

Muz 123

58.800/7. szám.

ln. 4. vkf. 1942.

577-5
ZMKA. TUD. KÖNYVTÁR
FŐZÉRKAR FŐNÖKE 4. OSZTÁLY.

43
ARCHIVUM

7. sz.

Lelt. sz.: 643

**A FOLYÓ HÁBORÚ
TAPASZTALATAINAK
ISMERTETÉSE**

(ZÁRULT: 1941. XII.)

SEREGVONATOK.



M. KIR. HONVEDELMI MINISZTERIUM
30. OSZTÁLY.

Közp. Könyvtár Lelt. 43.
BUDAPEST

Attila-nyomda részvénytársaság

1942.

577

Muz 123

M. KIR. HONVÉD VEZÉRKAR FŐNÖKE 4. OSZTÁLY.

58.800/7. szám.

eln. 4. vkf. 1942.

7. sz.

A FOLYÓ HÁBORÚ TAPASZTALATAINAK ISMERTETÉSE

(ZÁRULT: 1941. XII.)

SEREGVONATOK.



ZMKA. TUD. KÖNYVTÁR

ARCHIVUM

Lelt. sz.: 643

BUDAPEST

Attila-nyomda részvénytársaság

1942.

11.414 Attila-nyomda részvénytársaság Budapest
II. kerület, Szász Károly-utca 3-5. — Telefon: *150-080.
Igazgató: KULCSÁR ANDOR.

TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal
Vonatok hadműveleti szolgálata	5
I. Bevezetés	5
II. Seregvonat-parancsnokságok	6
III. A seregvonat-parancsnokok és parancsnokságok helye	7
IV. Felderítés	9
V. Biztosítás	9
VI. Vonatok légvédelme	10
VII. Menetek	14
A) Menetek tervezése és előkészítése	14
B) Harclépcsők alakítása	16
C) Utak berendezése katonai forgalomra	17
D) Forgalomszabályozás	18
E) Tájékoztatás és irányítás	19
F) Menetek elrendelése	20
G) Menetek végrehajtása	20
H) Éjjeli menetek	26
VIII. Vonatok védelme, vonatok harca	27

Vonatok hadműveleti szolgálata.

I. Bevezetés.

Általában a hadműveletek, de különösen a keleti háború hadműveleteinek sikere nagy mértékben függ a csapatok anyagi ellátásától, tehát az ellátó- és szállítószolgálat hibátlan, állandó és önfeláldozó működésétől.

A német legfelsőbb hadvezetőség egyik rendelete az alábbi részt tartalmazza: „Ismételten hangsúlyozni kell, hogy az ellátó csapatok nem másodrendű szolgálati ágak, hanem hivatásszerű feladatukon kívül harcolnak is a maguk körletében, ha erre szükség van,

Ezeknek a csapatoknak is minden helyzetben késznek kell lenniök a harcra a partizánok, ejtőernyősök, stb. ellen.“

Minden körülmények között le kell küzdeniök a távolságok, a terep és időjárás nehézségeit, hogy a harcoló csapat anyagi szükségleteit idejében és a megkívánt helyen a csapat rendelkezésére bocsáthassák.

A honvédség minden egyes tagjának lelkiismereti ügye legyen az anyaggal való észszerű takarékoskodás, a gk. anyag gondozása, a lovak ápolása, a felszerelés és ruházat kímélése, mert ezek mindegyikének *elégge nem hangsúlyozható fontossága van.*

A helyszíni készletek megragadása, megőrzése és a szükséges mértékben való felhasználása, az utánszállítás tehermentesítését és országunk készleteinek megtakarítását jelenti.

A csapatok és vonatok akadályozzanak meg minden rombolást, rablást, anyagszéthurcolást és pazarlást.

II. Seregvonat-parancsnokságok.

1. A seregvonat-parancsnokok (ho., hdt. és hds. vonatparancsnokok) vezetik a seregvonatok hadműveleteit és hadműveleti szolgálatát. A ho. vonatparancsnok az alárendelt vonatalakulatokkal és intézetekkel hadműveleti, tábori és egészségügyi rendészeti, továbbá kémelhárító szolgálat tekintetében egységesen és közvetlenül, míg a hdt. és hds. vonatparancsnok az alárendelt fog. és gk. vonatesoport, valamint hadihíd-csoport-parancsnokok útján intézkedik.

2. A seregvonat intézetei szakszolgálatuk ellátása tekintetében közvetlenül a seregtest-parancsnokságnak vannak alárendelve; az illetékes szolgálati ág vezetőjétől szakügyekben közvetlenül is kaphatnak parancsot.

3. A vonatalakulatok, esetleg vonatesoport- vagy hadihídesoport-parancsnokságok némely esetben a seregtest-parancsnokságtól közvetlenül is kaphatnak parancsokat. Minden olyan parancsot azonban, amely a seregvonat hadműveleti helyzetét befolyásolja (menet, feld., bizt., ök., feladat, stb.) az illetékes vonatparancsnoknak egyidejűleg tudomására kell adni. Ha ez az adott körülmények között nem lehetséges, a parancsot vevő alakulatnak kötelessége, hogy előljáró vonatparancsnokságának jelentse.

4. Vonatszaki ügyekben intézkednek: a hdt. és hds. vonatoknál a fogatolt vonatokkal a fogatolt vonat-

csoport-parancsnokok, a gépkocsizó vonatokkal a gépkocsizó vonatcsoport-parancsnokok, a hadihídcszlopokkal a hadihídcsoport-parancsnokok;

a k. ho-oknál a hadosztály vonatparancsnok a fogatolt vonatalakulatokkal, míg a törzsébe beosztott legidősebb gk. vonattiszt útján a gépkocsizó vonatokkal.

5. Ha egy vonatalakulatot valamelyik parancsnokságnak, intézetnek, szervnek időlegesen alárendelénének, akkor a közvetlenül kapott parancsokat előljáró seregvonat (vonatcsoport, stb.) parancsnokságának jelentenie nem kell.

6. A seregvonat-parancsnokok legfontosabb feladata a seregvonatok hadműveleti vezetése, továbbá a kiadott intézkedések és parancsok végrehajtásának ellenőrzése.

III. A seregvonat-parancsnokok és parancsnokságok helye.

1. A seregvonatokkal való gyors intézkedés lehetősége az anyagi ellátás egyik biztosítéka, miért is a seregvonat-parancsnokok az előljáró seregtest-parancsnoksággal közvetlen személyi összeköttetésben álljanak. A hadosztály vonatparancsnok előljáró parancsnoksága anyagi vezérkari osztályával minden nap személyes összeköttetésben legyen. Az anyagi vezérkari tiszt a tervezett hadműveleteknek a seregvonatot érintő mozzanatairól és tervéről a vonatparancsnokot tájékoztassa és javaslatát hallgassa meg, mégpedig ne csak a vonat anyagi szolgálatot és lópótlást, de a seregvonat mindenkori teljesítőképességét illetőleg is.

A hadosztály-vonatparancsnok a szolgálati ágak vezetőivel is minél gyakrabban érintkezzen személye-

sen. Az alárendelt intézetek tervezett alkalmazását és feladatukat ismerje. Mivel a hadosztály vonatparancsnokot szolgálata állandóan a vonatkörlefhez köti, törzsének egy tisztjét vezényelje összekötő tisztként előljáró prancsnokságához, aki egyúttal a vonatügyi tiszti kötelelességeit is ellátja.

2. A hadtest- és hadsereg vonatparancsnok mozgó hadműveletek idején mindig, állandósult helyzetben pedig lehetőleg tartózkodjék az előljáró parancsnoksággal egy helyen vagy közvetlen közelében.

3. A vonatcsoport- (hadihídesoport-) parancsnok az alárendelt alakulatok körletében tartózkodjék. Helyét menet közben szabadon választhatja; elhelyezésben a helyét vagy meghatározzák, vagy maga válassza ott, ahová egyrészt az alárendelt alakulatok az összeköttetést vele megteremthetik, másrészt az előljáró parancsnokság is könnyen elérheti.

A hadműveleti terület, közlekedési vonalak és elhelyezési lehetőségek célszerű kihasználása, továbbá az egyes seregvonat-alakulatok szakszolgálata és a csapatok anyagi ellátása megköveteli, hogy a vonatcsoport-parancsnokságok az egyes vonatalakulatokat a mindenkori helyzetben megkívánt csoportosítás szerint vezessék, és pedig fogatolt és gépkocsizó alakulatokat vegyesen. A vonat-szakalakulatok azonban — a lehetőség szerint — maradjanak állandóan a szakma szerint illetékes vonatcsoport-parancsnokság kezében. (Pl. a gépkocsi szeroszlop a gépkocsizó vonatcsoport-parancsnokságnál, a lóellátóoszlop a fogatolt vonatcsoport-parancsnokságnál, stb.).

A vonatcsoport-parancsnok vonatcsoportjának minden nagyobb hadműveleti tevékenységét (pl. fontos szállítás több oszloppal) személyesen vezesse és irányítsa.

A vonat várható vagy valóságos veszélyeztetése

esetén, a vonatsoport-parancsnok ne csak a szükséges intézkedéseket tegye meg, hanem személyesen is tartózkodják a veszélyeztetett vonatoknál.

IV. Felderítés.

A hadműveleti területen szétszórt ellenséges csapatrészekkel és partizánokkal számolnunk kell. Ezért minden seregvonatnak vonatkörletét a szomszéd vonatkörletek határáig mindig fel kell deríteni. A felderítést kisebb lovas, kerékpáros, motorkerékpáros, kocsin vagy gépkocsin szállított járőrökkel végezzük.

Az útszemrevételezést felderítéssel is kapcsoljuk össze. Míg az útszemrevételezés a menetvonal műszaki állapotára és használhatóságára, addig a felderítés főképpen a környező terepre és a szállítóvonal (menetvonal) biztosítására szolgál. A felderítés adjon a pknak a szállítóvonal biztosításához is támpontokat. Alapában az orosz harcéljárás mód különösen szükségessé teszi az egység előtt lévő és tőle oldalt eső terület legalaposabb átkutatását. Ne legyünk tehát szűkkeblűek a felderítés és útszemrevételezésre kirendelt egységek megállapításakor.

V. Biztosítás.

1. A Harcászati Szabályzat és a Fogatoltvonat Szabályzat elvei jők és változtatásra nem szorulnak. A vonatok felfegyverzése módot ad a biztosítás gyakorlati megvalósítására is. A vonatkörlet belső őrségeit (fontos épületek, utak, egyéb műszaki építmények stb.) az alárendelt hadtápszázadokból vegyük.

2. A szállító egységeket, biztonságuk és harc-

képességük emelése érdekében, a menet idejére erősít-
sük meg a hadtápszázad és löszeroszlopok szakszolgá-
latra igénybe nem vett részeinek alárendelésével. Ilyen-
kor a megerősítő rajok, félszakaszok, osztagok, élel-
mezéséről az a szállító egység gondoskodik, amely-
nek alárendelték.

3. Az intézetek saját állományukban rendelkezze-
nek annyi erővel, hogy önmaguk biztosítását és védel-
mél elláthassák.

VI. Vonatok légvédelme.

1. Rejtőzés:

a) A legjobb légvédelem a rejtőzés!

A keleti hadműveleti terület terepfedezetben sze-
gény, a lakott helyek egymástól nagy távolságra van-
nak s mindezek, mind az útvonalak alig-alig fásított-
tak. Éppen ezért a seregvonatok nagy tömegét menet
közben egyáltalán nem lehet rejtetni, elhelyezésben
pedig csak részben.

A rejtőzésre, mint a légvédelmi rendszabályok
egyikére mégis mindenütt és mindenkor, ahol a leg-
kisebb mód is kínálkozik, mindig törekednünk kell.

b) Minden elhelyezési körlet, minden menetelő
vagy szakszolgálatát végző vonatalakulat szervezze
meg a maga csapatlégvédelmét.

Elhelyezésekben, települt intézetek szakszolgálatá-
nak helyén, felvételező helyeken a légvédelmi óvó-
árkokat azonnal el kell készíteni.

2. Légvédelmi tűzfegyverek.

a) A légvédelmi tűzfegyverek (légvédelmi gép-
puskás szakaszok és rajok, a vonatok golyószórói), a
biztosítást és vonatvédelmet ellátó harcos egységek,

őrségek, készültségek minden pillanatban legyenek készen az ellenséges repülők alacsony támadásának elhárítására.

b) A kocsizó és gépkocsizó légvédelmi géppuskás egységek járóműveiket úgy rendezzék be, hogy rajtuk a géppuskákat tűzkész állapotban tudják szállítani.

c) Kocsizó géppuskás egységeknél fontos a géppuskát szállító járművek lovainak megválasztása. Ha nincsenek olyan lovaink, amelyek a tüzelést nyugodtan állják, akkor a járóműveket úgy alakíttassuk át, hogy egyfogással a rúd és a felhérc a lovakkal együtt a járóműtől elválasztható legyen.

d) Pihenőben és elhelyezésben a vonat minden géppuskája és golyószórója, bármi más feladatot is kapott, a légvédelemben megfelelő céltávolság esetén köteles részt venni.

e) A légvédelmi tüzfegyverek csakis hatótávolságukon megjelenő légi célra tüzeljenek.

f) A seregtest-parancsnokságok, szaklégvédelmi tüzfegyverek egy részével lehetőleg védjék a seregvonatok zsúfoltabb tömegét, a fontosabb intézeteket, átrakó- és felvételező állomásokat (raktárakat), továbbá a főbb utánszállító vonalakat.

3. Légvédelmi figyelő-, jelentő- és riasztó-szolgálat.

a) Ellenséges légi tevékenységgel mindig számolva, a légvédelem megelőző rendszabályaival mindig éljünk.

A megelőzés legfontosabb eszköze a rejtőzés. Ahol ez nem lehetséges, a széttagoltság. A gépkocsizó vonatok légvédelmi távközüket tartva meneteljenek. Ez a távolság a veszélyeztetettség fokától függően, ha az útról letérni nem lehet, 50—100 méter is lehet. Ilyenkor a szakaszok és oszlopok közé is iktassunk be 200—500 méterig terjedő távközüket.

Rossz látási viszonyok között a távolságot csökkentjük. Éjjeli menetek után, a szürkület kezdetekor, a légvédelmi távközöket ismét vegyük fel.

Menet közben minden egyes gépkocsin legyen légvédelmi figyelő, az összes légvédelmi tüzfegyverek pedig tüzkész állapotban legyenek.

b) A gépkocsizó vonatalakulatok részleg parancsnokainak segédvezetői végezzék menet közben a légvédelmi figyelést. A vezető fülkéje mögött, a tehergépkocsik rakfelületén vagy a rakományon üljenek s a kocsiponyvát visszahajtva, szabad kilátást szerezzenek maguknak.

A légvédelmi figyelő minden észlelt repülőt megbeszél jellel jelentsen a részleg parancsnokának. Az ő intézkedése alapján (jellel) a páros számú gépkocsik hajtsanak át az út másik oldalára, s a távközöket megtartva, álljanak meg. A légvédelmi tüzfegyverek menjenek tüzelőállásba. Ha a jelzett repülőgép nem bizonyult ellenségesnek vagy repülésének iránya az oszloptól eltér, a gépkocsizó vonat folytassa menetét. Ha azonban az oszlopot a repülő megtámadja, a rendelkezésre álló vonatvédelmi rajokkal (szakaszokkal), golyószórókkal és az oszlophoz beosztott légvédelmi tüzfegyverekkel védekezzenek. A légvédelmi célra igénybe nem vett személyek az úttól távolabb fedezzenek magukat. *Az egyes puskás emberek tervszerűtlen és céltalan lövöldözését minden körülmények között akadályozzuk meg.*

c) A fogatolt vonatalakulat minden legkisebb vonatrésze (félszakasza) külön-külön jelöljön ki légvédelmi figyelőt, akik hanggal riasszanak. A „repülő!” figyelmeztetést mindenki adja tovább. Az a tapasztalat, hogy a saját és ellenséges gépek felismerése, ha idejében is vették észre, csak az utolsó ezer méteren belül lehetséges.

¶ Nappal, légvédelmi távközökkel menetelő vonat „repülő” figyelmeztetésre páros számú jároműveivel hajtson át az út másik oldalára; az út közepén hajtó vonatok páratlan számú jároművei hajtsonak az út jobb, páros számú járművei a bal oldalára, majd tömörülés nélkül használják fel a közvetlen közelében kínálkozó rejtőzési, esetleg fedezési lehetőséget és álljanak meg. A légvédelmi tűzfegyverek menjenek tüzelőállásba.

Ha a repülőgép ellenségesnek bizonyult és az oszlopot veszélyezteti, a parancsnokok adassák a légvédelmi riadójelet; síppal, trombitával vagy a repülőgépek irányába kilőtt zöld rakétával. A riadójelet a síppal felszereltek és trombitások továbbítják.

¶ Légi riadójelre: a lovasítottak szálljanak lóról, a hajtók maradjanak kocsin s tartsák lovaikat féken. A vonatvédelmi rajok (szakaszok) golyószórók és alárendelt légvédelmi tűzfegyverek, fegyvereiknek megfelelő céltávolság határán tüzeljenek. (300, 500, 1000 méter.).

Repülőátadás idején a vonatoszlopot senki sem hagyhatja el. A parancsnokok (tiszték, tiszthelyettesek, tisztsek) személyes példaadásától függ a fegyelem fenntartása, vagy a zürzavar (pánik) bekövetkezése.

Az egyes puskások céltalan lövöldözését a fogatolt vonatoknál is meg kell akadályozni.

d) Menet közben minden más jelzés és riasztás lassúnak és körülményesnek bizonyult.

e) Pihenőkben és elhelyezésben, valamint telepített intézeteknek a légvédelmi figyelést jó kilátást nyújtó pontokról (magas figyeléssel) szervezzük meg. A figyelők a távcsövet nem nélkülözhetik. Riasztó eszközül a trombita, síp és rakétajelek felelnek meg (harang nincs!):

oszlopoknak nyugodt és nyugalmas menetet is biztosítunk.

9. Gépkocsival rendelkező minden alegység parancsnoka indulás előtt győződjék meg arról, hogy a gépkocsik üzemi állapota megfelelő legyen, a szükséges üzem- és kenőanyag rendelkezésre álljon, a gépkocsik hűtőjében víz legyen, a gépkocsik abroncsai az előírt légnyomásúak legyenek.

A menet megkezdése előtt a gépkocsivezetőket és az alparancsnokokat a menetvonalról és a menetcélról pontosan tájékoztassuk. Követeljük meg, hogy minden gépkocsivezető a menetvonalon útbaeső helységek neveit és a menetcélt felírja. Különben előfordul, hogy egyes lemaradó gépkocsik eltévednek.

B) Harclépcsők alakítása.

1. Szabályzatainknak a harclépcső alakítására megadott elvei helyesek. A háború tapasztalatai szerint azonban nincs olyan nagy anyagfelhasználás, különösen lőszerfogyasztás, mint ahogyan vártuk. A lőszer tömegét alkotó lőszerfajtákból általában a vártnál kevesebb fogy. A csapatok lőszerjavalmazása a harcba lépés napján általában nem kíván pótlást.

Igy nincs arra szükség, hogy a seregtestek nappal löszerekkel megrakott kocsioszlopokat vonjanak feleslegesen csapatoszlopuk után. A harclépcsőbe csak azokat a vonatrészeket osztjuk be, amelyekre a harcba lépés után azonnal szükség van.

2. A harclépcsőbe tehát rendes körülmények között az alábbi vonatrészeket osszuk be:

- a) a hadihíd oszlopokat,
- b) az egészségügyi oszlop fogatolt féloszlopát,
- c) a sebesültszállító gépkocsioszlop egyik szakaszát,
- d) az élelmező oszlop élelem elosztó részlegét (élelem felvételezőhely telepítésére),
- e) a lőszerkezelő oszlop egy szakaszát (lőszerfelvételezőhely telepítésére),
- f) a fél lógyűjtőszakaszt állatorvossal (lógyűjtőhely telepítésére),
- g) a fogatolt vonatműhely szakaszból és gépkocsizó szerszakaszból egy segélyosztagot, az utóbbit tart. üzemanyaggal,
- h) ha a csapatok eleségvonata a seregvonatban egyesítve volna, ezeket is élelemmel megrakva,
- i) egy kocsizó légvédelmi géppuskás rajt.

Az így megalakított harclépcső magában is két részre (fogatolt és gépkocsizó) tagozódik.

3. Ha a harcbalépett seregtestnek sürgősen olyan anyagra volna szüksége, amely a harclépcsőbe nincs meg, akkor ezeket az anyagokat a seregvonat zöménél gépkocsin lehet utánszállítani.

4. Az előbbi módon összeállított harclépcső a csapatoszlopot egy-két kilométer távkozra is követheti. A közelség révén a harclépcső biztonsága is nagyobb lesz.

C) Utak berendezése katonai forgalomra.

A hadszíntéren igen kevés jó út áll rendelkezésre, így több seregtest menete és anyagforgalma rendszerint egy szállítón vonalon bonyolódik le. A közlekedési vonalak elhanyagoltak. A főútvonalak sem különböznek a mezői és dűlőutaktól. Ezért,

a fontos útszakaszokat állandó forgalomra kell berendezni;

utak, útelágazások, irányok megjelölése nélkülözhetetlen.

A főútvonalakon elég csak a seregtettek jelzéseit alkalmazni. Tűlsok jelzőtábla, iránymutató csapatjelzés tévedésekre ad alkalmat. Csapattettek és alosztály pság-ok jelzései csak akkor szükségesek, ha menetvonaluk az előljáró seregtest vonalától eltér, továbbá elhelyezkedésben szálláskörletek megjelölésénél.

A csapattettek és alosztályparancsnokságok megjelölésére a legalkalmasabbak a *táboriposta számmal* ellátott táblák és nyilak.

D) Forgalm szabályozás.

A szállítónyalakon lebonyolódó nagy forgalom, az utak rossz állapota és a gyakori torlódások következtében a forgalm szabályozás megszervezése döntő jelentőségű.

Mivel nincs kellő számú forgalm szabályozó szakcsapat, szükséges, hogy minden csapat és vonatalakulat saját hatáskörben is gondoskodjék a forgalom szabályozásáról. Erre alkalmasak: csapatcsendőrök, motorkerékpáros hírvivők, egyes tisztek gk-n, fontos pontokra gk-n szállított gyalog forgalm szabályozó közegek. Vonatkörletekben a seregvonatparancsnokok az alárendelt hadtáp szd-ok legénységét is használják fel.

A forgalm szabályozó közegek utasításait mindenki, rendfokozatra való tekintet nélkül, köteles megtartani.

A forgalm szabályozókat lássuk el írásbeli parancsal. Fontos helyeken, ahol torlódások várhatók

(hidak, útszorosok, városok ki- és bejárata) forgalom-szabályozásra tiszteket rendeljünk ki. A forgalom-szabályozó közegek tájékozottak legyenek.

Szakcsapatok alkalmazásánál elv az, hogy nemcsak arra valók, hogy útkereszteződéseknél és városi utcákon a közlekedési rendőr szerepét játsszák, hanem megfelelően kioktatva: a forgalom irányítását,

szükségszerű korlátozását,
 az utak megjelölését,
 be- és kirakodóhelyek,
 kitérők, stb. berendezését végezzék,
 üzemanyag állomásokat létesítsenek,
 az út- és segélyszolgálatot ellássák,
 magasabb parancsnokságok és törzsek elhelyezé-
 séről pontos tudomásuk legyen.

Ahol szakcsapatok látják el a forgalom szabályo-
 zását, ott a csapat forgalomszabályozó közeget meg-
 erősítésükre használjuk fel és a szakcsapatnak rendel-
 jük alá őket.

E) Tájékoztatás és irányítás.

Az ismeretlen ország, rossz térképviszonyok, ellen-
 séges érzületű lakosság miatt a helyes tájékoztatás és
 az értelmes irányítás jelentősége fokozódott.

A seregvonatok körletében nemcsak a főőrsek,
 hanem minden őr és őrszem is tudjon tájékoztatni. Is-
 merjék a szomszédos helységek és lakott helyek nevét,
 az odavezető utakat, a saját és előljáró vonatparancs-
 nokságuk elhelyezését.

F) Menetek elrendelése.

1. A fogatoltvonatok menetét az E—fog. von. szab. helyesen szabályozza.

2. A gépkocsizó alakulatokra vonatkozó menetparancsban meg kell határozni a vonatoszlopok menetrendjét és hosszát kilométerekben. A vonatoszlopok az intézkedési egységek. Az egyes vonatoszlopok menetének különböző mozzanataira (áthaladás fontosabb pontokon, pihenők, beérkezés elhelyezésbe) időhatárokat állapítsunk meg, amivel a vonatoszlopok között a távközöket is szabályoztuk. Szükség esetén a vonatoszlopot menetsoportként több útvonalra elosztva meneteltessük.

3. A gépkocsizó egységek síma menetét biztosítjuk, ha

a menetütemet a terep, az út állapota, az időjárás, az alakulatba beosztott gépjárművek és a forgalom mértéke szerint helyesen szabályozzuk,

szigorú menetfegyelmet tartunk,

a forgalomszabályozást jól megszervezzük.

A gépkocsizó alakulatok menetsebessége változó; állandó egyenletes sebesség megtartása lehetetlen.

Helytelen tehát, ha a menetintézkedésben átlagsebességet rendelünk el.

G) Menetek végrehajtása.

1. A vonatokra általában a Harcászati Szabályzat II. Rész, a fog. vonatokra az E.—fog. von. szab., a gépkocsizó vonatokra általában a „Gépkocsizó kiképzés“ (segédlet) határozványai mértékadók.

2. Minden gépkocsi egység parancsnokának kötelessége, hogy vagy személyesen vagy kijelölt közege a gépkocsizó alakulat élén haladjon. A terep, az út-

viszonyok és a forgalom állandó szem előtt tartásával alakulatának folyamatos előrejutását biztosítsa. Helytelen az az eljárás, amikor az élen haladó parancsnok előrerohan, alakulatát maga mögött hagyja, s túri, hogy a lemaradt részek nagy távközökkel és a meg nem engedettnél jóval nagyobb sebességgel kövessék. Az állandó, folyamatos menet érdekében az ütemet a terepviszonyok és az út állapota követelte változtatással (csökkentéssel vagy növeléssel) az összeköttetést a menetoszlop minden gépkocsija között tartsa fenn.

A folyamatos menethez nem elegendő a pk. vagy kijelölt közegének élen haladása. Innen különösen hosszabb oszlopot áttekinteni nem tud. A végről való ellenőrzés is igen fontos. Ezt amennyiben gk. ti-je van, az egyébként erre kijelölt közeggel végeztesse.

3. Alakulaton belül a látóösszeköttetést mind előre, mind hátra állandóan fenn kell tartani. Ha a látóösszeköttetés megszakadásának veszélye fenyeget, akkor a sebesség csökkentésével biztosítsuk annak újjalagos felvételét. A sebesség fokozásával a távközök is növekednek és azok nagysága mindig a sebességhez igazodik.

4. Harcászati és légvédelmi okoktól függetlenül még menettechnikai okok (fagyos, csúszós út, vontatmány, erős lejtő, por és köd, stb.) miatt is szükségessé válik sokszor a távközök növelése. A távközök megnagyobbodása esetén, valamint olyan terepszakaszokhoz való közeledésnél, ahol a gépjárművek sebessége előreláthatólag csökkenni fog (emelkedők, kanyarodók, útelágazások, helységek, városok, akadályok, stb.) az élen haladó parancsnoknak vagy ütemszabályozónak a sebességet fokozatosan csökkenteni, majd ezek elhagyása után fokozatosan újra növelnie kell.

5. A gépkocsi anyag kímélése céljából a honvédelmi gépjárművek megengedett legnagyobb sebessé-

gét a H. M. külön szabályozta.* A megengedett menetsebességeket sem egyenként, sem kötelékben senkinek sem szabad túllépnie. Kivételt képeznek olyan esetek, amikor az idő sürget, vagy a feladat nem tűr halasztást.

6. A folyamatos menet megköveteli, hogy a parancsnokok menet közben is állandóan tájékozottak legyenek az oszlopuk, vonatsoportjuk viszonyairól. A gépkocsizó alakulatoknál rendszeresített motorkerékpáros hírvivőket és motorkerékpárral vagy személygépkocsival rendelkező alparancsnokokat arra használják fel, hogy velük a menetszlopon belül az összeköttetést, a parancsok és jelentések továbbítását és a forgalom szabályozását végeztessék.

7. A vonatrészparancsnokok továbbá a végen menetelő gk. ti., illetve közeg ezenkívül felügyelnek a menetszabályok betartására, a menetfegyelemre, az oszlop összefüggését ellenőrzik, az üzemképtelenség miatt lemaradó gépkocsi megsegítésére intézkednek és jelentik az oszlopparancsnoknak.

8. Üzemképtelenség miatt lemaradó egyes gépkocsi a menetszlopliban lévő többi gépkocsi előrejutását ne akadályozza. Ilyen lemaradó gépkocsival azonnal az úttest jobb szabad oldalára kell állani, a többi gépkocsinak szabad utat kell biztosítani.

Ha a gépkocsivezetőnek az üzemképtelenség megszüntetésére segítségre volna szüksége, úgy azt sárga zászló kitűzésével jelezze. Éjjel egy ember jelzőlámpával intse az utána jövőket előre.

* A H. M. által engedélyezett legnagyobb sebességek:

Személygépkocsik =	60 km/óra
tgk-k =	40 km/óra
mkp-ok =	50 km/óra
vontatók =	25/30 km/óra

9. Gépkocsi kötélékek mozgása esetén célszerű műszaki elő- és utóvédet kikülöníteni.

A *műszaki elővéd* feladata a gépkocsizó alakulat folyamatos előrejutását elősegíteni, esetleges útkadályok elhárítása, míg a műszaki utóvéd feladata az üzemképtelenségek miatt lemaradt gépkocsik javítása, bevontatása, a rakomány átrakása, stb.

A műszaki utóvédhez ezért osszunk be szerelvény vagy úti segélygépkocsit, vontatókat és motorkerékpáros hírvivőket.

De ne csak mű. utóvédekhez, hanem minden oszlop végére állítsunk be egy lehetőleg teljesen üzembiztos gépjároművet (lehetőleg málháján könnyítve), amely az üzemképtelenné vált jároművet azonnal vontatókötélre veszi. A hiba elhárítását, illetve megállapítását eszközöljük a legközelebbi megállásnál.

Rossz, nehéz útviszonyoknál (nagy sár, erős kapaszkodók, stb.) ilyenek beállításáról jól előre gondoskodjunk.

10. Komolyabb üzemképtelenségek esetén a műszaki utóvéd parancsnoka határozza meg, *a)* hogy a sérült gépkocsit a helyszínen kell-e megjavítani, *b)* felrakva kell-e elszállítani, vagy *c)* a gépkocsit a helyszínen kell-e hagyni és a rakománynak a tartalékgépkocsira való átrakása után a sérült gépkocsit elvontatás végett, milyen alakulatnak (gépkocsi, szeroszlop, forgalomszabályozó század) kell jelenteni.

11. Üzemzavar elhárítása céljából az elmaradt gépjároművel nem szabad a sebességet fokozva az alakulat után rohanni, hanem a menetképességét visszanyert gépkocsi a megengedett sebességgel folytassa menetét. Ha előtte gépkocsizó alakulat menetel, soroljon be annak végére és az első pihenőnél vagy megállásnál vonuljon be alakulatához.

12. Gépkocsizó alakulatok egymást, vagy a nem gépkocsizó alakulatokat csak a közös előljáró parancsára előzhetik meg. Ha a közös előljáró parancsa nem kérhető ki, akkor az előzni óhajtó alakulat parancsnoka az előtte menetelő alakulat parancsnokával állapodjék meg. Az előző alakulat parancsnoka intézkedik, hogy az előzés ideje alatt az ellenirányú forgalom szüneteljen. Azt a parancsnokot, aki a fenti szabályok betartása nélkül előz más csapatot, vonjuk felelősségre.

13. A menetrendből egyéb járóművek, vagy alakulatok előrevonását az oszlop parancsnoka rendelheti el. A szabad utakon előzhetnek az „előzési pajzzsal“ és írásbeli igazolvánnyal ellátott gépjárárművek. Az előzési pajzs 60 cm magas, 40 cm széles deszkalap, fehérre festve, rajta egy, az egész mezőt betöltő „E“ betű fekete színben. A gk. elején kell kitűzni.

Az előzési pajzzsal ellátott járóműveknek az utat haladéktalanul szabaddá kell tenni. Ilyen járóművek figyelésére minden menetcsoport elején és végén állandó figyelőket jelölünk ki.

Átjáróknál előzni csakis külön parancs alapján lehet.

14. Előzést kérő gépjárárműnek helyet kell biztosítani. Az előzendő gépjárármű menetsebességét az előzés tartama alatt ne növelje és vezetője vagy segédvezetője karral, vagy táblával jelezze, hogy tudomása van az előzésről. Át nem tekinthető helyeken tilos az előzés.

15. A gépkocsizó alakulatok az első 10 km megtétele után *műszaki pihenőt* tartanak (rövid pihenő).

Műszaki pihenő célja a gépjárárművek üzemi állapotának megvizsgálása.

Műszaki pihenő alatti teendők:

- a) hűtővíz megvizsgálása,
- b) az összes benzin- és olajvezeték megvizsgálása (törés, csöpögés, lazulás),
- c) rúgócsapszeg, anyacsavarok, rúgólapok, ke-rekszorítócsavarok, fékek stb. megvizsgálása,
- d) az úton keletkezett hibák megkeresése és meg-javítása,
- e) gumiabroncsok légnyomásának ellenőrzése,
- f) a rakomány megvizsgálása (nem lazult-e meg, nem csuszott-e el, hordók nem folynak-e stb.).

16. Gépkocsizó alakulatok hosszú pihenőjénél tekintettel kell lenni az oszlophosszra, mert ez az ét-kezés kiosztásának idejét megnyújtja, valamint az üzemanyag feltöltéséhez szükséges időre. Mindezek szem előtt tartásával biztosítuk a legénység pihenő-idejét.

- 17. a) A hosszú pihenő helye az út közelében le-gyen, de sohasem a menetvonalon,
- b) az ellenséghez közel olyan helyeket, amelyek az ellenség figyelmét magukra vonják, vagy a térké-pen is szembetűnő pontok (útkeresztződés stb.) pi-henőhelyül ne válasszunk.
- c) földi és légi figyelők elől rejtve legyen,
- d) vízszintes száraz altalaja legyen, a be- és ki-hajtási viszonyok megfeleljenek, az oszlopok menet-irányban beállva és fordulás nélkül használhassák,
- e) víz legyen a közelben.

18. A gépkocsizó alakulatok meneteinek végre-hajtása után további menetképeség érdekében azon-nal gondoskodjunk a menetközben üzemképtelenné váló gépjárművek javításáról, a kis javítások (futó javítások) elvégzéséről és az üzemanyag pótlásáról.

19. Minden gépkocsi alakulatnak naponta leg-alább egy-két órát biztosítunk a feltétlenül szüksé-

ges karbantartások elvégzésére. A menetek tervezésénél tehát erre legyünk tekintettel.

20. Minden gépkocsizó alakulatnak a gépjárművek alapos karbantartására erre alkalmas helyen biztosítsunk hetenként egy teljes napot.

H) Éjjeli menetek.

Az éjjeli meneteken a Harcászati Szabályzat I. rész 30. §-ában foglaltakon kívül a gépkocsizó alakulatokra még az alábbiak mértékadók:

a) a menetsebességet és a távközöket csökkenteni kell,

b) a gépkocsivezetők és segédvezetők fokozott éberséggel ügyeljenek arra, hogy a kötelékek ne szakadjanak széjjel és a gépjárművek hirtelen megállásoknál egymásba ne szaladjanak,

c) ha világítással menetelünk, az alakulat összes gépjárművei egyforma világítással haladjanak. Ez érvényes az előljárók, hírvivők stb. gépkocsijaira is. Az alakulat előzésénél sem szabad teljes világításra átváltani.

d) A parancsnokok jelzéseire fokozottan figyeljen minden honvéd.

e) A veszélyes útszakaszokat és éles kanyarokat, keresztezéseket, előreküldött vagy hátrahagyott motorkerékpárosok jelezzék. Általában a forgalomszabályozást feszesen szervezzük meg.

f) Rövid pihenők és megállások a kötelékek együtttartását elősegítik.

g) Elakadt gépjárműveket az úttestről azonnal el kell távolítani, vagy megfelelően jelezni és kivilágítani.

Sötét éjjel és sűrű ködben rossz utakon csak kb. 4—8 km-es sebességgel haladjunk. Ilyenkor az él előtt — ha szükséges, a többi kocsni előtt is — gyalogos terepkeresők haladjanak.

VIII. Vonatok védelme, vonatok harca.

1. Ha a vonatok biztosításukról gondoskodnak, a támadás elhárítására minden időben és alkalommal készek, akkor meglepetés és ennek következtében szégyenletes fejesztettség nem következik be.

A vonatok védelme és harca az előzetes szervezethez és az állandó, a helyzetnek legjobban megfelelő harcalképzéshez alapszik. Egy vonatparancsnok sem lesz abban a helyzetben, hogy szakszolgálatának teljesítésével egyidőben minden esetben külön foglalkozzék a harc megszervezésével. A szervezethez tehát nagyjából állandónak kell lennie, amelyen legfeljebb akkor változtatunk, ha a viszonyok a rendestől eltérő rendszabályokat követelnek meg.

Mindig, mindenki tudja, hogy ki, kinek a parancsnoksága alatt fog harcolni vagy más feladatot teljesíteni.

2. A vonatok tisztjei és legénysége magabizók legyenek. A vonatoknak annyi fegyverük van, amivel kisebb erők támadása ellen nemcsak védekezni tudnak, hanem az ellenséget meg is semmisíthetik; nagyobb vonatközlekedések pedig tudnak annyi erőt összehívni és tervszerűen harcbavetni, hogy századerejű ellenséges csapat támadását is elháríthatják, sőt rövidebb ideig még ennél nagyobb ellenséges erő feltartóztatását is önbizalommal vállalhatják.

3. A vonatok szervezését tekintve védelmükben és harcukban két részüket kell megkülönböztetnünk: az egyik a védelemre, a harcra, egységbe, vagy egységekbe megszervezettek tehát a harckészültség elrendelt fokán lévő rész, a másik a megvédendő tömeget alkotó szállító- és egyéb eszközökből s a hozzájuk szorosan tartozó, tőlük el nem választható hajtókból, vezetőkből, kezelőkből álló rész.

A harcos részek feladata a harc azonnali felvétele, ha a vonatot támadás éri. Külön parancs nélkül is, ellentámadással kell, hogy visszaverjék a támadót.

A harcnak ebben az első időszakában a vonatnak megvédendő és a harc szempontjából érzékeny tömeget az ellenséges tűzhatásból fegyelmezetten ki kell vonnunk.

4. Ha olyan fogatolt vonatoszlopot ér menet közben támadás, amelynél kevés a rendelkezésre álló harcos erő, a minél több harcos egység megalakítása érdekében használja „a kétágú járómű csatló kötelet”.

Alkalmazásának módja: a páratlan számú járóművek saroglyájába erősített kétágú kötélnak segítségével a páros számú járóművek lovait a páratlan járóművekhez hozzácsatoljuk. A páratlan számú járóművek hajtói a két járómű lovait földről hajtják s így az oszlop olyan távolságra mozgatható, hogy az ellenség tűzhatásából kijuthasson.

A páros számú járóművek felszabadult hajtóiból, az eleve kijelölt parancsnokok parancsnoksága alatt azonnal harcos egységeket alakítunk, amelyek a harc céljaira rendelkezésre állnak.

5. Legyenek mindig megjelölve azok a parancsnokok és alparancsnokok, akiknek feladata, hogy adott esetben a vonatot biztonságba helyezték. A pa-

rancsnok határozza meg a harcos részek harckészültségi fokát.

6. A parancsnok minden esetben a harcoló rész-nél tartózkodjék, harcukat vezesse, a rendelkezésre álló golyószórók és géppuskák tüztámogatását szervezze meg. A harc további megívására már szabályzataink és a kiképzés nyujtanak alapot.

7. A tűzhatásból kivont vonatrészek parancsnoka legyen szabaddá minél több hajtót, gépkocsivezetőt és egyéb személyt, szervezzen belőlük új harcos egységeket, gondoskodjék a közelbiztosításról és harcos egységének (egységeinek) a vonatoszlopnál nélkülözhető részét pedig irányítsa a harcoló rész parancsnokához.

8. Az ellenség felől a vonatkörletbe vezető összes utakat, hacsak a legkisebb lehetőség is megvan ellenséges páncélosok támadására, torlaszokkal el kell zárni. E munkálatokhoz a munkás-századok más célra igénybe nem vett részei is felhasználhatók. A torlaszokat a helyszínen található anyagokból építjük. A torlaszok őrzéséhez minden esetben osszunk be géppuskát, lássuk el a torlaszőrséget robbantásra és kötegek készítésére alkalmas robbanó anyaggal.

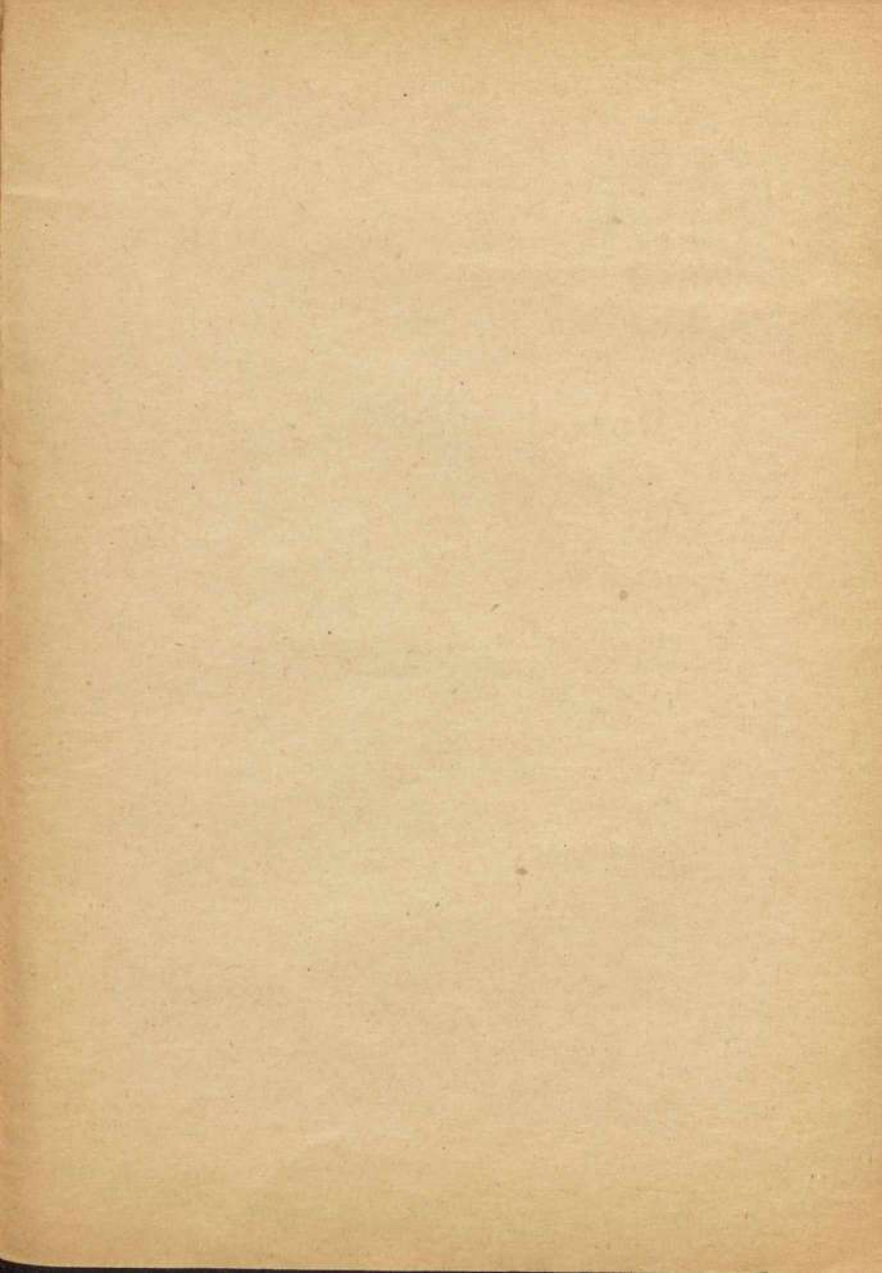
9. Ha vonatunkat menet közben éri páncéltámadás, *a vonat zömének megmentése legyen a legfőbb célunk.*

Mind a gépkocsizó, mind a fogatolt vonatok az élen, vagy támadással érintett részeiknél, a járóműveik gyors összevonásával készítsenek torlaszokat. Védelmi egységek, géppuskák, a torlaszokra támaszkodva védekezzenek.

A torlaszokhoz felhasznált és az egyéb veszélyeztetett járóművek lovait *ki kell fogni és a fogatpárokat*

a vonatrészes parancsnokok gyors jármódban vezessék oltalmat nyújtó tereprészek mögé.

Az úttorlasznál fel nem használt gépkocsik, legnagyobb sebességükkel vonják ki magukat a páncéltámadás hatásos körletéből. Ott gyülekeztessük őket, ahol már nincsenek veszélyeztetve.



ZMNE

Egyetemi Központi Könyvtár



84709895

DR

24