



HADTÁPPHARCÁSZAT.

BARCZA JENŐ t. hadnagy

Menetek előkészítése és tervezése

A fogatolt szállító egység feladatát menet végrehajtásával oldja meg. A jól végrehajtott menet eredménye a feladat megoldása.

Az ezred szállító századparancsnok feladatát az ezred hadtápparancsnoktól kapja meg. Az ezred hadtápparancsnok parancsa már tartalmazza azt a menetvonalat, melyen az ezred szállító századparancsnoknak vezetnie kell egységét. A megadott menetvonal felderítése azonban gyakran az ezred szállító századparancsnok feladata. Előfordul, hogy a menetvonal ismert, ebben az esetben az útfelderítés elmarad. Gyakoribb azonban az az eset, mikor a fogatolt járműveknek az ezred hadtápkörletébe eső melékutakat jelölik ki a magasabb parancsnokok utánszállítási és kiürítési útvonalaként.

Az útfelderítés kiterjed az út járhatóságára száraz és nedves időben, műtárgyak teherbírására, gázlók és átkelőhelyek, gyülekező és várakozóhelyek, rövid és hosszú pihenőhelyek kijelölésére és azok biztosítására, rejtett és fedett útszakaszok megjelölésére. Az út emelkedéseinek, lejtéseinek megállapítására, valamint a menetidő hozzávetőleges kiszámítására.

Az útfelderítés alatt a szállító század telephelyén a menetre való felkészülés folyik.

A) Menetek előkészítése.

A menetre elő kell készíteni a hajtólegénységét, a lovakat és a vonatanyagot.

A hajtólegénységnek politikailag alá kell támasztani a menet célját. A helyzetnek megfelelően ismertetni kell, hogy a menet sikeres végrehajtása milyen eredményt hozhat, de rá kell mutatni arra is, hogy a menet alatti fegyelmelenség, gondatlanság, kötelességmulasztás milyen nagy lehetőségeket, milyen tág kaput nyit az ellenségnek.

Itt szeretnék egy megtörtént esetet röviden leírni, mely kelőképpen rávilágít arra, hogy a menet politikai előkészítése döntően befolyásolja a menet eredményességét. A nyári gyakorlat alatt a szokott időnél előbb kellett a szállító szakasznak indulnia. A riasztással egyidőben kaptuk a menetparancsot is. Gyorsan elkészültünk, befogtunk, megindultunk. Kb. 10 km-t tettünk meg üres járművekkel. Rendellenesség nem mutatkozott. A rakodás után folytattuk a menetet. A megrakott járművekkel egyenletes volt a menet, csak egy jármű maradt le mindig néhány km-re. A máskor jól húzó lovak voltak mindig lemaradva. A hajtó is a régi volt. A menet folyamán rövidesen kezdett izzadni és a további menet alatt állandóan fokozottan izzadt a RUDAS ló. A NYERGES ló száraz maradt, de szokatlan nyugtalanságának okát a hajtó ostorral próbálta orvosolni a hegymenetek alatt. Az első megállásnál azonban fény derült a jármű lemaradásának okára, az ostor felesleges alkalmazására, a NYERGES ló nyugtalanságára és a RUDAS ló fokozott erőkifejtésére. A 2-fog. országos szügyhám-szerszám húzóbőrből készült (szügylap) izzasztólap befelé áthajlított részéből egy talpszeget (csigaszeget) vett ki a hajtó. Az ő politikai öntudatának és lószerezetének tudható be, hogy ez a talpszeg nem tette hosszú időre szolgálatképtelenné a lovat, hogy a szállító-tér csak rövid időre csökkent. A csigaszög felfedezésekor már egy kb. 5 Ft. nagyságú, de nem mély seb mutatkozott a ló fogatolás szempontjából igen érzékeny testrészén. Nem kétséges, hogyha naponta csak egy ilyen eset fordul elő, vagy csak egy nap jut a belső ellenség ilyen lehetőséghez az nagyban visszaveti a szállítószakasz harcképességét, különösen akkor, ha ez a napi átlagos veszteségeken felül mint plusz mutatkozik.

Elő kell készíteni a menetre a lovakat is. A lovak erőállapota, jó kondícióban tartása a szállító szakasz pk. állandó feladata. A menet előtt különösen a lovak lábain, a patkoláson van a súly. Hiányzó patkókat már a menet alatt és a menet befejeztével kell

pótolni. Most a meglévő patkók ellenőrzését kell végrehajtani. Laza patkókat meg kell húzni, hiányzó patkószegeket pótolni kell, — különösen akkor, ha agyagos, vagy sáros úton történik a menet. Az agyag száraz időben igen kemény (patadobogást jól hallani rajta), nem sülyed bele a ló lába egy keveset sem. Sárban — főleg az agyagos sárban — a ló patája földreéréskor mélyen (esetleg teljesen) belemerül a sárba, és a következő lépésnél a sár visszatartja (kihúzáskor cuppan) a patkó igen erős visszatartásnak van kitéve, így ha laza, vagy gyenge a patkók felerősítése, a patkót le is veszi. A menet előtt közvetlen következik a sarkalás. A külső sarokvas feltétlenül legyen magasabb. Esetleges cseréket a meglévő sarokvasakkal hajtsuk végre, de a túlságosan lekopott sarokvasakkal ne kezdjük meg a menetet, mert a menet alatt teljesen lekopik és nagyobb bonyodalmakat okoz.

Télen éles sarkakat használjunk. Ezáltal a ló csúszkálását lehet megakadályozni, illetve csökkenteni és kapaszkodását segítjük elő. Mindig meg kell akadályozni, hogy a lovak összerúgjanak, de különösen éles sarokkal, mert egy ilyen rúgás nagy kárt tehet a másik lóban. A patákat meg kell tisztítani a patazsirtól. A patazsírba ragadt por, piszok roncsolja a pata szarúanyagát.

A vonatanyag menet előtti előkészítése is döntően befolyásolja a sikeres menetet. Az országos járművek tengelyeinek megkenése a tengely és a kerékagypersely surlódásának csökkentését, a ló erejének kímélését célozza. A kerékagypersely menetes kenőárkainak kenőanyaggal való megtöltése nemcsak a kerekek könnyebb forgását eredményezi, de a tengelyek kopását is késlelteti, ami nemzetgazdasági szempontból is jelentős.

A 2-fog. országos szügyhámszerszám állandó karbantartása eredményezi, hogy a szerszámzat mindig puha, hajlékony állapotban van, ezáltal nem okoz törést.

A menetek előtt az új szerszámot fel kell igazítani (passzítni) a lóra. Ha lópótlás érkezett, a régi szerszám nem minden esetben jó változtatás nélkül az újonnan érkezett lovakra. A szerszámigazításnál nem szabad elmulasztani az alábbiakat:

A kantár pofaszíj csatjának (tarkón) csatolását a zablához viszonyítva kell becsatolni. Hiba, ha a zabla nem a hordázba kerül (ez a metsző és zápfogak közötti foghíjas rész). Ha kilóg a hordából a ló fogai közé kerül a zabla, nem uralható a ló kettős keresztgyeplővel. Ha a ló feje nagyobb, mint a kantár eddigi csatolása és nem változtatunk a pofaszíjak hosszán, a zabla a zápfogak közé kerül a ló szájszegletét állandóan húzza, ismét nem tudunk hatni a lóra a bakról eredményesen.

„ A torokszíj nem lehet szoros (szűk gallér). A torokszíj alatt benyulva egy felfektetett ökölnek kell beférnie anélkül, hogy a nyelőcsövet érintené.

Más szíjjak alá két új könnyű bedughatósága a mérték. A kettős visszatartólánc, szügykarikához, illetve az országos nyaklóhoz való csatolása a terephez alkalmazkodva történik. Ha hegyes (sok lejtmenet) a menetvonal, a visszatartóláncot rövidebbre húzva, ha az út sík, hosszabbra engedve kell rögzíteni.

A hasló csatlékot a hasló csatosrészhez úgy kell csatolni, hogy egy felállított ököl férjen a ló hasa és a hasló közé. Húzásnál a ló beledől és gerince felfelé ívelődik és a rövidre csatolt haslót feszíti, erejét nem tudja kifejteni és elszakítja a haslót.

Az istráng rövidre húzását, vagy hosszúra engedését a húzóvonal hosszúsága, illetve a vízszintesen bezárt szög nagysága szabja meg. A húzóvonal hosszúsága vonathámos lovaknál kb. 210 cm hosszú, a húzószög nagysága 12° legyen.

A fentiekből látható, hogy a menet előtt a szállító szakasz minden beosztottja részére milyen el nem nagyolható, részleteiben fontos feladat hárul. Az így fogatónként elkészített szállító szakasznak minden előfeltétel adva van a menet sikeres végrehajtásához. A biztos siker azonban csak akkor következik be, ha a végrehajtandó menet alaposan a részletekig menően meg is van tervezve.

Az útfelderítésről visszaérkezett szakasz pk. készítse el részletes tervét, ezt rögzítse is le akár a térképére, akár a jegyzeteiben és készítsen menetparancsot a szállító szakasz részére.

B) Menetek tervezése.

A menetek tervezése általában egy adott fix pontból indul ki, mely fix pont a feladat, illetve a parancs. Legtöbb esetben a parancs, mely a menetre intézkedik tartalmazza az indulás idejét, illetve azt az időt, melyre a szállító szakasznak a menetcélt el kell érnie.

Előfordul, hogy a menetet a szállító szakasz pk. minden korlátozás nélkül hajtja végre. Ez főleg olyankor áll fenn, ha huzamosabb, többnapos menetet hajt végre, megszakítás nélkül. Ebben az esetben sem mehet a szállító szakasz minden terv nélkül, mert a tervnélküli menetnél a pk. nem tudja, hogy hova mikor fog érkezni, ezáltal a szállító szakaszra sem lehet mindig biztosan számítani. A tervet nem készítő pk. kapkod, idegesen intézkedik a helyszínen, ellenparancsokat ad, aláássa a pk-i tekintélyt és megrendíti a beosztottak beléje helyezett bizalmát. Az ilyen egység

kimerülten ér a célhoz, további alkalmazása késve eszközölhető. A szállító szak. pk. elsősorban döntse el, hogy nappal vagy éjjel fogja végrehajtani a menetet. A szempontok melyeket itt figyelembe kell venni az alábbiak:

Nappal könnyebben vezetheti egységét, mert a mindenkori helyzet gyorsan áttekinthető, így a biztosítása is kevesebb erővel oldható meg, de az ellenség állandóan szemmel tarthatja. Meglepetésszerű tűzrajtaütéskor a pillanatnyi tartózkodási helyéről is intézkedhet, mindenki látja az adódott helyzetet, nem lesz riadalom.

Maga a menet folyamatos, ha az ellenséges repülőtámadások nem kényszerítik gyakori megállásra, majdnem surlódásmentes. Az emberek és lovak erejét kiméli, mert kevésbé fárasztó kivéve nyáron a nagy hőség nem előnyös, és ilyenkor — főleg ha holdvilág is van — az éjszakai menetet válassza még akkor is, ha a fokozottabb figyelés jobban igénybeveszi beosztottjait.

Az éjjeli menetben a parancsnoknak áttekintési lehetősége nincs, nehezebb az összeköttetés és így nehezebb a parancsnoklás, nehéz megtalálni valakit (alparancsnokot, szolg. vez., patk. mestert.), éjjel a tájékozódás is nehezebb, mert csak az út közvetlen közelében lévő látható és feltalálható műtárgyak szerint lehetséges.

Fokozottabban kell vigyázni tűzrajtaütéskor a pánik elterjedésének megakadályozására. A járművek éjtszaka egymásba mennek (saroglya, végdeszka eltörik), ha a hajtó elalszik. A leszakadt részek eltévednek. Az éjjeli menet alatt csak rövid pihenőket lehet tartani, hosszú pihenő alatt az emberek elalszanak. A menet alatt szükséges rögtönzéseket (keréktörés) hosszabb idő alatt tudják rendbehozni, mindez ugyan az ellenség figyelésének kikapcsolásával hajtható végre. Az éjjeli és nappali menetek közötti előnyök és hátrányok egymással szembenállítása eredményezhet egy hajnali, vagy egy alkonyi menetet. Mind a kettő félmegoldás. Az utóbbi könnyen belenyulik az éjtszakába és ellene szól annak az általános elvnek, mely szerint inkább sötétben induljon az egység a régi helyéről, mint sötétben érkezzen az új helyére. A menet végrehajtásának idejét a mindenkori feladat és az ellenség helyzete szabja meg.

Az útfelderítés alapján menettervét a szakasz pk. nappali menetnél az ébresztőtől, éjszakai menetnél az utolsó étkészítéstől, zabolástól dolgozza ki. Az ébresztő után 2 órával a menetet kezdje meg. Ez az idő a reggeli előkészületekhez elegendő. Térképről, vagy a felderítés alapján készített útvázlatába jelölje meg az útvonalszakaszokat, melyeket a menetidőszámítás szerint el

kell érnie. Készíthet grafikont, melynek vízszintes tengelyére az időt (óra) a függőleges tengelyére az utat (km) vegye fel és a kettő találkozási pontjához rajzolja, vagy írja azt a helyet vagy tárgyat amit el kell érnie. Így ellenőrizheti a menetének folyamatosságát.

Az így elkészített és megtervezett menet minden körülmények között megadja az alapot a menet sikeres végrehajtásához, mely a feladat megoldását jelenti.

*„A Szovjet Fegyveres Erők katonai kiképzésének vezérelve
mindig az volt,
és továbbra is az marad, hogy megtanítsa a hadsereget mindarra,
amire a háború esetén szükség van.” Sztálin.*