezetése a hadtáp vezetés keretében valósul meg. Annak ugyanúgy része, mint ahogy a közlekedési biztosítás a hadtápbiztosítás egyik igen fontos alrendszere, amely köteles biztosítani a csapat és anyagszállítók folyamatosságát az MNK és a várható hadszíntér területén.

A közlekedési biztosítás vezetése magába foglalja a közlekedési utak és szállító eszközök előkészítésével, üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával, valamennyi szállítási ágazat fennakadás nélküli működésének biztosításával, a katonai szállítások teljes és időben történő megvalósításával kapcsolatos rendszabályok összességét. A közlekedési biztosítás vezetésének alapvető feladatai összességében a közlekedési hálózat biztosítása, illetve a katonai szállítások irányítási feladataiból tevődnek össze.

A vezetési feladatok a katonai és népgazdasági közlekedési vezető szervek összehangolt együttes tevékenységét, a csapatokkal való szoros információ kapcsolatot, szilárd, rugalmas és folyamatos vezető tevékenységet tételezik fel.

Békében ezek a kérdések kellően rendezettek és az események sem zajlanak olyan ütemben mint háborúban. Ezért inkább a háborús vezetés módszereire, javításának lehetőségeire érdemes a figyelmünket összpontosítani.

Általános elvként a következő sémát fogadjuk el. Az MNVKF a követelményeket határozza meg a közlekedési hálózat előkészítése, helyreállítása, a csapatok mozgása terén, figyelembe véve a közlekedési hálózat kialakult helyzetét, az MN hadművelti tevékenységéből és a szövetséges csapatok mozgásából fakadó követelményeket.

Az MNHF a hadászati- hadművelti készletek szételepítésével, az elvonuló és az MNK területén tevékenykedő csapatok ellátásával, sebesültek hátraszállításával kapcsolatos követelményeket határozza meg.

Az MNVK és az MNHF-ség egyeztetett követelményei alapján a KSZF-ség együttműködve a KM illetékes parancsnokságaival, a MÁV vezetésével, szakmai intézkedésekkel szabályozza mind az elvonuló, mind a hátszágai közlekedési csapatok szakmai feladatait. Ezzel egy időben a KM és a MÁV részéről intézkedés történik a helyreállító osztagok alkalmazására. Tehát a végrehajtásban résztvevő erők, eszközök együttes erőfeszítését a megszabott követelmények teljesítése érdekében a KSZF-ség és a KM illetékes szerveinek kell koordinálni.

Mindaz feltételezi a KM-ben összekötő csoport tevékenységét a KSZF-ség részéről. Tovább menve közvetlen együttműködés szükséges a KSZFI és a MÁV vezető szervei, illetve területi szerveik között; az elvonuló közlekedési csapatok vezetése és a KSZFI között; a katonai és polgári helyreállító erők között valamennyi tagozatban és nem utolsó sorban a szállított, illetve fő gépkocsi utakon mozgó csapatok parancsnokságai és a katonai közlekedési szervek között.

A megvalósításhoz néhány feltétlenül szükséges tennivalót meg kell említeni:

– a következő időszakban célszerűnek tartjuk néhány szinten a vezető szervek további korszerűsítését;

– a háborús vezetés személyi, szervezeti és eszközfeltételei korszerűsítése mellett célszerűnek látjuk tovább vizsgálni a közlekedési biztosítás érdekében érintett vezető szervek tevékenységének rendjét, célszerű munkamódszereit. Különös tekintettel a szállításokban résztvevő közlekedési szervek, egységek, (KSZI, IÁK) vezetésére, továbbá a közúti forgalomirányítás MN szintű rendszerének kialakítására;

Biztosítani kívánjuk a szorosabb együttműködést a KM háborús vezetési elemeivel (a Szállító Szolgálat és a Helyreállító Szolgálat Parancsnokságokkal) a közvetlen kapcsolatot, operatív csoport kikülönítése útján;

– a közúti biztosítás hatékonyabb irányítására megvizsgáljuk a megyei (vagy

közúti igazgatósági) képviselőink létrehozásának lehetőségét – a területileg illetékes KSZI-k-től kiküldött összekötők útján;

– a béke vezetés területén kidolgozzuk a szolgálat több vezetési szintet átfogó gépi feldolgozási információs rendszerét a gazdálkodás, a szállítások, a hadszíntér előkészítés és a felkészítés hatékonyabb irányítása érdekében. Erősíteni kívánjuk az együttműködést a polgári közlekedési szervekkel, kiemelt figyelmet fordítva az összehangolt műszaki fejlesztésre, a háborús felkészítésre és a szakcapatok alkalmazásának tervezésére. Elmélyültebb együttműködést kell folytatnunk az „M” szállítási kapacitások népgazdasági (hadigazdasági) szükségletekkel való összehangolt biztosítása érdekében.

## II. Az MN közlekedési szolgálat előtt álló fő fejlesztési feladatok

A szolgálat helyzetének, a fejlesztés lehetséges módozatainak, az ebből fakadó tevékenységek vizsgálata után célszerű áttekinteni az előttünk álló főbb fejlesztési feladatokat.

A szolgálat fejlesztésével kapcsolatos tevékenység fő célkitűzése, hogy a közlekedési rendszer, a szállítóeszközök, a közlekedési hálózat biztosítását és helyreállítását végző vasúti és közúti szakcapatok, továbbá a szállító szakcapatok és intézetek szervezete, technikai eszköz ellátása és lehetőségei, továbbá védettségük alapvetően megfeleljen a korszerű hadműveleti és hadbiztosítási követelményeknek, közelítve a hasonló rendeltetésű szövetséges közlekedési és szállító csapatok, intézetek teljesítményéhez.

Emellett célszerűnek tartjuk, hogy az állandó harcckészültség időszakában az MN közlekedési szolgálat, a közlekedési és szállító katonai szervezetek – a háborús felkészítési követelményeket figyelembe véve – legyenek alkalmasak a csapatok, szervek, intézetek magasabb harcckészültségi fokozatba helyezéséből, kiképzéséből, a szolgálati-, élet- és munkakörülmények javításából ráháruló közlekedési biztosítási és szállítási feladatok fokozott színvonalon és a takarékossági elvek messzemenő figyelembevételével történő végrehajtására.

A fejlesztéseknél továbbra is nagy figyelmet kívánunk fordítani az anyagmozgatás, rakodásgépesítés, egységakományképzés, továbbá a közlekedési szaktechnikai eszköz ellátás rendszerének és eszközeinek az MN igényeivel összehangolt korszerűsítésére.

E célkitűzések meghatározásánál figyelembe kell venni a következőket:

– várhatóan csökkenni a katonai közlekedés fejlesztésére fordítható pénzeretek, ami szükségessé teszi a leggazdaságosabb megoldások kiválasztását, (ilyenek pl. a „kettős rendeltetésű” eszközök), illetve az anyagi lehetőségek összpontosítását néhány kiemelt feladat vonatkozására;

– olyan rendszereket kell kialakítani, amelyek fokozatosan tovább fejleszthetők, bővíthetők a lehetőségek függvényében;

– belső tartalékaink feltárásával növelni kell a fejlesztésre fordítható összegeket;

– tovább kell csökkenteni a szállítási ráfordításokat;

– a katonai szervezetek „M” szükségleteit átfogóbban és pontosabban kell egyeztetnünk a népgazdasági lehetőségekkel, ugyanakkor a népgazdasági fejlesztéseknél (beszerzéseknél) jobban figyelembe kell venni a honvédelmi követel-

– pénz, vagy beszerzési forrás hiánya miatt egyes eszközök (pl. hídanyag) gyártását saját bázison kell megszerveznünk.

Az elemzések alapján, a szükségletek és a lehetőségek figyelembe vételével a legfontosabb fejlesztési feladatokat a következőkben lehet meghatározni:

- az MN és a szövetséges fegyveres erők szállítási szükségleteinek maradéktalan kielégítése az „M” szállítási kapacitás szükségleteinek szinten tartásával;

- az ÁHKSZ időszakában a szállítások gazdaságosabb végrehajtása, a konténerizáció, rakodásgépesítés és anyagmozgatás fejlesztése, az ehhez szükséges eszközfeltételek és rendszerek létrehozása. A fejlesztési feladatok mellett e témában igen fontosnak tekintjük az MN Szállítási Tanács létrehozását a szállítások és az ellátási tevékenység terén fennálló feszültségek feloldására, a szállítási rendszer hatékonyságának és gazdaságosságának biztosítására;

- a kijelölt közlekedési hálózat életképességének fokozása, a helyreállító erők alkalmazási képességének és teljesítményének növelésével, önálló alkalmazásuk biztosításával a helyreállító tartalék anyagkészletek ésszerű fejlesztésével, a várhatóan rombolásra kerülő objektumok korszerű helyreállítási előtervei kidolgozásával. Itt továbbra is célszerűnek tartjuk a dublőr hidak biztosítási lehetőségei kutatásának az elsődlegességét biztosítani, valamint minden vonatkozásban törekedni a gazdaságosság érdekében a kettős rendeltetés kiterjesztésére;

- a gazdálkodási tevékenységnél az egész szolgálatban a gazdaságosság, a takarékoság fokozására kell a tevékenységnek irányulnia. Ennek érdekében kell keresni a megfelelő módszereket mint az iparvágányok célszerű alkalmazását, a népgazdaságban fellelhető eszközök fokozott felhasználását az „M” szervezeteknél. Javítani kell a költséggazdálkodást és ennek érdekében célszerűbb szállítási költség gazdálkodási rendszert kell kialakítani;

- a közlekedési biztosítást megvalósító szervezetek hatékonyabb vezetési rendszerének kialakítása a béke és háborús tevékenységnek megfelelően, a katonai és polgári vezető szervek integrált, korszerű vezetési eszközöket alkalmazó irányító elemei létrehozásával, az együttműködés hatékonyabbá tételével. Célszerűnek tartjuk behatóbban vizsgálni a hátszági közlekedési csapatok vezetési rendszerét és a további korszerűsítés lehetőségeit.

A fejlesztési célkitűzések megvalósításához az eddigi tapasztalatok hasznosítása mellett széles körű elemző, tudományos igényű kutató munkát kívánunk folytatni.

Az MN közlekedési szolgálat a következő időszakban is az eddigiekhez hasonlóan – nagy erőfeszítéssel tesz feladatai eredményes megoldására. A hatékonyabb munka, a célszerűbb módszerek kialakításához, a szükséges fejlesztések szélesebbkörű, behatóbb vizsgálatának elősegítéséhez kívánjuk felhasználni a konferencia tapasztalatait.

# **Az anyag és csapatszállítások gazdaságosabbá tételének lehetőségei, a rakodásgépesítés és szakanyaggazdálkodás céltudatosabb, az igényekkel és lehetőségekkel jobban összehangolt megvalósításának feladatai**

(Korreferátum)

*Szűcs László alezredes*

## *1. Az anyag és csapatszállítások gazdaságosabbá tételének lehetőségei*

1. A legolcsóbb szállítási ágazat, a *vasúti szállítás* részarányának, illetve hatékonyságának növelését a vasúti szállítások személyi és tárgyi feltételeinek fejlesztésével, a közúti szállítások tudatosabb vasútra terelésével kívánjuk elérni. Ennek érdekében a nagymérvű, rendszeres csapatszállításokat megvalósító helyőrségekbe állandó (körzeti) Vasútállomás Katonai Parancsnokságok (VKP) rendszeresítését tervezzük. Ezzel a szállítások hatékonyabb tervezése mellett jelentősen javítanánk a csapatok közlekedési felkészítésének lehetőségeit is.

Folytatjuk a HM iparvágányok építését a nagy anyagforgalmat lebonyolító katonai objektumoknál, a lánctalpas technikával rendelkező gyakori csapatszállítási igényű, lakott területtel körbevett laktanyáknál, valamint a gyakorlótereken. A megvalósítás célszerű módja az érdekeltségi viszonyoknak megfelelő közös beruházások alkalmazása. Ennek megfelelően készült el HM-MÁV részvétellel a balinkai rakodó, illetve megkezdődött a nagyrécei építés is. A költségek csökkentésének másik radikális módja az MN kivitelezésben történő építés M összekovácsolási gyakorlat keretében (a polgári kivitelezéshez viszonyítva 40–50%-al olcsóbb).

Az anyagszállítások vasútra terelésének egyik alapvető megoldása a *konténeres szállítás* feltételeinek széles körű kialakítása, amely a meglévő népgazdasági lehetőségek kihasználásával, ahol ez nem áll rendelkezésre, ott pedig katonai konténermozgató kapacitás telepítésével tervezünk biztosítani. Ezzel a módszerrel jelentősen bővíthető a konténer szállításokba bekapcsolható katonai szervezetek, vagy helyőrségek száma, az MN esetenként mutatkozó szabad kapacitása pedig a népgazdasági konténeres szállításoknál hasznosítható lenne.

Az egyedi túlsúlyos és lánctalpas technika mozgatását is – az ésszerűség és lehetőségek határain belül – vasútra kívánjuk terelni, mert évente több 10 mFt-t

fizetünk ki az útvonalengedélyhez kötött közúti mozgásért, amelynek a vasúti szállításhoz viszonyított tarifája 10-szeres. A vasútra terelés feltétele a vasútra rá- és elszállítás, valamint a gyors továbbítás lehetőségeinek kialakítása. A csapatok érdekeltségét az olcsóbb megoldásokban, azzal érhetnénk el, ha ezt a költséget is a csapatgazdálkodás hatáskörébe adnánk.

A kulturált csapatszállítás biztosítása érdekében a 12 órát meghaladó időtartamú szállításoknál a személyi állomány részére fekvőhellyel kell számolnunk. A kisebb méretű csapatszállítások során általánossá vált a kulturált körülményeket biztosító személykocsi alkalmazása. E két követelmény együttes biztosítása jelentős problémát okoz, mert:

- a MÁV-nál kevés a hosszú ülésű fekhelynek is alkalmas személykocsi, főként a nyári és más csúcsidezőszakokban;

- két fő egy fulkében való elhelyezése rendkívül alacsony kocsihasználást eredményez (18 fő/kocsi).

A fentiek figyelembevételével alakítottuk ki a BY típusú kocsikhoz a kapacitásnövelő behelyezhető fekpád felszerelést, amely egy fulkében 5 fő fektetését biztosítja. (45 fő/kocsi).

Jelenleg továbbra is megoldatlan a fűtésük, a hazairól eltérő feszültségű villamos vontatás esetén, ezért télen, külföldi gyakorlatra nem vehetők igénybe. Az egyedí, vagy más módosított biztonságos fűtésű, megfelelő kihasználtságot biztosító csapatszállító vasúti kocsi megoldásán a MÁV illetékes szakembereivel még rovább kell dolgoznunk.

A nagyméretű gyakorlatokra továbbra is alkalmaznunk kell a GUB kocsikat, azonban korszerűsítjük a higiénás feltételeket (ürítősék elhelyezése, tiszta, fertőtlenített kocsi biztosítása stb.).

2. *A szállító gépjárművek raksúly és futáskibaszálásának növelése* érdekében javítanunk kell a tervező munkát, elvégezve a szállítási feladatok viszonylat szerinti és időben történő összehangolását. A *döntésre jogosult* szolgálati személyek részére a javaslatokat a diszpécser szolgálat készíti elő. További erőfeszítéseket kell tennünk a különböző tagozatok anyagi-technikai ellátási rendszerét kiszolgáló szállító járatok alkalmazására. Az ilyen járatok működési elveit a csapatoknál ismerik, megvalósításuk érdekében több helyi kezdeményezést várunk el.

A szállítások gazdaságosabb végrehajtása érdekében tervezzük az információs rendszer korszerűsítését, mert ettől nagymértékben függ a szállítások tervezése, megszervezése és irányítása. Tervezzük a híradás korszerűsítését, a számítógépes tervező- irányító elemző és tájékoztató rendszer kifejlesztését – elsősorban a Központi Diszpécser szolgálatnál. Célszerűnek látszik e rendszer kommunikációs kapcsolatának megvalósítása az együttműködő polgári közlekedési szervekkel és a seregtesteknél és más katonai szervezeteknél meglévő számítógépes központtal, és a seregtesteknél és más katonai szervezeteknél meglévő számítógépes központokkal.

3. A szállítási költség-gazdálkodás terén tervezett korszerűsítés alapvető követelményének tartjuk, hogy a csapatok időben kapják meg a részükre megszabott és általuk tervezett feladatok teljes szállítási költség szükségletét. A közbeeső parancsnokságoktól elvárjuk, hogy tartalékképzés címén az alárendeltek fenti költségkeretéből ne tartsanak vissza pénzt, hanem az általuk ismert, de az

alárendelttekkel nem közölt feladatokra *tervezzenek* külön költséget. A váratlan feladat elrendelésekor adják meg annak a költségfedezetét is.

A kiképzési feladatok szállítási költség igényét a km szükséglet mintájára a kiképzési tervben célszerű rögzíteni.

Figyelembe véve a sok túlszámlázást, meg kell valósítanunk a szállítási bizonylatok megbízható központi ellenőrzését és a túlfizetések visszakövetelését. Ezzel együtt hatékonyabb ellenőrző munkát kell végeznünk a katonai szervezetek irányában a szállítási költség reális tervezése és rendeltetésszerű felhasználásának biztosítása érdekében. A csapatok takarékos gazdálkodását azzal is szeretnénk elősegíteni, hogy a takarékos gazdálkodásból (és nem túltervezésből, vagy feladat elmaradásból) származó maradványokat nem vonjuk el.

4. *Szállítási rendszerünk hatékonyságának tovább növelése* érdekében a katonai és polgári közlekedési szervek és az anyagnem felelős szolgáltatófőnökségek részvételével tudományos alapú, átfogó vizsgálatot tervezünk 1985-ben – szállítási technológia – kísérlettel egybekötve, amely az egyik magasabbegységénél kerül végrehajtásra. Kérjük az érintettek alkotó közreműködését.

## II. A rakodásgépesítés és szakanyaggazdálkodás feladatai

1. Az MN Közlekedési Szolgálat szaktevékenységének jelentős feladata a szállítóeszközök komplex alkalmazásával egyidejűleg a *rakodásgépesítés* fejlesztése.

A rakodásgépesítés fejlesztésének célja békében elsősorban az élőmunka ráfordítás csökkenése, a balesetvédelem és az anyagok megóvása, háborúban pedig az anyagáramlás gyorsítása (a rakodási állásidők csökkentése).

Az MN rakodógépekkel való ellátottsága a békében jelentkező rakodási szükséglethez viszonyítva a főbb rakodógép típusokból 80% körül van. ezzel megoldottuk a nagy anyagforgalmú raktárak és laktanyák anyagmozgatási tevékenysége gépesítését.

A háborús szükséglet biztosítását a népgazdaságból, illetve a terepjáró szállítójárművekkel rendelkező tagozatokban a gépkocsira szerelt önrakodó eszközöket lehetőségeink függvényében saját költségvetésből kívánjuk biztosítani.

A háborús szállítási lánc alapvető rakodógépének a szállító rajonként rendszeresített (vagy rendszeresítendő) önrakodó darut tekintjük és a gépkocsi platóra emelhető könnyű terepjáró rakodógépet, amelyek így együtt a szállítmányokkal együtt mozogva bárhol alkalmazható rakodókomplexumot képeznek.

A rakodás gépesítésére elgondolást dolgoztunk ki, a rendszerépítést ennek megfelelően végezzük. Szoros együttműködés szükséges az anyagnem felelős alkalmazó szolgálati ágakkal, mert a rakodásgépesítéshez szorosan kapcsolódó egységtrakományképzés közös, munkánk eredményeként valósulhat meg: az általunk biztosított egységtrakományképző eszközöket az illetékes anyagnem felelős „tölti” meg anyaggal.

Az eszközök biztosítása mellett jelentős feladat az eszközöket kezelő, velük dolgozó állomány kiképzése, felkészítése a rakodási feladatok végrehajtására. Az MN-ben eddig évi 3–400 fő, összesen több mint 3000 fő lett kiképezve. Gond ott jelentkezik, hogy a rakodógépkezelő nem állománytáblában rendszeresített személy, ezért a gép nincs olyan állandó személyhez kötve, aki felelős a gép állagának megóvásáért, (egy gép ára azonos 3–5 db személygépkocsi árával).



Nem zökkenőmentes a rakodógépek javítása az MN csapatjavító műhelyeinkben alkatrész és szakember hiánya miatt a közép és nagyjavítások végrehajtása pedig a népgazdasági javító bázisokon aránytalanul sokba kerül. Ezen feladatok megnyugtatóbb megoldását abban látjuk, hogy a csapatműhelyek részére központi alkatrészellátást biztosítunk, illetve létrehozzuk az MN Közlekedési Anyagraktár bázisán a szükséges javító kapacitást. Javaslatot teszünk arra is, hogy az MN fegyverzeti és technikai javító bázisai is végezzenek közép és nagyjavítást.

*2. Lehetőségeink alapján a VII. ötéves tervben a következőket tervezzük:*

Fenntartjuk az MN béke anyagellátási tevékenysége kapcsán jelentkező rakodási munkák jelenlegi gépesítettségi szintjét a laktanyahadtáppal rendelkező katonai szervezeteinknél és a központi (területi) raktáraknál, ezzel együtt további típuscsökkentést és magasabb gépkihasználást tervezünk. Meg kívánjuk valósítani a lőszerellátás egységakományon alapuló gépi rakodásának rendszerét.

A közlekedési szakcsapataink teljesítményének növelése érdekében – a népgazdaságból nem biztosítható – a katonai helyreállítási és hálózat üzemeltetési technológiához a szükséges felszereléseket eszközöket a tervidőszakban beszerezzük és szakcsapatainkat ellátjuk.

A javítások végrehajtásához úgy kívánunk segítséget nyújtani, hogy megszervezzük az alkatrész ellátást az MN KÖAR-on keresztül a selejtezésre bevont rakodógépekből bontás útján visszanyert fődarabok és alkatrészek felújításával, és új alkatrészek beszerzésével.

A katonai követelményeknek megfelelő háborús rakodógép szükséglet népgazdaságból való biztosítása kérdéseiben szorosabb együttműködést kell megvalósítanunk a polgári üzemeltető szervekkel. Szeretnénk elérni, hogy az általuk beszerzésre tervezett eszközök kiválasztásakor vegyék figyelembe a katonai követelményeket, amelyek az eddig végzett számvetések alapján nem drágítják meg jelentős mértékben az eszközöket.

## Hozzászólások

*Skrabán László ezredes*

Az elmúlt 4-5 év során érdemi előképzés következett be a magasabbegység szállító szolgálatánál, melynek eredményeként csökkent a költségesebb gépkocsi-szállítás, az olcsóbb vasúti és konténeres szállítás viszont nőtt.

A laktanyahadtápok megjelenésével, valamint a diszpécser rendszer létrehozásával egy kézbe koncentrálódtak a szállítóeszközök és a szállítás szervezése, irányítása, igénybevétele, melynek eredményeként megszűntek az egy helyőrségben levő egységek egyenkénti, több esetben gazdaságtalan anyagszállításai. Míg 1979-ben 1 millió 220 ezer km-t fordítottunk szállítási feladatokra, addig 1983. évben 1 millió 70 ezer km-t.

Javult a szállítási ágazatok helyes megválasztása. Növekedett a nagytömegű anyagok vasúton történő szállítása. Szerény mértékben, de nőtt a kapcsolt és pótkocsi-szállítás, valamint a szállítógépjárművek kibaszaltsága. Az elmúlt 4 év átlagában a pótkocsi szállítást 19<sup>0</sup><sub>0</sub>-ra, a kapcsolt szállítást 15<sup>0</sup><sub>0</sub>-ra teljesítettük.

Javult a vasúti csapat- és anyagszállítások tervezése, szervezése és végrehajtása is. Csökkentek az indokolatlan módosítások. Az új típusú UMK rögzítő eszközök használatával évi 1,7 millió Ft-ot takarítottunk meg. Jó a kapcsolat az MN KSZFI-vel, valamint az MN KSZI-okkal, részükről minden segítséget megkapunk.

A háborús szállítási feladataink alapvetően rendezettek, szabályozottak. Problémát jelent a népgazdaságból bevonuló gépjárművek terepjáró képessége, valamint a ponyvával történő ellátottságuk. Gondot jelent a közúti szállító gépjárművek alkatrész ellátása, de a rakodógépek javítása is.

A csapatok anyagellátása során a központi raktárak zöme egységeink részére kiszállítják az anyagot, azonban vannak olyan raktárak ahova az átvevőnek gépjárművel és rakodó erővel kell elmenni, hogy berakja a vasúti kocsikba a részére kiutalt anyagot, vagy saját szállító gépjárművével vegye át. Ezek a szállítások a legtöbb esetben gazdaságtalanul kerülnek végrehajtásra.

Ezen problémák felszámolása a konténeres szállítás kiszélesítésével, valamint a kiutalt anyagok központi raktárak által történő berakásával valósítható meg.

A jövőben fő feladatnak kell tekinteni:

- a szállítási terv fegyelem megszilárdítását;
- a szállító gépjárművek igénybevételi jogának rendezését;

- a diszpécserok kiválasztását, felkészítést;
- betanítani a túlsúlyos gépjárművek közlekedésével kapcsolatos rendszabályokat.

Célszerű a hazai gyakorlatok előkészítése, szállítási feladatai csökkentése érdekében magasabbegység készletek létrehozása. Szükséges vizsgálni a szállító gépjárművek terepjáró képességének a fokozását, a vontatmányok csökkentését főleg alegység szinten.

#### *Katona Béla alezredes*

A légvédelmi és repülő csapatoknál a szállítások gazdaságosságának fokozására diszpécser irányítású szállítási rendszer a bevezetésétől kezdve fokozatosan javuló mutatókat eredményezett.

A csapat, az anyag és technikai eszköz vasúti szállításai az utóbbi 2-3 évben eredményesen, egyre növekvő tervszerűséggel, kifogástalan vasútforgalmi és műszaki mutatók alkalmazásával kerültek végrehajtásra. Újszerűen hajtottunk végre több nagyobb méretű szállítási feladatot, éspedig 20 és 5 tonnás konténerekkel közúton, kontinálé szállítással közúton és vasúton. Így az anyagok raktártól raktárig egyszeri be és egyszeri kirakással kerültek a rendeltetési helyükre.

A hatékonyság és a gazdaságosság fokozása érdekében tovább kell javítani a közúti szállítások tervezését, a közúti szállítóeszközök kihasználtságát. Felül kell vizsgálni a csapatok, anyagok be- és kirakó vasútállomásait és a legoptimálisabbakat kell kijelölni. 2-3 napos diszpécser továbbképző tanfolyamot kell levezetni. Szorosabb kapcsolat kiépítése válik szükségessé az anyagnem felelős szolgálati ág főnökeivel, az ellátó központokkal a ki- és beszállítások jobb megszervezése érdekében. A központi szállító járatok további bővítését kell szorgalmazni.

Az alárendelt csapatok szállítási költséggazdálkodása - a tapasztalatok elemzése és várható tendenciák figyelembevételének eredményeként - összességében reálisnak, jónak mondható. A nem egységes anyag és eszköz ellátási rend, a vételcázések, leadások, a beszerzések különböző szinten történő elrendelhetősége, a gyakran változó tarifa rendszere a rakszelvényen túlérő eszközök költségszámításának még közlekedési szakemberek által is nehezen követhető skálája esetenként bizonytalanná teszi a tervezés realitását.

A szállítási költségtervezés rendjének korszerűsítésénél célszerűnek látszik:

- a tervezés időszaka kerüljön meghatározásra;
- a költségszámvetés bővüljön ki a szállítandó anyag megnevezésével, súlyával;
- a tervezés előtt a különböző díjszabások pontosításra kerüljenek;
- az előjáró hatáskörébe tartozó szállítási feladatok költségfedezete az előjárónál kerüljön biztosításra, valamint a váratlan szállításokra költségkeret;
- érdekeltté kell tenni az azzal foglalkozókat a gazdaságos felhasználásban, de az ellenőrzés és a felelősségre vonás is fokozottabban kerüljön alkalmazásra.

#### *Gerencsér Zoltán őrnagy*

A Katonai Szállítási Igazgatóság megnövekedett szállítási feladatai a hivatásos állomány rendszeres és nagy leterhelését eredményezi. A leterhelés csökkentése érdekében szervezeti változások látszanak célszerűnek.

A szállítási feladatok eredményes és elvárás szintjén történő végrehajtása érdekében alapvető feladatok a jövőben:

- a vasúti csapat- és anyagszállítványok, a bevonulási és leszerelési szállítások gazdaságos és balesetmentes végrehajtása;
- maximális segítség adása a területen levő csapatok közlekedési kiképzésének végrehajtásához, a közlekedési szaktechnikai eszközök igénybevételehez, a szállítási költségkeret tervszerű és gazdaságos felhasználásához;
- a szállítások hatékonyságának fokozása érdekében a központi és területi diszpécserszolgálat feladatainak magasabb szinten történő végrehajtása.

A feladatok követelményi szintű végrehajtása érdekében pozitív irányú folyamat indult el, amely garancia a szolgálat előtt álló összközlekedési feladatok végrehajtására.

Köszönet illeti a MÁV területi szerveit a jó együttműködésért.

### *Pálinkó Károly ezredes*

Az elhangzott referátum reálisan, átgondoltan tükrözi a szolgálat jelenlegi helyzetét és az előtte álló feladatokat. Ez a konferencia egy új fejlesztési időszakot nyithat a közlekedési szolgálat életében.

A közlekedési szolgálat háborús fejlesztésének csapatokra kivetített kérdéseit vizsgálva úgy ítélhető meg, hogy a fejlesztés reális útját, ütemét csak akkor tudjuk megtalálni, ha reális felmérést veszünk alapul, ebből indulunk ki.

Szükségesnek látszik néhány kérdés vizsgálata:

- a merev rakodási előírások módosítása a vasúti szállításoknál;
- a rakodótér (plató) megvilágító lehetőségének a kialakítása, mert az anyagátadások zöme sötét időben kerülnek végrehajtásra;
- a szállító gépjárművekre illetve az anyagmozgató rakodógépekre tartalék vezető illetve gépkezelő rendszercsítésének vizsgálatát;
- a vasúti szállítási és rakodási gyakorlatok követelmény szintű végrehajtása érdekében az egységek vagy helyőrségek gépkocsi vezetési tanpályán, annak elemeként a vasúti rakodási tanpálya kialakítását.

Tovább kell fejleszteni a közúti biztosítás feladatait ellátó közlekedési szervezeteket és el kell érni, hogy magasabbegység, egység tagozatban a közúti alegységek kerüljenek létrehozásra.

A csapatok parancsnokai elismerik a közlekedési szolgálat tevékenységét. Nagyon lényegesnek tartják az utolsó 5-8 évben azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az MN szinten, de csapat szinten is tettek a csapat és anyagszállítások növekvő színvonalon történő végrehajtása érdekében. A jövő évben is igénylik a segítséget. Gondot jelent az a tény, hogy az összközlekedési kérdések vitelc egység szinten megszakad. A hadműveleti tisztekre, hadtáphelyettesekre hárul a feladat, akik túlmunkának tartják ezt és esetenként nincsenek is rá felkészülve. A hatékonyságot, gazdaságosságot a növekvő szakmai feladatok végrehajtását elősegítendő az egység szintű szolgálati személyek rendszerbeállítása.

### *Tompa János mk. alezredes*

A referátum és a korreferátum alapján az a meggyőződés alakult ki, hogy a műszaki és a közlekedési szolgálat béke és háborús tevékenysége a csapatok

mozgásbiztosítása terén szorosan kapcsolódik egymáshoz, esetenként még a gondok is hasonlóak.

A közös feladatok sikeres megoldásának egyik biztosítója a jól szervezett és folyamatos együttműködés. Szolgálataink közötti jó kapcsolat ma már történelmi multra vezethető vissza. Az új demokratikus hadsereg közös műszaki és közlekedési osztálya jelentős szerepet kapott a háborús károk felszámolásában, az ország vérkeringésének újraindításában.

Jó bizonyíték erre – egyik közös béketevékenységünk – a gyakorlatokra kijelölt utak építése és karbantartása, aminek eredménye a ma már jelentős lánc-talpas úthálózat.

Gyakran kerülnek a szolgálatok kapcsolatba a vasúti, közúti szállítások során is. A műszakiak a rendkívüli igénylések terén az élen járnak. Ez részben azzal magyarázható, hogy rakmintás és túlsúlyos műszaki gépeket igénylő népgazdasági feladatok, vagy elemi károk váratlanul jelentkeznek.

Gyümölcöző kapcsolatunk eredményeként könnyvelhetjük el, hogy a műszaki csapatok, raktárak viszonylag nagy számban rendelkeznek korszerű tároló és anyagmozgató eszközökkel. Köszönet a segítségért, amit a közlekedési szolgálat különböző szintű szervei adnak.

A háborús feladatok végrehajtásában a műszaki és közlekedési csapatok gyakran tevékenykednek egymással párhuzamosan, egymást követően vagy közösen.

Abból adódik, hogy néhány területen az együttműködési kérdéseket, feladatokat tovább kell munkálni. Közülük néhány:

- a menetvonalak folyamatos egyeztetése;
- útszakaszok, műtárgyak átadása a műszakiak részéről (mikor, kinek, hol);
- a felderítési adatok folyamatos cseréje;
- a közlekedési szolgálat tájékoztatása az átadandó utak mindenkori át-bocsátó képességéről, műtárgyak teherbírásáról; stb.
- a vízi szállítások műszaki biztosításának kérdése.

Ezek megoldásra, vagy további kidolgozásra váró feladatok.

A Műszaki Főnökség minden területen kész a kapcsolatok további szélesítésére, a közös feladatok sikere érdekében.

*Dr. Boda Lajos*

A MÁV önálló vállalattá válása óta – a közel múltban – alapos leltárt végeztek. A leltár eredményeként megállapítható, hogy a MÁV eszköz és létszám hiányokkal küzd.

A vasút szállító képessége az elmúlt esztendőben fokozatosan csökkenő tendenciát mutat. Ez főként az eszközök műszaki színvonalában az állóeszköz gazdálkodás nehézsége miatt bekövetkezett romlás, a szállítási egyenlőtlenség fokozódása, a frekvenciát munkakörökben jelentkező munkaerőhiány következménye.

A hadszíntérelőkészítési követelmények, igények teljesítését és a gyakorlatok, szállítások kiszolgálását alapvető feladatnak tekintik.

A MÁV Vezérigazgatóság a kapcsolatokat nem szűkíti le a közlekedési szolgálatra, hiszen köztudomású, hogy a HM sok más szervével is jó a kapcsolat, amely még szorosabbá, mélyebbé fog válni a közeljövőben aláírásra kerülő új HK-KM együttműködési szabályzat hatályba lépése után.

A közlekedési szolgálattal való együttes tevékenység elsősorban a hadszíntérelőkészítés terén, ezenbélül a közlekedési vonalak, objektumok és eszközök háborúra történő előkészítésére irányul.

Mint ismeretes, az ország területénk, mint a hadszíntér egy része előkészítésének követelményeit és a megvalósítás módját a hadászati vezetés határozza meg amely figyelembe veszi:

- a politikai, katonai célokat;
- a várható háború jellegét;
- a koalícióból adódó feladatokat;
- az ország stratégiai helyzetét és katonaföldrajzi sajátosságait;
- az ország gazdasági, technikai lehetőségét;
- az infrastruktúrát és más tényezőket.

A hadszíntérelőkészítés keretében kell megvalósítani mindazokat a feladatokat, amelyek biztosítják – csak a legfontosabbakat megenlítve – a saját és szövetséges csapatok felvonulását, a fegyveres erők harctevékenységet, az után- és hátraszállításokat stb.

A referátum helyesen mutatta be a hadszíntérelőkészítés közlekedési feladatait. Reálisak az elhangzott törekvések, ezek között az egészséges türelmetlenség is, mindazokon a területeken, ahol az előbbrelépés ezt megköveteli.

Ugyanakkor látni kell azt is, hogy a hadszíntérelőkészítés közlekedési feladatai volumenüknél és gazdasági kihatásuknál fogva, olyan nagyok, hogy egyetlen ország sem képes azt úgy végrehajtani, hogy külön fejlessze a béke és külön a háborús infrastruktúráját. Ezért a megvalósítás legcélszerűbb formája az adott eszköz. infrastruktúra olyan béke időszaki fejlesztése, amely háború esetén megfelel a katonai, honvédelmi követelményeknek is.

Másrészt ismeretes, hogy a hadszíntérelőkészítés feladatai nem kizárólag katonai jellegűek, hanem azok többsége egybeesik a népgazdaság fejlesztésének szükségletével. Annak eredményei felhasználhatók a gazdaság és a lakosság érdekében.

Ebből következik, hogy a hadszíntérelőkészítés vezérkar által kidolgozott követelményei úgy fogalmazódnak meg, hogy azok feleljenek meg a kettős rendeltetés elvénk is. Arra jó példát szolgáltatott a katonai közlekedési és polgári szervek együttműködése eredményeként létrejött TS uszályhid-program, melynek eredményei ismertek.

A hadszíntérelőkészítés során azt is figyelembe kell venni, hogy hazánk a közlekedési hálózattal jól ellátott országok közé tartozik. A közlekedési hálózat kiépítése tekintetében a béke és a háborús igények és szükségletek lényegében egybecsnek. Ez a felkészítésre pozitívan hat. Ezt a földrajzilag és történelmileg kialakult helyzetet kell céljainknak megfelelően kihasználni, szolgálatunkba állítani a hadszíntérelőkészítés során. Ezzel a képességgel a közlekedési szolgálat személyi állománya rendelkezik, ezt az eddig elért eredmények is bizonyítják.

#### *Gombos István őrnagy*

A 108/1982. NMHF sz. intézkedés alapján seregstest szinten végrehajtásra került a diszpécserek felkészítése. Az egységes tevékenység érdekében módszertani foglalkozás és diszpécser konferencia lett lefolytatva.

A diszpécser szolgálat tevékenységének eredményeként seregest szinten javult a szállítás-szervezés, évente átlagosan 350 ezer km a kapcsolt, (14<sup>0</sup>/<sub>0</sub> és 420 ezer km (16<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) a pótkocsis szállítások mennyisége. A km gazdálkodás mutatószámai jó és kiváló szintre emelkedtek.

A diszpécser rendszerű szállítás-irányítás további eredményességét a szállítási tevékenységek hatékonyabb ellenőrzésével, az igények reális elbírálásával, a leggazdaságosabb szállítóeszköz kiválasztásával, a pótkocsik technikai állapotának szintentartásával, valamint a diszpécser beosztások további állománytábla módosításával lehetne fokozni. Szükségesnek látszik gazdálkodó szervezetenként szállító tiszt rendszerbeállítása.

A szállítási költségkeret gazdálkodásban gondot okoz, hogy az csak ritkán van összhangban a végrehajtandó feladatok költségkihatásával a gyakori díj-szabás változás és a feladatok növekedése miatt. Olyan tervezési-nyilvántartási mód került bevezetésre, amelynek során pontosan kimutatható a tervezés és végrehajtás összhangja, valamint a tervenkívül elrendelt feladatok mennyisége is.

A seregest csapatai – a hazai és a külföldi gyakorlatok szállítási tapasztalatai alapján – egyre jobb színvonalon tervezik, szervezik és hajtják végre a gyakorlatok közlekedési biztosítási feladatait. Hatékony módszernek bizonyult a tervezési időszakban az MN KSZFI és a seregest részéről biztosított helyszíni segítségnyújtás, valamint a végrehajtás során alkalmazott komplex ellenőrzés. Szükségesnek látszik a csapatok ellátása az újtípusú rögzítő eszköz készletekkel, ezzel is elősegítve a rakodások gyors, szervezett végrehajtását.

#### *Palkó Antal mk. őrnagy*

A közlekedési biztosítási feladatok megnövekedett mértékben hatnak az MN HÁVP közlekedési csapatokra is, amelyek korszerűsítése, fejlesztése állandó folyamatot képez. Az utóbbi időben ez jelentős volt, melynek eredményeként alkalmasabbá váltak béke és háborús feladataik ellátására.

A szervezés több régi szervezeti és alkalmazási nehézséget megoldott, azonban az új helyzet, az új feladatok újabb megoldásra váró problémákat vetettek fel.

A közlekedési katonai szervezetek megalakítási feltételeinek megteremtésével párhuzamosan – a lehetőségek adta kereteken belül – folyt a háborús felkészítés. Szükségessé vált a parancsnokok, tőrzsek és a személyi állomány felkészítésének, kiképzésének az új követelmények szerinti módosítása is. Az új követelményeknek megfelelően kerültek átdolgozásra a kiképzési programok. Az új program szerint a csapatok személyi állománya nemcsak a szakalapozó kiképzésen, hanem már az alapkiképzés folyamán is a háborús szakirányultságnak megfelelő szakmai kiképzést kapja. E téren nehézséget a szakmai kiképzés személyi és tárgyi feltételeinek hiánya jelent.

A tervezett központi kiképző bázis létrehozásáig célszerű a szakirányultságnak megfelelő szükség gyakorlópályák létrehozása.

A referátumban elhangzott az az igény, hogy a közlekedési csapatok önálló építéskivitelezést folytassanak. Véleményünk szerint ez nagyobb szakmai gyakorlatot biztosítani, közelítené a béke feladatot a háborús feladatokhoz. Megítélésünk szerint azonban a jelenlegi szervezeti felépítés és a személyi állomány nem felel meg ezeknek a követelményeknek.

A háterszági közlekedési csapatok hatékonyabb vezetése, alkalmazása érdekében szükséges egyértelműen rendezni minden szinten a vezetés és együttműködés kérdéseit. Szükséges a meglévő hivatásos állomány szakmai átképzése. Célra-vezető az MN KSZF-ség ht. tiszt és tts. képzésre vonatkozó elgondolása, kezdeményezése, amelyek enyhíteni fogják a meglévő problémákat.

### *Nagy Sándor ezredes*

A Katonai Szállítási Főigazgatóság ma már nemcsak a szállítások tervezésével, szervezésével, irányításával foglalkozik még ha ez alapvető feladat is. Jelentős súly a feladatok között a HKSZ és „M” tevékenység, a kiképzés, gazdálkodás, ellenőrzési funkciók gyakorlása és még számtalan, nem elhanyagolható terület.

Ma még hibák vannak a munkában annak ellenére, hogy jelentős erőfeszítések történnek a szervezett, szabályzat szerinti élet, rend és fegyelem betartása, a szakmai tevékenység minőségének javítása területén. Az állomány vezetői felkészültsége, a teljes személyi állomány munkához való pozitív hozzáállása, biztosítéka annak, hogy a fejlődés töretlen legyen, hogy a kívánt mértékűnél lassabban is, de javuljon az összetevékenység.

A szolgálat káder gondjainak megoldására tett elgondolás célszerű, feltétlenül szükséges a fiatal tisztek felkészítése még akkor is ha ez a beiskolázás a munkát végző állomány leterheltségét fokozza.

Jelentősek az eredmények, a fejlődés a gépkocsiszállítások területén. Az eredményekhez nagymértékben hozzájárult a központi és csapattagozat diszpécser-szolgálat.

A szállítmánykísérői tevékenység megfelelő szinten, a kialakított gyakorlat szerint folyik. Gond, hogy az eddigi 5-7 napos igénybevétel 7-9 napra növekszik. a határállomásokon gyakran indokolatlanul több napig várakoznak a katonák.

A közutak, földutak igénybevételénél, a túlsúlyos járművek közlekedésénél gyakran előforduló szabálytalanságok anyagi károkat okoznak és súlyos balesetek előidézői lehetnek.

A Főigazgatóság anyaggazdálkodási tevékenységénél szembeűnő az előrelépés, főleg akkor, ha figyelembe vesszük, hogy a szolgálat nem tekinthet vissza több évtizedes tapasztalatokra ezen a területen. A központi- és csapathitelek felhasználásával biztosítani kell az MN mindennapi munkájához, a HKSZ-i illetve „M” feladatok végrehajtásához szükséges anyagmozgató gépeket, eszközöket, valamint a csapatok vasúti szállításához szükséges speciális eszközöket.

Célszerűnek látszik:

- a javításoknál a visszanyert alkatrészek újbóli felhasználása, valamint a javítható alkatrészek felújítása;
- a NG-ban bevált és kipróbált eszközök bevitelle az anyagmozgatósi rendszerbe;
- egyes eszközök és anyagok csapatok által történő beszerzése.

### *Schőner István ezredes*

A korszerű harc terhei mindenkire egyformán nehezkednek, de akik a különböző katonai szállításokat tervezik, szervezik, irányítják és végrehajtják azokat többszörösen érinti. A harctevékenységek határozottsága, nagy üteme, a helyzet gyors változásai fokozzák a szállítások tervezésének, szervezésének fontosságát.



A korszerű harc nagy anyagfelhasználással jár és a különböző anyagokat folyamatosan el kell juttatni a harc megvívásának körzetébe olyan feltételek mellett, hogy azok időben, megfelelő összetételben, meghatározott helyre eljussanak és eközben állandóan fennáll az ellenség behatásának lehetősége. Adódik ez az ellenség harceljárásából is, hogy meg kell bénítani a csapatok folyamatos ellátását. Ez így igaz, és a pártpolitikai munkát a fenti alapkövetelmények teljesítése érdekében kell megszervezni minden szinten, a tiszt, tiszthelyettes és a személyi állomány körében egyaránt.

A szolgálat előtt álló feladatokat a meglévő állománnyal kell végrehajtani – az ismert hiányok ellenére is – akik közül sokan megfáradva végzik ma már ezt a nem könnyű munkát. Ezért ez a szakkáder állomány és parancsnoki kar minden tiszteletet megérdemel.

A másik nagy kategória a sor és a tartalékos állomány, amellyel a szolgálat számos területen széles körű kapcsolatot tart fenn. Jó szándékú fiatal emberek, de szakmailag csak az alapokkal rendelkeznek, ezekből kell jó felkészültségű közlekedési embereket kiképezni és biztosítani, hogy visszatérve a polgári életbe (autóbusz, camion vezetői jogosítvány, anyagmozgató rakodógépközlekedési igazolvány bírókában) hasznosítani tudják a hadseregben tanultakat. Ez népgazdasági érdek is.

A tartalékos állománnyal gyakorlatok során találkozunk, ez érett állomány, akik nagy felelősséggel végzik munkájukat.

Sok szó esett a szolgálat fejlesztéséről és arról, hogy az elért eredmények a katonai és polgári szervek szoros együttműködésének alapján valósulhattak meg.

Kiemelten kell hangsúlyozni – hisz ezt bizonygatta több hozzászóló –, hogy a szolgálat fejlesztésének üteme csak a népgazdaság teljesítőképességével összhangban valósítható meg. Igen fontos, hogy az igényeknél a realitások talaján maradjunk, tartsuk szem előtt a gazdaságossági szempontokat.

Ezeknek a szempontoknak a politikai munkában nagy jelentősége van. Elélt eredményeink közös erőfeszítéseink gyümölcsei, amiért köszönet illeti a polgári és katonai szervezeteket, amelyek a közlekedési szolgálat ezirányú tevékenységét, munkáját segítették. Az itt megfogalmazott feladatok sem valósulhatnak meg másként csak ennek a megszokott közös együttműködésnek az eredményeként.

## Z á r s z ó

### az MN Közlekedési Konferenciához

*Sáfiár Bálint ezredes*

Aktív, alkotó légkörben megtartott konferencia zárszavához érkeztünk. Megállapítható, hogy a megnyitóban elhangzott célkitűzéseket teljesítettük.

A hozzászólások információkban, megoldási módszerekben gazdagok voltak, a béke-időszak feladatai mellett kellő hangsúlyt kaptak a háborús időszak közlekedés-biztosítási feladatai is. Talán a kritikai oldal a valóságtól jobb helyzetben tüntette fel a szolgálat tevékenységét, lehetett volna élesebb is. Hozzásegítik a szolgálat vezetését a VII. ötéves terv javaslat pontosításához, a végleges változat kialakításához, hosszabbtávú feladataink megoldásához is sok hasznos információt kaptunk.

Sok közérdekű, gyorsan hasznosítható információ is elhangzott, mint például a népgazdasági munkát végző állomány ellátása érdekében telepített Vasúti Ellátó Pont.

Néhány gondolatot kiemelek a hozzászólásokból: A fejlesztés szakmai követelményei megfogalmazásának az alkalmazók, vagyis a csapatok igényeiből kell kiindulni – tagozatonként is pontosan meghatározott mutatók alapján.

Rögzítve lettek a *közlekedési és műszaki* vezető szervek együttműködésének fontosabb területei a hadműveletek közlekedési, illetve műszaki biztosításának megszervezése és végrehajtása során.

Pontosítva lett a közlekedés háborús felkészítésének tartalma.

Átfogó helyzetelemzésen alapuló tájékoztatót kaptunk a Magyar Államvasutak helyzetéről.

Hangsúlyt kapott a különleges körülmények között tevékenykedő közlekedési szakállomány politikai felkészítésének fontossága.

Össességében a Konferencia elérte célját. Az elhangzottakat teljes mélységükben feldolgozzuk, az anyagot több módon is hasznosítani fogjuk.

Köszönöm az alkotó közreműködést.

Köszönöm figyelmüket.

### Az MN Pénzügyi Szolgálatfőnökség tájékoztatója a vegyi anyagok tárolásáról

*Farnadi Tibor mk. alezredes*

Az elmúlt évben, mint ismeretes, rendkívül súlyos, tragikus következményekkel járt az a baleset, amely úgy következett be, hogy társadalmi munkán résztvevő katonák egy csoportja, talált pálinkás üvegből gyomirtószert ivott.

Ez a baleset élesen ráirányította a figyelmet a Katonai Általános Baleset-elhárító és Egészségvédő Szabályzat (KABESZ/Ált./60), 343–345. pontjaiban foglaltak jelentőségére, amely úgy rendelkezik, hogy:

„– az anyagokat a tárolóhelyen, valamint felhasználás és szállítás közben csak az anyag tulajdonságainak megfelelő, illetve a szabványokban meghatározott, rendszeresített tároló eszközökben (edényekben) szabad tárolni, illetve felhasználásra kiadni;

– ... ismeretlen anyagot felhasználni, illetve ilyet tartalmazó üvegbe (tároló edénybe) beleinni tilos!

– a tárolóhelyeken, polcokon, a tárolóeszközökön, göngyölegeken fel kell tüntetni a tárolt anyagok nevét és veszélyességét. A tároló eszközökben csak a feliratnak megfelelő anyagok tárolhatók.”

A bevezetőben említett súlyos balesetből nem mindenütt vonták le a szükséges tanulságokat, amit bizonyítanak az 1984-ben történt következő esetek is.

– Február 9-én az MN 3335 Nagyatád állománya tartozó T.L. és N.Z. honvédek tehergépkocsival vételezni voltak. A gépkocsi rakfelületén egy felirat nélküli műanyag kannában fagyálló hűtőfolyadékot találtak, amit alkoholnak vélték, ezért abból jelentős mennyiséget megittak.

Bódult állapotukat később maguk az alkohol hatásának vélték, de annak tulajdonították társaik is, akik gyakran látták őket máskor is ittas állapotban, így nem tulajdonítottak jelentőséget a már kezdődő mérgezésnek. Másnap – miután rosszul lettek – mindkettőjüket kórházba szállították. T.L. honvéd május 16-án meghalt.

A Csapathadtáp Szabályzat megengedi, hogy a szállításban és a kiképzésben résztvevő gépjárműveken 5, illetve 10 literes műanyag kannában fagyálló folyadékot tároljanak, de a kannákat jól látható „B-2” felírással meg kell jelölni. Hasonlóképpen rendelkezik a tárolással kapcsolatban az „Utasítás a mérgező folyadékok tárolására” című (Úza/1.) szabályzat is.

- Április 23-án az MN Pécs állományaiba tartozó K.T. honvéd a körlet festéséhez előzőleg vételezett és literes üvegben tárolt nitrohígítóból ivott, mivel azt viznek vélte. K.T. honvéd emiatt 22 napot töltött az MN 3. sz. Katonai Kórházban.

- Június 1-én az MN 8202 Veszprém állományaiba tartozó M.J. honvédet, az esti órákban a parancsnoki épület takarítására rendelték ki. Munka közben a takarító eszközök tárolóhelyiségében egy pálinkás üveget talált, amelybe - minthogy a benne levő hígítót pálinkának vélte - beleivott. M.J. honvéd gyomor-mosás és infúzió után 21 napot töltött egészségügyi szabadságon.

A példaként említett mérgezések ismétlődésének megelőzése érdekében a katonai szervezeteknél fokozott figyelmet kell fordítani a vegyi anyagokkal kapcsolatos feladatok végzésére és a veszélyes anyagok tárolási szabályainak betartására.

Az ilyen balesetek megelőzésére irányuló erőfeszítések részeként szükséges:

- minden szinten oktatni a vegyi anyagok tárolásának legfontosabb szabályait, fokozott óvatosságra inteni a személyi állományt az ismeretlen eredetű vegyi anyagok, folyadékok felhasználásával kapcsolatban;

- vegyi anyagok átmeneti tárolásához is szabályos tároló eszközöket biztosítani;

- a vegyi anyagok edényeit mindenhol megfelelő feliratokkal, jelzésekkel ellátni, illetve biztosítani az élelmiszerek, a megiható folyadékok tárolására használt edényekben más, különösen mérgező hatású anyagokat még átmenetileg se tároljanak.

## **Tájékoztató a munkavédelmi előírások érvényesüléséről a katonai szervezetek javítóműhelyében folyó tevékenységben**

*Földi Ferenc kinevezett polgári alkalmazott*

A javító tevékenység közben, továbbá a haditechnikai eszközök használata során bekövetkezett balesetek szükségessé tették annak megvizsgálását, hogy a katonai szervezetek javítóműhelyeiben folyó tevékenység során milyen mértékben szereznek érvényt a munkavédelmi előírásoknak, milyen a munkabiztonság helyzete.

A vizsgálatot az MN PÜSZF-ség Baleset-elhárítási és munkavédelmi osztálya – szakterületeket érintően – az MN Fegyverzeti Szolgálatfőnökség és az MN Páncélos és Gépjármű Technikai Szolgálatfőnökség baleset-elhárítási és munkavédelmi megbízottjai bevonásával végezte.

A vizsgálat főbb területei a következők voltak:

- a műhely-létesítmények állapota, a munkakörülmények;
- a gépek, berendezések, szerszámok műszaki biztonsági állapota;
- a biztonságtechnikai követelmények érvényesülése a javításra kerülő technikai eszközöknél;
- a javítási technológia munkavédelmi követelményei;
- a munkavédelmi ellenőrzések, valamint az ellenőrzések nyomán születő intézkedések színvonala, hatékonysága;
- az egyéni védőeszköz ellátás helyzete;
- a munkavédelmi oktatás színvonala.

### I.

#### *Megállapítások*

1. A technikai javítóműhelyek felszereltségüknél fogva alkalmasak a modern harci technikai eszközök gyors, szakszerű és biztonságos javítására, döntő többségüknél a munkavédelmi tevékenység szerves és elválaszthatatlan részét képezi a feladatok végrehajtásának. A biztonságos munkavégzés feltételei adottak, a munkakörülmények megfelelőek.

2. Az elhelyezési műhelyeknél ennél némiképp kedvezőtlenebb a helyzet. A műhelyek elhelyezése, felszereltsége és állapota esetenként nem felel meg teljesen a követelményeknek.

### *A létesítmények állapota, a munkakörülmények*

3. A létesítmények műszaki állapotának megfelelő szinten tartására – és ezen keresztül a munkakörülményekre is – a fegyverzeti szolgálat javítóműhelyeiben és a híradó javítóműhelyekben fordítanak a legtöbb gondot. A páncélos és gépjármű javítóműhelyekben már nem ennyire kedvező a helyzet, mivel néhány épület rosszabb műszaki állapota esetenként akadályozza a megfelelő munkakörülmények kialakítását.

Általánosan igaz, hogy az elhelyezési javítóműhelyek rosszabb műszaki állapotú épületekben vannak, mint a technikai javítóműhelyek. Egyes elhelyezési műhelyek ideiglenes barakokban, a munkavégzésre kevésbé alkalmas épületekben találhatóak.

4. A műhelyek létesítése, felújítása során nem mindig tartják be a beruházással kapcsolatos munkavédelmi előírásokat. A katonai szervezetek Parancsnoki Munkavédelmi Utasítása (PMU) a munkavédelmi követelmények érvényesítéséről, illetve ezekből a katonai szervezetekre háruló feladatokról többnyire csak általánosságban rendelkezik.

A beruházások esetén az üzemeltető katonai szervezetek jogait nem tudják érvényesíteni, kötelezettségeiknek nem tesznek maradéktalanul eleget, mert azokat hiányosan ismerik. Tizenkét műhelylétesítményt vettek használatba a 30/1981. (HK 18.) HM sz. utasítás hatályba lépése után, illetve áll a közeli üzembehelyezés előtt, azonban ezek egyikénél sem készült el a tervek munkavédelmi fejezete. Az előírt zárókonzultációt – ahol az üzemeltető a beruházást érintő észrevételeit leginkább megtehetné volna – nem tartották meg. Ebből következően ezek a létesítmények kisebb-nagyobb munkavédelmi szabálytalansággal kerültek használatba.

5. Tervezési hibák és a tervek gondos felülvizsgálatának elmulasztása miatt a műhelyekben a következő típusnak tekinthető hibák találhatóak:

- a szerelőaknáknál a kerékvető peremek hibásan, balesetveszélyesen vannak megépítve, a léjárati lépcsők szabálytalanul meredek, az aknába villamos dugaljok vannak elhelyezve és az aknák szellőztetése nincs megoldva, (robbanásveszély);

- a műhelyek szellőztető rendszere általában hatástalan. A szellőzőjáratok időszakos tisztítását megoldani nem lehet, mert a tervező megoldást nem adott rá, ezért csak a szellőző rendszerek hosszabb-rövidebb idő alatt eltömődnek elsősorban a festő, asztalos, begesztő műhelyekben;

- a műhelyek villamos hálózatának kialakítása során sokszor megsértik a villamos létesítési szabályzat (MSZ 1600) előírásait, főleg a vezetékek színjelölésénél, a villamos szerelvények elhelyezésekor a védőtávolságok betartásánál, a szerelvények feliratozásánál, valamint a biztonsági szín és alakjelek elhelyezésének elmulasztásával;

- a műhelycsarnokok világító-testeinek karbantartását több esetben nem lehet elvégezni, mert a jelentős magasságban (4–6 m) elhelyezett fényforrásokat a padlószintről lehetetlen elérni.

A régebbi műhelyek többségénél a fűtés megoldatlansága, a villamos és közmű hálózat teljes előregedése is gondot okoz.

6. A katonai szervezetek éves munkavédelmi feladattervei a műhelyekre vonatkozóan is tartalmazznak feladatokat, azonban ezek gyakran túl általános

megfogalmazásúak. A műhelyek időszakos felülvizsgálatát tervezik, de nem mindenhol hajtották végre. A műhelylétesítmények villamos és villámvédelmi szabványossági, az érintésvédelem hatásosságának felülvizsgálatát az előírt időszakonként sem minden katonai szervezetnél végezték el.

#### *A gépek, berendezések, szerszámok műszaki biztonsági állapota*

7. A javításhoz használt gépek, berendezések, szerszámok összességükben megfelelnek a végzett tevékenységnek és kielégítik a balesetmentes feladatvégzés követelményeit. Az esetenként előforduló szabálytalanságok a helytelen – szakszerűtlen használatból, a felületesen végzett karbantartásból és egyes eszközök fizikai előregedéséből, elhasználódásából erednek.

8. A gépek, berendezések az előírt üzemeltetési dokumentációval csak részben rendelkeznek. Főként a kezelési utasítások találhatóak meg, amelyek megfelelő helyen ki is vannak függesztve, tartalmuk kielégítő. A kezelési jogosultságot feltüntető feliratok többnyire el vannak helyezve az előírt helyeken és ezeknek érvényt is szereznek.

9. A gépek, berendezések üzembehelyezési eljárását – a hatósági engedélyezési eljárás alá vont gépek kivételével – általában nem folytatják le, mivel az erre vonatkozó előírásokat csak hiányosan ismerik és a PMU-k ezekről a feladatokról sem rendelkeznek kellő részletességgel.

10. Az időszakos felülvizsgálat alá vont berendezések közül csak a kazánok vizsgálata folyik az előírt rendben, a kompresszorok légtartályainak vizsgálata többnyire elmarad. Az emelőgépek többségénél hiányzik a vizsgálatra utaló felirat, jelzés, a terhelhetőség nincs meghatározva. Az emelőgépekhez nincsenek kijelölve kötözők, a kötözési munkákat szakszerűtlenül, többnyire házilag gyártott szabálytalan kötöző elemekkel a műhely dolgozói végzik. A villamos kéziszerszámok előírt évenkénti érintésvédelmi szerelői vizsgálatát nem végzik el.

11. A gépek, berendezések rendelkeznek a szükséges védőberendezésekkel, két területen azonban súlyos hiányosság tapasztalható:

– az asztali és állvány köszörőgépek védőburkolatai többnyire nem megfelelőek, mert átmérőjük jelentősen meghaladja a kő átmérőjét, illetve a burkolatok oldalról nyitottak;

– a faipari gépek többségénél főleg a körfűrészek hasítóékei és a visszavágásgátlói, valamint a gyalugépek késtartói hiányoztak. Nem használtak rögzítő-fésűket és tolófákat sem.

*A biztonságtechnikai követelmények figyelembe vétele a javításra kerülő technikai eszközöknél*

12. A technikai eszközök javítása során a kezelők biztonságát szolgáló berendezések működésének ellenőrzését, javítását, cseréjét elvégzik. A harcjárművek javításakor azonban ezek az ellenőrzések általában elmaradnak, pedig a javítási szabályzatok kellő hangsúllyal rendelkeznek róluk.

13. A leggyakrabban előforduló hiányosságok a következők:

– különféle fedélpáncél torziós rugók olyan mértékben kifáradtak, hogy teljességgel hatástalanokká váltak. Ennek ellenére ezeknek a cseréjére csak két helyen intézkedtek;

– egyes harcjárművek ülései szakadtak, sérültek, töröttek voltak, egy esetben hiányoztak, ezeket többnyire nem tudták javítani, pótolni;

– a figyelő műszerek, irányzó távcsövek szemvédő gumijai, homloktámaszai egyes esetekben hiányoztak, több figyelőprizmán nem lehetett átlátni, cseréjükéről azonban nem intézkedtek;

– a közúti forgalomban résztvevő kerekes harcjárművek egy részénél 23/1975. (XII. 31.) KPM sz. rendeletben előírt forgalombiztonsági berendezések (féklámpák, irányjelzők) üzemképtelenek voltak, intézkedés itt sem történt időben a javításra.

A felsorolt hibák a javításból közvetlenül kikerült technikai eszközöknél is megtalálhatók voltak.

#### *A javítási technológia munkavédelmi előírásainak betartása*

14. A munkahelyi vezetők a katonai műhelyekben általában megkövetelik a javítás során a munkavédelmi előírások betartását. Ezeket az előírásokat a javítási szabályzatok tartalmazzák. Az előírásokat a dolgozók csak nagyon hézagosan ismerik. Vezetők a szabályok betartását ritkán ellenőrzik.

*A munkavédelmi ellenőrzések, valamint az ellenőrzések nyomán születő intézkedések színvonala, hatékonysága*

15. A munkavédelmi ellenőrzéseket elvégzik, a szemlebizottságok összetétele általában megfelelő. Az ellenőrzési jegyzőkönyvekből megállapítható, hogy a jelentős ráfordítást igénylő hibák (pl. járdajavítás, villamoshálózat átalakítás, érintés- és villámvédelem kiépítés) kijavítása elhúzódik, egyes esetekben elmarad.

16. A jegyzőkönyveknek csak kis hányada tartalmaz feladatokat a hibák kijavítására. Általános az a gyakorlat, hogy a következő szemle során térnek vissza az előző szemlét feltárt hiányosságok kijavításának ellenőrzésére.

#### *Az egyéni védőeszköz ellátás helyzete*

17. A katonai szervezetek javítóműhelyei rendelkeznek a tevékenységhez szükséges védőeszközökkel, de használatuk nem az előírt rendben történik. A védőeszközök döntő többsége elhasználódott (főleg a villamos ívhegesztői), cseréjükéről időben nem gondoskodtak. A védőeszközök használatát a munkahelyi vezetők nem ellenőrzik a szükséges időközönként, az olyan dolgozók ellen, akik a védőeszközöket nem használják, nem lépnek fel kellő eréllyel.

A PMU-k védőeszközökkel kapcsolatos előírásai túl általánosak, a beosztásokhoz szükséges védőeszközök felsorolása általában hiányzik.

Az egyéni védőeszközök pótlása raktárkészletből történik, de ezek a készletek általában nem tartalmazzák az összes szükséges védőeszközt, főleg védőkesztyűből van hiány.

#### *A munkavédelmi oktatás helyzete*

18. A munkavédelmi oktatás alapvetően az előírások szerint történik. Az ismétlődő oktatásokon – a katonák esetében a KÁBESZ, a polgári állományánál a szakmai óvrendszabályok és a KÁBESZ általános ismereteinek felfrissítése történik, a konkrét munkatevékenység speciális munkavédelmi ismereteire nem helyeznek kellő hangsúlyt. A munkavédelmi oktatásokon ritkán alkalmaznak szemléltető eszközöket.



A polgári állomány előírt vizsgáztatását mindenhol elvégezték, de a vizsgakérdések általánosak voltak, ezért kevésbé alkalmasak a helyi sajátosságokra jellemző ismeretanyag kellően átfogó ellenőrzésére. A vizsgákon gyakorlati kérdések nem szerepeltek.

19. A munkavégzésre vezényelt katonák szakképzettségéről nem mindenhol győződnek meg a szükséges alapossággal, így előfordul, hogy a szakképzettségi követelménynek nem szereznek megfelelően érvényt.

## II.

### *Következtetések, feladatok*

20. A munkabiztonság színvonala a különböző rendeltetésű javítóműhelyekben jelentősen eltér egymástól. Az egészséges és balesetmentes munkavégzés feltételei alapvetően biztosítva vannak, a tapasztalt hiányosságok főként a létesítmények és ezek gépészeti berendezéseinek elhanyagolt állapotához, karbantartásuk elmulasztásához kapcsolódnak. A műhelyek egy része a munkavégzés céljára kevésbé alkalmas létesítményekben van elhelyezve, valamint a használt gépek, szerszámok jelentős része sem felel meg maradéktalanul a munkavédelmi előírásoknak, sok helyen a munkahelyi rendetlenség is forrása a baleseteknek. Növeli a gondot, hogy nem ismerik mindenütt kellően a munkavédelmi előírásokat, így azokat érvényesíteni nem tudják, továbbá, hogy a munkavédelmi szemlék során feltárt hibákat nem javítják ki minden esetben.

A munkabizottság állapotát rontják az egyéni védőeszközök alkalmazásában tapasztalható hiányosságok. A közvetlen munkahelyi vezetők jelentős része az egyéni védőeszközök használatát, azok állapotát nem ellenőrzi megfelelően, esetenként azok használatának mellőzését elnézi.

A munkavédelmi oktatás többnyire nem kellő színvonalú, ezért – főként a polgári – dolgozók munkavédelmi ismeretei elmaradnak a követelményektől.

21. A hiányosságok megszüntetése érdekében szükséges:

- a javítóműhelyekben a soronkövetkező munkavédelmi szemlék keretében mélyrehatóan feltárni a tevékenységhez kapcsolódó valamennyi veszélyforrást, közülük azokat, amelyek közvetlen sérülést okozhatnak haladéktalanul megszüntetni, a többi folyamatos felszámolásához intézkedési tervet készíteni;
- az elhelyezési műhelyek felújítására, korszerűsítésére, újak létesítésére
- az anyagi lehetőségek figyelembevételével – tervet készíteni;
- a műhelyek épületeinek és gépészeti berendezései műszaki állapotának változását folyamatosan figyelemmel kísérni, karbantartását tervszerűvé tenni;
- az új, illetve felújított létesítmények, gépek, berendezések használatba vétele során a munkavédelmi követelményeket következetesen érvényesíteni;
- javítani a munkavédelmi oktatások színvonalát;
- fokozni a munkahelyek ellenőrzését, a munkahelyi rend megszilárdítását, javítani a személyi állomány szemléletét, szükség esetén következetesen élni a szabályszegők felelősségrevonásával.

A Tájékoztató alapvetően az egységek baleset-elhárítási és munkavédelmi megbízottjai számára készült annak érdekében, hogy tanulságait napi munkájukban, valamint a műhelyek esedékes munkavédelmi szemléje során a kellő mértékben hasznosítsák.

# ТЫЛ И СНАБЖЕНИЕ СОВЕТСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ

## A népvagyonért valamennyien felelősek vagyunk

*Írta: Sz. K. KURKOTKIN a Szovjetunió marsallja,  
a Szovjetunió Fegyveres Erők badiápfőnöke, honvédelmi miniszterhelyettes*

*(Fordítás a „Тил и Снабженние” c. folyóirat 1984/5. számából)*

Már a szocialista állam születésének első napján közzétették V. I. Lenin felhívását minden dolgozóhoz, amelyben Ő arra szólított fel, hogy úgy vigyázzanak a népvagyonra, óvják a földet, a gyárakat, a felszerelést, a termékeket és a közlekedést, mint a szemük fényét. Mindez, hangsúlyozta Vlagyimir Iljics, össznépi tulajdon.

Többet termelni kisebb ráfordítás mellett, takarékosan gazdálkodni, a legszigorúbb munkafegyelem betartása – napjainkban is aktuális követelmény. Ahogy azt az SZKP XXVI. kongresszusa is aláhúta továbbfejlődésünk mind nagyobb mértékben fog függeni az összes rendelkezésre álló erőforrásoknak ésszerű és hatékony felhasználásától. A gazdasági politika középpontjává a társadalmi tulajdonhoz való jó viszonyulásnak, továbbá annak kell válnia, hogy teljes egészében és célszerűen fel tudják használni mindazt, amivel rendelkezünk.

A nyersanyag és az anyagok gondos felhasználása, a hulladékok csökkentése, a veszteség kiküszöbölése azt jelenti, hogy takarékoskodni kell az emberek millióinak munkájával és a beruházással, növelni kell a termelést, óvni kell a környezetet. Ettől nagymértékben függ a nép jólétének további növekedése.

A szovjet emberek magabiztosan néznek a jövőbe. És ennek a magabiztoságnak megfelelő alapja van, ami nem más, mint a gazdaság dinamikus, fokozatos fejlődése, társadalmunk eszmei-politikai egysége, szocialista hazánk népeinek megbonthatatlan testvéri barátsága. Országunk dolgozói összes sikereiket és eredményeiket összefüggésbe hozzák a kommunisták pártjával. A pártnak, valamennyi szocialista ember által támogatott irányvonala meggingathatatlan.

Az SZKP XXVI. kongresszusa óta eltelt évek alatt jelentősen nőtt az ország gazdasági és műszaki-tudományos potenciálja, erősödött annak védelmi képessége, növekedett a nép életszínvonala, még nagyobb lett hazánk nemzetközi tekintélye.

A legfigyelemreméltóbb eredményeket az elmúlt évben értük el. K. U. Csernyenko elvtárs, az SZKP KB főtitkára választói beszédében megemlítette, hogy az ipar fejlesztésében elért sikerek mellett javult a dolgok állása a közlekedésben is, több termést takarítottunk be, pozitív előrehaladások történtek az állattenyésztésben. A munkatermelékenység növekedésének a gazdaság hatékonyságát meghatározó ütemei meghaladták a jelen ötéves terv első két évének éves mutatóit. Gazdaságunk egyre magabiztosabban tér át a belterjesség útjára.

Napjainkban a párt azt szabja feladatul, hogy tartsuk az elért ütemet, még nagyobb aktivitással fejlesszük a pozitív irányzatokat, biztosítsuk a tervfeladatoknak és a szocialista vállalatoknak feltétlen végrehajtását.

Itt nagy lehetőség nyílik minden dolgozó, minden munkáskollektíva kezdeményezőképesége, alkotó útkeresése előtt. Az egyes szakaszokon az elért eredmények legyenek bár jelentéktelenek is, a szerény eredmények azonban végsősoron jelentős népgazdasági eredményhez vezetnek. Az ipari termékek önköltségének csak 0,5 százalékos terven felüli csökkentése is mintegy 300 ezer lakás utólagos felépítéséhez szükséges eszközöket takarít meg. A tervben megállapított munkatermelékenységnek csak egy százalékkal való növelése egyedül az iparban egyet jelent a termelésnek több milliárd rubellel való növelésével.

A szocialista gazdálkodásnak lenini elveit követő párt és annak Központi Bizottsága fejlett szocializmus fejlesztésének időszakához viszonyítva gazdagította és fejlesztette azokat. Az SZKP XXVI. kongresszusának és a KB további plénumának határozatai megjelölték a gazdaság továbbfejlesztésének főbb irányait, meghatározták azt, hogy a tömegek milyen formában vegyenek részt a takarékoságért és gazdaságosságért folyó harcban.

A racionális gazdálkodás útjai keresésének nagy figyelmet szentelt az SZKP KB-nak 1983. decemberi plénuma. A plénum megállapította azt, hogy az 1984. évi terv túlfeszített, az mindegyik minisztérium, mindegyik köztársaság részére magas feladatot tartalmazott minden erőforrás, anyag, nyersanyag és energiafajta megtakarítására vonatkozólag. Az egy jövedelemegységre eső energiafogyasztást másfél százalékkal, a fémfogyasztást fél százalékkal kell csökkenteni. A termelési hulladékoknak széles körű felhasználása lehetővé tette több mint kilenc milliárd rubel értékű primer erőforrás megtakarítását.

A takarékosági rendszabályok foganatosítása nem más, mint az erőforrások megőrzése és azokból az összes lehetséges hozadék kinyerése. A szocialista társadalomban a takarékoságok erre is irányulnak. Nagyon fontos, hogy ezt mi katonák is, valamennyien megértsük. Nekünk ismernünk kell és mi ismerhetjük a takarékoság helyét az össznépi mozgalomban.

Ma az a feladat, hogy még jobban aktivizáljuk a harcot a takarékoságért, minőségileg új színvonalra emeljük azt. Ennek a harcnak össznépi és a szó szoros értelmében mindennapivá kell válnia, azt minden irányban, minden tagozatban kell folytatni, tudományos alapon kell felépíteni. Tudni kell azt, hogy a takarékoságért folyó harc a harcképzés többi feladataitól nem egy elkülönített fajtája. Annak át kell hatnia a kiképzés, szolgálat és termelés teljes folyamatát. Gyakrabban kell ceruzát kézbe venni és pontosan ki kell számítani, hogy mennyibe kerül ez vagy az az intézkedés, akkoris, amikor mi harckiképzésre használjuk fel az eszközöket, akkoris, amikor különféle gazdasági műveleteket végzünk.

Napjainkban mind nagyobb jelentőségre tesz szert a takarékoskodás racionális útjainak állandó és folyamatos kutatása. Tudott dolog, hogy termelni távolról sem tud mindenki. Takarékoskodni azonban mindenkinek lehet és köteles. Az életben azonban meg lehet figyelni más fajtájú tényeket is. A kiképzés napján a harckocsi kezelőszemélyzete felkészületlennek bizonyult és nem tudta végrehajtani feladatát. Ez azt jelenti, hogy herdálja a nép vagyonát. Avagy mondjuk, hogy a gépkocsiszállító alegység a terhek szállításakor lemondott a pótkocsik alkalmazásáról és jóval több üzemanyagot és üzemóra-tartalékot használt fel, mintha másképpen viszonyult volna az ügghöz. Ebből következik tehát, ahhoz

hogy kizárhassuk a hasonló negatív jelenségek lehetőségét, a takarékoskodás a fegyveres erők viszonyai között azok tevékenységének gerincévé váljon, meg kell érteni azt, hogy a harcjárművek, az összes technika és fegyver, a hadsereg és a flotta teljes felszerelése a szovjet emberek munkájának az eredménye. És ezt a munkát hozzáértően, gazdaságosan kell az egységek és hajók harckészültségének növelésére felhasználni.

Azonban nem csupán maga az eredmény a fontos, hanem az is, hogy milyen áron értük azt el. A hadsereg és a flotta egységeinél nagy lendületre tettek szert az olyan hazafias kezdeményezések, mint törekedni elsajátítani a cél megsemmisítését az első lövéssel, sorozattal, indítással, igyekezni minőségileg végrehajtani minden kiképzési és harcfeladatot, meghonosítani a gyakorlatban a technika üzemeltetésének, karbantartásának és javításának progresszív módszereit. Ezek az intézkedések meghozzák a maguk gyümölcsét – ha a csapatok kiképzése veszteség nélkül jár, akkor kevesebb lőszerre, üzemóra-tartalékra, üzemanyagra lesz szükség. Összességében az a személyi állomány magas fokú szakmai felkészültségéről, a szabályzatok pontos betartásáról és a munka szervezettségéről tanúskodik. Mielőtt kezünkbe vennénk a harckocsi botkormányát, a repülőgépkormányt, helyet foglalnánk a hajók műszerei mellett, minden harcosnak részletesen át kell vennie a tevékenység technikáját és taktikáját vázlatokon, makettekben, gyakorló berendezéseken. Ez garancia lesz arra, hogy a kiképzési és harcfeladatokat a szervezettszerű technikán minőségileg és magas gazdasági hatékonysággal hajtjuk végre. Figyelembe veszik-e a gazdasági tényezőket a kiképzési folyamat megszervezésekor, biztosított-e a mintaszerű rend a telephelyeken, tárolókban, a raktárakban – ezeknek a kérdéseknek szintén a parancsnokságok, törzsek, hadtápszolgálati ágak látóterében kell állniuk. Egyszóval valamennyi kategóriájú katonára, továbbá a termelő egységek vezetőinek, dolgozóinak és alkalmazottainak elmélyült és rendszeres közgazdasági neveléséről van szó.

Nagyon fontos a tisztek, katonák közgazdasági kiképzésének megszervezése, a közgazdaságtan metodikájának valamennyi szakember általi elsajátítása. Ezek a szakemberek tudják figyelembe venni a gazdasági aspektusokat a kiképzési és harcfeladatok kiképzésének és megoldásának folyamán, teljes mértékben felhasználnia kiképző-anyagi bázist a személyi állomány kiképzése változatainak optimalizására, elvégezni a felhasznált anyagi eszközök, idő, munka és a kapott eredmények elemzését.

Az anyagi eszközök gazdaságos felhasználásának alapjai lerakását már a tervezés alatt meg kell kezdeni. A tervezés és a nyilvántartás minőségének javítása és a csapatok anyagi eszközökkel időben történő ellátása egyike a végső cél elérése, a harckészültség növelése döntő feltételeinek.

Különös gondot kell fordítani a foglalkozások komplexitására. A harckiképzésnek valamennyi fajtáját alá kell rendelni a technika követelményeinek, meg kell találni az optimális arányt, az elméleti és a gyakorlati oktatás között. Az egyes foglalkozásokat hozzáértően, a tanult anyag fokozott bonyolultabbá tételével kell felépíteni.

A foglalkozások komplexitása lehetővé teszi az üzemanyag, üzemóra-tartalékok gazdaságos felhasználását, a harcképzéssel kapcsolatos foglalkozásoknak a technika karbantartásával, állapota ellenőrzésének, a különböző hadtápbiztosítási feladatok végrehajtásával való hozzáértő kombinálását.

A takarékoság jelentős forrása a technika balesetmentes üzemelése. A modern gépnek akármilyen összetörése jelentős anyagi eszközfelhasználást von maga

után. Ezért fontos az, hogy minden alegységnél biztosítva legyen valamennyi technika balesetmentes üzemeltetése. Az egyik egységnél pl. több éven át nem volt baleset, azért mert itt a vezetők nagy gonddal hajtottak végre akármilyen feladatot is, nem engedve meg a legcsekélyebb felületességet sem, a gépkocsinak telephely elhagyásához való előkészítéskor.

A takarékoskodásért és a gazdaságosságért való harcot különösen az anyag-ellátó és technikai biztosító szolgálatoknál kell kibontakoztatni. A raktárakon és a bázisokon óriási anyagi értékek találhatók. Mindezeket az értékeket megbízhatóan kell tárolni, nem szabad megengedni azt, hogy azok megromoljanak, pontosan kell vezetni azok nyilvántartását, vigyázni kell rendeltetésszerű felhasználásukra.

A csapatoknál szervezett és összpontosított jelleget öltött az üzemanyag gazdaságos és racionális felhasználásával kapcsolatos munka. A benzin- és gázolaj-megtakarításhoz hozzájárult a vezetők magas fokú mesterségbeli tudása. Közülük a jobbak megtakarítanak 10–15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> üzemanyagot. Egyes egységeknél a meghatározott kiszabattal szemben megtakarítanak 5–8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot. Ha ezeket a százalékokat tonnákban fejezzük ki, akkor eléggé jelentős számokat kapunk.

Az üzemanyag-megtakarításban észrevehető eredmény érhető el gyakorlóberendezések és a kiképzés többi modern technikai eszközeinek széles körű alkalmazásával. Ha a légierről az egyes pilóták részére azok szakképzettségének megfelelő megállapított „repülésből” egy meghatározott óraszámot gyakorlóberendezéseken hajtanak végre, akkor meg lehet takarítani 20–25<sup>0</sup>/<sub>0</sub> üzemanyagot. Sok parancsnok a megfelelő kiképző harcitechnika-készletet állandóan a kiképzőközpontokban tárolja, ahová a gyakorlatok és a feladatok végrehajtására gépkocsikon vagy más szállítóeszközökön szállítják az alegység személyi állományát.

Minden haderőnél és fegyvernemnél, minden ellátószolgálatnál kialakultak és széleskörűen alkalmazzák a gazdasági munka különböző formáit. A haditengerészeti flottánál például, ahol jelentős mennyiségű folyékony hajtóanyagot fogyasztanak, az egyes tengerimérföld alatti fogyasztást tudományos alapon állapították meg, amit különböző menetsbesség esetén a fő és kiegészítő szerkezetek racionális üzem módjának következtében lehet elérni. Folyik annak a vizsgálata is, hogyan lehetne kőolajtermékeket megtakarítani a hajók állandó tartózkodási helyeken való állásakor, repülőegységeknél – hogyan lehetne kisebb földi erővel biztosítani a repülést. Ismeretes, hogy a felhasznált üzemanyag értéke akkor, ha a hajó saját energiafejlesztője látja el energiával 3–4-szer magasabb, mintha annak energiaellátása a partról történik.

Az üzemanyagot ott használják fel racionálisan, a leghatékonyabban, ahol műszakilag hozzáértően tartják karban a gépeket, azoknak üzemanyaggal és olajjal való feltöltése zárt rendszerben történik, a technika üzemeltetése rendkívül kulturált körülmények között folyik, ahol az összes gép üzemképes sebességmérővel hagyja el a telephelyet, szigorúan betartják a kiszabott fegyelmet. Itt a kőolajtermékek megtakarításáért folyó harcnak komplex szervezési, technikai és nevelő-rendszerbályokat, továbbá erkölcsi és anyagi ösztönzőket magában foglaló jellege van.

A gazdasági munka megszervezésének szempontjából nagy jelentőséggel bír az SZKP KB-nak és a SZU Minisztertanácsának „A gépkocsik népgazdaságban való felhasználása hatékonyságának növelése, a terhek gépkocsikon való szállítása alatti bejegyzések elleni harc fokozása és az üzem- és kenőanyag megővésének biztosítása” c. határozata. Ebben az okmányban foglaltak végrehajtása kötelező a fegyveres erők összes alegysége és egysége számára. Ennek alapján történik a

szállítási folyamat megszervezése formáinak és módjainak korszerűsítése, a szállítóeszközök felhasználásának javítása és az úton levő járművek munkájának ellenőrzése.

Az elmúlt években az anyagi eszközök utánszállítása rendszerében meghonosodott a terhek központosított szállítása. A központosított szállítást a nagy helyőrségek többségében meghonosították. Ez lehetővé teszi a bevonandó járművek számának csökkentését, azok felhasználásának javítását, az üzemóra-tartalék és az üzemanyag-megtakarítást. Egyre szélesebb körben alkalmazzák a gépkocsiszállítások tervezésének és irányításának progresszív módjait, egyre több terhet szállítanak egységcsomagokban, konrénekekben. Jó eredményeket értek el ezen a téren a DHDSCS, az Odesszai, Leningrádi Katonai Körzet és a Balti Flotta gépkocsiszállító alegységei.

Az úgy azonban korántsem áll így mindenütt. Egy sor helyőrségben nem használják ki a járművek teherbíró-képességét és teherbefogadó- (rakodó-) képességét, még igen nagy a gépkocsik üresjárata. Szállítások alatt ritkán alkalmaznak pórkocsikat és különleges gépkocsikat. Az egységcsomagokban szállított terhek terjedelme egyes helyeken nem haladja meg a 35–40 százalékot. Mindez azt bizonyítja, hogy a szállítóeszközök munkája hatékonyságának növelésével kapcsolatos lehetőségeket még korántsem mértékreték ki.

A szocialista tulajdon megóvásának, a károk és a hiányok megelőzésének érdekében sok minden történik. Pozitív eredményeket értek el a tárolás és szállítás alatti élelmiszerveszteség csökkentésében. N. Scserbakov zászlós pl. a természetes veszteségnorma csökkentésének következtében az elmúlt évben megtakarított 4000 rubel értékű élelmiszert, P. Svelnisz pedig 12 000 rubel értékű élelmiszert. És ilyen szorgalmas emberek nagyon sokan vannak nálunk.

Igen kézzelfogható eredményekkel jár a csapatoknál a kenyérpazarlás ellen folytatott felvilágosító munka. Az alakulatoknál több tucat-tonnát takarítanak meg ebből az értékes élelmiszerből. Annál az alakulatnál pl., ahol M. Maszlienko alezredes, az ezredparancsnok hadtáphelyettese, a kenyérmegtakarítás minden évben a terv szerinti szükséglet 30 százalékának felel meg. Ebben a vonatkozásban több katonai alakulatnál is nagyon jó eredményeket értek el. Úgy vélem, hogy példájukra követik majd azok is, akik még nem fordítanak kellő gondot erre az összállami ügyre.

Külön szeretnék szólni arról a nagy munkáról, amit a hadseregben és a flottánál az ország élelmiszer-programja gyakorlati megvalósításának céljából folytatnak. Az SZKP KB 1982 májusi plenumát követő időszakban létrehoztak több új katonai szovhozot, többszáz kiegészítő gazdaságot. Növelték a vetésterületet, javultak a mezőgazdasági üzemek és kiegészítő gazdaságok gazdasági mutatói. Az elmúlt évben a szovhozok bruttó termelése az 1982. évi termeléssel szemben 18,4 százalékkal nőtt. A legjobb katonai szovhozok közé a „Habarovszkij”, „Blagodotnij” szovhozok tartoznak. Az utóbbiban a gabonahozam elérte hektáronként a 35,6 mázsát, a tejhozam a 4100 kilogramot tehenenként. Az „Orlovskij” katonai szovhozban minden tojótyúk 280 darab tojást adott.

Egy egész sor alakulat biztosítja a személyi állomány éves hús-, tej-, tojás-szükségletét, a burgonya, korai és melegágyi zöldségszükségletének jelentős részét. A hadászati rendeltetésű rakétacsapatoknál és a Moszkvai Légvédelmi Körzetnél egy főre számítva 13 kg, vagy még több húst állítanak elő. Emellett azonban meg kell említeni azt is, hogy vannak alakulatok, amelyek egyáltalán nem

rendelkeznek kiegészítő gazdaságokkal és melegházakkal. Ez a helyzet megengedhetetlen.

A tizenegyedik ötéves terv végére a katonai alakulatokat kiegészítő gazdaságoknak egy főre 15 kg. húst és 15 kg. főzelékkfélét és zöldséget, 1990 végéig pedig 20 kg. húst és 20 kg. főzelékkfélét és zöldséget kell előállítani. Ezeknek a feladatoknak a végrehajtása a földhasználat megjavítása, a munka jó megszervezése, a munkafegyelem erősítése, a szocialista törvényesség nélkül elképzelhetetlen.

Az agráripari komplexum problémáival foglalkozó össz-szövetségi gazdasági értekezleten K. U. Csernyenko elvtárs, az SZKP KP főtitkára kihangsúlyozta, hogy „A kitűzött célok elérésének legfőbb útja – a mezőgazdaságnak a fejlődés intenzív útjára történő átállítása, a kolhozban és a szovhozokban létrehozott potenciál hozadékának jelentős növelése”. Ezek az utasítások teljes egészében vonatkoznak a mi katonai mezőgazdasági üzemeinkre is.

A ruházati szolgálat nagy mennyiségű, a hadsereg és a flotta részére biztosított anyagi és pénzüsszegeket használ fel. Azoknak gazdaságos kezelése a fegyveres erők összes szolgálati személyének, egész személyi állományának legfontosabb feladata. A körzeteknél és a flottánál hatalmas munka folyik a ruházati anyagi készletek gazdaságos és célirányos felhasználásának érdekében.

Ugyanakkor a csapatoknál még előfordulnak ruházati anyag elvesztések és hiányok, és ezekkel nekünk nem szabad megbékélnünk. Jelentős méreteket érnek el ezek a Távolkeleti, Bajkálontúli, Urali, Közép-ázsiai és Türkmeniai Katonai Körzeteinél, a Csendes-óceáni és az Északi Flotta egységeinél.

Az ilyen helyzetnek az a legfőbb oka, hogy a szolgálati személyek nem teljesítik a Fegyveres Erők Belsőszolgálati Utasításának az alegységek és raktárak anyagkészlete rendszeres ellenőrzésével kapcsolatos követelményeit, rosszul szervezik meg az anyagnyilvántartást az egységeknél és a hajókon, komolytalanul viszonyulnak a káderok anyagfelelős beosztásokba való kiválogatásához. Egyes helyeken a népi ellenőrök és belső ellenőrző bizottságok nem tanúsítanak kellő aktivitást és elvhatóságot.

A katonai kereskedelemben még nem tesznek meg mindent az ipar- és élelmiszercikk megóvásának érdekében. Nem kevés azoknak a katonai boltoknak a száma, ahol a hiányok nőnek. Több helyen növekszik a nem tervezett veszteség. A Távolkeleti és Bajkálontúli Katonai Körzetek Kereskedelmi Főnökségeinél az az egész hiánynak több mint az egynegyedét teszi ki. Mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a katonai kereskedelem egységeinél kedvező feltételeket teremtsenek az áruk megóvásának biztosítására, a hiány kizárására.

Úgy tűnik, hogy a „vezessd pontosan és lelkiismeretesen a pénzünyilvántartást, gazdálkodj takarékosan...” lenini szavak közvetlenül a hadtápszolgálatok és a pénzügyi szolgálat dolgozóihoz szólnak. Azonban még nem mindenki tanulta meg megingathatatlanul védeni a nép rubeljeit.

A moszkvai „Sarló és Kalapács” fémkohászati gyár dolgozóival való találkozásakor K. U. Csernyenko elvtárs megjegyezte, hogy még nagy pénzeket használnak fel másodrendű dolgokra, avagy olyan kérdésekkel foglalkoznak, amelyek még várhatnának. Meg kell mondani, hogy még a hadseregben és a flottánál is vannak esetek, amikor a pénzeszközöket ésszerűtlenül, nem rendeltetészerűen használják fel. Sőt, mi több, előfordulnak törvénytelen és nem célszerű kiadások is.

Több helyőrségben nem használják ki kellően a napjainkban elterjedt saját erővel való építkezés módjait, amikor is a munkának jelentős részét az alakulatok saját erőikkel hajtják végre. Az ilyen építkezési forma tényleges költségei 40–50 százalékkal alacsonyabbak a költségvetési költségeknél.

Nem mehetünk el szó nélkül amellett sem, hogy egyes katonai alakulatok és katonai építőszervezetek évről évre büntetést fizetnek a vasúti kocsik állásáért. Ez a hosszú ideje tartó gyakorlat oda vezet, hogy felelőtlenül viszonyulnak a rakodásgépesítési eszközök meghonosításához. Még nem engedhető ellentmondás keletkezni: a vasút arra törekszik, hogy minél gyorsabban eljuttassa a terhet a felhasználóhoz és növelje a gördülőanyag-fordulót, a felhasználó pedig közömbösen akadályozza ezt, órákig, sőt néha napokig állnak a vagonok iparvágányokon.

Meg kell jegyezni, hogy az anyagi eszközök megóvásában jelentős szerepet játszik a belső ellenőrzés. Az egységparancsnokok kötelesek konkrétan irányítani a belső ellenőrző bizottságokat és azok munkáját. A bizottságok állományába olyan értelmes és elvhű tiszteket és zászlósokat kell kijelölni, akik ismerik az ügyek állását az egységeknél. Az ellenőrzések során feltárt hiányosságok megszüntetését állandó ellenőrzés alatt kell tartani.

A gazdasági kérdések, mint állami fontosságú feladat megoldásának a legnagyobb figyelmet a szolgálat általános vezetésére kell fordítani, törekedni kell a szovjet törvények, a parancsok, utasítások és szabályzatok követelményeinek maradéktalan végrehajtására, a nyilvántartás és az ellenőrzés megfelelő megszervezésére, határozottan meg kell akadályozni mindenfajta mulasztást, hanyagságot, lazaságot, pazarlást. Egyes helyeken még nem harcolnak kellő eréllyel a takarékoskodásért, közömbösen kezelik ezt a fontos kérdést, sőt mi több, időnként megpróbálnak belenyúlni az állam zsebébe. Hogyan lehet beszélni takarékos-ságról, ha az egységnél nincsen megfelelően megszervezve az anyag vagy élelmiszer tárolása, nyilvántartása, megóvása, ha a kollektíván belül nagyobb a megengedett hiány vagy veszteség. Ilyen esetben nyilvánvalóan nem beszélhetünk a takarékoskodásért való harcról, hanem csak rendteremtés szükségességéről olyan rendteremtésről, a szolgálat olyan megszervezéséről, amikor elképzелhetetlen a hanyagság, a sikkasztás, a felelőtlenység. Mert addig, ameddig nem lesz rend, öntudatos, kommunista viszonyulás a munkához, szó sem lehet a tényleges takarékoskodásról. A mi életünkben ki kell rekeszteni a pazarlást és a sikkasztást, mert régen ismert az a közmondás, hogy agyagos mocsárban semmi érdemleges nem nő.

Nemrégben lépett életbe a Szovjetunió Legfelső Tanácsa Elnökségének törvényerejű rendeletével jóváhagyott, „Utasítás a katonák anyagi felelőségéről az államnak okozott kárról”. Ez az okmány kimondja, hogy a Szovjetunió állampolgára köteles óvni és erősíteni a szocialista tulajdont – a Szovjetunió gazdasági rendszerének alapját. Minden állampolgár kötelessége harcolni az állami és társadalmi tulajdon pazarló és sikkasztói ellen, jó gazdához illően kezelni a népi vagyont, intézkedéseket fogantatosítani a kár megelőzésének érdekében.

A Szovjetunió Alkotmányának, a katonai eskünek és a katonai szabályzatoknak megfelelően, a Szovjetunió Fegyveres Erőinek katonája köteles óvni a rábízott fegyverzetet, technikát és egyéb katonai anyagot. A szocialista tulajdon el-sajátítása csökkenti a harc-készültséget, ez a szovjet törvényeknek és a katonai fegyelemnek a legdurvább megsértése. Az ilyen dolgokban vétkező katonákat fegyelmi, anyagi, a törvény által meghatározott esetekben pedig bünvádi felelős-ségre kell vonni.



Az Utasításnak hozzá kell járulnia a katonák, fegyverzet, technika és egyéb katonai anyag, mint össznépi vagyon, a hadsereg és a flotta harci erejének anyagi alapja megóvásáért való felelősségének növeléséhez.

A szovjet harcosok a technikának és a fegyverzetnek jó gazdához méltó megóvásában, minden kilogramm üzem- és kenőanyag, minden kilowattóra villamosenergia, minden kilogramm kenyér ésszerű felhasználásában látják hazafiúi kötelességüket. A népvagyonért valamennyien felelősek vagyunk.

A személyi állománynak a takarékoság tattalékai feltárására irányuló alkotó kezdeményezéséhez hozzájárul a szocialista munkaverseny. Az egységeknél, hajókon, a Honvédelmi Minisztérium vállalatainál és intézeteinél széles körű támogatásra talált a „Minden helyőrségben példás életkörülményt” jelszavú verseny és „A harcjárműnek második életét” kezdeményezés. Annak az alakulatnak a személyi állománya, ahol a parancsnok hadtáphelyettese A. Marczenko alezredes, az elmúlt évben azzal a felhívással fordult a Moszkvai Katonai Körzet harcosaihoz, hogy harcoljanak a „Takarékosok Ezrede” cím elnyeréséért és becsülettel teljesítette vállalt kötelezettségét. Sok hasznos kezdeményezés született a BAM-építkezésen. Ezek a hazafias kezdeményezések meleg támogatásra leltek a hadtápszakemberek között, a termelő vállalatoknál, a katonai építőszervezeteknél. A hadsereg és a flotta munkáskollektívái akzívan részt vesznek a tartalékok feltárásában azért, hogy az ötéves terv negyedik évében újabb sikereket tudjanak elérni.

A takarékoságért és a gazdaságosságért folyó harchoz nagyban hozzájárulnak a hadsereg és a flotta feltalálói és újítói. Azok, több százezer, a kiképzési folyamat hatékonyságának és minőségének javítására, a kiképző-anyagi bázis korszerűsítésére, a fegyver és harci technika igénybevételeének javítására, azok megbízható működésének és megóvásának biztosítására, jelentős villamosenergia, tüzelő és más anyagok megtakarításának elérésére irányuló javaslatokat tettek. Ezen javaslatok megvalósításának következtében az ötéves terv elmúlt évében a csapatoknál megtakarítottak több millió rubelt.

Az újítók alkotó aktivitása ugyanakkor lehetővé teszi sok bonyolult technika problémájának megoldása meggyorsítását, ami a harcászultság erősítését, a kiképzési folyamat hatékonyságát és minőségének növelését, a szolgálat megszerzésének javítását szolgálja.

A hadseregben és a flottánál a takarékoságért és gazdaságosságért kibontakozott harc szükségessé teszi azt, hogy a parancsnokok, politikai szervek, párt-, szakszervezet és Komszomol-szervezetek, hadtápszakemberek, állandóan figyelemmel kísérjék.

Az élenjáró egységek felgyülemlett tapasztalataira támaszkodva törekedni kell a gazdasági munka további korszerűsítésére, szigorúan kell elemezni az ügyek állását a csapatgazdálkodás valamennyi területén, fel kell tárnai a fel nem használt tartalékokat. Minden alakulat és hajó életét hassa át a párt gondoskodása a technika tárolása és karbantartása minőségének javításáért, élettartamának meghosszabbításáért, az üzemanyag, tüzelő, villamosenergia és más anyagi eszközök megtakarításáért. Mindabban, ami a népvagyonhoz való jó gazdához illő, gondos viszonyulással kapcsolatos, nagy a szerepe a kommunista, különösen a vezetők kommunista erkölcsi példamutatásának. Meghatározza a munka menetét és mindenki róla vesz példát. Minél magasabb beosztást tölt be, annál nagyobb a felelőssége.

A kommunista magas fokú morálja mindcncnelőtt a szolgálati és pártfeladatok maradéktalan végrehajtásában, a kommunista erkölcs normáinak szigorú betartásában mutatkozik meg. Aki erről megfeledkezik, az előbb vagy utóbb elveszíti párttekintélyét. Ennek eredményeképpen következik be a méltatlan magatartás, a szolgálati jogokkal való visszaélés. P. Popov alezredes hibájából pl. cl-tulajdonítottak nem kis mennyiségű építőanyagot, az értük kapott pénzt pedig megtartották. Mélységesen el kell marasztalni azokat az előljárókat, akiknek kötelességük lett volna a tiszt munkájának az ellenőrzése.

Akik méltatlanul viselkednek, megsértik a párt Szervezeti Szabályzatát és a párterkölcsei normákat, nem érdemelnek megértést, mett itt a párt becsületéről, sorainak tisztaságáról van szó.

A rend és fegyelem megerősítése kulcsfontosságú clvi kérdés. A fegyelmezetlenség és a felelőtlenség nemcsak anyagi kiadásokat eredményez, hanem komoly erkölcsi károkat is okoz. Ezért a hadseregnek és a flottának valamennyi hadtápbecsztottja szívből üdvözli a párt által a gazdasági fegyelem tovább-erősítésének, a szocialista törvényesség szigorú betartásának céljából foganatosított rendszabályokat.

Az SZKP KB 1984. februári és áprilisi plénuma hangsúlyozta, mi a jövőben is azon fogunk munkálkodni, hogy erősödjön országunk védelmi képessége, hogy rendelkezünk elegendő eszközökkel ahhoz, hogy lehűthessük a forró fejű harcias kalandorokat. Az anyagi és pénzeszközök gazdaságos, takarékos felhasználása egyenlő hazánk gazdasági és védelmi képességének erősítésével.

# Military Review

## Amerikai hadosztály hadtápbiztosítása mélység harcban

(*Logistical Support for the Air Land Battler*)

*Irta: Sullivan, B. alezredes*

(*Fordítás a Military Review c. folyóirat 1984/2. számából*)

E folyóirat 1982. számában megjelent egy cikk, amely a korszerű mélységi harcot jellemzi. A cikk szerint a korszerű harc lényege az ellenség második lépcsőjének támadása abból a célból, hogy az első lépcsőjét ne erősítse meg. E feladat megoldására a hadtestparancsnok felhasználja az összes lehetséges erőt, beleértve a légit, a közvetett tüzérséget és a manőverező csapatokat.

A mélységben támadó csapatok hadtápbiztosításának megszervezéséhez a következő hagyományos adatok szükségesek: ki, mit, mikor és hol ténykedik.

*Ki:* A feladat végrehajtásában részt vehetnek: páncélos, gépesített gyalogos, műszaki, tüzér, felderítő, repülő stb. csapatok. A csapatok mennyisége a feladattól függ. Feltehető, hogy a feladatot legalább dandár és nagyobb erők hajtják végre.

*Mi:* A feladat befolyásolja legjobban a hadtápbiztosítást. A feladat végrehajtását a következők jellemzik: gyors áthaladás a peremvonalon; behatolás a mélységbe; súlyos veszteség mérése mozgáskor; döntő összecsapás kerülése; felkészülés a hadosztály vagy mélyebben levő második lépcsők támadására. A felsoroltak mindegyikének van hadtápvonatkozása is. Például más lesz a löszergyűjtés összetétele és mérete, ha a tüzérség fő feladata a támadást végrehajtó erők ellen felhasználható tüzérség megsemmisítése, vagy a légvédelem lefoglalása, vagy a támadó erők támogatása.

*Mikor:* A második lépcsők ellen kijelölt erők addig kell bevetni, amíg azok nem harcolnak, vagyis csak az első lépcsők között folyik a harc.

*Hol:* A támadás mélysége függ a második lépcső (cél) elhelyezésétől és a támadó erők lehetőségétől. Rendszerint már 50–70 km-es mélységben az ellenséges második lépcső sok fontos célja semmisíthető meg. Ez kikényszeríti a második lépcső idő előtti bevetését és megakadályozza az első lépcső megerősítését.

Ezek, valamint a hagyományos (védelem és frontális támadás) és mélységi támadás harcmezeje közötti különbség, a mélységi támadás különböző

módjai jelentősen befolyásolja a hadtápbiztosítás megszervezését és a parancsnokoknak korábban kell hozni elhatározást a hadtápbiztosításra, amely befolyásolhatja az összefegyvernemi döntést is.

### Harcmezők közötti különbség

Hagyományos	Mélyégi
Szélesség: ho.-nak megfelelő.	- szűk (mozgási sáv).
Mélység: 10-20 km.	- 50 és több km. a peremvonaltól.
Támogatás: a szomszédok kölcsönösen.	- önálló, nincs szomszéd.
Utanszállítási út: a hdt.-től folyamatos.	- nem folyamatos.
Harc mód: védelem korlátozott támadással.	- támadás.
Hadtápbiztosítás: egynemű.	- többféle.

A mélységben támadó erők feladata sokféle lehet, ebből összehasonlítás céljából hármat választottunk ki, amelyeket a 2., 3. és 4. sz. vázlat ábrázol.

A táblázatban feltüntetett általános szükségleten belül lehetnek bizonyos eltérések. Például a támadásban a lőszerükséglet kevesebb lesz, mint védelemben, ugyanakkor az üzemanyag-fogyasztás jelentősen megnő. Ezeket az eltéréseket a cikkben később bővebben ismertetjük.

A táblázatból kiderül, hogy a hadtápbiztosítás az 1. sz. változatnál a legnehezebb. Ennél a változatnál várható a legfeszítettebb harc, legtávolabb a peremvonaltól, a veszteség pótlására sok anyag szükséges, ezt indokolja a harc hosszú időtartama is. Ennél a változatnál tehát erős földi vagy légi utánpótlás szükséges.

A második változatnál célszerű megoldás az, ha a csapatok annyi anyagot visznek magukkal, amennyi a feladat megoldásához elegendő, a harmadik változatnak viszont a visszavonulás irányában előre készleteket kell felhalmozni.

Előbb említettük, hogy a mélyégi harc rendkívül intenzív. A hadtápgépkocsik viszont – kevés kivétellel – alegységtől a hadtestig nagyon érzékenyek ellenséges behatásra. Így már az alegységparancsnok is számolhat azzal, hogy még a szervezetszerű hadtápgépkocsik sem követik a harcba, ellenkező esetben azok megsemmisülnek, ezért fontos felmérni a harci járművek szállítási lehetőségeit.

Mélyégi támadást 70 és több km mélységre rendszerint tüzéséggel megerősített páncélos vagy gépesített hadosztály hajt végre.

1. sz. vált. (elfogás)			2. sz. vált. (támadás és visszavonulás)			3. sz. vált. támadás részbeni elfoglalás, visszavonulás		
Időszak	Idő	Htp. szüks.	Időszak	Idő	Htp. szüks.	Időszak	Idő	Htp. szüks.
felkészülés	Cs-1-Cs	nagy*	felkészülés	Cs-1-Cs	nagy*	felkészülés	Cs-1-Cs	nagy*
áthaladás	Cs-Cs1,5	köz.	áthaladás	Cs-Cs1,5	köz.	áthaladás	Cs-Cs1,5	köz.
támadás	Cs1,5-Cs7	köz.	támadás	Cs1,5-Cs14	köz.	támadás	Cs1,5-Cs7	köz.
felszámolás	Cs7-Cs10	köz.	áthaladás	-	kicsi	védelem**	Cs7-Cs13	nagy
védelem**	Cs10-Cs24	nagy	helyre- állítás	-	vált.	vissza- vonulás	Cs13-Cs20	nagy
helyre- állítás	Cs24	vált.						kicsi
felkészülés		nagy				helyre- állítás		vált.
támadás		kicsi						

\* A tüzérségi előkészítés előre felhalmozott lőszerrel történik.

\*\* A védelem időtartama a parancstól vagy a következő feladattól függ.

A támadási ütem függ a támadó erők nagyságától, az ellenséges védelemtől és utánszállítási úttól. Bemutatás céljából 10 km/óra támadási ütemet és 70 km mélységet vettünk alapul. Ezek szerint a harc időtartama a következőként alakulhat:

1. sz. változat	célterület elfoglalása és védelme	7*-24 és több óra
2. sz. változat	rajtaütés és visszavonulás	14 és több óra
3. sz. változat	célterület időleges megtartása és visszavonulás	20** és több óra

\* A tényleges mozgás csak 7 és több óra, a védelem és utána következő feladat végrehajtásának ideje azonban meghatározatlan.

\*\* A célterület bizonyos pontjainak 6 órás megszállását feltételezve.

A fenti időtartamnak különösen akkor van jelentősége, ha a feladatot utánpótlás nélkül kell végrehajtani. A csapatok szállítási lehetőségeinek kiszámításánál a 86. típusú hadosztályszervezés harckocsi- és tüzérségeit vettük alapul.

A 155 mm-es önjáró tarackos tüzérsztály 3 üteggel, ütegenként 8 tarackkal rendelkezik. Minden tarack képes szállítani 36 löszert, ezenkívül minden tarackhoz rendszeresítették egy löszerszállító gépkocsit, amelyre 90 lövedék fér fel.

A hadosztálytüzérség önjáró rakétaosztályokba 9 kilövőt szerveztek. Minden kilövőhöz 2 pótkocsival ellátott rakétaszállító gépkocsi tartozik. Ezek 6 rakétát képesek szállítani. A két önjáró 203 mm-es tarackos ütegben 8-8 tarack van. Egy tarack a löszeres kocsiával együtt  $2 + 48 = 50$  löszert tud elszállítani.

A hadosztálynál 6 harckocsi és 5 gépesített zászlóalj van. A harckocsiknál 58 M1 típusú harckocsival, a gépesítetténél 54 páncélozott szállító, 7 felderítő járművel kell számolni. A szállítás alapjául az alegységeknél 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os technikai mutatót kell venni.

Az M1-es harckocsi fogyasztása 47 gallon óránként (75<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rossz utat és 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub> terepet feltételezve) tartályainak befogadóképessége 508 gallon (egy gallon 3,78 l), így újratöltésre Cs10,8 órakor (Cs = áthaladás a peremvonalon) szükséges. A páncélozott szállító és felderítő járművek fogyasztása a fenti feltételek mellett – 11,4 gallon óránként, tartályaik befogadóképessége 160 gallon, így újra fel kell tölteni azokat Cs14-kor.

Egy páncélos hadosztály újrafeltöltéséhez Cs10-kor 173 ezer gallon üzemanyag kell 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub> technikai mutató mellett, és ha Cs-kor a tartályok tele vannak.

Löszergyógyasztásnál figyelembe kell venni, hogy a tüzérségi előkészítést teljesen, a tüztámogatásnak (15 km-ig) pedig a felét az első lépcső hadosztály tüzérsége végzi, így a támadó hadosztály löszergyógyasztása az 5. sz. vázlat szerint alakul.

A tüzérsztályok löszerszállító gépkocsijainak teljesítőképességét figyelembe véve kb. Cs7-kor kell feltölteni a 155 és 210 mm-es tüzérsztályokat. Ez vonatkozik a harckocsilövegekre, páncéltörő rakétákra és más közvetlen irányású fegyverre is. Ez naponta még 1000-1500 rövidtonna (971 kg) utánpótlást jelent.

A harcászati rakétaosztálynál a helyzet nem válik kritikussá, kivéve az 1. sz. változatot, amelyben súlyos védelmi harccal is számolnak. Itt meg kell említeni, hogy a 10 t-ás rakétaszállító gépkocsik (2 db) nem páncélozottak, ezért ellenséges behatásra igen érzékenyek.

## Páncélos hadosztály lőszerfogyasztása mélyiségi harcban

5. sz. vázlat

	Áthaladás közepes harc Cs-Cs1,5	Támadás közepes harc Cs1,5-Cs7	Felszámolás közepes harc Cs7-Cs10	Védelem súlyos harc Cs10-Cs-24	Összesen
1. változat	76,6 rövid t. 155 mm-es tarack 10 lövés/cső 3,5 rakéta/kilövő 203 mm-es tarack 7 lövés/cső	567,7 rövid t. 75 lövés/cső 25 rakéta/kilövő  51 lövés/cső	811,6 rövid t. 41 lövés/cső 14 rakéta/kilövő  28 lövés/cső	2144,7 rövid t. 290 lövés/cső 81 rakéta/kilövő  197 lövés/cső	3100,6 rövid t.
* Minden +óra kb. 185 rövidtonna felhasználással jár.					
2. változat	áthaladás közepes harc Cs-Cs1,5	támadás közepes harc Cs1,5-Cs14	-	-	Összesen
	76,6 rövid t. 10 lövés/cső 3,5 rakéta/kilövő 7 lövés/cső	1298,5 rövid t. 169 lövés/cső 56 rakéta/kilövő 7 lövés/cső			1375,1 rövid t.
3. változat	áthaladás közpes harc Cs-Cs1,5	támadás közepes harc Cs1,5-Cs7	védelem súlyos harc Cs7-Cs13	visszavonulás közepes harc Cs13-Cs20	Összesen
	76,6 rövid t. 10 lövés/cső 3,5 rakéta/kilövő 7 lövés/cső	567,7 rövid t. 76 lövés/cső 25 rakéta/kilövő 51 lövés/cső	924,9 rövid t. 125 lövés/cső 35 rakéta/kilövő 85 lövés/cső	431,9 rövid t. 571 övés/cső 19 rakéta/kilövő 39 lövés/cső	2001 rövid t.

E szükségleteket és a mélységi harc jellegét értékelve megállapítható, hogy a hadtáp jelenlegi technikájával és módszerével nem lehet támogatni a mélységi harcban részt vevő erőket. Tehát új hadtápdoktrínát kell kidolgozni. A doktrínában foglalkozni kell a technika, az ellátási módszerek, a hadtápszervezés és -képzés fejlesztésével, hogy a hadtáp képes legyen a mélységi harcban részt vevő erőket is támogatni.

### *Korszerűbb lőszer és rakéta*

Kisebbsé, könnyebb és többcélú lőszer szükséges. Ez lehetővé teszi azt, hogy a harcjárművek több lőszer szállíthassanak megtartva a kívánt hatékonyságot. Jelenleg a 155 mm-es tarack lőszerjavalmazásának súlya 165 font (egy font 0,45 kg.), a 203 mm-esé pedig 290 font. A mélységi harc rúztámogatását figyelembe véve csak a tüzérsztyályok napi lőszer-szükséglete 3000 rövid tonna, amely 600 5 t-ás tehergépkocsit jelent. Természetesen nehéz ilyen hadtápterhet elviselni.

Könnyű, hatékony és lehetőleg többcélú lőszer-töltet szükséges. Jelenleg is még a 13. században feltalált puskaorra támaszkodunk. A hadseregben ez változott a legkevésbé, és szakértők szerint elérte a maximális lehetőségek határát. Mélységi harcban a rakéták nem tudják helyettesíteni a csöves tüzérséget

Előnyösebbnek tűnik folyékony töltet alkalmazása. Előnyei:

- könnyebb súly (jelenleg a tüzérségi lőszer súlyának 20, a harckocsilőszer súlyának 40%-a a csomagolásra esik);
- hatóereje a puskaornál (azonos mennyiségnél) nagyobb, és ez szállítási megtakarítással jár;
- csökkenti a lövegcsövek károsodását stb.

Olyan technika szükséges, amely nehezen használódik el, vagyis olyan fegyverrendszer, amely megfelelő tartalékkal rendelkezik egy alkatrész megrongálódása esetén a technika további működésének biztosítására. Például, ha egy lövegnek megsérül az automata irányzó rendszere, akkor ezt kézi irányítással lehessen helyettesíteni.

Olyan gépjárművek szükségesek, amelyek gyorsan és olcsón, többcélú, modul alkatrészekkel javíthatók, vagyis olyan alkatrészekkel, amelyek több cserefunkciót biztosítanak. Itt lényegében tárca-résről (dial-a-part) van szó, amely bármely javítási szinten betervezhető és alkalmas a megállapított hibától függően több funkció ellátására.

Olyan elektronikus irányítórendszerek szükségesek, amelyek az adott technika szerves részei. Ezt vetronic-nak nevezték el, amely a vehicle (gépjármű) és electronics (elektronika) szavak kombinációjából alakult ki. Ez a tudomány és technológia elektronikus vonatkozású integrálása a technikában már a gyártáskor. Ez biztosítja az elektronikus rendszerek lehető legnagyobb védelmét, kb. úgy működik, mint ahogy a szervezet az idegrendszert védi az agytól.

### *Más energiaforrások*

Hatékony, gazdaságos, sűrített és könnyen kezelhető hajtóanyag szükséges. Jelenleg az üzemanyag a mi Achilles-sarkunk, mivel nem sűríthető, tömegesen fagy, szállításához és elosztásához különleges technika szükséges. Új üzemanyag kifejlesztése, amely megszünteti a folyékony üzemanyag hátrányait egy nagyon komoly hadtápproblémát fog megoldani.



### *Túlélő utánpótlási módszerek*

A hadtápnál olyan gépjárművek szükségesek, amelyek mozgékonyasága és túlélőképessége azonos a támogatott fegyver rendszerével. A jelenlegi szállító járművek már a gyalogsági fegyverekre is érzékenyek. Mélységi harcban ezek hamar üzemképtelenek lesznek.

E hiányosság kiküszöbölésére helyes lépés volt az első lépcsők ellátására kifejlesztett páncélozott anyag-, lőszer- és üzemanyag-szállító gépkocsik. Ezt a feladatot folytatni kell. Meg kell vizsgálni, hogy a nehéz hadosztályoknál ilyen gépkocsikkal fel kell-e szerelni az összes alegységet. A mélységi harc doktrínája valószínűleg szükségessé teszi ezt.

Korszerűbb technika és felszerelés szükséges a mélységben harcoló csapatok légi utánpótlásához. Olyan deszantoló (ledobó) eszközök szükségesek, amelyek mind magas, mind alacsony repülésnél használhatók, valamint kevesebb munkaerővel és gyorsabban előkészíthetők. Nagyobb és több ejtőernyő alkalmazása nem lehet a fejlesztés iránya. Előnyben kell részesíteni a rekrorakétákat, vagy az ún. „lány föld” rendszereket, olyanokat, amelyeket a szovjetek használnak. Ennél a módszernél kevesebb ejtőernyő szükséges és az előkészítési idő is csökken.

A mélységi harc a katonának teljes fizikai és pszichikai teljesítőképességét követeli. Meg kell keresni azokat a módszereket, amelyek növelik az emberek teljesítő- és tűrőképességét, anélkül, hogy huzamosabb ideig káros hatás alakulna ki. A mélységi harcban szükség van a teljes szellemi kapacitásra, a döntést gyorsan kell hozni, a tevékenység folyamatos és a munkaerő viszonylag kevés. Az ilyen feladat megoldása csak az emberi dimenziók bizonyos formáinak kiterjesztésével biztosítható. Olyan egészségügyi intézetekre, kezelésre és felszerelésre van szükség, amely megfelel a mélységi harcban előforduló sebesültek mennyiségének és minőségének.

A táborigi hadtápnál nagyobb mértékben kell alkalmazni a robotokat és a számítógépeket, hogy több hadtápfeladatot lehessen ellátni kevesebb emberrel, súlyos harcviszonyok között. A jelenleg alkalmazott robotok csak állandó jellegű intézetekben használhatók, és viszonylag tiszta körülmények között működnek. Ezeket a fáradhatatlan, erős és hatékony gépeket a hadtápbiztosítás megkönnyítése érdekében harctéri viszonyokhoz kell adaptálni.

A mélységi harc hadtápbiztosításánál az is fontos, hogy a parancsnok a harc megtervezésénél vegye figyelembe a hadtápnál reális lehetőségét. „Én harcolok, valaki pedig csinálja a támogatást” szemlélet bizonyos mélységi harc részbeni vagy teljes kudarcához vezet. A hadműveleti terv elkészítésekor igen komolyan figyelembe kell venni az utánpótlás lehetőségeit, az utánszállítási utakat, a helyszíni tartalékokat, a hadtápnál túlélési lehetőségét és a helyreállítás szükségleteit. Ezek a fontos hadtáptényezők a parancsnok elhatározásának szerves részét kell, hogy képezzék.

A hadseregnek reálisan kell tudomásul venni a mélységi harc doktrínáját. Fel kell készülnünk technikai, elméleti és kiképzési szempontból arra, hogy a 2000-tól vagy korábban alkalmazott mélységi harc a hadtápnál felkészületlenség miatt ne váljék tragikussá és ne járjon sok áldozattal.

## FOLYÓIRATOKBÓL

### I. ÁLTALÁNOS DOKTRINÁLIS KÉRDÉSEK

1. Hadigazdasági képzés és nevelés a tisztek felkészítésének szerves része.

A szerző a következő kérdésekkel foglalkozik: a hadigazdasági képzés lényege, a gazdasági nevelés tartalma, a képzés javításának módjai a főiskolákon és csapatoknál harcászati és hadművelleti szinten. Végül a cikk ismerteti a hadigazdasági elmélet fejlődésének néhány kérdésér.

*Vojennaja Miszt.* 1984. 1. szám.

2. A hadtáp életképessége, működőképessége.

Az életképesség a csapatoknak, technikának, hadtápjobjektumnak, vezetési rendszernek és hadtápbiztosításnak olyan sajátossága, hogy megtartsák, illetve helyreállítsák harcképességüket, működőképességüket ellenséges tevékenység körülményei között. E kérdés a hadtápnál is igen fontossá vált az ellenség korszerű felderítő eszközei hatékonyabb fegyverei és tömeges helikopterei miatt. Az életképességet többek között a rejtés, álcázás, őrzés, időbeni kivonás stb. biztosítják. A szerző cikkében ezekkel a kérdésekkel foglalkozik.

*Til i Sztabzsenyije*, 1984. 2. sz. 15–20. oldal.

3. NATO terhek megoszlása – Új nézet szükséges.

A szerző rendkívül részletesen ismerteti a NATO-tagállamok katonai költségvetésének megoszlását különböző területeken, bírálja azt, és új megoldást javasol.

*Military Review*, 1983. 11. sz. 12–20. oldal.

4. Emeljük a katonatorvosi tudomány hatékonyságát.

Szerkesztőségi cikkben megismerhetjük a Szovjet Egészségügyi Szolgálat tudományos területén elért eredményeket és a vele szemben támasztott követelményeket.

*Vojenno-Medicinszkij Zsurnal*, 1984. 3. sz. 19–23. oldal.

### II. VEZETÉS ÉS GÉPESÍTÉS

1. Törekedjünk egymás helyettesíthetőségére.

A korszerű harc megköveteli a hadtáptechnika mély ismeretét, tökéletes alkalmazását és nemcsak a saját beosztásnál járó feladatok, hanem az egyik közeli feladatok is a pontos teljesítést bármely körülmények között. A szerző ezen feladat megoldását ismerteti a repülőhadtápnál alegység szinten.

*Til i Sztabzsenyije*, 1984. 5. sz. 35–38. oldal.

2. A vezetési okmányok egységesítéséről.

Utóbbi időben a vezetési okmányok száma jelentősen megnőtt. Ez szükségessé tette azok tökéletesítését, amely a fölösleggek megszüntetésével, a meglévők egyszerűsítésével és egységesítésével érhető el. A szerző a szállító egységek okmányai egységesítésének lényeges kérdéseit ismerteti.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 6. sz. 24-25. oldal.*

3. Fordítsunk figyelmet az egészségügyi dolgozókra.

Komarov vezds. elvtárs cikkének első részében ismerteti a fiatal egészségügyi dolgozók számát, összetételét, majd később azokról való gondoskodás konkrét feladatait.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 6. sz. 39-44. oldal.*

4. Hadtáp az ellenség nagypontosságú fegyvereinek viszonyai között.

Golusko vezds. elvtárs cikkében ismerteti az ellenség azon fegyvereit, amelyek a hadtápra különösen veszélyesek, majd megszabja ezek kivédésének feladatait.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 7. sz. 13-16. oldal.*

5. Kórházparancsnokok elhatározásának kidolgozása, a kórház munkájának megszervezése.

A kórházparancsnok elhatározásának meghozatala jelentősen különbözik a csapatokétól. A szerző cikkében foglalkozik az elhatározás meghozatalának módjával és tartalmával. A cikk vita-indító cikk.

*VMZS, 1984. 3. sz. 29-31. oldal.*

### III. GAZDÁLKODÁS, SZÁLLÍTÁS, EGÉSZSÉGÜGYI BIZTOSÍTÁS BÉKÉBEN

1. Óvjuk a hadsereg anyagi eszközeit.

Gornij vezds. elvtárs, a Szovjet Hadsereg főügyésze ismerteti a hadseregnek okozott károk jogi vonatkozásait.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 7. sz. 18-22. oldal.*

### IV. HARC-HADMŰVELET HADTÁPBIZTOSÍTÁSA, KIKÉPZÉS, OKTATÁS

1. Kiképzési sarak a hadtápnál.

Tapasztalat azt bizonyítja, hogy a hadtáp szaktiszthelyettesek ismereteinek fejlődése jelentősen felgyorsult ott, ahol kiképzési sarkot rendeztek be. A szerző ezt számos példán keresztül bizonyítja, és ismerteti a különböző kiképzési sarak konkrét berendezését.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 6. sz. 11-14. oldal.*

2. A személyi állomány egészségügyi mentesítése.

A ruházati szolgálat egyik fontos feladata békében a személyi állomány tisztálkodásának, háborúban pedig egészségügyi mentesítésének biztosítása. Az utóbbihoz a személyi állomány fürdetése, és ruházatának mentesítése, fertőtlenítése tartozik. A szerző e feladat megoldását ismerteti gl. ezrednél tábori körülmények között.

*Til i Sztabzsenyije, 1984. 6. sz. 21-24. oldal.*

3. Amikor az ezred támad.

A cikkben a szerző a következő kérdésekkel foglalkozik: előkészítési időszak, a hadtápbiztosítás megtervezése, a hadtápagegységek telepítése és áttele-

pítése, anyagi eszközök utanszállítása, hadtáptechnika javítása és sebesültek kiürítése és ellátása.

*Til i Szabzsenyije, 1984. 7. sz. 23-26. oldal.*

4. Csapatok hadtápbiztosítása erdős-hegyes terepen.

Mityev altbgy. elvrás cikkében először ismerteti az erdős-hegyes terepen vívott harcok sajátosságait, amelyek befolyásolják és megnehezítik a csapatok hadtápbiztosítását. A szerző kérdésekre tér ki: szállítás, készletképzés, telepítés, fogyasztás stb.

*Til i Szabzsenyije, 1984. 7. sz. 43-47. oldal.*

5. A svájci hadsereg hadtápjá.

A szerző hadművelleti és harcászati szinten ismerteti a svájci hadsereg hadtápjának szervezését és hadtápbiztosításának elveit.

*ÖMZ, 1984. 1. sz. 33-43. oldal.*

6. Életbenmaradáshoz tudni kell, hogy mit csináljunk, amíg az egészségügyiek megérkeznek.

A szerző értékeli az 1973-as arab-izraeli háború egészségügyi tapasztalatait, és abból levonja a következtetéseit az amerikai hadsereg egészségügyi szolgálatára vonatkozólag.

*Military Review, 1984. 1. sz. 29-33. oldal.*

7. Amerikai hadosztály hadtápbiztosítása korszerű harcban.

A cikkben először összehasonlítják a hagyományos és korszerű harcot, majd a hadosztály különböző támadási feladataival összhangban ismertetik annak hadtápbiztosítását.

*Military Review, 1984. 2. sz. 2-16. oldal.*

## V. KATONAI RENDSZER

1. Amerikai gépesített hadosztály támogató parancsnokságának (hadtáp) szervezése.

- törzsszázad, - adjutáris század, - ABV század, - táb. csendőrszázad, - pü. század, - számítóközpont, - eü. z. (tö. és ált. eü. szd., dd. tám. eü. szd.), - elló. és száll. z. (elló. és bizt. szd., száll. szd.), - jav. z. (tö. és k. fe. jav. szd., kn. fe. jav. szd., dd.-t támogató jav. szd., rg. jav. szd., rak. jav. szd.).

*Zarubezsnoje Vojennoje Obozrenyje, 1983. 12. sz. 45. o.*

2. Nyugatnémet repülőhadtáp iskolája.

A cikkben megismerhetjük az iskola szervezését, tanfolyamait és feladatát.

*Truppenpraxis, 1983. 12. sz. 913-914. oldal.*

3. Nyugatnémet repülőszere- és bombaraktár.

A szerző ismerteti a raktár feladatát, szervezését, valamint a repülőcsapatok ellátását lőszerrel békében, feszültségi időszakban és háborúban.

*Truppenpraxis, 1984. 4. sz. 279-282. oldal.*

## VI. TECHNIKA

1. Új a katonai lábbeliknél.

A lábbelikkal szemben támasztott követelmények, viselése körülményeinek megszabása után foglalkozik a tudomány eredményeivel a bőrkikészítés területén, a csapatkísérletek tapasztalataival páncélos, légideszant csapatoknál és különböző időjárású viszonyok között.

*Til i Szabzsenyije, 1984. 2. sz. 46-48. oldal.*

2. Táborigényező.

Az osztrák folyóirat ismerteti a VSZ és a NATO hadseregek katonáinak táborigényező színes képekben.

*Truppendienst, 1984. 4. sz. 417-422. oldal.*



## TARTALOMJEGYZÉK

### *A hadtápbiztosítás elmélete*

Csabai György őrgy.	Új elméleti alapok és gyakorlati lehetőségek a hadtápvezetés folyamatai modellezéséhez és annak automatizálásához — — — — —	3
Palkó Antal mk. őrgy.	Gondolatok az alkotó vezetésről, a vezetés emberi tényezőiről — — — — —	6

### *Harckészültség és hadtápkiképzés*

Szenes József alez. és Illich Ferenc őrgy.	A „Duna-84” gyakorlat főbb hadtáptapasztalatai	13
Kovács István szds. Vérffi Sándor t. zls.	A hegyi hadtáp kiképzés tapasztalatai — — —	23

### *A csapatgazdálkodás elmélete, ellátás, gazdálkodás, katonai közlekedés*

Mocsányné dr. Téglás Éva kpa.	A nem vagyoni kárpótlás gyakorlata a katonák kártérítési ügyeiben — — — — —	29
-------------------------------	---	----

### *Hasznos tapasztalatok*

Hautzinger Gyula őrgy.	Konzultáció a Csehszlovák Néphadsereg honi légvédelme hadtápbiztosításánál — — — — —	43
------------------------	--	----

### *A Magyar Néphadsereg hadtáp szolgálati ágairól (Az MN Közlekedési Szolgálat)*

Sáfár Bálint ezds.	ELŐSZÓKÉNT a katonai közlekedésről — —	46
Takács József alez.	Az MN szállítási rendszere korszerűsítésének tapasztalatai — — — — —	50
Gombos István őrgy.	A seregtest diszpécser-szolgálat felkészítésének, munkájának tapasztalatai, eredmények — —	55
Balassa István hdgy.	A gazdaságos szállítás módszerei — — — —	60
Galambos János szds.	A szállítások gazdaságos végrehajtásának célszerű változatai magasabbegység szinten — — —	64
Vérffi Sándor t. zls.	A szállító szolgálat napi tevékenységének megszervezése — — — — —	67
Molnár Ferenc szds.	Így szervezem meg a szállító tevékenységet —	71
Vörös Lajos zls.	Így szervezem meg a szállító tevékenységet —	74

Petrák Béla őrgy.	A területi katonai közlekedési szervezetek, és a csapatok együttes tevékenysége a katonai szállítások szervezésében és végrehajtásában — —	77
Kovács Zoltán őrgy.	A kiemelt gyakorlatok vasúti csapatszállításának tapasztalatai — — — — — — — —	82
Almási István fhdgy.	A csapatok vasúti rakodásának tapasztalatai a VKP munkáján keresztül — — — — — — —	88
Borczván Béla mk. alez.	A főbb szállítási alágazatok életképessége fokozásának és a közlekedési csapatok teljesítőképessége növelésének lehetőségei — — — — —	93
Borczván Béla mk. alez.	A kettős rendeltetésű eszközök szerepe a közlekedés háborús felkészítésében — — — — —	97
Svidrony Sándor mk. szds.	A csapatok közötti mozgásának szabályai, a gyakorlatok tapasztalatai, további teendők — —	100
Hevér András mk. őrgy.	A rakodásgépesítés helyzete, továbbfejlesztésének irányai — — — — — — — —	105
Duchaj István fhdgy.	A közlekedési szakanyaggazdálkodás helyzete, a továbbfejlesztés követelményei, lehetőségei — —	109
dr. Dobó Ferenc alez.	A közlekedési biztosítás tervezése, szervezése és végrehajtása során az együttes tevékenység területei a különböző katonai és népgazdasági szervezeteket illetően és az összehangolásból adódó feladatok — — — — — — — —	113
Tóth Bálint mk. alez.	A közlekedési csapatok M és szakmai felkészítésének tapasztalatai — — — — — — — —	119
Grézló Imre ezds.	Megnyitó az MN közlekedési konferenciához —	123
Sáfár Bálint ezds.	A katonai közlekedés fejlesztésének eredményei és ezek hatása az MN közlekedési biztosítására az ÁHKSZ és a haditevékenységek idején. A meglévő feszültségek és azok kihatásai. A fejlesztés követelményei, feladatai és lehetőségei. (MN közlekedési konferencia referátum — — — — —)	126
Szücs László alez.	Az anyag és csapatszállítások gazdaságosabbá tételének lehetőségei, a rakodásgépesítés és szakanyaggazdálkodás céltudatosabb, az igényekkel és lehetőségekkel jobban összehangolt megvalósításának feladatai. (Korreferátum) — — — — —	137
Skrabán László ezds.	Hozzászólások — — — — — — — —	141
Sáfár Bálint ezds.	Zárzó az MN közlekedési konferenciához — —	149

#### *Munkavédelmi közlemények*

Farnadi Tibor mk. alez.	Az MN Pénzügyi Szolgálatfőnökség tájékoztatója a vegyi anyagok tárolásáról — — — — —	150
Földi Ferenc kpa.	Tájékoztató a munkavédelmi előírások érvényesüléséről a katonai szervezetek javítóműhelyeiben folyó tevékenységben — — — — —	152

#### *Folyóirat szemle*

Sz. K. Kurtkotkin a Szovjetunió marsallja	A nép vagyonaért valamennyien felelősek vagyunk	157
Sullivan B. alez.	Amerikai hadosztály hadtápbiztosítása mélységi harcban — — — — — — — —	166

\* \* \*

173

## СОДЕРЖАНИЕ

### *Теория тылового обеспечения*

Майор ЧАБАИ Дьердь	Новые теоретические основы и практические возможности моделирования и автоматизации управления тылом — — — — —	3
Инженер-майор ПАЛКО Антал	Некоторые вопросы управления и его человеческого фактора — — — — —	6

### *Боевая готовность и подготовка тыла*

Подполковник СЕНЕШ Йозеф Майор ИЛЛИХ Ференц	Опыт работы тыла на учении „Дунай-84” — —	13
Капитан КОВАЧ Иштван Прапорщик запаса ВЕРФИ Шандор	Опыт подготовки тыла в горах — — — — —	23

### *Теория войскового хозяйства, снабжение, хозяйствование, военное сообщение*

Служащая МОЧАНИНЭ-ТЕГЛАШ Гва	Практика неимущественного возмещения при возмещении убытков военнослужащими — — —	29
------------------------------------	---	----

### *Полезный опыт*

Майор ХАУТЗИНГЕР Дьёсла	Консультация в службе тыла ПВО Чехословацкой Народной армии — — — — —	43
----------------------------	---	----

### *О службах тыла Венгерской Народной армии (Транспортная служба)*

Полковник ШАФАР Балнт	К вопросу о транспортной службе — — — —	46
Подполковник ТАКАЧ Йозеф	Опыт совершенствования транспортной системы ВНА — — — — —	50
Майор ГОМБОШ Иштван	Опыт и результаты подготовки и работы диспетчерской службы объединения — — — — —	55
Лейтенант БАЛАШША Иштван	Способы экономичной перевозки — — — —	60
Капитан ГАЛАМБОШ Янош	Целесообразные варианты экономичного выполнения перевозок в звене „соединение” — — — —	64
Прапорщик запаса ВЕРФИ Шандор	Организация ежедневной деятельности транспортной службы — — — — —	67
Капитан МОЛНАР Ференц	Как я организую работу транспортной службы —	71
Прапорщик ВЕРЕШ Лайош	Как я организую работу транспортной службы —	74
Майор ПЕТРАК Бэла	Взаимодействие между территориальными военно-транспортными организациями и войсками в области организации и выполнения военных перевозок	77



Майор КОВАЧ Золтан	Опыт железнодорожных перевозок на учениях —	82
Старший лейтенант АЛМАШИ Иштван	Опыт железнодорожной погрузки-разгрузки войск в свете работы военного коменданта железнодорожной станции — — — — — — — —	88
Инженер-подполковник БОРЦВАН Бэла	Возможности повышения живучести основных видов транспорта и работоспособности дорожных войск — — — — — — — —	93
Инженер-подполковник БОРЦВАН Бэла	Роль средств двойного предназначения в подготовке транспорта к войне — — — — — — — —	97
Инженер-капитан ШВИДРОНЬ Шандор	Правила движения войск на ВАД, опыт учений, дальнейшие задачи — — — — — — — —	100
Инженер-майор ХЕВЕР Андраш	Состояние и тенденции механизации погрузочно-разгрузочных работ — — — — — — — —	105
Старший лейтенант ДУХАЙ Иштван	Состояние хозяйствования специальным имуществом военно-транспортной службы, требования и возможности дальнейшего развития — — — — — — — —	109
Подполковник ДОБО Ференц	Сотрудничество между различными военными и народнохозяйственными организациями в ходе планирования организации и осуществления дорожного обеспечения и задачи вытекающие из согласования — — — — — — — —	113
Инженер-подполковник ТОТ Балинт	Опыт специальной подготовки и подготовки к войне дорожных войск — — — — — — — —	119
Полковник ГРЕЗЛО Имре	Вступительная речь на конференции военно-транспортной службы ВНА — — — — — — — —	123
Полковник ШАФАР Балинт	Результаты развития военного сообщения и воздействие их на транспортное обеспечение ВНА в период постоянной боевой готовности и боевых действий. Требования, задачи и возможности развития (Доклад на конференции военно-транспортной службы ВНА) — — — — — — — —	126
Подполковник СЮЧ Ласло	Возможности более экономичного выполнения перевозок материальных средств и войск, задачи более целенаправленного, лучше согласованного с требованиями и возможностями осуществления механизации погрузочно-разгрузочных работ и хозяйствования специальным имуществом (Содоклад)	137
Полковник ШКРАБАН Ласло	Выступление — — — — — — — — — —	141
Полковник ШАФАР Балинт	Заключительная речь на конференции военно-транспортной службы ВНА — — — — — — — —	149
<i>Сообщения по охране труда</i>		
Инженер-подполковник ФАРНАДИ Тибор	Информация финансового управления ВНА о хранении химических веществ — — — — — — — —	150
Служащий ФЕЛДИ Ференц	Информация о выполнении правил по охране труда в ремонтных мастерских военных организаций	152
<i>Обзор журналов</i>		
С. К. КУРКОТКИН	За народное добро мы все в ответе — — — — —	157
Подполковник ШУЛЛИВАН Б.	Тыловое обеспечение американской дивизии и глубинном бою — — — — — — — —	166
х х х	Обзор журналов — — — — — — — —	173

Mellékletek

" A Duna-84 gyakorlat főbb hadtáptapasztalati  
című cikkhez

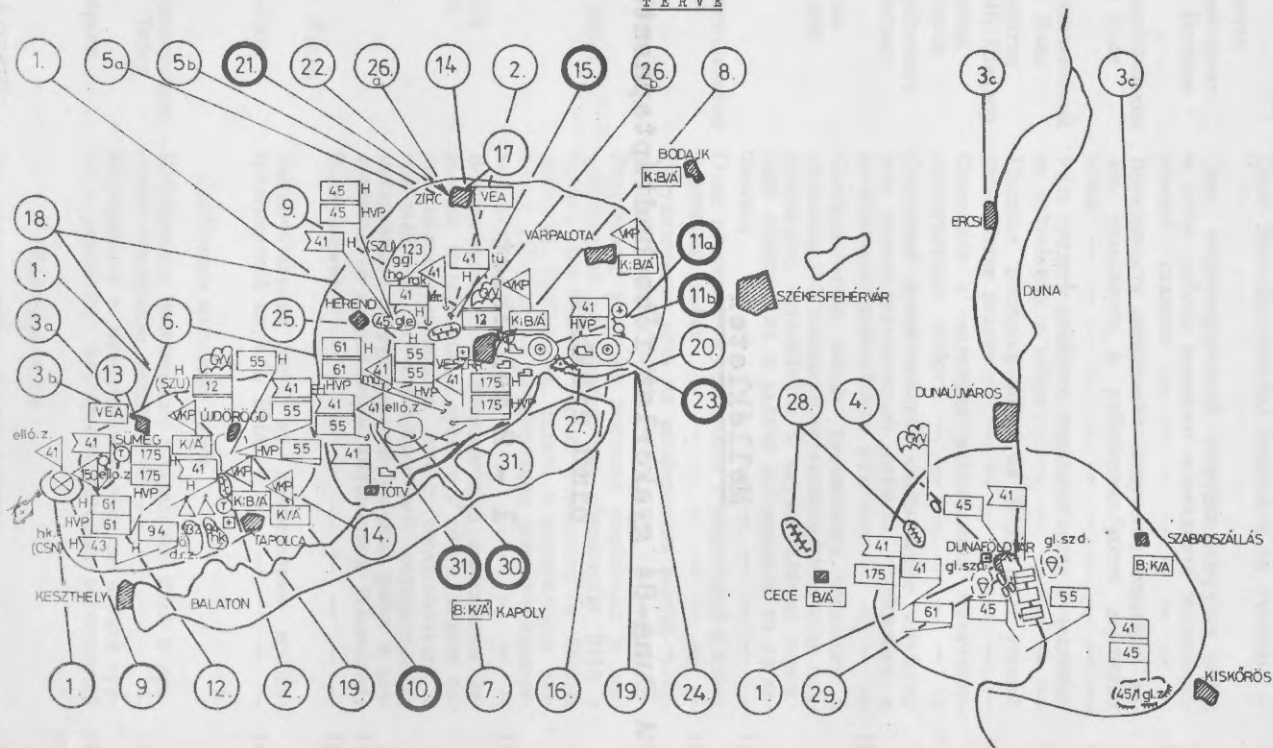
1 - 2 melléklet

MAGYAR NÉHADSEREG  
5. HADSZEREG

Titkos

1.sz. melléklet

A GYAKORLAT TÉNYLEGES FELADATAI VÉGREHAJTÁSÁNAK  
T E R V E



Megjegyzés: ○ szovjet és csehszlovák csapatokkal közösen végrehajtott feladatok.

Fsz	Időpont	Feladat
1.	20. 08-22.	Előkészítő részlegek utbainditása, körletek berendezése és készenlét elérése.
2.	21. 06.00.	Tábori töltősorok telepítése, beérkező csapatok hajtóanyaggal történő feltöltése.
3.	21. 16.00- 26. 18.00. 21. 16.00.	a./ Vasuti ello.állomás előkészítése, berendezése és működtetése. b./ Vasuti ello. állomásról, annak eszközeiből romlandó élm., hajtóanyag vételezése. c./ Laktanyai készletből romlandó élm., hajtó- és egyéb anyagok vételezése.
4.	22. 08.00- 29. 07.00.	A begyakorl. ed-i bizt. érdekében a 37.8.po.hi. BSH. telepítése.
5.	22. 16.00- 30. 18.00.	a./ Vasuti ello. állomás előkészítése, berendezése és működtetése. b./ Vasuti ello.állomásról, annak eszközeiből romlandó élm., hajtó- és egyéb anyagok vételezése.
6.	23. 08.00.	Htp.egységek, alegységek telepítésének, összekovacsolásának végrehajtása.
7.	24. 06.00.	160. t. löszér berakása vasuti szerelvénybe.
8.	24. 08.00.	345. ello-on 15 fő imitált sérült ellátása /az osztag állományából/.
9.	24. 12.00.	2 db. MI-8T helikopterbe anyagok és sebesültek be- és kirakásának gyakorlása.
10.	24. 18.00.	Katonatalálkozó élm. biztosítása. Szu- 50 fő GSMH - 10 fő
11.	25. 08.00- 25. 12.00.	a./ 30 fő imitált sérült hátraszállítása a 45. gl.e. SH-ről a 123.gl.ho. SH-re a 345.ed.o. eszközeivel. b./ A 345.ed.o-ra 30 fő imitált sérült hátraszáll. a 123.gl.ho. SH-ről /a 123.gl.ho. erdővel, eszk.-vel/ /légi uton/.
12.	25. 12.00.	Felkészítés keretében a 150. ello.z.-nál egy gl. v. egy napi szükségletének megfelelő egységzáll. az 55.hk.e. ello.sz.d-nál egy sz.d.egys.rakomány megalakítása.
13.	25. 15.00.	A 150.ello.z.vételez hajtóanyagot és kiszállítja az alárendeltek részére.
14.	25. 16.00.	Az 55.hk.e. ÚZAR. részére hajtóag. átadása a 97. Úza.száll.z.-tól.
15.	25. 19.00.	A 45.gl.e. feltöltése hajtóanyaggal a /Szu/ gl. ho. erdővel, eszközeivel HDS.töltősoron
16.	25. 20.00.	345.ed.o. és a 97.Úza.száll.z. áttelepülése.
17.	25. 21.00.	123. g.gl.ho. /Szu./ ello.z.hajtóanyagot vételez Zirc VBA-n.

Fsz	Időpont	Feladat
18.	26. 08.00.	Htp.törzsek és htp.oszapat készenlétének elérése a gyak. megindulási körletében.
19.	26. 14.00.	Htp.vez.pontok htp.egységek, és alegységek áttelepítése.
20.	26. 18.00.	A HDS.besorol a 150.ello.z-hoz 20 db. 5 t.-ás tj.tgk.-t.
21.	27. 08.00.	Vasuti ello.áll.-on a 123.gl.ho. /szu/ részére 1 ja. "H" élelem átadása /500 fő részére/.
22.	27. 09.00- 27. 12.00.	A kiszáll. löszert a 150.ello.z. eszközei hátraszállítási feladatként viasszaszállítják ZIRC K/A-ra.
23.	27. 10.00.	123. 60. gl.ho.-tól 20 fő sérült kiürítése a 345. ed.o.-ra.
24.	27. 12.00.	Az áttöréshez a felvételezett 160 t. löszér ki-száll. a 45.gl.e., az 55.hk.e. ello.sz.d-hoz TP-ra és az 52. tú.e. T&S-ba.
25.	27. 16.00.	A 45.gl.e. ÚZAR. részére hajtóag.átadása a 97. Úza. száll.z-tól.
26.	27. 18.00.	a./ A kiszállított löszert a 150.ell6.z. eszk. hátraszáll. feladatként viasszaszállítja Zirc K/A-ról. b./ A 45.gl.e. SH. telepítése az áttöréshez.
27.	28. 11.00.	41.hk.ho. HVP. áttelepülése az áttörés után.
28.	28. 16.00. /ke- rekes/ 28. 18.00. /iáncst./	A Dumához történő előrevonás során a 41.hk.ho. eszközeivel hajtóag.feltölt. végrehajtása.
29.	29. 07.00.	45.gl.e. SH. telepítése az átkeléshez /345.ed.o. részére/.
30.	29. 12.00.	Egy gl.z. "H" élm. anyag kölcsönös átadás-átvétele a 43.hk.ho. /GSM/ és a 41.hk.ho. között /500 fő részére/.
31.	29. 16.00.	a./ A 97.Úza.száll.z. kiszállít hajtóanyagot a 150.ello.z. körletébe /könnyített acél-tartály/. b./ A 123.gl.ho. /Szu/-tól egy gl.z. "H" élm. anyag átvétele /500 fő részére/.

