



# KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLAT.

MIHÁLYI GYULA főhadnagy

## ***Katonai szállítások, különös tekintettel a vasúton történő szállításokra.***

A közlekedési szolgálat helyes ellátása lényeges befolyást gyakorol az egész ország gazdasági életére, békében és háborúban egyaránt. Háborúban döntő kihatással lehet a hadműveletekre.

A honvédelem szempontjából a szállítást két főcsoportra oszthatjuk:

1. békeszállítások,
2. háborús szállítások.

Mindkét csoporton belül beszélnünk kell emberek, illetve csapatok szállításáról és anyagszállításról.

A szállításokat, a benne résztvevő szállítóeszközök figyelembevételével csoportosíthatjuk: szárazföldi szállításokra, azon belül vasúti és közúti járművekkel történő szállításra, vízi szállításra, vagy légi szállításra.

Honvédelmi szempontból mindháromnak óriási jelentősége van.

Ha a szállítást a benne résztvevő járművek alapján teszünk vizsgálat tárgyává, meg kell állapítanunk a szárazföldi szállításnál, hogy a vasút, az, amely nagy tömeget, 1000—2000 tonnát, nagy távolságon, elég nagy sebességgel (átlagban véve 30—60 km/ó), mondható, kielégíthető pontossággal, nem túl nagy üzemi költséggel szállít. A közúti járművek közül az állati vontatású országos járművek súly- és térfogat-kihasználás, valamint gyorsaság szempontjából meg sem közelítik a vasutat, azonban mozgékonyaságuknál fogva rövidebb, kisméretű szállításokra, különösen alkalomszerű szállításokra alkalmasak.

A modern szállítás egyik legtokéletesebb szállítóeszköze a gépjármű. Előnye a gyors mozgás és sokrétű alkalmazhatóság, hátránya ellenben, hogy nagy tömeg és térfogat mozgatására még a mai fejlett korában sem mondható tökéletesnek. Tömeges szállításnál üzemanyagfogyasztása elég nagy.

A vízijárművekkel való szállítás kimondottan a tömegszállítást szolgálja. Hibája a lassúság és (folyami hajózásnál) pályáját tekintve, a kötöttsége.

A légi szállítás a legnagyobb sebességű szállítás, de csak kisebb súly- és térfoga'kihasználással és igen magas üzemköltséggel (120-szoros géperő tonnánként). Kis megterheléssel a repülőgép rövid idő alatt óriási távolságok legyőzésére képes.

Ezekután teyűk vizsgálat tárgyává a szállításnak azt a fajtáját, amelyet még ma is, de jövőben is igen hosszú időn át fogunk a legtöbbet igénybe venni a kisebb és a nagyobb méretű ember-, illetve csapat- és anyagszállításnál: a vasúton történő szállítás. Meg kell állapítani, hogy a honvédség részéről történő békebeli vasúti szállítások csak akkor helyesek; ha azokat úgy hajtjuk végre, mintha az háborúban történne, mert ezzel a szállításban résztvevő honvéd egyén vagy katonai szerv, intézet, alakulat gyakorlatot szerez és így háború esetén a legnagyobb begyakorlottsággal, tapasztalattal rendelkezve, bármilyen helyzetben meg tudja helyét állni. Ennek alapfeltételei a legmesszebbmenő fegyelem és az eméletről gyakorlattá átment tudás. Pontos és biztos szállítás csak a szállító és a szállítandó legnagyobb fegyelmével és megfelelő képzettségével lehetséges.

Szocializmust építő dolgozó népünk a vasútnál is megteremtette a munka hőseit, akik a teljesítőképeség magas fokát érték el és a 2000 tonnás vonatokkal, az 500 km-es mozgalommal, a kocsifordulónak az 1945-ös 12 napról a mai 3 és fél napra való csökkentésével a belső tartalékokat a legmesszebbmenően feltárták. Ma a vasúton ugyanannyi gördülőanyaggal 3 és félszer annyit tudunk szállítani, mint 1945-ben. Szocialista gazdaságunk igen gyorsan emelkedő vonala megkívánja azt, hogy a szállításban minden egyes vasúti jármű fel legyen használva, tehát a kocsiknak hosszabb időn át való ácsorgása, üres állapotban való tárolása, valamint a ki- és berakási idő megnyújtása veszélyezteti tervgazdálkodásunkat. Ezért a legnagyobb körültekintéssel és fegyelemmel kell eljárni a szállításoknál.

Mit vegyünk különösen alapos vizsgálat tárgyává?

1. Szállításoknál a vasúti közegekkel egyetértésben járjunk el, a szabályokat, utasításokat feltétlenül tartsuk be.

2. Csak a legszükségesebb mennyiségű vasúti kocsit igényeljük.

3. A rakodóteret a lehető leggazdaságosabban használjuk ki.

4. A be- és kirakási időket feltétlen tartjuk be. (Versenyszerű legyen.)

5. A megrakott kocsikat és kirakott kocsikat azonnal jelentjük a vasúti közegeknek.

6. A rakodóeszközöket és kocsikat mint sajátunkat kezeljük.

7. Feltétlenül ismerni kell a G—11. Katonai díjszabást szállításoknál, hogy helyesen járjunk el.

A vasúton történő szállítások, pénzügyi szempontokat alapul véve, lehetnek készpénzfizetéses és hitelezett szállítások, ami azt jelenti, hogy a vasút által feljesített szolgáltatásokért vagy a szállítás alkalmával, vagy pedig egy későbbi időpontban, tehát utólag fizet a Honvédség.

A menetdíjak általában véve a mindenkori polgári menetdíj 50 %-át teszik ki. Ettől az elvtől a szabadságos igazolvánnyal utazó honvédeknel van eltérés. További eltérés még a menetdíjkiszámításnál az, hogy míg a polgári menetdíjnál Budapest metszópontnak számít, addig a katonai menetdíjszámításnál nem, tehát a Budapesten át történő utazásnál a kilométerek számát össze kell adni és az összes kilométer után kell a menetdíjat kiszámítani.

Fontos eltérés még a polgári utazástól, hogy katonai utazásoknál a menetjegyet az utazás megkezdésétől számítva, 24 órával előbb meg lehet váltani és az utazási okmány érvénytartamáig, de legfeljebb 14 napig érvényes. Ha az utazási okmány érvénytartama az utazás alatt jár le, a menetjegy a célállomásig útmegszakítás nélkül érvényes.

Katonadíjszabás alapján lehet utazni, ha:

- a) érvényes katonai utazási okmánnyal rendelkezünk,
- b) érvényes katonai utazási okmány alapján menetjegyet váltottunk vagy a hitelezettet érvényesítettük,
- c) az utazási okmánynak megfelelő vonatot és osztályt veszünk igénybe.

Utazási okmányok:

Menetlevél,

Szállítmánylevél,

Katonai behívójegy,

Leszerelési jegy,

Menetigazolvány,

Szabadságolási igazolvány.

A megnevezett utazási okmányokkal történő utazásnál az

egyenruhaviselés nem feltétel, de az utazási okmányra való jogosultságot a vasúti közeg felszólítására igazolni kell. (Szolg. Szab. II. rész 291. pontja.)

Ha valaki katonai mivoltát igazolja és menetjegye nincs, az utazásból kizárni nem szabad, ellenben a vasút által felvett jegyzőkönyvet köteles aláírni. Katonai díjszabás alapján lehet utazni sebes-, személy, vegyesvonalokon és ha az utazási okmányok közül a menetlevél a gyorsvonatra is érvényesítve van, azon is. Az utazási okmány faja mindig meghatározza a vonatnemek használhatóságát is. A vonatnemek használata mellett igen fontos a kocsiosztály is. A honvédség terhére történő utazásoknál az igénybevehető kocsiosztály a fizetési fokozatnak és utazási okmánynak függvénye.

Az utazást a kiindulási és célállomás között bármely más állomáson meg lehet kezdeni. Meg lehet szakítani a utazást többször is, de a vasútállomáson a megszakítást igazoltatni kell.

Különkocsit vagy kocsiszakaszt is igénybe lehet venni, de azt az előző nap a felszállási állomáson írásban vagy távbeszélőn meg kell rendelni. Ebben az esetben a kocsiiban, illetve a szakaszban levő ülőhelyek után kell menetdíjat fizetni. Ha ennél több utas van, akkor az utasok száma után kell fizetni. A bevitt tárgyak fuvarozása díjmentes. Különösen fontos ez utóbbi a futárszolgálatnál.

Tömeges utazásoknál (szabadságolás) a parancsnokságoknak kell gondoskodni a zavartalan utazásokról. Teendők:

1. Az állomásparancsnokságok legalább két nappal (esetleg 1 nappal) közölgjék a MAV-val az utazók számát, útirányonként csoportosítva, hogy a MAV a szerelvényeit meg tudja erősíteni.

2. A menetjegyet fél—egy nappal váltsák meg a vonat indulása előtt, a torlódás elkerülése végett.

3. Az utazás előtt fel kell hívni az utazó honvéd egyének figyelmét az utazás alatt követendő eljárásra (különösen a vonatnem és kocsiosztály használatára és a készpénzfizetéses utazási okmányoknál a jegyváltásra). Nagyobb csoportoknál a rend fenntartásának biztosítása érdekében célszerű egy rangidőst kijelölni. Kézipoggyászt 20 kg súlyig személykocsiba mindenki vihet magával 70×70×70 cm nagyságig. Meg nem engedett anyagokat, mint pl. benzint, kőolajat, robbanóanyagot stb. a személykocsiba bevinni nem szabad.

Azokat a csomagokat, amelyek súly vagy térfogat tekintetében eltérnek a kézipoggyásztól, de úti szükségletet képeznek, útipoggyászként fel kell adni. Fuvardíja a polgári fuvardíj

50%-a. Itt meg kell említeni azt, hogy ha a menetlevélen úti-poggyász előírva nincs, a MÁV akkor is felyeszi, de ilyenkor a vevényt az utazó honvéd egyénnek alá kell írnia.

A vasút a honvédség tulajdonát képező, vagy használatában levő árukat, amelyeket katonai fuvarokmányokkal adnak fel, a Katonadíjszabás alapján fuvarozza. A fuvarokmányon a feladó és címzett közül az egyiknek a honvédséghez tartozónak kell lennie. Ha a Katonadíjszabás szerint esedékes fuvardíj drágább, mint a polgári fuvardíjszabás, illetve kihirdetett díj-kedvezmény határozványai és díjtételei alapján adódó fuvardíj, akkor az alacsonyabb fuvardíjat kell számítani.

Katonai küldeményekhez kísérőt is lehet adni, ezt a fuvarokmányra fel kell jegyezni és a használt vonatnemnek megfelelően 3. oszt. kocsijegyet kell váltani.

Áruküldeményt fel lehet adni darabáruként vagy kocsirakományú áruként. Darabárúnál a súlyhatár 5000 kg. Ezt a vasút más áruval gyűjtőkocsiban szállítja.

A fuvardíjakat általában a küldemény súlya alapján kell számítani. Kivételek az élő szállítmányok, melyeknél rakterület szolgál alapul.

Lehet árut feladni súlybevallással is, de ezt csak akkor tegyük meg, ha kétséget kizáróan tudjuk az áru súlyát. Egyébként minden küldeményre kérjünk hivatalos súlymegállapítást.

Ha katonai érdek úgy kívánja, 5000 kg-nál kisebb súlyú küldeményt is fel lehet adni kocsirakományként. Ilyenkor a tényleges súlyért, de legalább 2000 kg-ért kell a fuvardíjat számolni, feltéve, hogy 5000 kg kocsirakományú díjtétel alapján nem olcsóbb.

A fuvarozás módja lehet gyors- és teherháru, ami azt jelenti, hogy a gyorsárut a gyorstehervonatok, kivételes esetben személyvonatok, teherárut pedig a tehervonatok továbbítják.

A fuvardíj-fizetés történhet a feladáskor, ez a bérmentve szállítás, történhet a küldemény átvételekor, ez fuvardíj-átutalásos szállítás, utólagosan a H. M. által fizetve, ez hitelezett szállítás.

Hitelezett szállítás csak H. M. rendelet alapján lehetséges.

Általában véve, áru és élő állatok vasúti szállítását szakkozások végezzék, mert a szabályok nem ismerete jelenős fuvardíjtöbbletet eredményez. Különösen fennáll ez az élő állatok és különböző járművek fuvarozásánál, ahol igen sokféle kedvezményt és feltételt szab meg a Katonadíjszabás.

Igen nagy tömegű szállításnál különvonatot is lehet igénybe venni. Itt a fuvardíj tengely-kilométerenként 110 fillér, tekintet

nélkül a rakományokra, de legalább 600 Ft fuvardíjat kell elérni. Legalább 40 tengelyből álló egy fuvarokmánnyal feladott katonai zárt szállítmányokért ugyancsak az előbbi fuvardíjat kell fizetni.

Különös jelentőségűek a csapatszállítások.

A második világháború bebizonyította, hogy a vasúti szállítások megszervezése és végrehajtása a hadműveletek sikerét igen lényegesen befolyásolja.

A Szovjet Hadseregben a tüzérség és a páncélos alakulatok nagy teljesítményei azért voltak lehetségesek, mert az utánpótlás mindig tudta követni az előretörő csapatot.

A támadáshoz vagy ellentámadáshoz való előkészítés, továbbá a kiűrtés csak úgy lehetséges, ha a közlekedési szolgálat tökéletesen működik. Ez csak részben nyugszik a katonai és polgári szerveken. A tökéletes végrehajtáshoz, a csapatoknak a szállítás helyes előkészítésével, a berakás és kirakás gyors és szervezett végrehajtásával, végül a szállítás alatti szabályszerű magatartással kell hozzájárulni. Ezt pedig már békében, alapos kiképzéssel kell elsajátítani.

A csapatszállítások terén is óriási fejlődés mutatkozik az első világháború óta: Pl. míg az első világháborúban az Érsekújvár—Márchegy-vonal befutásához katonavonatokkal (108 km) 12 óra volt szükséges, addig a második világháborúban Ujzsolna—Lipótvár (137 km) szakaszt 4 óra 30 perc alatt futotta meg. Ma már a szocialista közlekedés következtében a Cegléd—Szeged-vonalon, 117,8 kilométeren a sztáhanovista vonat személyzete 2200 tonnát 2 óra 14 perc alatt továbbít. Tehát amint látjuk, a közlekedési szervek igen nagy teljesítményt mutatnak fel.

A vasúti csapatszállításoknál a teendőket 4 főcsoportra oszthatjuk:

1. A szállítások előkészítése.
2. A berakás.
3. Szállítás alatti teendők és magatartás.
4. Kirakás.

A csapatszállítás szállítási parancs alapján történik, amelynek tartalmaznia kell mindazokat a rendelkezéseket, amelyek alapján az érdekelt csapat megtudja mit, mikor, hová kell szállítani, milyen fuvarozási okmánnyal és mely katonai közlekedési szerv (vasútvonal parancsnokság) útján bonyolódik le. Ezután kerül sor a csapat szállítási számvetésének elkészítésére azért, hogy megfelelő gördülőanyagot tudjon biztosítani a vasút. A

katonai szállítmányok nem annyira súlyosak, mint nagy ter-  
fogatúak, tehát a rakterület a döntő.

Katonai szállítás szempontjából milyen vasúti kocsikról  
beszélhetünk?

1. Parancsnoki kőcsi A, B; C személykocsik, illetve G—leg,  
3—20 főig.

2. G—leg. kőcsi (fedett kőcsi) 35—40 fő, 25 kerékpáros.

3. G—ló (fedett) 6 nagy, vagy 8 kis ló számára.

4. G—anyag kőcsi 10—15, esetleg 20 tonnás (Gzk, Kz,  
stb.) kocsik.

5. N kocsik (úgynevezett póré, oldalfalak és tető nélküli  
kocsik.) 10—50 tonnáig, esetleg 80 tonnáig. Harckocsik, roham-  
lövegek, gépjárművek szállítására.

6. I kocsik kiemelhető oldal- és végajtókkal, 10—20 tonna  
teherbírásig. Ojmú., gjmú., lövegek., mkp., taliga, stb. szállítá-  
sára alkalmas.

7. S kocsik lehajtható alacsony oldal- és végfallal 10—40  
tonna hordképességig, legkülönbözőbb rakományokkal megtrak-  
tható; általában véve igen hosszú kocsik.

Az itt felsorolt kocsik közül kell összeállítani a szerelvényt,  
figyelembevéve az elszállítandó rakterületet és raksúlyt.

Parancsnoki kocsikul jobb ha G—leg. kocsit használunk fel,  
mert a többi kocsiktól nem üt el.

Egy szerelvényt úgy képezzünk ki, hogy 100 tengelynél  
nagyobb ne legyen és úgy állítsuk össze, hogy ha vasúttechnikai  
szempontból szükséges, bármikor kétfelé lehessen osztani. Azo-  
nos be- illetve kirakó állomás legyen az egész szerelvény  
részére, egy szerelvényre lehetőleg egy csapathoz tartozó egysé-  
gek kerüljenek. Ha az egész csapat számára megvan a szállí-  
tási terv, akkor azon belül az egyes szerelvények berakási ter-  
vét el kell készíteni. Ehhez szükséges a vasútállomás szemre-  
vételezése az odavezető utakkal, készenléti helyekkel. Kocsik  
rakodási sorrendjét, vonaton való elhelyezését és a rakodást  
végző rakodó és tolató részlegek munkáját meg kell állapítani.

Berakásnál a főhangsúly: a terv alapján a rakodó tiszt  
feltétlen irányítson és irányítása folyamatos munkát eredmé-  
nyezzen.

Rakodásnál csak az éppen berakó alakulat, egység tartóz-  
kodjon az állomáson.

A felrakott anyagot, járműveket tökéletesen rögzítsük; szá-  
mítsunk arra, hogy a mostani vasúti teljesítmények arra irá-  
nyulnak, hogy megállás nélkül, nagy távolságon át, nagy sebes-

séggel továbbítsuk a vonatokat, ami igen sokszor mozgásba hozza a kocsira rakott anyagot.

Berakás után a rakodó tiszt, szállítmányparancsnok és a szerelvény vonatvezetője feltétlen szemlélje meg a vonatot.

Ezután a fuvarakományokat (menetlevél) kiállítva, a szállítmányt a szállítmányparancsnok a vasútpénztárnál adja fel.

Szállítás közben kiszállásokat kerüljük. 5 percnél rövidebb tartózkodásnál nincs kiszállás, 5—10 percig tartó megállásnál esetleg egyes emberek szállhatnak ki. Hosszabb időzés esetéi meghatározott területen tartózkodjon a legénység. Ebédre 60 perc, reggelire, vacsorára 30—30 perc számítható. Az étkezési helyeket a vonalparancsnokság jelöli ki, ezért előre érdeklődni kell.

Mindenkinek tudnia kell a szállítmánya számát.

Szállítás közben feltétlen tartsuk be a vasút által kiadott közlekedési szabályzatokat, utasításokat, rendelkezéseket, — önkényesen ne intézkedjünk.

A kirakó helyre történő megérkezéskor a kiszállási parancs után a rakodó tiszt intézkedései szerint történik a kirakás, lehetőleg úgy, hogy a kirakott rész azonnal vonuljon el a kirakás helyéről egy gyülekezőhelyre.

Berakásnál, szállítás közben, kirakásnál mindig tartsuk szem előtt, hogy a vasúti berendezések, kocsik meg ne rongálódjanak, mert hiszen azok a nép vagyona, mindnyájunk tulajdona.

Igen fontos még az, hogy a legnagyobb körültekintéssel járjunk el az éberség terén is. A kocsik oldalfalát ne engedjük felesleges feliratokkal ellátni.

Az eddig leírtak csak rövid vázlatát adták a vasúton történő szállításnak és azokat a helyeket, ahol igen sokszor hibák merülnek fel szállítás közben. A vasúton történő szállításnál mindig vegyük figyelembe, hogy a szállítás alatt egy hatalmas üzem dolgozóival érintkezünk, akiknek munkája az egész ország életére kihat. Ne akadályt gördítsünk munkájuk elé, hanem fegyelmezett magatartással, helyes eljárással, gyorsabbá, biztosabbá tegyük saját magunk, de mások szállítását is.

