

A BÉKETEREMTŐ FELADATOKHOZ ÉS A NATO TAGSÁGHOZ KAPCSOLÓDÓ VASÚTI TEVÉKENYSÉG

Földházi György¹

A Boszniára vonatkozó békeszerződés végrehajtása egy új kihívást jelentett a MÁV Rt. számára.

1995-ben kezdődött a "béketeremtő" hadművelet. A műveletben résztvevő hadseregek felvonulása vonaton történt nagyobb részben. Az Egyesült Államok Hadserege (US ARMY) a taszári repülőteret használta fel, mint közbelső bázist. A Németországban állomásozó egységeiből került ki a béketeremtő alakulatok állománya.

A felvonulás első lépcsőjében különböző német vasútállomásokról a taszári iparvágányra 200 katonavonat érkezett. Napi átlag 4-6 vonat lépte át a határt. 60-70 %-a Hegyeshalomnál, a fennmaradó rész Szobnál lépett be. *A feladat több dologban jelentett újdonságot:*

- Az amerikai hadsereg nem nagyon szállított ez ideig vasúton, csak légi és tengeri szállításban van nagy gyakorlatuk.
- A rakodási szabályok eltérőek.
- A katonai eszközök jelentős része úgynevezett "rakmintás" küldemény, amely továbbítása különleges szervezést igényel a vasutak részéről.
- Eltérő nemzeti szokások, szállítási kultúra.

Ezek a dolgok kezdetben rengeteg megértést igényeltek a résztvevőktől, a katonáktól, a vasutasoktól egyaránt.

Ezen időszakban a MÁV Rt. jól tudta kamatoztatni a **Katonai Közlekedési Központtal** kialakult jó együttműködését. A katonák hamarabb találták meg a közös nyelvet az amerikai katonákkal, közvetítésük a vasutasok számára elengedhetetlen volt.

1. Földházi György okleveles gépészmérnök, MÁV Rt. Vasútbiztonsági Főosztály, főosztályvezető helyettes, NATO vasúti szakértő.

A "*vasfüggöny*" teljesen lezárta a nyugat-európai vasutak és a MÁV közötti katonai szállítási együttműködést. A MÁV Rt. vezetése már a kezdetkezdetén egy **Operatív Bizottságot** nevezett ki a nagy volumenű, politikailag igen jelentős feladat irányítására.

A katonákkal való együttműködés mellett szükség volt a vasutak közötti, ez irányú együttműködés megszervezésére is. Ennek jegyében társaságunk összehívta az úgynevezett *IFOR vasúti értekezletet*, amely nevében már átalakult, de napjainkban is működik. (Jelenleg SFOR/KFOR vasúti értekezlet a neve).

Az első értekezleten az alábbi igen fontos kérdésekben sikerült egyezségezre jutnunk:

- A vonatok megrendelésének egységesítése;
- A vonatok előjelentésének megszervezése;
- A rakmintas küldemények egységes kezelése és elbírálása;
- A rakodási szabályok kölcsönös megismerése és elismerése;
- A határállomási technológiák korszerűsítése, a várakozási idők csökkentése.

Az értekezlethez rendszeres találkozókat alakítottunk ki, amelyen ma már a vasutak képviselőin kívül az érintett hadseregek képviselői is részt vesznek.

Ennek a feladatnak a kapcsán a MÁV Rt. szakértői kapcsolatba kerültek a NATO vasúti szállításának korszerűsítéséhez létrehozott, a vasúti katonai szállításokat szabályozó szabványokra javaslatot kidolgozó munkacsoportjával (**NATO PBEIST A MOV P4**). Ez a csoport 1997-ben az országunk NATO-tagsága előtt már itt tartott egy értekezletet Magyarországon. Nagyon fontos volt, hogy itt tartották az értekezletet, mert már akkor sikerült elérnünk, hogy a sajátosan magyar rakodási szabályok, a magyar vasúti kocsik jellemzői bekerülhettek a szabványtervezetbe.

A fenti munkacsoport nem csak a szabványtervezettel, hanem a NATO számítógépes szállítástervező rendszerének (ADAMS) a vasúti adatállományának a gondozásával is foglalkozik. A csoporton keresztül bekerült a rendszerbe a MÁV Rt. pőrekocsiparkja, valamint Magyarország vasúti rakmintás térképe, megelőzve több NATO-országot.

Természetesen a NATO-tagság elnyerése óta már teljes jogú tagként veszünk részt a NATO különböző szállítással foglalkozó szervezetének munkájában.

Ez is igazolja, hogy polgári erők, szervezetek nélkül nagyon nehéz lenne a katonai szállítási feladatokat végrehajtani. A katonai szállítási tevékenység egyik fontos eleme kell, hogy legyen a vasúti szállítás, amely Európában reneszánszát éli.