

Honvédségi erők igénybevételeinek szabályozása vasúti balesetek felszámolásában

Rosta János alezredes

Az ipar és mezőgazdaság rohamos fejlődésével párhuzamosan fejlődik a magyar vasút vonóereje, kocsiparkja és biztosító berendezései. Míg a gőzvontatás volt az uralkodó, ritkaság számba ment az 1800—2000 bruttó súlyú vonatok közlekedése, ma ez mindennapos. Ha a vonatok sebességét vizsgáljuk, itt hasonló előrelépés állapítható meg. A gyorsabb közlekedés biztosítója — ami egyben a korszerű vasút jellemzője is — a forgalomszabályozó önműködő biztosító berendezések elterjedése. Az utóbbi évek gyorsabb ütemű fejlődésének eredményeként a magyar vasút is kimozdult elmaradottságából és egyre megfelelőbb helyet foglal el az európai vasutak rangsorolásában.

A korszerűsítés ellenére is előfordulnak balesetek, amelyek tetemes népgazdasági kárt eredményeznek és hosszú időre megbéníthatják az adott vonal forgalmát. Fontos, nagyforgalmú vasútvonalak elzárása és a forgalom ebből eredő szünetelése már békében is nagy népgazdasági kárt eredményez, nem is beszélve, hogy háború esetén milyen kihatása lehet. Vasúti balesetek felszámolásánál minden törekvésnek arra kell irányulnia, hogy a forgalom mielőbb megindítható legyen. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a sebesség- és raksúlynövekedés függvényében a vasúti balesetknél több kocsi törik össze, válik üzemképtelenné és legtöbb esetben ezek a vasúti pályát 50—100 méter hosszban elzárják. Az így összetört vasúti kocsik pályáról való eltávolítása csak nagy vonó és emelőerőt képviselő gépi berendezéssel hajtható végre. A vasúti daruk állomáshelye legtöbb esetben a bekövetkezett baleset helyétől távol van, kiérkezésükig sok idő telik el. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ezek a vasúti pályán mozgó daruk a baleset helyén sok esetben nem tudják megközelíteni az összetorlódott és üzemképtelenné vált vasúti kocsikat és így nem is tudnak eredményes munkát végezni. A jelenlegi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az utóbbi években bekövetkezett nagyobb vasúti balesetknél a néphadsereg lánctalpas technikáját eredményesen lehetett alkalmazni. A baleset elhárításában részt vett személyi állomány munkája és a reá bízott technika mesteri kezelése minden esetben jelentősen meggyorsította a baleset következtében keletkezett

akadályok felszámolását. Itt csupán az a probléma, hogy egyes esetekben sok idő telik el, míg a balesethez legközelebb eső lánctalpas technikával rendelkező alakulat parancsot kap a segítségnyújtásra..

A következőkben az eddigi tapasztalatok alapján a jelen cikkben szeretném véleményemet kifejezni, hogy hogyan lehetne egy korszerűbb, gyorsabb kiértesítési rendszer bevezetésével a segítségnyújtást és a bekövetkezett baleset felszámolását meggyorsítani.

A bekövetkezett vasúti balesetekről szinte azonnal (5—10 percen belül) a területileg illetékes VKSZV tudomást szerez, mivel a MÁV igazgatója a VKSZV pk-hoz, mint az MN képviselőjéhez fordul elsősorban segítségért. A baleset helyéről kapott információk alapján — mennyi az összetört, felborult, kisiklott kocsi mennyisége, megrongált vasúti pálya hossza stb. — a vasút helyi vezetőivel a VKSZV pk. vagy megbízottja értékeli a kialakult helyzetet és ennek alapján megállapítják, hogy a vasút képes-e saját erejével a bekövetkezett baleset (vasúti szerencsétlenség, felhőszakadás által a vasúti pályán keletkezett károk) rövid idő alatti felszámolására, a forgalom megindítására vagy sem. Ezután a felmért lehetőségek birtokában, amennyiben a vasút nem rendelkezik a megfelelő eszköz- és erőszükséglettel, kéri a VKSZV útján a honvédségi erő, eszköz, lánctalpas technika igénybevételét, illetve kirendelését.

Eddigi gyakorlat az, hogy a VKSZV ügyeletes tisztje szolgálati úton az eseményt a kérelemmel együtt jelenti a Központi Harcálláspontnak. A VKSZV pk. pedig intézkedik a baleset helyére közlekedési tiszt kirendelésére. A kirendelt közlekedési tiszt feladata helyszínen meggyőződni, hogy honvédség részéről személyi és anyagi sérülés, veszteség történt-e. Ha igen, intézkedik a személyi sérültek adatainak megállapítására és segítségnyújtására, az anyag őrzésére, a kár felmérésére és egyéb rendszabályok foganatosítására.

A VKSZV jelentését a KKSZV ügyeletes tisztje szolgálati úton továbbítja és így egy hosszú jelentéssorozat végén érkezik el a kirendelésre jogosult parancsnokig a kérelem. Ha itt még figyelembe vesszük a távbeszélő vonalak foglaltságát is, könnyen megállapítható, hogy milyen hosszú idő telik el a parancs kiadásáig és a kirendelt erők megérkezéséig.

Ezzel kapcsolatban véleményem az, hogy ha a VKSZV pk. jogot kapna arra, hogy elhatározásának megfelelően egy, leg súlyosabb esetben kettő lánctalpas technika kirendelését kezdeményezhetné az alakulat felé, a baleset felszámolása jelentősen meggyorsulna. E jog nem zárná ki az eddigi gyakorlatnak megfelelő jelentést, csupán kiegészülne azzal, hogy a VKSZV pk. jelentené, hogy mely alakulattól mi került kirendelésre. Ez azért is megoldható volna, mivel a területi közlekedési szervek (VKSZV) ismerik a területükön elhelyezett csapatok baleset felszámolására alkalmas technikáját, képesek azonnal eldönteni, hogy a baleset helyéhez legközelebb hol található ilyen technika. A kirendeléssel egy időben a VKSZV megadná, hogy a baleset színhelye milyen úton közelíthető meg. Ez kizárná annak lehetőségét, hogy egy nyíltvonali baleset helyét a kirendelt erők elkerüljék, vagy nehezen találják meg.

Amennyiben a bekövetkezett baleset a VKSZV területének határa közelében történt, a KKSZV pk. gyakorolná a fent javasolt jogot és

értesítené az illetékes VKSZV-t, hogy a kirendelésre melyik alakulat felé intézkedett. A gyors elhatározás érdekében célszerű, hogy a KKSZV is rendelkezzen olyan országos térképpel, ahol fel van tüntetve, hogy hol található lánctalpas technika. Ugyanez a VKSZV-nél saját területére korlátozódjon.

A lánctalpas technika kirendelése mellett (személyszállító vonatokkal történő baleseteknél) célszerűnek tartom a mentőautó kirendelését felsezerrel, hogy a roncsok eltávolításakor esetleges személyi sérüléseknél a megfelelő egészségügyi ellátás biztosítva legyen.

A tehervonati baleseteknél szinte törvényszerű, hogy nagymennyiségű szén, sóder kiömlése nehezíti a roncsok eltávolítását. Ennek gyors eltávolítása érdekében célszerű ilyen esetben 20—25 fő katonai erő kirendelését is kézi sáncterszármokkal, különösen akkor, ha közelben vasúti erők igénybevételére nincs lehetősége.

A következőkben a kirendelésre kerülő alakulatok feladatával kívánok foglalkozni. Ezek:

— a kirendelésre vonatkozó távmondati parancsot az ügyeletes tiszt azonnal, késedelem nélkül jelentse az alakulat parancsnokának,

— a kirendelt technikát és személyi állományt a legrövidebb idő alatt fel kell készíteni a menetre,

— a lánctalpas technikát 4—6 vontatókötéllel kell ellátni a hozzá megfelelő hosszabbító csatlakozóval (ugyanis a roncsok húzása 20—25 méterről történik),

— ha személyi állomány kirendelése is történik, azokat 70%-ban lapáttal, 30%-át csákánnyal kell felszerelni,

— mentőautónak az előírt felszereléssel kell rendelkeznie,

— útbaindítás előtt a mentőosztág parancsnoka tanulmányozza a térképet, ha szükséges, készítsen menetvonal vázlatot, hogy a baleset helyét gyorsan megközelítse,

— a lánctalpas technikát lehetőleg traileren kell a baleset helyére továbbítani, ha erre lehetőség nincs, földutakat kell igénybe venni. A beton utakon az út megóvására foganatosított rendszabályokat minden esetben be kell tartani,

— ha a baleset helyén honvédségi anyag őrzésére is sor kerülhet, erről a VKSZV távmodatiilag értesítse az alakulatot, és ebben az esetben legalább 3 fős fegyveres őrséget kell kiküldeni; konkrét feladatát a helyszínen a VKSZV adja meg,

— a baleset helyszínére kikerülő osztág parancsnoka a baleset felszámolását irányító vasúti dolgozóval haladéktalanul vegye fel a kapcsolatot és utasításai figyelembevételével kezdje meg a roncsok eltávolítását,

— a roncsok eltávolításánál fokozott figyelmet fordítsanak a balesetek elkerülésére, ha szükséges, a baleset helyét a rendőrséggel együttműködve zárják le. Különös figyelmet fordítsanak arra, hogy a vontató drótkötél hatósugarában senki ne tartózkodjon;

— a roncsok húzása csak az irányító vasúti dolgozó útmutatása alapján történhet,

— a munka során törekedni kell arra, hogy további károk ne keletkezzenek,

— a munka befejezése után az osztag parancsnoka ellenőrizze, hogy a kihozott anyag felmálházásra került-e, majd az utakat maximálisan kímélve vonuljanak be laktanyájukba.

Közlekedési kiképzések idején célszerű a fenti kérdésekkel is foglalkozni és erre a közlekedési tisztet meghívni.

Ezekkel a gondolatokkal kívántam elősegíteni a vasúti balesetek felszámolásának meggyorsítását, kérem az olvasókat, szóljanak hozzá és egészítsék ki észrevételeimet.