

A ZÁSZLÓALJ VASÚTI SZÁLLÍTÁSÁNAK MEGSZERVEZÉSE ÉS VÉGREHAJTÁSA

A honvédség egységeinek életében gyakran fordulnak elő vasúti szállítások. Kihelyezések, állomáshelyváltások, csapatgyakorlatok alkalmával nagyobb távolságra való mozgás rendszerint vasúton történik. A népgazdaságunknak fontos vérerei a vasutak, azok gazdaságos és helyes kihasználása nemcsak katonai, de fontos gazdasági érdek is. Ennek fordítottja is áll; a vasutak gazdaságtalan, helytelen igénybevétele károkat, sok esetben súlyos károkat okozhat népgazdaságunknak. A néphadsereg minden tagjának, de különösen a parancsnokoknak kötelessége a vasúti szállításoknál a fenti szempontok figyelembevétele.

Minden békében történő csapatszállítást egyszersmind rakodási és szállítási gyakorlatként is kell felfognunk és végrehajtanunk.

A vasúti szállítások lebonyolítása csak részben nyugszik a katonai és polgári vasúti szerveken. Azok tervszerű, zökkenésmentes végrehajtásához a csapatoknak a szállítás helyes előkészítésével, a berakás és kirakás gyors és szervezett végrehajtásával, végül pedig a szállítás alatti szabályszerű magatartással kell hozzájárulniuk. Fentieket békében az alapos kiképzéssel kell előkészíteni.

A vasúti csapatszállítások megszervezésénél a törzsek feladatait a törzsszolgálati utasítás 420—424. pontjai és a Techminimum a hadtápszolgálat számára 53. pontja, a szállítás alatti magatartást a Szolg. Szab. I. Rész 2. sz. melléklete szabályozza.

E sorokkal a parancsnokoknak és törzsparancsnokoknak kisebb vasúti szállítások megszervezéséhez kívánunk támpontokat nyújtani.

Azt az esetet beszéljük itt meg, amikor az egész alakulat egy vasúti szerelvényt szállít.

Előrebocsátjuk, hogy ha vasúton kell szállítanunk, akkor a legfontosabb teendők — ha más parancs nincsen — idejében keressük fel a berakó állomás szerinti, területileg illetékes vasúti vonalparancsnokságot és annak útmutatása szerint járunk el. A legtöbb hiba ennek az elmulasztásából származik.

A vasúti csapatszállításokkal kapcsolatos teendők négy főcsoportra oszlanak fel:

- A) A vasúti szállítások előkészítésére,
- B) a berakásra,
- C) a szállítás alatti teendőkre és magatartásra és
- D) a kirakásra.

A) Vasúti csapatszállítások előkészítése

A szállításra kerülő zászlóalj előjáró parancsnokságától vagy a HM-től szállítási parancsot kap. A szállítási parancs többek között tartalmazza, hogy mit, mikor, hová kell szállítani, továbbá, hogy a szállításhoz milyen hitelezett fuvarokmányokat utalnak ki. Rendszerint az is benne van, hogy melyik katonai vasúti hatósággal kell az összeköttetést az alakulatnak a szállítás kapcsán felvenni. Amennyiben erre nem történt volna intézkedés, úgy a berakó vasúti állomás szerinti területileg illetékes vasúti vonalparancsnok-sághoz (vvp) kell fordulni a később előadottak szerint.

A szállítási parancs vétele után a szállításra kerülő zászlóalj létszámának és felszerelésének megfelelően a törzsparancsnok számvetést készít, melyen alakulatonként és egységenként (alosztály és önálló szakaszig bezárólag) kiszámítja kocsifajtánként a vasúti szállításhoz feltétlenül szükséges gördülőanyagot. Hogy ezt a számvetést elkészíthessük, meg kell ismerkednünk a vasúti gördülőanyag fogalmával és a vasúti kocsik fajtáival.

Vasúti gördülőanyag alatt a mozdonyokat és a vasúti kocsikat értjük. Katonai szállítási szempontból bennünket főleg a vasúti teherkocsik érdek-
kelnek. Azt, hogy egy vasúti teherkocsin mit tudunk szállítani, a vasúti kocsi raksúlya és rakfelülete szabja meg. A raksúly ritkábban, igen súlyos küldeménnyeknél (harckocsik, vasanyagok) lesz mértékadó. Tekintettel arra, hogy a katonai küldemények (legénység, járművek, harceszközök) rendszerint térfogatukhoz képest csekély súlyúak, a rakfelület fogja meghatározni azt, hogy mennyit rakhatunk be azokból.

A vasúti kocsik raksúlya általában 10—20 tonnáig, kivételesen 50 tonnáig terjed (a Szovjetunióban vannak már 100 tonnás vasúti kocsik is). A vasúti kocsik szélessége 2.50 m-től 2.80 m-ig, hosszuk 7 m-től 13 m-ig terjed. Az ajtók 1.5 m-től 2 m-ig terjedő szélességben készülnek, a legtöbb nyitott vasúti teherkocsinál a homlokfal kiemelhető. A kocsik fajtánként betűkkel vannak jelölve.

Kocsiigényléseknél általában a célnak megfelelő fajtákat igényeljük, amennyiben másfajta kocsik állanak rendelkezésünkre, a raksúly és rakfelület, valamint az ajtó nagysága és elhelyezése alapján állapítsuk meg, hogy mit rakhatunk bele.

A katonai csapatszállításokat általában — ha más utasítás nincsen — körülbelül 100 tengelyes szerelvényekkel bonyolítjuk le (90—110 tengely).

Egy 100 tengelyes szerelvény, két tengelyes vasúti kocsikat számítva, 50 vasúti kocsiból áll. Igen nehéz terhek (harckocsik stb.) szállításánál három-négytengelyes kocsikat is alkalmazunk, ebben az esetben természetesen a szerelvény kevesebb kocsiból fog állni; pl. 10 db kéttengelyes G kocsiból és 20 db négytengelyes Ny kocsiból álló szerelvényben tehát 30 vasúti kocsinak lesz 100 tengelye.

Láttuk előbb, hogy a parancs vétele után az alakulat parancsnoka vagy törzsparancsnoka számvetést készít a szükséges vasúti gördülőanyagról (vasúti kocsikról). A kész számvetéssel maga a szállítmánparancsnok mielőtt, de legalább 3—4 nappal a tervezett indulás előtt elmegy a vasúti vonalparancsnoksághoz és ott együttesen töltik ki a berakási tervet.

A berakási terv kitöltéséhez természetesen szükség van arra, hogy a szállítmánparancsnok már előzetesen szemrevételezze a vasúti állomást, a rakodókat, az odavezető utakat, az alkalmas készenléti helyeket (háborús

szállításoknál a biztosítás és légvédelem elhelyezését), továbbá alaposan gondolja át, hogyan akarja a rakodásokat végrehajtani.

A kocsik rakodóhoz való állításának módját és sorrendjét, valamint a szerelvény berakás utáni összeállítását lehetőleg már a terv elkészítése előtt meg kell beszélni a berakó vasúti állomás főnökével.

A hitelezett menetokmányt (szállítmánylevél) is a berakási terv megfelelő rovatában veszi át a vasúti vonalparancsnoktól.

A berakási tervben — a vonatvázlatban — a vasúti kocsikat abban a sorrendben kell feltüntetni, amelyben a csapat berakása után, szállítás közben fognak a vasúti szerelvénybe besorolni. A szerelvényt a vasút állítja össze. A vasúti kocsik sorrendjének megváltoztatására vonatkozó kívánsággal csak kivételes esetben szabad a vasút közegeihez fordulni. A kocsik átrendezése ugyanis sok időt vesz igénybe. A kocsik sorrendjének megállapítása után meg kell határozni, melyik egység, illetve, milyen anyag melyik kocsiába kerül.

Legyünk figyelemmel arra is, hogy egy 100 tengelyes szállítmányt vasútműszaki okból esetleg 2 db 50 tengelyes részre kell bontani a szállítás folyamán.

A vonatvázlat alapján a rendelkezésre álló rakodók figyelembevételével meg kell határozni, hogy melyik rakodón, milyen kocsikat, milyen sorrendben, mivel kell megrakni. Ennek alapján kell meghatározni a rakodórészlegek számát és erejét.

A kocsiknak a rakodóhoz való tolatása és onnan elhúzása elvileg mozdonnyal történik. Ha kivételesen mozdony nem áll rendelkezésre vagy egyéb ok miatt mozdonnyal tolatni célszerűtlen (pl. kis állomás, rövid rakodó), akkor a tolatás kézierővel, tolatórészlegekkel történik. A tolatáshoz a vasútnak szakközeget kell adni, aki a tolatást irányítja.

A rakodás gyors végrehajtásának egyik alapfeltétele a részlegmunka helyes megszervezése. A rakodótiszt soha se intézkedjék egyes eniberekkel vagy alkalomszerűen kiragadott csoportokkal, hanem a rakodás egész menetét előre alaposan átgondolva, minden feladatra külön részleget kell szervezni (homlokfalak kiemelése, berakás, homlokfalak visszatétele, járművek rögzítése, rakodóhoz és rakodótól való tolatás, stb.). A részlegekkel csak a részlegvezetők intézkedjenek, a részlegvezetőkkel pedig a rakodótiszt.

A szállítmányparancsnok békében a tervezett berakás megkezdése előtt az igényelt kocsik számától függően — egy-két nappal előbb — érintkezésbe lép a berakó állomásfőnökséggel is, kitölti a kocsimegrendelő lapot és megbeszéli a rakodás részleteit, melyik rakodóhoz, milyen sorrendben kívánja a kocsik kiállítását. Különleges kocsikat (pl. hk., rohamlöveg stb. szállításához) 2—5 nappal előbb igényel. Amennyiben a „Szerelvény berakási terv”-ben feltüntetett, vagy eredetileg igényelt kocsiszámhoz képest, a kocsiszükségletben kisebb változás állana elő, úgy azt rövid úton közli az állomásfőnökkel és egyben a változást jelenti az illetékes katonai vasúti hatóságnak.

A szállításához szükséges kocsik számának és sorozatának a szállítást intéző katonai vasúti hatóságnak történő bejelentéstől függetlenül, a szükséges kocsik tehát az alakulat (seregtest) részéről is minden esetben igénylendők a berakó állomásfőnökségtől is.

A fentiekben foglaltak anyagszállításoknál is érvényesek és értelem-szerűen alkalmazandók.

B) Berakás

A „Szerelvény berakási terv” kézhezvétele után az elrendelt időben az alakulat végrehajtja a berakást és kitölti mindazon okmányokat, melyeket a G—11. jelzésű Katonadijszabás előír, majd bélyegzővel és aláírásával hitelesíti azokat. A szállítandó által bejelentett és a rakodási utasításban közölt rakodási időt (főleg a befejezés időpontját) minden esetben be kell tartani.

A rakodási idő túllépése a szállítmány irányítását zavarja, a mozdonyok és kocsik ácsorgására vezet, a szállítmány futását lassítja. A rakodásnak idejében való befejezéséért a szerelvény parancsnoka anyagilag is felelős.

Csapatszállítások esetén a törzsparancsnok, anyagszállítások esetén a hadtápparancsnok igen fontos kötelessége a rakodásra szánt idő betartásának ellenőrzése. E célból meg kell győződnie a rakodás helyes előkészületeiről is.

A berakás előkészítése a szállítmányparancsnokhelyettes (rakodótiszt) feladata. A szállítmányparancsnokhelyettes törzsével (egy tiszthelyettes + három honvéd, ezenfelül minden alegységtől egy fő összekötő honvéd) legkésőbb a szerelvény átvételének idejére érkezzen be a berakó állomásra és jelentkezzék a szállítástszabályozó tisztnél (feltéve, ha az az állomáson van) és lépjen érintkezésbe az állomásfőnökkel, vegye át a szerelvényt.

További ténykedések a berakási terv alapján:

a) vasúti kocsikra (mindkét oldalon középre) fehér krétával felíratja azt a jelet vagy számot, mely az egység számára felismerhetővé teszi kocsiját (a jelek alkalmazásánál a titoktartásra ügyelni kell),

b) a csapatot a készenléti helyekre irányítja,

c) az alegység parancsnokokat tájékoztatja teendőikről (őrszolgálat, lgv., berakási sorrend, járművek lekötése és kiékelése, rakodó és tolató részlegek stb.),

d) gondoskodik az elsőnek megrakásra kerülő vasúti kocsiknak rakodóhoz való állításáról.

A berakás végrehajtása:

Általában a berakást a szállítmány pk. utasítása szerint a szállítmányparancsnokhelyettes (rakodótiszt) vezeti. A berakás részleteibe a szállítmány pk. csak akkor avatkozzék be, ha erre fontos ok van.

A csapat a készenléti helyeken rejtetten álljon.

Az állomáson csak az éppen rakodásra kerülő csapat és rakodó (tolató) részlegek tartózkodjanak.

A berakásra kerülő csapat előrevonásáról a rakodótiszt gondoskodik az összekötő honvédek révén.

Minden kocsihoz parancsnokot kell kijelölni.

A rakodás oldal- vagy homlokrakodón, illetve rakodó nélkül történik.

Rakodó nélkül megrakható kocsikat beszállítás vagy rakodás céljából rakodóhoz állítani tilos!

A rakodó és a koci közötti ürt áthidaló emezekkel kell áthidalni. Erre a célra a homlokfalat felhasználni csak más eszköz hiányában és akkor is csak könnyebb terhekre szabad.

Felsővezetékes villamosvontatású vonalon történő rakodásnál a szerelvény feletti felsővezetéseket a vasút alkalmazottaival feszültségmentesíteni kell. (A 16.000 volt feszültség alatt álló vezetékek 1 m-re való megközelítése halálos áramütést eredményezhet.)

A kocsikat berendezéssel (padok, fekhelyek, télen kályha és fűtőanyag) a vasút látja el.

Fékes kocsit elvileg olyan anyaggal rakjuk meg, melyet oldalrakodón lehet ki- és berakni.

Részleteiben:

a) H a r c k o c s i k a t csak nagy, a hk. súlyának megfelelő teherbírású S vagy N kocsikra rakhatunk. Lehetőleg mindig homlokrakodón rakjuk, mert a harcokcsi, fordulás közben, a vasúti kocsi padlózatát erősen rongálja. A homlokrakodó és a vasúti kocsi közti ürt áthidaló lemezzel hidaljuk át.

b) Súlyosabb g j m ű v e k e t és lövegeket ugyancsak lehetőleg homlokrakodón rakjunk be. Ha azonban homlokrakodó nem áll rendelkezésre, akkor oldalrakodón is berakhatunk. Pőrekocsikra való ráhajtásnál az áthidalólemezeket feltétlenül használjuk. Nehéz g j m ű v e k e t, lövegeket „I” kocsikra oldalrakodón nem tudunk berakni. Ha azonban rendelkezésre áll egy pőrekocsi, akkor megoldhatjuk a dolgot úgy is, hogy az oldalrakodóról a g j m ű a pőrekocsira, majd onnan a homlokkal kiemelése után az „I” kocsira hajtjuk át.

Legcélszerűbb, ha a g j m ű v e k h á t r a f e l é (f a r r a l) h a j t a n a k r á a p ő r e k o c s i r a .

Lekötözésükre és kiékelésükre nagy gondot fordítunk. A g j m ű v e k és harceszközök rögzítéséhez szükséges anyagot (faanyag, szeg, drót stb.) a csapat vigyen magával a rakodáshoz. Erről előre kell mindig gondoskodni.

c) A f o g a t o l t j á r m ű v e k e t lovakkal vontassuk fel a rakodóra, majd a lovakat kifogjuk és elvezetjük. A járművekről a rudakat levéve, emberi erővel oldalrakodón rakjuk be.

A kocsi és rakodó közötti ürt áthidalólemezzel hidaljuk át és a síkos rakodókat szalmával, salakkal, homokkal hintsük fel. Ügyeljünk arra, hogy vasúti kocsi rakfelületét minél jobban kihasználjuk. Evégből célszerű pl. az o j m ű v e k e t szétszedni, mert így két o j m ű helyett sokkal többet tudunk egy vasúti kocsiba berakni. Rékeszállításoknál az o j m ű v e k s z á l l í t á s á r a e z a s z a b á l y .

Mozgókonyhát úgy rakunk be, hogy azon menetközben főzni lehessen. A mozgókonyha alatti padlózatot homokkal vagy földdel szórjuk be és készítsünk elő homokot az esetlegesen keletkező tűz eloltására.

Lovak berakása előtt vizsgáljuk meg a vasúti kocsit, hogy nincs-e belül kiálló szög vagy vas, amely a lovakat felsérti. A lovakat a G kocsiba oldalrakodóról áthidaló lemezeken keresztül vezessük a kocsiba. A kocsi túlsó ajtaja zárva legyen. Az áthidalólemezt földdel, szalmával stb. szórjuk be, hogy a dűbörgést csökkentsük. Először a nyugodt lovakat vezessük be és ügyeljünk arra, hogy egy kocsiba legfeljebb egy rúgós, vagy félős ló kerüljön. Hogy a lovak oldalt ki ne törjenek, az áthidaló lemez mindkét oldalára állítsunk két-két embert. Nyugtalan lovakat farral, vagy bekötött szemmel, esetleg kötéllel (hevederrel) húzzuk be. A vasúti kocsi egyik felébe bevezetett lovakat egyszerre fordítsuk meg, úgy, hogy fejük a kocsi közepe felé nézzen. Négy óránál rövidebb ideig tartó szállításnál a lovakat ne nyergeljük (szerszámozzuk) le, de a hevedert mindig eresszük meg. A lovakat bevezetés után kössük meg és a mellreteszt akasszuk be.

A rakodási gyakorlatoknál a lovainkat is szoktatni kell, ezért az alakulat minden lovát rakjuk be.

A legénységnek az a része, amely szállítás közben nem a gíműveket, lovakat stb. szállító kocsikon marad, „G” kocsiba kerül. Minden kocsi számára jelöljük ki kocsiparancsnokot. A legénység a kocsiparancsnok vezetésével száll be a kijelölt kocsiba. A két bejáratának szabadon kell maradnia és a kocsiparancsnok az ajtó mellett foglal helyet. A legénység felszerelését és egyéni fegyverét magával viszi a vasúti kocsiba.

Egy-egy gp. vagy páncéltörő pu. 2—2 ember helyét foglalja el.

A legénység beszállításához rakodóra szükség nincsen, ezért azokkal a kocsikkal, melyekbe legénység vagy könnyen berakható anyag kerül, ne foglaljuk el a rakodót. Lovas alakulatoknál 2—2 lóhoz 1 honvédet, járművekhez kocsinként 1 fő kísérőt osztunk be, a többi a legénységi kocsiba kerüljön.

Egyéb rendelkezések:

A szállítmány pk. kocsiját „Szállítmányparancsnok” felirattal kell megjelölni.

Háborúban lgv-re beállított fegyverek tűzkészültségben legyenek, a többi löfegyvereket ürítettessük a berakás előtt.

A lgv-re beállított fegyvert szállító vasúti kocsi előtt és után magasrakományú vagy fedett kocsi ne legyen, nehogy a kilövést akadályozza.

Az őrség a szállítmánypk. közelében legyen.

A szállítmány vízellátásáról még indulás előtt gondoskodjunk.

Hogy hordozható rakodót kell-e a vonatra felrakni vagy sem, azt a katonai vasúti hatóság rendeli el.

Egy 100 tengelyes szerelvény berakásához rendszerint max. 2 óra áll rendelkezésre. Anyagvonatok be- és kirakása ennél több időt is vehet igénybe.

A megszabott rakodási időt túllépni tilos!

Berakás utáni teendők:

A szállítmány pk. vagy hadtáp pk. adják fel a szállítmányt a szállítmánylevéllel a vasúti pénztárnál. A szállítmány pk. szemlélje meg a vonatot a vonatvezető és a rakodótiszt kíséretében.

Ellenőrizze a biztonsági rendszabályok betartását, oktassa ki a kocsiparancsnokokat a szállítás közbeni magatartásra.

Közlje a menetkészséget a vasút közegeivel (állomásfőnökkel).

C) Szállítás közbeni magatartás és teendők

A kocsikban a rendért a kocsiparancsnokok felelősek.

Tilos: a vasúti kocsikat megrongálni és a berendezést elhordani, fejet, vagy kart az ablakon kidugni, lábakat az ajtón kilógatni;

kocsiton, fékhelyen, kapcsolószerkezeten tartózkodni és a fékhez hozzányulni;

alakkal megrakott kocsik mindkét oldalát egyidőben kinyitni;

alommal, takarmánnyal, robbanóanyaggal, lőszerrel megrakott kocsiban dohányozni és tüzet gyújtani;

kocsik oldalán olyan felírást alkalmazni, melyből a szállítmány tartalma megállapítható.

Szabad: szállítás alatt a zubonyt, lábbelit levetni; legénységi és nem veszélyes vagy nem gyúlékony anyaggal megrakott kocsiban dohányozni.

Kiszállások: ha a vonat útközben megáll, akkor kiszállni csak a szállítmányparancsnok engedélyével szabad. Megállásnál a szállítmányügyeletes tiszt a vasúti hatóságtól vagy az állomásfőnöktől tudakolja meg, hogy a vonat mikor indul tovább. Ha a megállás 5 percnél rövidebb ideig tart, akkor nincs kiszállás. 5—10 percig tartó megállásnál csak egyes emberek kiszállása (vízfelvétel) engedhető meg. Hosszabb időzés esetén a szállítmányügyeletes tiszt jelölje meg azt a területet, amelyen a legénység tartózkodhat. A szükséges öröket állítsa fel. Hosszabb megállás, pihenő vagy étkezés céljából történik. Reggeli, vacsoraosztás részére 30 perc, ebéd részére 60 perc szokott rendelkezésre állani.

A szállítványparancsnok, vagy az induláskor vagy útközben kapja meg a katonai vasúti hatóságtól, hogy az étkezésre hol, mikor, mennyi idő fog rendelkezésre állni.

Mindenkinek tudnia kell a szállítvány számát!

A szállítványtól esetleg lemaradó emberek a legközelebbi katonai vasúti hatóságnál, vasúti ellenőrző állomáson tartoznak jelentkezni.

A megszabott szállítóvonalat a szállítványparancsnok önkényesen nem változtathatja meg és nem rendelheti el a vonat megállását vagy elindulását. Kivétel, ha a szállítványt ellenséges behatás éri.

D) Kirakás

A kirakóállomás előtti egyik állomáson a szállítványparancsnok rendelje el a kirakáshoz szükséges előkészületeket. Éjjel az embereket idejében keletjük fel.

A kirakóállomáson a rakodótiszt jelentkeznek a szállásszabályozó (hdm. irányító) tisztnél, a katonai vasúti hatóságnál (feltéve, ha ezek az állomáson vannak), lépjen érintkezésbe az állomásfőnökkel és tájékozódjék a kirakási viszonyokról. Javaslatát alapján a szállítványparancsnok kijelöli a kirakás vezetéséhez szükséges személyeket, rakodórészlegeket, őrszolgálatot, lgv-et, stb-t.

A kiszállási parancs után a legénység a gyülekezőhelyre megy.

A járművek, málha, lovak kirakását a rakodórészlegek végzik.

A sorakozás és befogás ne a rakodón történjék. A kirakási idő csapatszállítvány esetében legfeljebb 2 óra.

Az előbbiekben ismertetett szervezési és végrehajtási tevékenység csak abban az esetben lesz zökkenőmentes, ha gyakoroljuk. A vasúti szállítások jó megszervezése, a be- és kirakások gyors, pontos végrehajtása a csapatok harckiképzésének része.

Ha békekiképzésünk idején jól megtanuljuk a vasúti szállításokkal kapcsolatos teendőket, azokat begyakoroljuk és a be- és kirakási munkát lendületesen, versenyszerűen hajtjuk végre, akkor számíthatunk arra, hogy nehéz körülmények között is jól fogja azt a csapat végrehajtani.

Ezen a téren is a Szovjet Hadsereg legyen a példaképünk, ahol a közlekedési kiképzés a harckiképzés fontos része és ahol minden katona tudja, hogy ezzel is a szocialista haza védelmét szolgálja.

