

Az anyagi eszközök utánszállítása – a hadtáp legfontosabb feladata*

A hadtáp szolgálat sokoldalú tevékenysége között — melyekről a Lengyel Hadsereg „Pseglond kwatermistrszovski” című folyóiratban olvashatunk —, jelentős helyet foglal el az anyagok utánszállításának megszervezése. Az egyes tanulmányok különböző aspektusokból világítják meg az utánszállítás ésszerű módszereit, a szállító eszközök kihasználását stb.

Az 1972-es évfolyam első számában jelent meg Romuald Breiwo alezredes „Üzemanyag utánszállítás” című cikke. A szerző a bevezetésben kihangsúlyozza az üzemanyag utánszállítás központi helyét a csapatok ellátásában. A továbbiakban vizsgálja az e feladat teljesítését meghatározó tényezőket és a szállítóeszközök kihasználásának sajátosságait. Egyebek között tárgyalja még az utak előkészítését és megfelelő karbantartását, a közlekedési hálózat forgalomszabályozását, a különböző típusú olefin termékeket szállító eszközök átrakó pontjainak megbízható működését stb.

A cikkben említésre kerül, hogy az üzemanyagok átrakása egyik szállítóeszköztől a másikra gyakran késedelmet okoz. Ennek kapcsán a raktáraktól az ellátandók felé vezető úton szükségessé válik az átrakások számának csökkentése.

A szerző véleménye szerint az üzemanyag-szállítás leghatékonyabb módszere a csővezetékben történő szállítás, amelyet magas harcászati-műszaki mutatók, gazdaságosság, egyszerű konstrukció, folyamatos működés és nagy teljesítmény különböztet meg más módszerektől. A gépkocsin történő szállítás előnyeinél fogva (bár határozott hátrányokkal is rendelkezik) széles körű alkalmazást nyert a hadsereg ellátási rendszerében. A légi szállítás különleges esetekben kerül alkalmazásra. Annak ellenére, hogy arányát tekintve össz-volumenében a légi utánszállítás jelentősége állandóan növekszik, egyelőre még tömeges alkalmazást nem nyert.

Az olefin termékek szállítására alkalmassá tett gépkocsik felhasználásának alapvető hatékonysági mutatóját a raksúly kihasználtságának együtthatója adja, melynek képletét is ismerteti a szerző. Majd táblázatban felsorolja a „Star” típusú gépkocsi raksúly-kihasználtsági együtthatóit

* Rövidített fordítás a „Pseglond kwatermistrszovski” lengyel hadtáp folyóirat 1972-ben megjelent számaiból.

különböző szállító edények alkalmazásával. Mint az a táblázatból kiderül, ezen együtthatók értéke 0,68—0,82 nagyságrend között mozog. Ugyanakkor, ha a gépkocsi-felépítmény formáját megközelítően követő, szintetikus anyagból készült könnyű tartályokat alkalmazunk, az együttható értéke elérheti a 0,90—0,95 nagyságot is.

Szintetikus anyagokból vagy olajálló gumiból készült elasztikus (puha) tartályok — mint azt a szerző megjegyzi — rendkívül hatékonyan alkalmazhatók, ugyanakkor ezeknek a gépkocsik anyagszállító területén történő szállítása bizonyos nehézségekbe ütközik. A kisebb méretű tartályok és hordók kisebb hatékonyságúak, ennek ellenére széles körű alkalmazást nyertek könnyű előállíthatóságuk és a gépkocsik anyagszállító területén való egyszerűbb elhelyezésük következtében.

Az „Egységcsomagolás és annak jelentősége a harctevékenység során történő anyagi utánszállításban” című cikk szerzője — Henrich Kópet, a Lengyel Hadsereg ezredese — az említett folyóirat folyó évi második számában írt cikkében úgy véli, hogy a csapatok hadtáp ellátásának javítása jelentős időmegtakarítást jelent a harctéren. Ennek egyik legfontosabb feltétele a csapatok felé történő folyamatos és gyors anyagutánszállítás megszervezése. A szerző véleménye szerint a feladat jelentős mértékben megoldható rakodó komplexumok megalakítása útján.

A jelenlegi ellátási rendszerben levő utánszállítási módszerek gyakran fennakadáshoz vezetnek a szállítóeszközök célszerűtlen felhasználása következtében. Ilyen példaként a szerző a több alegység részére szükséges szállítmány egy gépkocsin történő elhelyezését említi.

Az egységek és magasabbegységek hadtápszerveinek — a szerző javaslata szerint — úgy kell megszervezniük az átrakó komplexumokat, hogy minden egyes alegység részére az anyagok egy-két gépkocsin elférjenek, míg az egységek különböző anyagfélésegekből összeállított anyagai részére a szükséges szállítóeszközök rendelkezésre álljanak. Az utóbbi sokkal egyszerűbb, mivel a szervezés lényegében hasonló rakományokból álló gépkocsioszlopok megalakításából áll.

Itt találkozhatunk az alegységek ellátását célzó átrakó pontok megszervezésével kapcsolatos kérdésekkel. A gépkocsikat — jegyzi meg a szerző — idejekorán az egység hadtápjánál minden egyes alegység szükségletének megfelelően megrakják és állandó készenlétben tartják a kiszállítás megkezdéséig. Az átrakó komplexumok módszerének alkalmazásával az összes szállító eszközök egy bizonyos alegység irányába tevékenykednek, ami lehetővé teszi az utánszállítást, valamint a gépkocsik visszatérésének meggyorsítását. Az átrakó komplexumokat az egység erőivel elsősorban azon alegységek ellátására kell megszervezni, amelyek az első lépcsőben működnek. Szükség esetén, és ha megfelelő idő rendelkezésre áll, megengedhető ezek megszervezése olyan alegységeknél is, amelyek az anyag-utánszállítást saját erőből végzik. A cikkben az átrakó komplexumok megalakításának négy módszere került ismertetésre:

— olyan átrakó komplexumok megalakítása, amelyek néhány anyag ellátási ágazatában minden alegység részére igényeiknek megfelelően kiszolgálásra készen állnak,

— olyan átrakó komplexumok megalakítása, amelyek egy bizonyos anyag ellátását végzik (például tüzérségi lőszer) a különböző alegységek igényei szerint,

— olyan átrakó komplexumok megalakítása, amelyek egy ellátási szolgálat különböző típusú anyagait forgalmazzák (például különböző lőszer) minden egyes alegység felé,

— olyan ellátási komplexumok megalakítása, amelyek egy bizonyos alegység részére, egyes esetekben csak egyféle, más esetekben néhány ellátási ágazat anyagutánpótlását biztosítják.

Az átrakó komplexumokat az anyagfelhasználásról szóló jelentés alapján az alegységek gyakorlati igénye szerint, ennek hiányában az ellátó egység szolgálatvezetőjének prognózisa alapján alakítják meg. A komplexumok előkészítésének legkedvezőbb időszakai az anyagi eszközök utánszállításának szünetei.

Átrakó komplexumok megalakítását kétféle módszerrel lehet végezni:

— megfelelő mennyiségű bármilyen típusú anyagellátmány egyik gépkocsiról másikra történő átrakásával, mialatt közülük mindegyik egy bizonyos anyaggal van megrakva,

— egyes alegységek ellátását célzó ellátó komplexumokra tervezett meghatározott anyagmennyiség átrakása üres gépkocsikra. Ez a módszer az egységek anyagi tartalékainak utánszállítására, valamint az előjáró ellátó szervektől az egység felé történő kiszállításra praktikusabb és használhatóbb.

A szerző megjegyzi, hogy a komplexumok rakodási (lerakodási) időnormái nagymértékben függenek a tárolás és szállítás módszerének ésszerűségétől. A szerző nagy figyelmet szentel a konténerek, egységcsomagok és rakodólapok alkalmazásának.

Henrich Saecky mérnök őrnagy „A konténeres szállítás rendszerének helyzete Lengyelországban” című cikkében (1972. év első szám) meghatározza a konténeres szállítási rendszer fogalmát a KGST szakbizottságának kimunkálása alapján, és ismerteti lengyel viszonylatban ezen rendszer minden egyes elemét.

„Konténeres szállítási rendszer” terminológiája alatt — a szerző szerint — a konténerek bevezetésére és ezek szállítására alkalmas speciális szállítóeszközök parkjának kialakítására irányuló technikai, technológiai, gazdasági és szervezési tevékenységek összességét, valamint a rakodási-átrakodási munkálatokat végző berendezéseket kell érteni. A továbbiakban a szerző táblázatba foglalja az ISO szabványnak megfelelő szabvány konténereket és vizsgálja a konténeres szállítási rendszer fejlesztésének tervét Lengyelországban.

A speciális szállítóeszközök közül kiemeli a vasúti pórekocsikat, a nagy teherbírású tehergépkocsikat és a tengeri hajókat, melyek konténer-szállításra alkalmasak. Felsorolja a jelenleg alkalmazott rakodóberendezéseket, melyeket be lehet kapcsolni a konténeres szállítási rendszerbe.

A szerző rámutat arra is, hogy a konténeres szállítás csak akkor hatékony, ha azt megfelelően előkészítették. A cikk befejező részében kiemeli a konténeres szállítási rendszer nagy fontosságát a Lengyel Had-

seregben, különös tekintettel a csapatok egyre növekvő igényeire, és ismerteti a konkrét felhasználás területeit.

Wladislaw Urbansky 1. osztályú kapitány „Rakodólapok és egységcsomagok alkalmazásának szervezeti és gazdasági hatékonysága a haditengerészeti flottánál” című cikkében — amely az 1972. évi második számban jelent meg — azokat a kérdéseket tárgyalja, amelyek a rakodólapos áruszállítás bevezetése során a flottánál jelentkeztek. A progresszív állásfoglalás mellett a szerző vizsgálja azokat a tényezőket is, amelyekről függ a rakodólapok és egységcsomagok szélesebb körű elterjedése.

A haditengerészeti flotta már rendelkezik olyan tapasztalatokkal — írja a szerző —, melyek a korszerű rakodási módszerek kiemelkedő hatékonyságát igazolják. Így például egy vagon 16 t élelmiszer megrakása hagyományos módon hat ember 2,5 órás munkáját igényli, ami 15 ember munkaórát jelent. Ugyanakkor ugyanezen mennyiségű élelmiszer rakodólapokkal történő megrakását három ember 1,5 óra alatt 4,5 emberóra felhasználásával végrehajtja. Így az emberóra-igénybevétel 70%-kal csökken.

Azokban a raktárakban, amelyekben az anyag tárolása rakodólapon történik — mutat rá a szerző —, a raktározható anyagmennyiség kétszeresére növekszik, ugyanakkor a rakodómunka mennyisége háromszorosra, a rakodáshoz szükséges munkások létszáma pedig felére csökken.

A cikkíró utal arra, hogy a maximális szervezeti és gazdasági hatékonyság elérése céljából a rakodólapok és egységcsomagok bevezetése a flotta anyagi-technikai ellátási rendszerének minden tagozatában elengedhetetlenül szükséges. A szerző felhívja a figyelmet a probléma megoldása érdekében folytatandó megfelelő előkészítő tevékenység és kutatói munka szükségességére is.

A konténerek tárolásával és felhasználásával kapcsolatos a „Konténerek raktári tárolása a konténer bázisokon” című cikk, amely ugyanebben a számban jelent meg. A szerző utal arra, hogy a konténerek gazdaságos felhasználása csak abban az esetben biztosítható, ha azok felhasználása akadálymentesen történik az átrakó állomásokon és a csapatraktárakban. Mindez csak időben szervezett és pontosan kialakított átrakópontok alkalmazásával, azokon megfelelő rakodóberendezések biztosításával érhető el. Az átrakó állomások egymás közti javasolt távolsága 75—100 km.

A konténerek lerakása kétféleképpen történhet:

1. A konténereknek a szállítóeszköz rakfelületén való rajtahagyásával vagy levételével. Ez esetben nem képezi vizsgálat tárgyát a konténerek tárolása.

2. Speciális konténeremelő berendezésekkel való lerakás, amikor a szállítóeszköz felszabadult rakfelületét fel lehet használni más anyaggal teli (vagy üres) konténerek szállítására, míg a leemelt konténereket — ismételt felhasználáshoz — más pótkocsikra helyezhetjük.

A cikk kitér arra is, hogy a konténerek tárolása csak nagy raktárban valósítható meg. A tárolás rendszere függ a naponkénti fordulótól, a raktár területi méreteitől és a konténerek raktáron belüli mozgatásának technológiájától. Az ilyen raktárak tartozékát képezik a raktározó területek.

tek, a gépkocsi kiszolgáló pontok, a kiadási és átvételi pontok, a közlekedési útvonalak. A cikkből megismerjük a raktárak területének megállapítására alkalmas képletet is.

Az anyagi eszközök utánszállításának megszervezésével, tökéletesítésének kérdéseivel a „Pseglond kwatermistrszovski” című folyóirat sok más cikke is foglalkozik.