

TÁJÉKOZTATÓ – INFORMÁCIÓ

ÖTVEN ÉVES AZ MH KATONAI LÖZLEKEDÉSI KÖZPONT

Kókai Ernő¹²

Az 1957. évi hadsereg átszervezés keretében, új szervezeti elemként lett megalakítva az MN Központi Katonai Szállításvezetőség (MN KKSZV). Az 1997. évben kiadott Alapító Okiratban meghatározott adat alapján, ez a szervezet az MH Katonai Közlekedési Központ (MH KKK) jogelődje.

Minden kerek évforduló, kötődjön az kisebb, vagy nagyobb közöséghez, eseményhez, megkülönböztetett figyelmet kap és érdemel. *Az 50 év egy szervezet életében jelentős időszak.* Ilyenkor nem csak kötelező, hanem célszerű is számvetést készíteni, hiszen nem létezik jövő múlt és jelen nélkül. Adódnak tehát olyan pillanatok az életben, amikor meg kell állnunk, hogy a múltba visszatekintve, az átélt emlékekből erőt merítve menjünk tovább.

Ami a katonai közlekedési központ és elődei történetéből egy mondatban elmondható az az, hogy a szervezet fennállása során egyetlen dolog volt állandó, a változás. Változtak a megnevezések, az alárendeltségek, a szervezeti felépítések és változtak a személyek. Egy valami azonban nem változott, a közlekedésben dolgozó szakemberek folyamatos szakmai fejlődési igénye és a katonai közlekedés ügye iránti elkötelezettsége. *Ez nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy ma élő szervezetként köszönhetjük a fennállás 50. évfordulóját.*

Igaz, hogy a szervezetre való visszatekintés az elmúlt 50 évről szól, de meg kell említeni a II. világháború pusztításai utáni kezdeményezéseket, hiszen ezek alapjai voltak a később létrejött, megújult közlekedési szolgálatnak.

¹ Kókai Ernő mk. ezredes, MH Katonai Közlekedési Központ parancsnok.

A második világháborútól 1957-ig terjedő időszak

A második világháború dúlása következtében a magyar közlekedés példátlan veszteségeket szenvedett. Az ország összes háborús káraiból 17 % esett a közlekedésre. A felszabadult ország közlekedése, a vasút, a közút, a hidak és alagutak, a kikötők, valamint a szállító eszközök, az egész járműpark a szó szoros értelmében romokban hevert.

Az indulás nehéz volt, amelyet nem csak az előző magyar hadsereg közlekedési katonai szervezetének teljes felbomlása idézett elő, de amelyet az ország közlekedésének, a közlekedési hálózat és jármű állomány úgyszólván teljes megsemmisülése még hatványozott.

A háború után az első feladat a vasúti közlekedés helyreállítása volt, amelyre vasútépítő egységek lettek létrehozva. A helyreállítási munkák mellett az új hadsereg felállításával párhuzamosan jelentkeztek katonai szállítási igények is, amelyekre megfelelő szervezeteket kellett létrehozni. Mivel gépjármű állomány úgyszólván nem állt rendelkezésre, így a közlekedés gerincét a helyreállított vasút képezte.

A vasúti forgalom feltételeinek kialakulásával irányító és végrehajtó vasúti közlekedési katonai szervezeteket kellett létrehozni. ***Ebbe a tevékenységbe tartozott időrendi sorrendben:***

- a vasúti belépő és étkeztető állomások;
- a Honvédelmi Minisztérium Műszaki és Szállítási Osztály;
- az 1. Vasútbiztosító Őrzászlóalj;
- a Honvéd Pályaudvar parancsnokságok létrehozása;
- a Vasútbiztosító Ezred megalakítása.

A katonai vasúti, közúti és vízi szállításokkal, a vasútbiztosítással, illetve a vasúti szállítmányok kíséréssel kapcsolatos központi HM szintű tervező, szervező és a végrehajtást irányító munkát, valamint a közlekedési szakanyag biztosítást 1945. március 02-től a **Honvédelmi Minisztérium „Műszaki és Szállítási Osztály”**-a végezte. 1945. március 01.-től a forgalom biztonsága érdekében a **Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium** kérésére a **MÁV**-val együttműködésben a vasútvonalak őrzését és védelmét, a pályaelőőrzési feladatokat az „**1. Vasútbiztosító Őrzászlóalj**” látta el.

1945. április 12-én a katonai szállítmányok terv szerinti irányítására, a katonák csoportos utaztatására, a katonai szállítmányok szakszerű ki- és berakásával kapcsolatos tervező-szervező munka végzésére a háború előtti szervezet mintájára „*Honvéd Pályaudvar Parancsnokság*”-ok (ún. **PUP**-ok) kerültek felállításra **Budapest-Nyugati, Budapest-Keleti pályaudvarokon, valamint Vác, Szeged, Békéscsaba, Nyíregyháza, Debrecen, Püspökladány, Szolnok, Miskolc és Hatvan** vasútállomásokon.

A pályaudvar parancsnokságok a **HM Műszaki és Szállítási Osztály** szakmai alárendeltségében hajtották végre feladataikat, szoros együttműködésben a **MÁV** szerveivel és a honvédkerületi parancsnokságok közlekedési előadójával, később szállítás vezetőjével. A **PUP**-ok elhelyezése a **MÁV** állomásokon a vasút által biztosított irodákban történt.

A felszabadulást követően a közbiztonság nem volt kielégítő a közlekedés területén sem. Gyakori volt a szállítmányok kifosztása, a pályaudvarok rendjének zavarása, a vasútüzem biztonságának a veszélyeztetése. Ezért a **Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium** katonai erőket kért egyre növekvő létszámmal a vasúti szállítmányok kísérésére, és fontosabb műtárgyak őrzésére, védelmére. Ezt a feladatot látta el az *1. műszaki hadosztály állományába tartozó Vasútbiztosító Ezred.*

1948-tól fokozatosan növekedtek a katonai közlekedési és szállítási igények. A közlekedés újjáépítésével szükségessé vált a honvédelmi érdekek összehangolása a gazdasági építőmunkával. Az éleződő nemzetközi helyzet egy sor új katonaközlekedési szakfeladatot is felvetett. A **HM** vezetése úgy döntött, hogy önálló katonai közlekedési szolgálatot kell szervezni és megalakítani. Így 1948. augusztus 01-vel megkezdte önálló tevékenységét a „*HVK Önálló Katonai Közlekedési Osztály*”

Ugyanezzel a szervezéssel létrehozták a területi katonai közlekedési szerveket, a „*Vasútvonal Parancsnokság*”-okat (**Vvp**-ok) Budapest, Szombathely, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc helyőrségekben a **MÁV** Igazgatóságokkal közös diszlokációban.

A több mint 50%-os közlekedési tisztí káderállomány hiányában a teljes működésüket csak 1949 év második felében kezdték meg, azonban a Vasútvonal Parancsnokságok átlag 45-50%-os feltöltöttséggel is szükségyszerűen irányították a katonai vasúti ki- és berakásokat, a szállítmányok futását.

A Néphadsereg 1948. őszén megindított fejlesztése 1949. elején a **Honvédelmi Minisztérium** átszervezésével folytatódott. 1949. február 01-én lépett érvénybe az új „**KLAPKA**” szervezés. E szervezés alapján került felállításra a **HVK 4. ö. (közl.) osztály**, amelynek állománya összesen 23 fő volt. Az osztályvezető **Mikes György ezredes** lett. Az osztály törzsből, szállító-, műszaki- és gépkocsi alosztályokból és műszaki szolgálatból állt.

1950. augusztus 01-én ismét új állománytábla lépett érvénybe a HM-ben. Ebben a **Hadtáp Szolgálat Főnökség Ö. Közlekedési és Szállítási osztály** 14 fő összlétszámú. Az osztályvezető **Békási Sándor őrnagy**, aki 1950. március 15-el került hivatásos állományba átvételre a **MÁV Vezérigazgatóság** állományából. Ezt követően 1951. május 1-vel a katonai közlekedés ismételen átszervezésre került. **A hadtápszolgálat főnöke alárendeltségéből a Közlekedési és Szállítási ö. Osztály alárendelt szerveivel együtt a Honvéd Vezérkar (HVK) szervezetébe lépett. Közvetlen a vezérkari főnök (VKF) alárendeltségébe.** A vasútvonal parancsnokságok elnevezése **Vasútigazgatósági Katonai Szállításvezetőség-re (VKSZV)** változott.

A vasútigazgatósági katonai szállítás vezetőségek alárendeltségében **Vasútállomás Katonai Parancsnokság-ok (VKP)** kerültek felállításra, összesen **nyolc helyen**: - **Hatvan, Bp-Ferencváros, Székesfehérvár, Győr, Szolnok vasútállomásokon, Dombóvár vasútállomáson, Záhony rendező pályaudvaron.** A felállított VKP-k a MÁV által biztosított külön helyiségben, a vasútállomáson kerültek elhelyezésre. A helyiséget és a berendezést a MÁV biztosította bér- és díjmentesen. A csapatszállítások növekedése igényelte a további VKP-k felállítását. **Így 1952. november 20-val további 6 vasútállomás katonai parancsnokság lett felállítva (Celldömölk, Nagykanizsa, Kiskunhalas, Békéscsaba, Püspökladány, Nyíregyháza) és 1953. szeptember 1.-vel további 2 (Tapolca, valamint Miskolc vasútállomásokon).**

1953 végétől 1956 végéig a katonai közlekedési szolgálat terén újabb szervezési változások nem történtek, sem a béke, sem a hadiállományú szervek és alakulatok vonatkozásában. Az ötvenes évek elején a tiszti állomány feltöltése mellett alapvető volt a kiképzés és felkészítés. A középfokú képesítésű közlekedési tisztek biztosítása terén a szolgálat történetében 1953. július 12-e fontos állomás volt. E napon kerültek avatásra a **Zalka Máté Híradó Tiszti Iskolán** kiképzett első vasútforgalmi és vasút

műszaki hallgatók. A felavatott és a honvédség ht. állományába vett fiatal tisztek közül, *a teljesség igénye nélkül, néhányuk akik a VKSZV-k-hez kerültek:*

Varga István alhdgy.	2. VKSZV
Kadlicskó József alhdgy	3. VKSZV
Nagy István alhdgy.	3. VKSZV.
Kovács András alhdgy.	3. VKSZV
Hegedűs Béla hdgy.	4. VKSZV.
Szedmák Kálmán alhdgy.	5. VKSZV.
Szűcs István alhdgy.	5. VKSZV
Ignác Tibor alhdgy.	5. VKSZV
Kalus Imre alhdgy	6. VKSZV

Az önálló közlekedési tisztképzés 1952-ben indult meg a Zalka Máté Híradó Tiszti Iskolán. Az első hallgatók beiskolázására 1952. november 1-től, 1953. július 31-ig került sor 20 fő pályamesteri és 20 fő vasút-forgalmi szakos fiatal részvételével. Az oktatási, illetve a képzési idő 1953. őszétől 1956-ig három év volt. *Az iskola közlekedési hallgatói külön közlekedési hallgatói századba voltak szervezve.* Az első három éves tiszti iskolát végzett közlekedési hallgatók a **Zalka Máté Híradó Tiszti Iskolán** 1956. szeptember 5-én kerültek avatásra hadnagyi rendfokozatba. A katonai közlekedési szolgálat tiszti állományának biztosításában a tanintézeti tisztképzés mellett szükséges volt MÁV dolgozók átvételére is.

Ebben az időszakban a fő szállítási ágazat a vasúti szállítás volt, amely a szállítások 80-85%-át tette ki. Emellett mintegy 3% volt a vízi szállítás. Ezt egészítette ki a közúti szállítás mintegy 15-20%-ban.

Az 1945. és 1957. közötti időszak történései meghatározóak voltak a közlekedési szolgálat fejlődését tekintve. Megteremtődött az alapja egy olyan szervezet létrehozásának, amelyet ma méltán tekintünk jogelő-dünknek.

1957-től 1973-ig terjedő időszak

Az MH Katonai Közlekedési Központ elődei megalakulásának szempontjából az 1957-től kezdődő időszak történései a meghatározóak. Az 1956-os magyarországi események következtében a Magyar Néphad-

seregben végrehajtott nagyarányú létszámcsökkentés szükségessé tette a katonai közlekedési szolgálat átszervezését is. Az MN katonai közlekedési szolgálat átszervezését **Békási Sándor ezredes**, az **MNVK ö. katonai közlekedési osztályvezető** a kiadott miniszteri parancsnak megfelelően irányította. A meghatározott létszámcsökkentés az **MNVK ö. katonai közlekedési osztályt**, 70 %-ban, a vasúti katonai szállításvetőségeket és a vasútállomás katonai parancsnokságokat, mint területi végrehajtó szerveket, 35 %-ban érintette.

A HM akkori vezetése úgy ítélte meg a katonai közlekedési szolgálat helyét és szerepét, hogy az **MNVK ö. katonai közlekedési osztályt**, mint minisztériumi szervet, mentesíteni kell a katonai közlekedési területi szervek közvetlen irányítási feladatai alól és az osztály erejét a hadsereg szintű, valamint a VSZ országok közötti katonai szállítások tervezésére és a **HM – KPM** szintű közlekedésbiztosítási kérdésekre kell összpontosítani.

A központi elvből kiindulva, az **1957. év eleji hadsereg szervezés keretében új szervezetként az MNVKF 0025/1957.sz. intézkedéssel, MÁV vezérigazgatóság Budapest diszlokációval**, megalakításra került az **MN Központi Katonai Szállításvetőség (KKSZV)**, valamint az **alárendeltségébe utalva az MN 1-6. Vasútigazgatósági Katonai Szállításvetőség. (VKSZV)**. A KKSZV MNVK ö. katonai közlekedési osztályvezető közvetlen alárendeltsége alá tartozott. Az MN Központi Katonai Szállításvetőség mindösszesen 9 fő létszámú szervezet volt 7 tiszttel és 2 polgári alkalmazottal. Az MH központi katonai szállításvetető **Vámosi György alezredes** lett. A központi katonai szállításvetőség hadrendbe állításával létrejött az MN katonai közlekedési szolgálat „**középirányító- és végrehajtó**” szerve.

A területi katonai közlekedési szervek élére 1957. tavaszán kinevezésre, illetve a beosztásukban megerősítésre kerültek a parancsnokok. Ők voltak:

Vass Pál őrnagy	(1.VKSZV)
Gombás Kálmán százados	(2.VKSZV)
Berta István alezredes	(3.VKSZV)
Dr. Mihály Gyula alezredes	(4.VKSZV)
Horváth József alezredes	(5.VKSZV)
Balla Sándor őrnagy	(6.VKSZV)

Az MN 1-6. Vasútigazgatósági Katonai Szállításvezetőség tiszti létszáma a feladattól függően 7-9 fő volt. A Vasútigazgatósági Katonai Szállításvezetőségek alárendeltségében működő Vasútállomás Katonai Parancsnokságok létszáma: 4 tiszt, kivéve a Záhonyi VKP-t, ahol 6 tiszt volt.

Ebben az időszakban az MN központi katonai szállításvezető a MÁV vezérigazgatóval együttesen felelt a vasút mozgósítási készségéért és a vasút „M” feladatainak végrehajtása ellenőrzéséért. A központi katonai szállításvezető „M” elrendelése esetén a MÁV vezérigazgatóság katonai parancsnoka feladatkört is betöltötte.

A következő nagyobb jelentőségű változás a közlekedési szolgálatnál **1963. szeptember 1.-**vel történt, amikor a honvédelmi miniszter – a Honvédelmi Minisztérium szervezetének módosítása keretében – az **MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztályt** a vezérkarfőnök alárendeltségéből béke és háborús szervezeti alárendelt szervezeteivel – így az **MN KKSZV**-vel – együtt alárendelte a **Magyar Néphadsereg hadtápfőnökének**. A közlekedési osztály új elnevezése „**MNHF Önálló közlekedési és Szállítási Osztály**” lett. A **KKSZV** létszáma ekkor 16 tiszt, 1 tiszthelyettes és 2 fő polgári alkalmazott, azaz 19 fő volt. Új feladatok is megjelentek. A közlekedés fejlődése, a motorizáció gyorsulása következtében a közlekedés biztosításon belül meglévő vasút centrikusságot fel kellett oldani.

A vasúti szállítások és a vasutak műszaki és technikai biztosítása mellett a katonai közlekedési szolgálatnak **egyik fő erőfőjtését a gépkocsi szállítások szervezésének** segítésére és a hadműveletek, illetve a különböző – hadsereg, front – hadtáptagozatok közötti biztosítása megszerzésére kellett fordítania. Az **MN Központi Katonai Szállításvezetőség a területi szerveivel együttesen évente 590-960 katonavonatot tervezési, végrehajtási, szállítási feladatot hajtott végre**. Ebben az időszakban a **Központi Katonai Szállításvezetőség** közötti szállításokat csak a polgári **AKÖV** és **BKV** közhasználatú eszközei igénybevételel tervezett és hajtott végre néhány esetben. A katonai vasúti csapatszállítások 100 km, a lánctalpas járművek 30 km, anyagszállítások 50 km alatti távolságra vasúti szállítással nem kerülhettek végrehajtásra. A rövid távolságú katonai szállítások közútra terelődtek, mivel ezen a távon a közúti szállítások háztól-házig gazdaságosabbnak bizonyultak.

A szállításszervezés és végrehajtás feladatain felül a **Központi Katonai Szállításvezetőség** feladatkörébe tartozott az Magyar Népköztársaság közlekedési hálózatának és műtárgyainak forgalmi- és közlekedés-

műszaki adatainak nyilvántartása, új létesítmények, utak- és vasutak építésénél a **HM igények érvényesítése a közigazgatási bejárások alkalmával, valamint a HM iparvágányok fenntartásával** kapcsolatos ügyek intézése. A közlekedési-műszaki állomány a vasutakra vonatkozó forgalmi teljesítményi- és műszaki adatokat a **MÁV** Vezérigazgatóság szerveitől, a **MÁV** különböző építési, vontatási- és gépüzemi főnökségeitől munkakapcsolat formájában szerezte be. A közutakra vonatkozó teljesítmény- és közlekedés-műszaki adatokat egyrészt a területi katonai közlekedési szervek útján a polgári közúti szervektől, másrészt az **Ö. Közlekedési Osztálytól** kapta, mivel a **KPM** adatokat szolgáltatott a HM részére.

A csapatok kiképzése és harcászútsége érdekében alapvető fontossággal bírt a helyőrségi vasúti rakodási lehetőség és a helyőrségi utak kialakítása. Ezen lehetőségekről a Központi Katonai Szállításvezetőség külön kimutatásokat, térképeket vezetett. Biztosítani kellett a HM iparvágányok használhatóságát, a fenntartási munkák végrehajtását. 1969-től a csapatok zavartalan kiképzése és harcászútsége érdekében rövidtávon (1969. évi árszinten) 120 millió forint nagyságrendű munkát kellett elvégezni. **A munkák koordinálását a központi- és a területi katonai közlekedési szervek műszaki állománya végezte.** A munkák harcokcsifordulók, kereszteződések kiépítésére, földutak kialakítására (a láncaltalpas járművek részére) és vasúti iparvágány építésére irányultak.

Az MNK közlekedési hálózatának, közlekedési fővonalainak védelmi felkészítése keretében a **Honvédelmi Bizottság** 1965-ben elrendelte az ideiglenes átrakókörletek létrehozását és működési feltételeinek megteremtését. **A Központi Katonai Szállításvezetőségre az ideiglenes átrakókörletek be- és kirakó vasútállomásainak berendezése, technológiai felkészítése hárult.** A **Központi Katonai Szállításvezetőség** jelentős munkát végzett a csapatok, helyőrségek vasúti rakodási feltételeinek és helyőrségi útszükségletének biztosítása érdekében. A Központi Katonai Szállításvezetőség feladatkörébe került a katonai közlekedési szervek és a közlekedési csapatok mozgósítási felkészítése, az „M” anyagi ellátás szervezése és nyilvántartása.

1963. szeptember 1.-el a Központi Katonai Szállításvezetőség szervezete változott, de létszáma nem. Létrejött a katonai közlekedési szervek és a közlekedési csapatok **„M” alosztálya**, s ezzel a szervezettel működött 1973. május 1-ig, a megszüntetéséig.

1973-tól 1989-ig terjedő időszak

1973 egy újabb fontos dátum az akkori MN Közlekedési Szolgálat életében. A Központi Katonai Szállításvezetőség szervezeti felépítését, összes tevékenységét a fejlődés túlhaladta és így 1973. május 1-vel megszüntetésre került. Az *MNHF Önálló Közlekedési és Szállítási Osztályból* megalakult az **MN Közlekedési Szolgálatfőnökség** és alárendeltségében az *MN KKSZV* jelentős átalakításával 1973. május 1-én – a hadtáp ellátó központok létrehozásával egyidőben – az **MN Közlekedési Központ**, majd még ugyanaz év szeptemberében ez utóbbi szervezetet átnevezve az **MN Katonai Szállítási Főigazgatóság (MN KSZFI)**. Az 1-6 VKSZV, 1-6 Katonai Szállítási Igazgatóság (1-6 KSZI) névre változott.

Az MN Katonai Szállítási Főigazgatóság összesen 49 fővel alakult:

- 24 fő tisztt,
- 2 fő tiszthelyettes,
- 23 fő polgári alkalmazott.

A főigazgatóság első főigazgatója *Dr. Mihály Gyula alezredes* volt.

A főigazgatóság első vezetői állománya: (Oravec József alezredes, főigazgató helyettes, Gavallér Mihály alezredes, főigazgató politikai helyettes, Török Zoltán őrnagy, szállítási osztályvezető, Bíró Sándor mk. százados, műszaki osztályvezető, Harcsa Ferenc mk. őrnagy, technikai osztályvezető, Garamvölgyi Ottó alezredes, anyagmozgatási osztályvezető, Szalai Sándor kpa., számviteli alosztályvezető, Szalai Miklós kpa., pénzügyi alosztályvezető).

Az MN KSZFI parancsnokság és a szállítási osztály a KPM Vasúti Főosztály épületben Budapest, Népköztársaság u. 73-75. a főigazgatóság többi szerve a HM-III. kijelölt épületében – ideiglenes jelleggel – került elhelyezésre. A katonai területi közlekedési szervek 1973. május – szeptemberi átszervezésével új szervként létre jött az **1. Légikikötő Katonai Parancsnokság** és megszűnt békében is működő **12. Vasútállomás Katonai Parancsnokság**. A főigazgatóság – szervei határozatban rögzítettek szerint – rendeltetése a következőkben lett meghatározva. Az MN közlekedési szolgálatfőnök végrehajtó, az alárendeltségébe tartozó katonai szállítási igazgatóságok vonatkozásában középírányító szerve.

A Magyar Néphadsereg vasúti, közúti, vízi, légi, csővezetékes szállításainak tervezése és azok végrehajtásának operatív irányítása, a szállítási költségkeretek kezelése, a szállítmánykísérés szervezése, az „M” szállítások terveinek összeállítása és naprakészségének biztosítása. A közlekedési hálózat, s annak műtárgyai, berendezései, állapotának nyilvántartása, új utak és közlekedési létesítmények építésénél a HM igények érvényre juttatása. A katonai közlekedési szakanyagok és szaktechnikai eszközök rendszeresítésének előkészítése, azok beszerzése, javítása, nyilvántartása és elosztása. Az alárendelt és utalt szervek háborús felkészítése, tevékenységük megszervezése, irányítása és ellenőrzése.

Az **1971-1975. közötti időszak** fő fejlődési feladatai új elemeként jelent meg a különböző közlekedési ágazatok komplex alkalmazásával a szállítások hatékonyságának és gazdaságosságának kérdése, a rakodásgépesítés – anyagmozgatás rendszerének kialakítása, az MN közlekedési szolgálat szakanyag-gazdává válása. ***Megalakult az MN KSZFI diszpécser szolgálat, melynek létrejötte nagy lépést tett előre a katonai szállítások operatív irányításában.*** Ezen feladatok végrehajtásával a katonai közlekedési szolgálat valóban egy új, tartalmi- és minőségi – a korábbiakhoz nem viszonyítható – fejlődést ért el. 1977.-ben főigazgatói beosztásban változás történt. ***Oravecz József alezredest*** nevezték ki főigazgatónak.

A 70-es években a katonai vasúti szállítások megszervezését és végrehajtását a katonai közlekedési és a vasúti szervek együttesen végezték. A Magyar Néphadsereg részéről a katonai közlekedési, a MÁV részéről a katonai ügyekkel foglalkozó szervek párhuzamos munkamódszerrel, de szoros együttműködésben tervezték és szervezték a katonai szállításokat, irányították és ellenőrizték a végrehajtást. Esetenként, nagyobb arányú katonai vasúti szállításoknál be-és kirakó körletek kerültek megalakításra. Ezek létrehozását és működését egy-egy hadműveleti-harcászati gyakorlat katonai vasúti szállításai már szükségszerűen igényelték. A berakó (kirakó) körlet katonai parancsnokság működése, munkája terén alapvető fejlesztő és gyakorlati végrehajtó munkát végzett a veszprémi Vasútállomás Katonai Parancsnokság.

1979. július 1-el az ***MN KSZFI*** szervezete egy beosztási hellyel bővült. Új beosztásként ***„főigazgató műszaki helyettes”*** került beállításra azzal a céllal, hogy az alárendelt egységek gépjármű technikai ügyei központilag koordinálásra kerüljenek. 1979-ben főigazgató váltás volt. ***Oravecz József alezredest*** nyugállományba vonulását követően a főigazgatói beosztásba ***Nagy Sándor ezredest*** nevezték ki. ***A főigazgatóság parancsnoki állománya ekkor a következő volt: Főigazgató Nagy Sándor ezre-***

des, főigazgató helyettes Gavallér Mihály alezredes, Műszaki helyettes Szmétán Béla mk. ezredes. Az MN Katonai Szállítási Főigazgatóság parancsnoksága a hetvenes évek végére alkalmassá vált a békeszervezetű önálló egységek közvetlen irányítására. Ezért, 1979. szeptember 15.-el a Központi Gépkocsi-szállító és a Szállítmánykísérő Zászlóalj, a központ-hadtáp és a tartalék önálló gépkocsi-szállító zászlóaljak, valamint 1979. szeptember 01.-el létrehozott kamion önálló gépkocsi-szállító zászlóaljak az MN katonai szállítási főigazgató közvetlen alárendeltségébe kerültek.

Az MN közlekedési szervek és csapatok kiképzési, felkészítési munkáját az 1960-1980 közötti időszakban több MN és MNHF szintű gyakorlat is fémjelzi. A teljesség igénye nélkül meg kell említenünk a „MOZSÁR '65” átrakóközvet, a „SÁRVÁR '67”, a „KOMPLEXITÁS '71, a „TRANZIT '72”, '78, „DELTA-'73, '75” a „Füred 77” hadműveleti hadtáp, a „PAJZS” és „BARÁTSÁG” többnemzetiségű gyakorlatok közlekedési biztosításának és szállítási feladatainak végrehajtását. Valamint ezen felül a kiképzési évenként ismétlődő hadműveleti-, harcászati gyakorlatok szállítási feladatainak tervezését-, szervezését és a végrehajtás szakirányítását, ellenőrzését.

A nem állandó jellegű építési munkák közül, mint a maga nemében páratlan hídépítést meg kell említenünk a TS uszályok felhasználásával 1973. május hónapban Szentendre térségében a Dunán megépített uszályhíd, majd 1977. november hónapban Dunaújváros térségében a Dunán megépített vasúti uszályhíd munkákat. A vasúti uszályhíd kifejlesztői megkapták az Állami Díj kitüntetését, köztük Borczván Béla mk. alezredes, az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség főmérnöke.

1983-ban a MÁTRA III. szervezés keretében újabb 14 katonai szervezet – „M” szállítózászlóaljak, Berakó illetve Átrakó Körzet Katonai Parancsnokságok, Repülőtérei, illetve Hajózási Katonai Szállításvezetőségek, Hadtáp Technikai Javító Üzemek és a Közlekedési Anyagraktár (KÖAR) – került az MN KSZFI irányítása alá. Ugyancsak az MN KSZFI készítette fel a vasúti dandár és a közúti kommandáns dandár „M” törzseit. *Egy kézbe kerültek az MN szállításai, kialakításra kerülhetett egy korszerű szállítási rendszer, amelynek célja a hatékonyság és a gazdaságosság volt. A szállítási hitelek nagy része is a szállítást tervező és szervező MN KSZFI-hez került, érdekeltté téve a szakembereket a gazdaságosság növelésében.*

A kialakított szállítási rendszer ötvözte a vasúti és közúti szállítás előnyeit, lehetőséget teremtett a központi közlekedési szervezetek részére az egyik szállítási módról a másikra való átterelésre, korszerű szállítási

módszerek (konténeres, kapcsolt szállítások és járatok) alkalmazására és az MN egésztét átfogó diszpécserirányítás kialakítására. A gazdaságossági elemzések alapján a közlekedési szakemberek választhattak a szállítási igény kielégítésekor az alakulatok saját vagy a központi szállító zászlóalj, valamint most már a civil szféra korszerű, nagyteherbírású közúti szállítóeszközei, illetve a vasúti szállítás között. Egy kísérleti időszak után le szabályozásra kerültek az addig csak helyi szinten, különböző módon rendezett helyőrségen kívüli és a budapesti helyőrségi közúti szállítások.

Az **MN KÖAR** létrehozásával a közlekedési szolgálat az 1957-ben megszüntetett és 1983-ig nélkülözött szakanyag és szakkiképzési bázishoz jutott. Ezzel megteremtődött a szakanyag-gazdálkodás készletgazdálkodási, tárolási, technikai kiszolgálási, javítási feltétele is. Nagyszabású közlekedésműszaki beruházásokra is sor került ebben az időszakban. Honvédségi iparvágányok és rakodók épültek *Hetényegyházán, Felcsúton, Keszthely mellett, Nagyatádon, Zalaegerszezen, Lentiben és Győrszentivánban*. Bővítésre, felújításra kerültek az iparvágányok *Táborfalván, Budapesten a Zách utcában és Kalocsán*.

1985. szeptemberében került végrehajtásra a közlekedési szakma máig legnagyobb gyakorlata, a „TRANZIT '85 közlekedési rendszer-gyakorlat. A gyakorlaton a törzsgyakorlás mozzanatai mellett, a kialakított helyzethez kapcsolódva teljes és csökkentett állománnyal vettek részt a közlekedési katonai szervezetek és gyakorolták az *Ideiglenes Átrakó Körletek* működtetésével, a katonai gépkocsi utak berendezésével és forgalomszabályozásával, a hidátkelőhelyek berendezésével és működtetésével kapcsolatos feladatokat. 1986-ban a főigazgatói beosztásban ismét változás volt. *Nagy Sándor ezredes nyugállományba vonulását követően a főigazgatói beosztásra Petrák Béla alezredes lett kinevezve*.

Az 1986. évi kiképzés és felkészítés a tudásszint növelésére, az előző évi közlekedési rendszer-gyakorlat tapasztalatainak feldolgozására, az MN KÖAR működési feltételeinek javítására, a közlekedési, szakkiképzési létesítmények fejlesztésére irányult. A 49. Vasúti Felépítmény Zászlóalj összekovácsolási gyakorlat keretében eredményes munkát végzett a táborfalvai közlekedési szakkiképzést elősegítő létesítmények létrehozásában. *A felépített vasúti- és közúti kiképzési tanpályák a maguk nemében egyedül állóak voltak az MN-ben és a polgári közlekedési kiképzési intézmények területét érintően is*. Társadalmi munka keretében az MN KSZFI teljes személyi állománya részt vett a KÖAR laktanya felújításában. Betonoztunk, kerítést építettünk, épületet festettünk.

1987-től kezdődően az ország gazdasági helyzetéből, az MN támogatásának csökkenéséből adódóan radikálisan redukálódtak a fejlesztésre fordítható költségek. A **BAKONY I-II** szervezési feladat keretében csakúgy, mint az MN egészében az **MN Közlekedési Szolgálatánál** is megindult a „*karcsúsodás*” folyamata. Fokozatosan, de radikálisan csökkenni kezdtek a különböző „*M*” szervezetek. Megszűntek a békében is élő **Vasútállomás Katonai Parancsnokságok**, csökkentek a **Katonai Szállítási Igazgatóságok** állományának létszámai. A béke alárendeltek – pl. a központi szállító és a szállítmánykísérő zászlóaljok – más katonai szervezetekbe olvadtak be jelentős kapacitáscsökkenés mellett. Megszűnt a közvetlen irányítás lehetősége s ennek, illetve a szállító eszközök pótlás nélküli amortizációja következtében fokozatosan növekedni kezdett a polgári szféra térhódítása a szállítási igények kielégítése terén.

1987-1989. között a kiképzési- és felkészítési tevékenység az elért eredmények megszilárdítására, a minőség növelésére irányult. Ezekben az években került átdolgozásra a katonai szállítási utasítás I. rész, elkészült a VKP segédlet, valamint a főigazgatóság új szervezeti- és működési szabályzata és a szolgálati beosztásokra vonatkozó munkaköri leírások.

1989- napjainkig terjedő időszak

A 80'-as évek végén megkezdődött a különböző szolgáltatások külső, polgári szférába történő kiszervezése. Először a közlekedési szaktechnikai eszközök szerződéses partnerek útján történő javításával kezdődött, majd a 90'-es évek elején – a szállító zászlóalj leválása és kapacitás csökkenése után – a rendszeres budapesti szállítások végzésére előbb pályázatok, majd később közbeszerzések útján kiválasztott civil szervezetek kaptak megbízást.

A rendszerváltást követően 1990. március 12. és 1991. június 16. között egy kiemelkedő nagyságú és jelentőségű feladatot hajtott végre a Katonai Szállítási Főigazgatóság közlekedési szakállománya. Az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet csapatok kivonulásának szervezését és a végrehajtás segítségét, ellenőrzését. A kivonás csaknem teljes egészében **vasúton** valósult meg (**1547 vonat**). A kivonulás több mint **100 000 személyt**, közel **27 000 db haditechnikai eszközt** és **félmillió tonna felszerelést** érintett. A vasúti szállítások előkészületei, a bevagonírozások összesen 92 vasútállomáson történtek. Ezen belül a kifejezetten katonai szerelvények berakodását **69 vasútállomáson, illetve iparvágányon** végezték. Összesen **34 529 vasúti kocsi** vettek igénybe, **24 002 konténert** rakodtak be a szerelvényekbe. **A 15 hónapig tartó szállítás so-**

rán összesen 1197 katonavonattal (637 csapat- és 560 anyagszállító vonattal) vitték el Magyarországról a Déli Hadseregcsoport valamennyi katonáját és a katonai felszereléseket. A hozzátartozók és ingóságaik szállítására 133 személy- és 217 konténervonatot vettek igénybe. 1991. decemberében a főigazgató személyében változás történt. Petrák Béla ezredes nyugállományba vonult. Utódként Kovács Zoltán mk. alezredes lett kinevezve főigazgatónak.

1992. július 1-én alapvető változás következett be a katonai vasúti szállítások elszámolási rendjében. Az 1966 óta alkalmazott „*Katonadíj-szabás*” megszűnt. Ettől fogva a katonai teher és személyszállításoknál is a polgári díjszabást kellett alkalmazni. Ez azon túl, hogy mintegy 50-60%-os fuvardíj növekedést okozott, megváltoztatta az addig használt okmányrendszert is.

1995-ben Magyarország az elhatározott euro-atlanti integráció keretében aláírta a békepartnerségi szerződést (Pfp) és ezzel a fő célja a NATO-ba, majd az Európai Unióba való belépés lett. A katonai közlekedési szakemberek tevékenységének mérföldköve volt 1995 decemberétől az IFOR, majd (1996 közepétől) az SFOR szállítások koordinálása. Ekkor ismerkedhettünk meg igazán testközelből a NATO tagországok közlekedési szervezeteinek módszereivel, okmányaival és eljárásaival.

A balkáni békefenntartó tevékenységbe történő bekapcsolódásunkkal, 1996 januárjában, **6 vonattal és egy közúti menettel az IFOR Magyar Műszaki Kontingens** (mintegy 400 fő) kitelepülését szerveztük meg **Okucaniba**, Horvátország és Bosznia-Hercegovina határára. A **Magyar Műszaki Kontingens** és az 1995-ben kitelepült **ciprusi és a Sinaifélszigeti kisebb kontingensek ellátása**, utánszállításai is újszerű feladatokat jelentettek a katonai közlekedési szakemberek számára.

*A szervezet életében a következő jelentős dátum 1997. volt, amikor az újabb átszervezés eredményeképpen MH Katonai Szállítási Főigazgatóságot MH Katonai Közlekedési Központtá (MH KKK) nevezték át. A területi szervek megnevezése katonai szállítási igazgatóságról, **Területi Közlekedési Parancsnokságra** változott. Ekkor a szervezet létrehozásáról Alapító Okiratot adott ki a Honvédelmi Miniszter, amelyben újra szabályozta a szervezet feladatait, jogait és hatáskörét. Ebben az átszervezésben megszűnt a 6. KSZI Miskolcon és a 7. KSZI Záhonyban. A többi területi közlekedési parancsnokságnál pedig létszámcsökkenés történt, ami a debreceni 5. TKP-nál kisebb mértékű volt, mivel ő vette át a két megszűnt KSZI feladatait.*

1999 márciusában, napokkal a NATO csatlakozás előtt került sor az első olyan külföldi gyakorlatra („*Adventure Exchange 99*”- Észak-Olaszország), amelyen – 10 évvel a csehszlovákiai „*Barátság 89*” után - nemcsak törzs, hanem harcjárművekkel és egyéb technikai eszközökkel felszerelt magyar alegység vett részt. Hosszú idő után kerültünk ismét szembe, mint Küldő Nemzet a tranzitengedélyek megszerzésének problémájával, illetve a viszonylag nagy távolságú szállítás megtervezésének feladataival.

Közben sor került az első olyan alegység kitelepülésére is, melynek felszerelését és személyi állományát teljes egészében légi úton volt szükséges az alkalmazási területre juttatni. Az **AFOR Magyar Orvos Csoport** albániai kitelepülése a belga haderőtől térítés ellenében kapott 2 darab C - 130 - as, illetve a MALÉV RT.- n keresztül bérelt 3 darab IL - 76 -os repülőgéppel lett végrehajtva.

Aztán hamarosan - 2000 májusában- megrendezésre került az első Magyarországon tartott NATO gyakorlat („Ardent Ground 2000”), amikor 10 nemzet mintegy 2500 katonája és technikai eszközeik érkeztek vasúton, közúton és légi úton hazánkba. Ennek az összetett mozgásnak a megtervezését, koordinációját már zömében a NATO elvek, eljárások és okmányok segítségével végezték az MH Közlekedési Szolgálat szakemberei együttműködve a Küldő Nemzetek és a hazai partnerek képviselőivel.

Ezen időpontot követően rendszeressé váltak a Magyar Honvédségben a nemzetközi jellegű gyakorlatok, kiképzési felkészítési feladatok és az éles békemissziós tevékenységek, amelyek mindegyikében közreműködtünk a nemzetközi szállítástervezéssel, szervezéssel és a végrehajtás valós biztosításával. Mind-e közben, pedig folyamatosan terveztük és szerveztük a haderő átalakítás szállítási feladatait.

1999. júliusban a 2183/1999 számú kormányhatározat elrendelte a honvédelmi ágazat egészének stratégiai felülvizsgálatát. Ennek eredményeként megkezdődött a katonai logisztikai rendszer korszerűsítési folyamata. 2000. október 01.-i hatállyal az **MH Logisztikai Főigazgatóság** egyidejű megszüntetésével a Honvédelmi Miniszter megalapította az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokságot**. Az MH ÖLTP szervezetébe beépülve működött az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség. Az MH Katonai Közlekedési Központ az MH ÖLTP parancsnok közvetlen szolgálati alárendeltségben és az **MH Közlekedési Szolgálat Főnök szakmai irányításával működött.**

Az átszervezés a közlekedési központ béke létszámát nem érintette, az változatlanul megmaradt 112 fő. A belső felépítését azonban jelentősen átalakította. Az addig egységes szállítási osztályból 4 funkcionálisan különválasztott központ alakult. Létre jött a **Nemzeti Mozgásirányító Központ**, a **Nemzetközi Szállítástervező Központ**, a **Szállítás Irányító Központ** és a **Közlekedés Műszaki Központ**. Ebben az időszakban egyre nagyobb arányban lettek bevonva a katonai közúti szállítások végrehajtásába a polgári szállító eszközök. Az MH technikai eszközparkja sem műszaki állapotban, sem típus és teherbírás szerinti összetételben nem felelt meg a jelentkező igényeknek.

Az átszervezések miatt a lakóhelyétől távol, más helyőrségben szolgálatot teljesítő állomány munkába járásának kultúrált biztosítása érdekében különböző helyőrségek között 10 polgári autóbusszjárat került beindításra. A járatok mennyisége azután olyan mértékben növekedett, hogy 2005. októberében 43 viszonylatban 57 db. autóbusszt üzemeltetünk. Ez akkor mintegy 2500 embert érintett utazással a megszűnt helyőrségekből.

2003. nyarán az MH KKK újkori történetének egyedülálló feladatát hajtotta végre. Közel 20 évvel a legutolsó Fekete-tengeri szállítást követően tengeri szállítással hajtottuk végre az **Iraki Szállító Zászlóalj** főerői kitelepítését. A behajózást a szlovéniai **Koper** kikötőben hajtottuk végre, ahová **vasúti szállítással** vittük a technikai eszközöket. **Az út mintegy 9000 km volt a Szezi-csatornán keresztül Kuvaitig.** Ezen felül a kiszállítás végrehajtásához az összes szállítási alágazatot igénybe vettük. Többek között a világ egyik legnagyobb teherszállító repülőgépével az orosz **AN-124 RUSZLÁN** elnevezésű repülőgéppel szerveztünk légi szállítást. **Az előkészítő részleg 5 db. óriásgéppel lett kiszállítva. Volt olyan, amikor egyidőben 3 db. AN-124 típusú repülőgép volt a taszári repülőtér betonján.**

Ezt követően a NATO tagságból adódó feladataink több alkalommal tették szükségessé a magyar kontingensek nagytávolságra történő szállítását. Így eddig már hat alkalommal hajtottunk végre tengeri szállítást.

2004-ben az MH Katonai Közlekedési Központ 3199 főt magába foglaló hadiszervezete átalakult, egy békében és háborúban egyaránt 112 főből álló katonai szervezetté. Ennek következtében megszűnt az 1.-2. Szállító Zászlóalj, a Rakodó és Szállítmánykísérő Zászlóalj, a Logisztikai Zászlóalj, a Közúti Komendáns Zászlóalj, valamint a TKP-k állományába tartozó 22 db VKP, és a háborús szervezethez tartozó tör-

zsek. Ez mindösszesen 3087 fő csökkenést jelentett és az **MH KKK** fő funkcióját tekintve **Nemzeti Mozgás Koordináló Központtá** vált.

*2005. szeptember 01-től Kovács Zoltán mk. ezredes nyugállományba vonulása után az **MH KKK** parancsnoki beosztásába Szrenka Antal ezredes lett kinevezve. Szrenka ezredes nyugállományba vonulását követően személyem 2007. március 1-el került kinevezésre az **MH KKK** parancsnokává.*

*A történelmi áttekintés után végezetül szeretném röviden bemutatni a mai **MH Katonai Közlekedési Központot**. A 2006-2007 évi haderő korszerűsítés szervezeti átalakulásában az **MH KKK** is érintett volt. Az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP)** megszűnésével, szervezetünk a Székesfehérváron létrejött **MH Összhaderőnemi Parancsnokság (MH ÖHP)** parancsnokának közvetlen alárendeltségében végzi feladatait.*

A Honvédelmi Miniszter új alapító okiratot adott ki. Az alapító okiratban újra szabályozta a központ feladatait, jog- és hatáskörét, amely szerint a megnevezésünk nem változott, és az **MH Katonai Közlekedési Központ** önálló állománytáblával rendelkező ezred szintű szervezet maradt. Érdekesség, hogy az alaprendeltetésből adódó feladataink szinte azonosak az **MN KSZFI** szervi határozványában 1973-ban előírtakkal, természetesen kibővülve a korszaknak megfelelő további feladatokkal és felelőségekkel. Ezen feladatok egy része azért került hozzánk, mert az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság** felszámolásával megszűnt a **MH Közlekedési Szolgálatfőnökség** és az addig főnökségi feladatok egy részét átvettük. A feladatok bővülésének másik oka az új képességekkel rendelkezés.

*A 2007. január 01.-től érvényes állománytáblában a szervezet teljesen új struktúra szerint épül fel. Az előző struktúrát csak a közlekedéskoordináló szervek őrizték meg, ahol megmaradt a funkcionális elosztás. A belföldi és nemzetközi szállítá irányítási feladatok növekedése megkövetelte a diszpécser szolgálat megerősítését, így ma 2 fő, egy tiszt és egy tiszthelyettes látja el főállásban ezt a feladatot. A központ visszakapta néhány régi képességét, ugyanis megerősítésre került egy szállító és egy szállítmánykísérő alegséggel, és a korábbi tervekkel ellentétben a közlekedési anyagraktár is megmaradt a szervezetben. Így jelenlegi létszámunk a 112 főről 151 főre változott. Sajnos a szervezeti változás áldozatot is követelt, a **Pécsi 3. Területi Közlekedési Parancsnokság megszűnt**. Ez engem személy szerint különösen szomorú érzéssel tölt el, hiszen akik ismernek tudják, hogy katonai pályámat a 3. KSZI-nél kezdtem.*

A Területi Közlekedési Parancsnokságok (TKP) megnevezése megváltozott, és Területi Közlekedési Részlegek (TKR) lettek. A szervezet elhelyezési körülményei is megváltoztak, minőségét tekintve javultak a korábbiakhoz képest. A korábban az Andrassy úton dolgozó közlekedéskoordináló szervek (régii nevén szállítási osztály) már 2005-ben beköltözött a Zách utcába. A HM II.-ben települt parancsnokság és más szervezeti elemek ez év elején költöztek ide. A szállító és szállítmánykísérő részleg az Irinyi laktanyából, valamint az 1. TKP a Kerepesi útról július hónapban lettek behozva. A területi szervek közül a bérleti díjak csökkentése miatt, a szombathelyi és a debreceni TKR-ek már nem a MÁV igazgatóságon, hanem a kiegészítő parancsnokságokon kaptak elhelyezést.

Ötven év nagy idő. A leírtak csak töredékei azoknak a történéseknek, eseményeknek, amely egy szervezet életében előfordulnak. Még hosszan lehetne sorolni a történéseket. Őszintén remélem, hogy ezzel a nagyléptékű történeti áttekintéssel sikerült egy átfogó képet adni arról, hogy az MH Katonai Közlekedési Központ és jogelődjei, és ezzel együtt a közlekedési szolgálat milyen utat járt be.

Az a tény hogy ma élő alakulatként ünnepelhettük ezt a napot is bizonyítja, hogy a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Honvédség mindenkori vezetése úgy ítélte meg, hogy szükség van közlekedési szakemberekre, a közlekedési szolgálatra. A nyugdíjas munkatársaink megteremtették az alapjait és a tekintélyét ennek a munkának, most rajtunk a sor, hogy ezt tovább vigyük és mindenben megfeleljünk az elvárásoknak. Bízom benne, hogy utódaink legalább ugyanígy meg tudják ünnepelni a 75-ik, vagy akár a 100-ik évfordulót.

Felhasznált irodalom:

1. Az MN Közlekedési Szolgálat története (1945-1980). HM KSZFSég kiadványa 1988. Klt.szám: 237/88.
2. A Magyar Néphadsereg Katonai Szállítási Főigazgatóság és elődjei története (1957-1989.) Az MN KSZFI kiadványa 1989. Nyt.szám: 245/82.
3. A Magyar Honvédség 1. Katonai Szállítási Igazgatóság és elődei története (1945-1990). AZ MH 1. KSZI kiadványa 1991.
4. 30 éves a Közlekedési Szolgálat (1950-1980). Az MN. 3. KSZI kiadványa. Klt: 11/250.
5. A Magyar Néphadsereg Katonai Közlekedési Szolgálat története (1957-1980). Honvédelmi Minisztérium MN Hadtápfőnökség kiadványa. 1986.

KÉPEK AZ MH KKK 50 ÉVES TÖRTÉNETÉBŐL



1957. február 11.

40 %-os létszám csökkentés

MNVK KÖZLEKEDÉSI Ö. OSZTÁLY

Osztályvezető: Békási Sándor ezredes

**MN KÖZPONTI KATONAI
SZÁLLÍTÁSVEZETŐSÉG**

Parancsnok: Vámosi György ezredes

**1-6. VASÚTIGAZGATÓSÁGI
KATONAI SZÁLLÍTÁSVEZ.**

**VASÚTÁLLOMÁS KATONAI
PARANCSNOKSÁG**

YKP okaszámszám: 2016

**VASÚTI, KÖZÜTI, HAJÓZÁSI,
KÖZLEKEDÉSI M. ALAKULATOK**

Megjegyzés: MN közlekedési szeritár megkezdte a Ulszámolást
- megszűnt a Közlekedési Tisztviselő

1963. szeptember 1.

A Közl. Szolg. a Vezérkartól
az MNHF-séghez kerül

MNHF. Ö. KÖZLEKEDÉSI ÉS SZÁLLÍTÁSI OSZTÁLY

VASUTI ALOSZTÁLY

KÖZÜTI ÉS GK. SZÁLL. ALO.

Létszám: 10 tiszt, 1 polgári alk.

MN KÖZPONTI KATONAI
SZÁLLÍTÁSVEZETŐSÉG

TÖRZS

KÖZLEKEDÉSI M. ALO.

CSAPAT M. ALO.

Létszám: 16 tiszt, 1 tiszthelyettes, 2 polgári alk.

VASÚTIGAZGATÓSÁGI KAT.
SZÁLLÍTÁSVEZETŐSÉG

Létszám: 7-9 tiszt, 2 polgári alk.

VASÚTÁLLOMÁS KATONAI
PARANCSNOKSÁG

Létszám: 2-5 tiszt

1973. május 1.

Létrejön a központ szervezete

MN KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLAT FŐNÖKSÉG

Szolgalat főnök: Sárközi István ezredes

SEREGTESTI KÖZL. SZERVEK

TANINTÉZETI KÖZL. SZERVEK

HADTÁP KÖZL. SZERVEK

M. SZERVEZETŰ KÖZL. CSAPATOK

KÖZPONTI GK. SZÁLLÍTÓ-
ZÁSZLOALJ

MN KAT. SZÁLLÍTÁSI
FŐIGAZGATÓSÁG

Főigazgató: Dr. Mihály Gyula alezredes

MN 1-6. KAT. SZÁLL.
IGAZGATÓSÁG

M. SZERVEZETŰ KÖZL.
SZERVEK ÉS EGYSÉGEK

1980. december

MN KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLAT FŐNÖKSÉG

SEREGTESI KÖZL. SZERVEK

TANINTÉZEI KÖZL. SZERVEK

M. SZERVEZETŰ KÖZL. CSAPATOK

MN KAT. SZÁLL. FŐIGAZGATÓSÁG

Főigazgató: Nagy Sándor ezredes

GK. SZÁLL. ZÁSZLÓALJ

SZÁLLÍTMÁNYKISÉRŐ Z.

1-6. KAT. SZÁLL. IGAZGATÓSÁG

BERAKÓKÖRZET PSÁG

GK. SZÁLL., VASÚTI, HAJÓZÁSI,
LÉGI M. TÖRZSEK

1983. július 15.

MN KÖZL. SZOLG. FŐNÖKSÉG

SEREGTEST KÖZL. SZERVEK

TANINTÉZET KÖZL. SZERVEK

M.SZERVETŰ KÖZL. CSAPATOK

MN KATONAI SZÁLL. FŐIGAZGATÓSÁG

MN KATONAI SZÁLL. IGAZGATÓSÁG

MN BKKP

MN 1.ÁK.

MN KÖAR

RKSZV HKSZV

Ö.GK. SZÁLL. Z.

Ö. SZÁLLITMÁNY KIS. Z.

VASÚTI DD. TÖRZS

KÖZÜTI DD. TÖRZS

Ö. GY. SZÁLL. Z. TÖRZS

a szállítási osztály átalakulása

1997- ben kialakult szervezet

2000- ben kialakult szerveze

Közlekedési
szolgálat
főnökség

Közl. műsz.O.

diszpécser O.

Szállítmányozási
és
Vám O.

Nemzeti
mozgásirányító
központ

Nemzetközi
szállítástervező
központ

Mozgatást
tervező
részleg

Mozgatást
tervező
részleg

Közlekedés
műszaki központ



Közúti szállítás



M. feladatok





Vasúti szállítás





Vasúti szállítás





**„BARÁTSÁG-78” GYAKORLAT-ra
menő harckocsi ezred
vasúti berakása Rétságon**



Szovjet csapatkivonás:

- A 15 hónapig tartó szállítás során (1990. március 12. és 1991. június 16. között):
- 1547 vonat, 34 529 vasúti kocsi,
- 24 002 konténer
- 100 000 személy,
- 27 000 db haditechnikai eszköz,
- félmillió tonna felszerelés lett kiszállítva.



Békefenntartó missziók



Katonai tengeri szállítások



- Iraki kiszállítás, **2003.08.06** Koper-Kuvait,
- Iraki visszaszállítás I, **2005.02.02** Basra-Koper,
- Iraki visszaszállítás II, **2005.07.22** Basra-Koper,
- Iraki visszaszállítás II, **2005.07.22** Basra-Koper,
- Steadfast Jaguar kiszállítás, **2006.05.13**, Koper-Cape Verde,
- Steadfast Jaguar visszaszállítás, **2006.07.27**, Cape Verde-Koper,

Közlekedési anyagraktár telephelye

