

A „DYNAMIC MIX 2002” GYAKORLAT VASÚTI ÁTCSOPORTOSÍTÁSÁNAK TAPASZTALATAI

*Kerekes Béla*¹

Kiszállítás

A technikai eszközök eljuttatása a gyakorlat helyszínére döntő többségében vasúti szállítás útján történt. Két katona vonat indult Magyarországról. **1 sz. szállítmány:** 7035/1001- Kiskorpádról, **2. sz. szállítmány:** 7037/1001 - Hajdúhadházzal. A szállítmányok indulás előtt rendelkeztek a határátlépésekhez, illetve továbbításhoz szükséges valamennyi VÁM, illetve fuvar okmányokkal. A szállítmányok elindulásáig a szállítmányparancsnokok és a szállítmánykísérők a magyarországi határ átlépési adatok, Port Bou állomásra történő érkezés, illetve indulás adatai, valamint a Savona-ban történő vonatmegosztás, illetve továbbítás rendjére vonatkozó adatok birtokában voltak.

A 7035/1001 sz. szállítmányon a szállítmány parancsnoki teendőket *Salamon Béla százados*, a közlekedési összekötőtiszt teendőket *Szabados Tibor mk. alezredes* látta el, a 7037/1001 sz. szállítmányon a szállítmányparancsnok *Sramkó Mátyás alezredes* a közlekedési összekötőtiszt *Kerekes Béla mk. őrnagy* volt.

A szállítmányok berakása szinte egy időben zajlott le 2002. május 14-én 10.00-13.00 között. Kiskorpádról 23 vasúti kocsival, míg Hajdúhadházzal 28 vasúti kocsival indult el a szállítmány. *A szállítmány összeállítása:* 2 AcBc+ 1WLaB+1WRm+7Ks+ 2Res + 1Rmms+ 8Sammp+ 3Laadks+ 1Rgs+ 2Lgs. Vasúti kocsi.

Mivel a 2 sz. szállítmányon utaztam, többnyire az itt történetekre kívánok bővebben foglalkozni. A szállítás során szinte mindkét szállítmánynál ugyan azok a gondok merültek fel.

A 7037/1001 sz. szállítmány 2002. 05. 14-én 17.01-kor indult el Hajdúhadház állomásról. Az állomány pihentetését és étkeztetését az MH KKK által rendelkezésre bocsátott háló és étkezőkocsikban biztosítottuk.

¹ Kerekes Béla mk. őrnagy, MH KKK/5. üzemeltető mérnök.

A szállítmányhoz **Debrecen** állomáson 3 db konténerszállító kocsit kellett hozzá kapcsolni.

A kilépő vámolás a magyar-szlovén határon **Hodos** állomáson történt. Az állomásra 2002.05.15-én 10.00-kor érkeztünk és 14.20-kor indultunk tovább. A vasút technológiai és vámolási feladat végrehajtása mintegy 4 órát vett igénybe. Ez idő alatt intézkedtem a vasúti személy, illetve konyha kocsik vízzel való feltöltésére. Az állomás nem rendelkezett a szükséges berendezéssel, de a segítőkész vasutasok egy fél collos vizes slag segítségével feltöltötték a kocsikat vízzel.

A következő határállomás **Villa Opicina**, amely egyben EU belépő határállomás is. Villa Opicina állomásra 2002.05.16-án 00.15-kor érkeztünk és 01.45-kor indultunk tovább. Itt belépő vámolást hajtottak végre. Az állomás technikai lehetőségei nem tették lehetővé a kiürült vízkészletek utántöltését, de ígéretet kaptunk hogy **Genovában** ez pótolható. Az olasz vasutak ezen ígéretüket teljesítették is.

A vonatmegosztása, rendben az előzetes terveknek megfelelően történt **Savona** és **Ventimiglia** között.

Az olasz-francia határra 2002.05.17-én 01.15 kor érkeztünk és 2002.05.18-án 04.35-kor indultunk tovább. Érkezéskor még nem sejtettük, hogy 27 órát kell itt eltöltenünk. Az olasz illetve a francia vasutasok pontos indulási adatokat nem tudtak mondani.

Meglepve vettük észre, hogy az első szállítmány is itt tartózkodott. A várakozási időt kihasználva biztosítottuk a két szerelvény személyi állománya részére a fizikai szükségletek kulturált kielégítését. Sajnos a vasúti kocsik vízzel való feltöltését nem sikerült megoldani, azonban arra ígéretet kaptunk, hogy közvetlenül az olasz-francia határ túlsó oldalán lévő **Nizza** állomáson feltöltik a kocsikat. Azonban a francia vasutak ezen ígéretüknek nem tettek eleget. Sajnos sem az olasz, sem a francia vasutasok nem tudták megindokolni a hosszú tartózkodás okát.

Franciaország területén a vonat jó tempóban haladt. Azonban a személy kocsik vízzel való feltöltése érdekében intézkednem kellett, így a szállítmányparancsnokkal együttműködve a mozdonyvezető segítségével sikerült megoldani ezt a problémát egy tűzoltókocsi segítségével. Ez a művelet mintegy 2,5-3 órával hosszabbította meg a menetidőt. A hosszú tartózkodási idő ellenére is úgy tűnt, hogy biztosítható lesz a **San Gregorióba** történő pontos érkezés.

A francia - spanyol határt Port Bou-nál 2002.05.19-én 01.00-kor léptük át. Itt a szállítmány átrakása volt a feladat. Az átrakó állomáson csak nappali szolgálat van rendszeresítve, ezért csak reggel 08.00 után tudtuk elkezdni az átrakást. A szállítmány egységeinek együttműködése biztosította a szállítmány 3 óra alatti átrakását. Az rakmintas eszközöknek közúton kellett megtenni a még hátra lévő mintegy 600 km-t. Ennek az oszlopnak a parancsnoka ***Sramkó Mátyás alezredes*** volt, míg a szállítmányparancsnoki teendőket a szállítmányparancsnok helyettese látta el. Az átrakás, a fuvarokmányok és vámolás rendezése után a szállítmány 2002.05.19.-én 15.20-kor indult el **Port Bou-ból**.

Az átrakásban a spanyol vasutak minden segítséget megadtak. Mivel a BTR-ek részére fémbetétes vasúti kocsit biztosítottak, így az UMK oldaltámaszok alkalmazása nem volt lehetséges. A heveder és az UMK homloktámaszok biztosíthatták volna a technikák megfelelő rögzítését, azonban a spanyol vasúti pálya egyenetlensége miatt bekövetkezett káros mozgások fellazították a hevedereket, ezért azok ismételt meghúzása véggett hosszabb - rövidebb megállásokat kellett tennünk. A spanyolok által rendelkezésre bocsátott vasúti személykocsikkal kapcsolatban az a probléma volt, hogy a légkondicionálóval és vákuumos WC-vel felszerelt kocsikban az áram ellátás hiánya miatt azok nem működtek. A spanyol vasúti személyzet az egyik állomáson próbálta elhárítani ezt a problémát, de sikertelenül. Ez mintegy 2 órás további tartózkodást okozott.

Végezetül 2664 km megtétele után 2002.05.20.-án 10.00-kor megérkeztünk **Zaragoza – San Gregorio** katonai pályaudvarra.

Munka az M&T Team-ben:

- részvétel a napi értekezleteken,
- folyamatos kapcsolattartás a RAILLO; ROADLO és Guardia civil szakembereivel,
- tájékoztatások a Spanyolországban betartandó rendszabályokról különösen a túlméretes, nagytömegű járművek közlekedésére, valamint a veszélyes és robbanó árúk szállítása esetén,
- valamennyi gyakorlat területén kívüli mozgás igények leadása,
- visszaszállítás előkészítése,
 - tájékozódás az időközben felmerült napi problémákról, intézkedések megtétele ezek megoldására,

- egyeztetések végrehajtása a szállítványparancsnokokkal, a visszaszállításra vonatkozóan,
- túlméretes eszközök közötti közlekedésének közlekedtetésének megkérése.

Visszaszállítás

A 7034/1001 számú szállítványon voltam közlekedési összekötőtiszt. A magyar katonai szállítványok berakása eredetileg 2002.06.07-re volt tervezve, de azt a francia vasút (SNCF) kérésére két nappal későbbre kellett áttennünk. *A visszaszállításkor a két magyar katonai szerelvény sorrendje felcserélődött.* Így a Hajdúhadház rendeltetésű (7034/1001) lett az **1. számú szállítvány**, a Kiskorpád (7036/1001) rendeltetésű pedig a **2. számú szállítvány**. A túlméretes technikai eszközök lábontették meg a szükséges távolságot a spanyol határig (14 db technika).

A tervezés során folyamatosan tartottam a kapcsolatot a spanyol vasúti-összekötőtiszttel a vasúti kocsik biztosítottsága érdekében. A gördülőanyag igényeket, és a rakodóhoz állítási tervet május 31-én írásban át is adtam a spanyol félnek. A két vonat összeállítása miatt hosszú egyeztető tárgyalásokat kellett lefolytatnom a spanyol féllel mivel az **1. számú szerelvény tömege**, illetve hossza miatt csak egy nagyobb teljesítményű mozdony alkalmazása tette volna lehetővé a vonat továbbítását. Ez a mozdony azonban nem biztosította volna a szállítás ideje alatt a személykocsikban az elektromos áramellátást, ezáltal a elektromos klíma, a vákuumos WC valamint a világítás működését. *Az egyeztetések után arra jutottunk, hogy a 3 db konténert szállító vasúti kocsit a 2. számú szállítványhoz átcsoportosítunk a spanyol szakaszon (Port Bou-ig).* Ezt a tény azért látom lényegesnek megjegyezni, mert a nagy vonattömeg és hossz a szállítás során még számos gondot okozott.

A módosított tervnek megfelelően 2002.06.09-én 10.30.-kor személyesen meggyőződtem **San Gregorio** katonai pályaudvaron a vasúti kocsik meglétéről. A 7034/1001 sz. szállítvány kocsijai be voltak állítva a homlokrakodóhoz. Az 5 db személykocsi az állomás 2 sz. vágányán állt, amelyek közül a vasúti alkalmazott egyértelműen nem tudta megjelölni, hogy melyik szállítványhoz melyik személykocsi tartozik. A 7036/1001 számú szállítvány póre kocsijai az állomási dolgozó elmondása szerint a szomszédos állomáson voltak.

A 7034/1001 sz. szállítmány berakása 2002.06.09-én 15.00-kor a tervezett időben megkezdődött. A berakó részleg feladatát szervezetten, terv szerint, szakszerűen és gyorsan hajtotta végre. A szállítmány berakását 17.30-kor befejeztük. A vasúti fuvarokmányokat a szükséges adatokkal kitöltve időben átadtam a RENFE (spanyol vasút) alkalmazottjának.

A visszaszállításhoz ugyanazokat a vasúti kocsikat kaptuk, amelyeket odaszállítás során. Ezért a fémbetétes vasúti kocsikon a BTR-ek rögzítésekor az UMK oldaltámaszok helyett 2-2 db vezetőfa alkalmazását rendeltem el. Így a spanyol vasúton történő szállítás során csak 2 alkalommal kellett a rögzítő hevedereket meghúzni. A szállítmány a tervezett 20.45 idejű indulási idő helyett 20.58-kor hagyta el San Gregorio állomást.

Még itt kell megjegyezni, hogy a kommunikálás a spanyol vasúti dolgozókkal nehézkes volt, mert sem ők sem a katonai összekötők nem beszéltek angolul. Csak a berakás végére jött ki angolul elég jól beszélő tiszt.

A spanyol-francia átrakó állomásra 2002.06.10. 11.30-kor érkeztünk meg. Tájékozódva a magyar vasúti kocsik meglétéről, tudatták velem, hogy a magyar kocsik a szomszédos francia határállomáson tartózkodnak.

A francia vasutasok sztrájkja miatt azok átadása bizonytalan volt, de a két magyar vonat leközlekedtetésére megvoltak a szükséges engedélyek. A spanyol vasutasok a franciák tájékoztatása szerint egyre csak nyújtották kifelé a kocsik átadási idejét a spanyol határállomásra. Ez a határozatlanság borzolta a kedélyeket. Végül a magyar kocsik 2002.06.10-én 18.30-kor kerültek a rakodóhoz beállításra. Az átrakás szervezetten, gyorsan került végrehajtásra, melyet 21.15-kor be is fejeztünk. A vasúti fuvar és VÁM okmányokat a **RENFE**, illetve a **Civil Guardia** dolgozójának időben átadtam. A 3 db konténeres kocsi az előzetes terveknek megfelelően a szállítmányunkhoz került, valamint a lábon érkezett technikai eszközök egy része.

A késői kocsi kiállítás ellenére is biztosítható lett volna a szállítmány tervezett időben történő elindítása. A szállítmány 22.35 helyett 23.43-kor hagyta el **Port Bou** átrakó állomást és lépte át a spanyol-francia határt.

A szállítmány hosszabb-rövidebb tartózkodások után az olasz határtól mintegy 200 km-re lévő francia állomáson 2002.06.11-én 11.00-kor megállt. Egy francia vasúti dolgozó kb. 1 órával később hozta tudomásunkra azt a tényt, hogy a vonatunk várhatóan 20.00-kor indul tovább, mivel az olasz határállomáson 12.00-20.00 között a szolgálat szünetel.

A tartózkodás alatt az összes technikai vizünket felhasználtuk, így a francia vasutasokkal történt egyeztetést követően megígérték, hogy **Nizzaban** kapunk vizet. Ez 2002.06.11. 22.46 és 23.37 között meg is történt.

A francia-olasz határt 2002.05.12.-én 01.10-kor léptük át és érkezünk meg Ventimiglia határállomásra.

A szállítmány megérkezése után a szállítmány parancsnok utasítása szerint személyesen tájékoztam a vonat megosztására és várható indulására vonatkozóan. Az **olasz vasút (FS)** alkalmazottjai közölték, hogy erre előreláthatólag 2002.06.12.-én 09.00-kor került sor. Ezt jelentettem a szállítmány parancsnokának.

Közben 04.30-kor megérkezett a 7036/1001 sz. szállítmány (Kaposváriak).

Reggel 06.30-kor ismét tájékoztam a várható továbbindulást illetően, melyre megerősítették az éjszaka elhangzottakat. Azonban a kiskorpádi szállítmány hossza és tömege nem tette szükségessé a vonat megosztást; az FS alkalmazottjai úgy döntöttek, hogy a 7036/1001 sz. szállítmány indul korábban és azt követően a mi szállítmányunk 2 részben. A vonat megosztás ideje elég kényelmetlen időpontra esett, mivel ekkor volt időserű az állomány reggeliztetése. Ez is elég nagy bonyodalom mellett sikerült. A katonáknak a sínek között bókászva kellett a saját már megosztott szerelvény kocsijáig eljutni.

A vonat megosztás tervében az szerepelt, hogy csak Ventimiglia és Savona között lesz rá szükség. Ez mintegy 2,5 óras külön utazást feltételezett. A vonat első része 11.08-kor a második része 11.50-kor hagyta el Ventimiglia állomást. Meglepve vettük észre **Savona** állomáson áthaladva, hogy a vonat nem áll meg és nem várja be a második részt. Ez azért volt fontos, mert a második szállítmány részen utazó 55 fő étkeztetése nem volt megoldott. Az egyik állomáson tájékozódva meglepve vettük tudomásul, hogy az olasz vasutasok a szállítmányt tömege és hossza miatt **Milánó** állomásig kívánták 2 részben leközlekedtetni. Ez a távolság mintegy 10 óra szállítási időt tett volna szükségessé, ezért a szállítmány parancsnokkal együtt arra törekedünk, hogy a lehető legkorábban várjuk be a második részt az állomány ellátása céljából.

Az állomány étkeztetésére 2002.06.12. 19.20 és 21.07 között került sor **Arquata** állomáson. A szállítmány továbbiakban is 2 részben közlekedett **Milánóig**. Milanóba az első rész 2002.06.13. 01.00-kor, a második

rész 2002.06.13. 01.20-kor érkezett meg. A szállítmány ismét együtt 2002.06.13.-án 02.20-kor indult tovább.

A szállítmány technikai vízzel való ellátása **Bresciába** volt tervezve. A vízfeltöltésre 2002.06.13. 04.40 és 06.28 között került sor, melyet már a szállítmány parancsnok engedélyével személyesen intéztem.

Ebben az időszakban a szállítmány elég jól haladt, amíg a szlovén határtól mintegy 1 órányira megálltunk **Cervignano** állomáson 2002. 06.13. 11.55-kor. Ismét a vonat tömege volt a gond. *Tájékoztattam a helyzetről és közölték velem hogy 2 kisebb teljesítményű mozdony szükséges a következő szakasz megtételéhez vasútiüzemi okok miatt.* A várható indulási időt óráról-órára tolták kifelé míg nem 6,5 óras várakozás után 18.28-kor a szállítmány elindult.

Ezelőtt azonban fel vettem a kapcsolatot *Pes ezredessel* az olasz közlekedési szolgálat vezetőjével, aki közben járt az ügy érdekében.

A 7034/1001 sz. szállítmány 2002.06.13-án 19.25-kor érkezett meg **Villa Opicina** olasz-szlovén határállomásra. A megérkezést követően a szükséges VÁM és vasúti fuvarokmányokat rendelkezésre bocsátottam a szükséges szerveknek és együttműködtem annak gyors, zökkenőmentes kezelése céljából. Így lehetővé vált, hogy szállítmányunk 2002. 06.13-án 22.45-kor elindulhatott **Villa Opicina** állomásról és lépte át az olasz-szlovén határt.

A hosszú várakozás ideje alatt felvettem a kapcsolatot a szlovén vasút képviselőjével, akitől kértem, hogy a mozdony hiánya ne okozzon felesleges várakozást a határon, valamint kértem, hogy **Ljubljana** állomáson technikai vízzel töltsék fel a személykocsik tartályait. A szlovén összekötő minden segítséget megígért és teljesített is.

A vasúti kocsik technikai vízzel való feltöltésére 2002.06.14-én 01.35 és 02.10 között került sor Ljubljana állomáson.

A szlovén-magyar határállomásra 2002.06.14-én 08.45-kor értünk meg. A vasúti, illetve VÁM okmányok kezelésében aktívan közreműködtem, így lehetővé vált, hogy a szállítmány 11.53 perckor elindult **Hodos** állomásról és lépte át a szlovén-magyar határt.

A szállítmány **Zalaegerszeg** állomásra 13.15-kor érkezett; a vonatnak menetirányt kellett váltania.

Ennek a műveletnek a végrehajtása után 14.05-kor indult tovább. A szállítmány az egyvágányú pályán hosszabb-rövidebb megállásokkal haladt, amíg egy előttünk lerobbant vonatot kellett a szállítmány mozdonyának kimentenie, és egy nagy viharba került.

Ez az idővesztés eredményezte azt, hogy a délutáni személymenetbe beleesett a szállítmány így **Ukk** állomáson kellett várakoznunk 15.00 és 18.30 között. Ez az állapot rendkívüli módon nyugtalanította a szállítmány teljes állományát. A szállítmány végül 19.00-kor megérkezett **Boba** állomásra, ahonnan villamos vontatás mellett 19.08-kor indultunk tovább. Ettől kezdve a szállítmány kielégítően haladt, így 21.25-kor már **Székesfehérváron** voltunk. Mozdonyvezető csere után 22.05-kor indultunk tovább.

A következő állomás ahol a szállítmánynak hosszabb időre meg kellett állnia **Budapest-Ferencváros** állomás, ahol szintén mozdonyvezető váltás 00.30 és 01.15 között. A szállítmány **Rákos-Nagykátá-Ujszász-Szolnok** vasútvonalon haladt szinte megállás nélkül. Solnok állomáson szintén mozdonyvezető váltás; mintegy 25 perces tartózkodás után 2002.06.14. 04.25-kor érkeztünk **Debrecen** állomásra. Debrecen állomáson 3 db konténeres póre kocsis kisorozásra került a szállítmány többi része 04.55-kor indult el és haladt tovább **Hajdúhadház** felé. Hajdúhadházra a 7034/1001 sz. szállítmány 2002.06.14-én 05.35-kor érkezett meg. A szállítmány kirakása rendben fegyelmezetten **Vass Mihály őrnagy** VKP ellenőrzése alatt került végrehajtásra.

Azt tudni kell, hogy **Hajdúhadház egy fővonalis állomás**, itt egy egyszerű szállítmány beállítás, nem vonat forgalmas időszakban 1 órát vesz igénybe. Most pedig éppen a reggeli csúcsra érkezett meg a szállítmány.

Tapasztalatok:

- a szállítás tervezésekor be kell szerezni valamennyi érintett ország katonai közlekedési közegeivel való kapcsolódási pontot, telefonszámokat;
- egyértelműen meg kell határozni a közlekedési közeg feladatait, meg kell határozni részére az együttműködési pontokat a szállítmányparancsnokkal, valamint el kell határolni azt a szállítmányparancsnok feladataitól;

- a kapcsolattartás miatt a közlekedési közeg részére szolgálati mobil telefont biztosítani, a külföldi tartózkodás ideje alatt is;
- a be- illetve kirakás alkalmával a befogadó nemzet kapcsolattartója tudjon angolul;
- törekedni kell arra, hogy a szállításban érintett országok tartásuk be a határ átváltozása időpontokat;
- az igénylések tartalmazzák a vízvétel tervezett helyeit és kérik annak biztosítását a fuvarozó vasúttól.