

## A csapatok vasúti rakodásának tapasztalatai a VKP munkáján keresztül

*Almási István főhadnagy*

Az elmúlt évek során a Magyar Néphadseregben bevezetett takarékosági elvek és intézkedések, a láncfalpas eszközök mennyiségének megnövekedése és a bázisrendszerű kiképzés következtében emelkedett a csapatok és intézetek igénye a vasúti szállítás terén. Jelentősen nőtt a katonavonatok mennyisége, hiszen a kiképzési idő lerövidülésével időben közelebb kerültek egymáshoz a század-, zászlóalj-, ezred- és hadosztálygyakorlatok.

A megnövekedett vasúti szállítási feladatok fokozták a csapatok és a katonai közlekedési szervek felelősségét a szállításokat végrehajtó személyi állomány felkészítése terén.

A gyakorlati tapasztalatok alapján megállapítható, hogy azok a csapatok, amelyek rendszeresen részt vesznek a nemzetközi és hazai gyakorlatokon, jártasságot szereztek a vasúti csapatszállítások tervezésében, szervezésében és végrehajtásában. Az is megállapítható viszont, hogy azoknál a csapatoknál, amelyeknél a vasúti szállítás ritkábban fordul elő, a parancsnoki és a sorállomány felkészültsége alacsonyabb színvonalú a vasúti szállítások előkészítését és végrehajtását illetően. Ebből következik, hogy ritkábban előforduló szállítások végrehajtására való felkészülést körültekintőbben, módszeresebben kell elvégezni.

A csapatok döntő többsége ma már alapkövetelménynek tekinti a személyi állomány közlekedési kiképzését és a vasúti csapatszállítások előkészítését szolgáló rakodási gyakorlatok és módszertani bemutatók levezetését.

Azok a csapatok, amelyek nem fektetnek erre kellő hangsúlyt, vagy nem a megfelelő színvonalon hajtják ezt végre a későbbiekben, a szállítmányok be-, illetve kirakásánál szenvednek meg érte.

A csapatok közlekedési kiképzésére az összkövetelményi programban biztosított idő csak arra elég, hogy a személyi állománnyal ismertesse az idevonatkozó rendszabályokat és fogalmakat, de a készség szintű elsajátításra, illetve begyakorlásra a módszertani foglalkozások, rakodási gyakorlatok szolgálnak.

A jól előkészített és módszeresen levezetett foglalkozások felhívják az alagségparancsnoki állomány figyelmét a felkészülés jelentőségére, a sorállomány gyakoroltatásának szükségességére.

A közlekedési kiképzést hatékonyabban zászlóaljszinten lehet végrehajtani, mert a gépesített lövészászlóalj az a kötelék, amely önállóan, katonavonattal

képes vasúti szállítást végrehajtani. A felkészüléshez célszerű igénybe venni a területileg illetékes KSZI szakmai segítségét, az elméleti foglalkozások teljes, vagy részbeni levezetéséhez, és a rakodási gyakorlatok végrehajtásához.

Ezeket a foglalkozásokon elméletileg és gyakorlatilag fel kell készíteni a szállítmány parancsnoki és szolgálati közegeit, valamint a különböző részlegekben tevékenykedő sorállományt a feladataik ellátására.

A kiképzés végrehajtásában közreműködő közlekedési tiszt a Katonai Szállítási Utasítás szabályait érthetőbbé és szemléltetőbbé tudja tenni gyakorlati példákkal, és oktatási segédeszközökkel. Felhívja a figyelmet azokra a jogokra és kötelességekre, amelyek a szállítmány parancsnoki és szolgálati közegeinek, a személyi állománynak ismernie kell az előkészítés és a végrehajtás időszakában egyaránt.

Tablók segítségével a tényleges végrehajtást megelőzően ismerteti és bemutatja a járművek vasúti kocsikon történő szabályos elhelyezését és rögzítését UMK, vagy hagyományos rögzítőeszközök alkalmazásával.

A gép- és harcjárművezetőkkel gyakoroltatni kell a vasúti kocsikra való fel- és lejárást. A vasúti kocsikon való szabályos rögzítést, UMK rögzítőeszközök alkalmazását úgy, hogy ez a katonákban készséggé fejlődjön. A gép- és harcjármű-parancsnokokkal gyakoroltatni kell a technikai eszközök szabályos irányítását a rakodóról a vasúti kocsikra, illetve a vasúti kocsikról a rakodóra történő mozgásnál a vasúti kocsikon. Ki kell oktatni a személyi állományt a rakodás, illetve aállítás idején betartandó biztonsági rendszabályokra.

Azért tartottam szükségesnek a közlekedési kiképzés és a rakodási gyakorlat jelentőségét kiemelni, mert ebben látom a megoldást a csapatok hatékonyabb felkészítésére, szállítási feladataik eredményes, balesetmentes végrehajtására.

A gyakorlati tapasztalatok alapján a leggyakrabban előforduló hiányosságokat kívánom elemezni, elsősorban abból a célból, hogy ezek mielőbbi megszüntetésével a feladatok végrehajtása eredményesebbé váljon.

„A szállítmányparancsnok vegye fel a kapcsolatot a VKP-val és pontosítsa:

- a berakás helyét, idejét;
- a rendelkezésre álló kocsik mennyiségét;
- a kocsik típusonkénti beállítását a rakodóhoz.

Készítse fel a VKP-val együtt a szállítmány berakási tervét.” – mondja a Katonai Szállítási Utasítás.

Optimális esetben ez a kapcsolatfelvétel a rakodás előtt 24 órával történik meg. A gyakorlatban azonban 8–12 órával a rakodás kezdete előtt találkozik a szállítmányparancsnok a VKP-kal. Elegendő ez az idő is abban esetben, ha a szállítmányparancsnok megfelelően felkészült a feladatára.

Találkozhatunk olyan szállítmányparancsnokkal, aki nincs tisztában az elszállítandó technikai eszközök mennyiségével és típusával, csak azért jött ki a berakóállomásra, hogy a vasúti kocsik meglétéről tájékozódjon. Azt ismeri, hogy mennyi vasúti kocsi van részére kiutalva, de hogy azon a technikai eszközöket gazdaságosan elhelyezve meg is lehet takarítani kocsit, arra nem is gondolt. Ilyen esetben nem lehetséges a berakási terv elkészítése és csak a hiányzó adatok megszerzése után kezdhető meg a berakás megtervezése.

A hibásan, vagy egyáltalán el nem készített berakási terv azt eredményezi, hogy a vasúti kocsik gazdaságos kihasználása nem biztosítható, esetenként a ter-

vezettnél több vasúti kocsi kerül igénybevételre. Nem teremthető meg a szabályzatban és az utasításban meghatározott menetből történő rakodás feltétele sem.

Sok esetben tapasztalható, hogy a szállítmány okmányai nincsenek kellőképpen előkészítve. A szállítmány menetlevele nincs kitöltve, csak le van bélyegezve és alá van írva PK vagy a törzsfőnök által. Olyannal is találkoztam, amely alá sem volt írva. Pedig ez egy igen fontos okmány, végigkíséri a szállítmányt a kirakóállomásig és ebbe történik minden bejegyzés, amely a szállítmányra vonatkozik. Nem utolsósorban a szállítmányparancsnok igazolására szolgál a VKP-kal szemben, hogy joga van a szállítmányról tárgyalni. Véleményem szerint a szállítmány menetlevelébe bejegyzett elismerő, vagy elmarasztaló tényeket nem minden esetben vizsgálják ki, és a szükséges intézkedések megtétele is lemarad.

A berakási terv elkészítése után és ha a VKP-kal minden kérdésben meggyeztek, a szállítmányparancsnok visszatér a VÁK-ba és a berakási tervnek megfelelően besoroltatja a járműveket. Kettő órával a rakodás előtt ismételtlen kimegy a berakóállomásra és magával viszi:

- szállítmány ügyeletes tisztet;
- orvost, felcsert;
- rakodótisztet;
- rakodó és előkészítő részleget;
- őrséget, ügyeletes alegységet;
- biztosító erőket;
- télcen a fűtőket és egy váltás kocsi naposokat.

Pontosítja az előző találkozás óta bekövetkezett változásokat és annak megfelelően intézkedik.

A vasútállomáson megtörténik a vasúti kocsik bizottsági átvétele, melyen részt vesz a szállítmányparancsnok, VKP, állomásfőnök, orvos és a kocsvizsgáló lakatos.

Ezután a fontos mozzanat után kezdődik a vasúti kocsik előkészítése a rakodáshoz. A rakodó és előkészítő részleg a kocsik homlok oldalfalait lehajtogatja, a felesleges drótokat egy megadott helyre lerakja.

Eközben a VKP a szállítmányparancsnoknak eligazítást tart a rakodásról, kijelöli azt a helyet, ahol a rakodásban részt nem vevő állomány várakozik a rakodás befejezéséig. Ezzel kapcsolatban van olyan tapasztalatom, hogy nem minden esetben kerül együtt tartásra, az előbb említett állomány.

A bizottsági kocsiatvétel után, ha megvannak a rakodás biztonsági feltételei, a VKP a szállítmányparancsnoknak engedélyt ad a berakási terv alapján összeállított menetoszlop clórevonására, a berakás előtti készenléti helyre, majd a berakóállomásra.

Menetoszlop beérkezik a berakóállomásra, ha minden feltétel adott a rakodáshoz, megkezdődik a berakás végrehajtása.

Innen kezdve meglátszik, hogy melyik alakulat veszi komolyan a bevezetőben említett közlekedési kiképzést. Azoknál a csapatszállítmányoknál, ahol ez napirenden van tartva és a PK követelménytámasztói szervezeten, gördülékenyen folyik a munka. Mindenki tudja és érti a feladatát, nem kell az állományt állandóan sürgetni.

Azonban ahol ezek hiányosak, nagyon nehezen, akadozva történik a rakodás.

Gyakori hiányosság, hogy nem ismeri a rakodótiszt a feladatát, ő egyedül vezeti végig a szerelvényen a technikai eszközöket. Bizalmatlan a beosztottjaival szemben. Ehben látszik, hogy mennyire hiányzik a rakodási gyakorlat, ahol vesztélytelenül lehet begyakorolni mindazt a mozzanatot, amely már a tényleges rakodás végrehajtásánál elengedhetetlen.

A gép- és harcjárművezetők félnek és kapkodóvá válnak a vasúti kocsin való haladáskor. Magára marad a gk.-vezető a rögzítésnél, jobb esetben van egy segítője, aki a hagyományos rögzítés esetén nagyon kevés.

Egyre ritkábban előforduló, de rendkívül elítélendő az a magatartás, amikor az alegységparancsnokok nem irányítják alárendeltjeik munkáját, hanem azt keresik, hogyan lehet felsurranni a vasúti személykocsiba és pihenni.

Rögzítőeszközök nincsenek kiosztva gépjárművenként. Az állomáson történik a kötöződrótok darabolása. Ez hátráltatja a technika rögzítését. A külső szemlélőnek pedig úgy tűnik, hogy szervezetlen, fegyelmezetlen az állomány.

Az előkészítő munka hiánya fedezhető fel ebben az esetben is, amely már a rakodási idő betartását is veszélyezteti.

Általában az első alkalommal szállítványparancsnoki vagy rakodótiszt feladatokat ellátó fiatal tiszteknél tapasztalható hiányosság, hogy nem kellő mélységben ismerik feladataikat, tapasztalatlanok a vasúti csapatszállítást illetően. Ilyen esetekben a VKP-ok komoly erőfeszítésébe kerül, hogy a rakodási idő, illetve a szállítvány tervezett indulási ideje betartható legyen.

Előfordul, hogy a szállítvány feladását nem végzik párhuzamosan a rakodással. Nem jelölnék ki írnokot a szállítványlevél előkészítésére, a vasúti kocsik számának felírására, a tengelyszám, berakott súly, különleges jelölések stb. bejegyzésére.

A szállítványparancsnok maga végzi az okmányok kitöltését, a szállítvány feladását. Nem osztja meg a helyettesével a munkát és az előkészítésbe nem vonja be az írnokat. Éppen ezért olyan ellenőrző tevékenységre, amely a biztonságos szállítást szolgálná, nem marad ideje. A rögzítések szabályosságának ellenőrzésére gondolok.

Az új típusú UMK rögzítőeszközök használata esetében nem szokott probléma lenni. A problémák általában a hagyományos rögzítőeszközök alkalmazásánál jelentkeznek.

Egy néhányat felsorolok:

- nem megfelelő az ékek minősége, mérete, előkészítettsége;
- nem elegendő a lágyvashuzal mennyisége;
- nem szabályos a rögzítés (mozgó alkatrészekhez rögzítenek).

A Katonai Szállítási Utasítás egyértelműen meghatározza a rögzítéshez szükséges anyagmennyiséget (faék, szög, ácskapocs, lágyvashuzal-szál, -köteg stb.), abból pedig egy kis számolással ki lehet számolni, hogy mennyi rögzítőeszköz szükséges a szállítványhoz.

Takarékosság szempontjából javaslom az alakulatoknak, amennyiben meg tudják oldani, gyártsanak láncos feszítőket a lágyvashuzalok alkalmazásának elkerülése céljából.

Alapvetően erre csak egyszer kell beruházni és hosszú időre megoldódik a szabályos rögzítőanyag-probléma, szemben a lágyvashuzallal, melyet a szállítás után eldobnak, nem tudják többször felhasználni.

Nagyon sok problémától és felelősségre vonástól megóvjuk önmagunkat és másokat, ha a rögzítéssel kapcsolatos szabályokat betartjuk, illetve betartatjuk úgy is, mint szállítványparancsnok, és úgy is, mint VKP.

Ugyancsak gyakori hiba a szállítványoknál: a kocsi parancsnokok, valamint a kocsigyőzetestek nem tudják, hogy mennyien vannak a kocsi belsejében.

Nem készítenek névsort a kocsi belsejében utazókról és a fegyverekről. A személyi állomány nem ismeri a szállítványszámot.

Kirakások alkalmával már nincsenek olyan komoly problémák a rakodással, mint az előzőekben említett esetekben. A csapatoknál ez a mozzanat gördülékenyebben megy, mint a berakás.

Megemlíteném azért azt a gondot, hogy a hagyományos rögzítőeszközökkel történt rögzítés esetén a lebontott lágyvashuzalokat nem távolítják el a vasúti kocsikról és nem gyűjtik őket össze a kijelölt helyekre.

Nincsenek felkészülve arra a csapatok, hogy az állomásokon a ki-berakások után a harcokocsikról és a gépjárművekről leszóródott sarat, dróthulladékot eltakarítsák.

Összességében megállapítható, hogy csapataink döntő többsége eredményesen, a követelményeknek megfelelően hajtja végre vasúti csapatszállításait. A felsorolt hiányosságok megszüntetése érdekében – a csapatok és a területileg illetékes katonai közlekedési szervek javuló együttműködésével – emelni kell a közlekedési kiképzések színvonalát, a rakodási gyakorlatok hatékonyságát. Ehhez a munkához a katonai közlekedési szervek a jövőben is minden segítséget megadnak.