

Katonai vasúti szállítások előkészítése, megszervezése és végrehajtása téli időjárás esetén

Varga János százados

A korszerű hadsereg technikája és felszerelése mindig fejlettebb lesz és lehetővé teszi a csapatok számára, hogy az időjárás egyes negatív hatásait a minimumra csökkentse. Ez azonban nem azt jelenti, hogy függetlenek vagyunk az időjárástól. Az időjárási jelenségek mindig hatnak, még a legkorszerűbb technika mellett is. Különösen áll ez a katonai csapatok és anyagi eszközök szállításánál.

Az időjárás hatása következtében — téli időszakban — a katonai vasúti szállítás bonyolultabbá válik. Az emberekre és technikai eszközökre — katonai és vasúti technikai eszközökre — gyakorolt negatív hatás komoly mértékben befolyásolja a szállítási feladat végrehajtását. A téli „zord” időjárás — havazás, hófúvás, jég és a nagy hideg — nehéz feladat elé állítja a szállítandó csapatot, a vasutat és a katonai közlekedési szerveket.

Téli időszakban a katonai vasúti szállítások végrehajtását a korszerű követelmények betartása mellett, a harchelyzet és a szállítási terv előírása szerint kell biztosítani. Ezen tényezők érvényesítése megköveteli a katonai vasúti szállítások folyamatosságát, azt, hogy a szállítások végrehajtásában zavarok, akadályok a téli „zord” időjárás esetén se forduljanak elő. A cél elérése érdekében fokozott szervező-tervező, irányító és végrehajtó munkával minden intézkedést meg kell tenni a téli „zord” időjárás okozta akadályok megelőzésére és elhárítására.

Mivel az utasítások, szabályzatok részletesen nem foglalkoznak a téli „zord” időjárásban végrehajtott katonai vasúti szállítások előkészítése, megszervezése és végrehajtásával kapcsolatos sajátosságokkal, azon tényezőkkel, melyek eltérnek a más időszakban végrehajtott katonai vasúti szállításaiktól. Így az elmúlt évek a téli „zord” időjárásában végrehajtott katonai vasúti szállítások gyakorlati tapasztalatainak felhasználásával vélszerű összegezni azokat a konkrét módszereket, feladatokat, melyek alkalmazásával biztosítani tudjuk — a téli „zord” időjárás esetén is — a katonai vasúti szállítások zavartalan végrehajtását, a csapatok teljes harcalképességének megtartása mellett. Tehát a tél jellemzőit össze kell vetni a konkrét helyi időjárási viszonyokkal és így kell következtetéseket levonni a rendszabályokat illetően.

Elöljáróban vizsgáljuk meg a tél jellemzőit és azok kihatását a katonai vasúti szállítások végrehajtására.

A téli „zord” időjárás negatívan ható tényezői és azok hatása a katonai vasúti szállításokra

Hazánk földrajzi helyzete alapján a téli időjárási viszonyai különféle módon és mértékben jelentkeznek. A tél általános jellemzői — hótakaró, alacsony hőmérséklet, rövid napszak, a különböző élettani hatások bekövetkezése — együttesen érvényesítik hatásukat. Legjobban a vastag hó, a kemény hideg, a csapadékos szeles idő befolyásolja a katonai vasúti szállítási feladatok végrehajtását.

Hazánk területén téli időszakban nem ritka a 15—20 fokos hideg, a 80—90 cm-es hóréteg — amely esetenként igen rövid idő alatt esik. A hó akadály-jellege igazán csak hófúvás esetén alakul ki, s ilyenkor a szélárnyékos helyeken — vasúti rakodók, rakodóvágányok, hozzávezető utak, vasútvonalak, vasúti berendezések stb. — hótörlesztek, akadályok keletkeznek. A katonai vasúti szállításra használt nyitott és póre kocsik rakfelületét eljegesedett hóréteg borítja, esetenként jégpáncél fedi. A hideg, szeles, csapadékos tél negatív hatása nagymértékben jelentkezik:

— a szállított csapat személyi állománya és harci-technikai eszközeinél;

— a katonai anyagok rakodásánál és szállításánál;

— a katonai közlekedési szervek tevékenységében;

— a vasút szállító és teljesítőképességének biztosításában.

a) Katonai csapatszállítmányoknál a téli „zord” időjárás negatív hatása jelentősen befolyásolja a személyi állomány teljesítőképességét, munkautemét és egészségi állapotát. A párás, ködös idő csökkenti, illetve gátolja a figyelmet, a nagy hideg következtében fagyás és meghűléses megbetegedések fordulnak elő.

A téli „zord” időjárás negatív hatása fokozottabb mértékben jelentkezik a csapatok harci-technikai eszközeinél. A döntő szerepet elsősorban a hideg játssza. Hideg időben, erős fagyban nehéz a motorok indítása, melegen tartása, melegvízzel való ellátása körülményes. Az akkumulátorok könnyen kimerülnek — kapacitásuk télen 30—35⁰/₀-kal csökken — a nagy hideg következtében elfagyhatnak. Jelentősen megnő a gépjárművek üzemanyag fogyasztása, fokozódik a motorok kopása, meghibásodása. A harci-technikai eszközök mozgását gátolja a nagy hó, jég és a kemény hideg. A normális sebesség 10 cm vastagságú hóban még biztosítható, 20—40 cm vastagságú hó esetén a gépjárművek sebessége 40—60⁰/₀-kal csökken, a 40—60 cm-nél vastagabb hóban a gépkocsik mozgása — különleges rendszabályok bevezetése nélkül — csaknem lehetetlen.

Nemcsak a gépkocsik, de a lánctalpas járművek — harcokocsik — mozgási sebessége is csökken már 50—60 cm-es hóréteg esetén, különösen porhóban.

A rakodások végrehajtásánál növekszik a balesetveszély, mivel a hó és jég következtében a rakodók, hozzávezető utak, vasúti kocsik síkossá válnak, ezért valamennyi gépjármű, technika mozgása, rakodása fokozott

óvatosságot, figyelmet követel. Módosul a szállítás végrehajtásához szükséges idő, mivel a berakás előkészítése, végrehajtása, az indulásra való előkészítés, továbbítás és kirakás munkafolyamata az időjárás következtében több feladat megoldását jelenti. A gördülőanyag kihasználtság — a hó, jég és a nagy hideg következtében — csökken, ezért eltérő típusú gördülőanyag felhasználása is lehetséges.

Téli „zord” időjárás esetén a csapatszállítások végrehajtása fokozott anyagi, technikai és egészségügyi felkészültséget igényel.

b) A katonai anyagok rakodása és szállítása a tél sajátossága következtében eltér az általánostól. Az anyagok elfagyásának és károsodásának megakadályozása érdekében különleges intézkedéseket kell foganatosítani. A különböző anyagok szállíthatósága speciális anyagi és technikai eszközök alkalmazását teszi szükségessé. A rakodásnál felhasznált egyes gépi berendezések, eszközök teljesítőképessége — bizonyos anyagfélésegeknél üzemanyag, kenőanyag stb. — téli időszakban csökken, esetleg működésük csak különleges rendszabályok bevezetése mellett válik lehetővé.

c) A katonai közlekedési szervek tevékenységében a téli „zord” időjárás negatív hatását számításba kell venni a katonai vasúti szállítások előkészítése, megszervezése és végrehajtásának időszakában. A tervező-szervező és végrehajtó munka vegye számításba a csapatszállítmányokra, az anyagszállítmányokra és a vasútra gyakorolt negatív hatást. Ezen követelmények érvényesítése sokoldalú feladatot jelentenek az irányító és végrehajtó szervek számára egyaránt. Számításba kell venni a negatívan ható tényezők ellensúlyozása, illetve leküzdése érdekében teendő intézkedések összességét.

d) A téli időszakban a katonai vasúti szállításoknál maximális mértékben figyelembe kell venni a vasút szállító és teljesítőképességére gyakorolt negatív hatást. Tudomásul kell venni, hogy téli időszakban a vasút legnagyobb „ellensége” a nagy hó, a hideg, a hófúvások, hóviharak, melyek kihatnak a zavartalan működőképesség, és a munkafolyamatok intenzitására. A vasút technikai eszközeinek és berendezésének kezelése-kezelése, karbantartása, rakodásra való előkészítése komoly erőfeszítést igényel. A technikai eszközök gyakori meghibásodása — amely a téli „zord” időjárás hatására következik be — sok esetben akadályt képez, mely gyakran zavarja a katonai szállítások tervszerinti végrehajtását. A keletkezett zavarok, akadályok gyors megszüntetése csak katonai erő, illetve a szállított csapatok segítségével, közreműködésével oldható meg.

A gördülőanyag rakodásra való előkészítése — műszaki kocsivizsgálat, a kocsi tisztítása, a kocsi berendezése, vonatösszeállítás, szerelvény beállítás — több erőt, eszközt és időt igényel, ez a növekedés gyakran a 20—30—50%-ot is elérheti.

Téli időszakban a vonatok továbbítása — gyakorlati tapasztalatok alapján — mintegy 20%-kal nagyobb vonóerőt igényel. Hóviharak esetén ez fokozódik és elérheti az 50%-ot is egyes vonalakon, illetve állomásokon. Ilyen körülmények között szükségessé válhat a katonai szállítmányok, katonavonatok tengelyszámának és súlyának megfelelő arányú csökkentése. Természetes elsősorban nagyobb kapacitású vonójárművet

kell biztosítani, vagy két mozdonyt alkalmazni. Ha ez nem lehetséges, csak abban az esetben kell áttérni a kisebb szállítmányok képzésére.

A következőkben a téli „zord” időjárásban végrehajtott katonai vasúti szállítások előkészítése, megszervezése és végrehajtásának sajátosságait és konkrét teendőit célszerű összegezni.

Téli „zord” időjárás esetén a katonai vasúti szállítások előkészítésének alapjai, az előkészítés szervezeti és technikai rendszabályai

Téli „zord” időjárás esetén a katonai vasúti szállítások megszervezése magába foglalja:

— az előkészítést, a közlekedési utak, szállítóeszközök, csapatok és anyagi eszközök előkészítését;

— a biztosítást, a mindenoldalú harcbiztosítást, a politikai, anyagi és egészségügyi biztosítást.

— a végrehajtást, a berakás, továbbítás, kirakás (átrakás) végrehajtását:

— a vezetést, amely magába foglalja az ellenőrzés és nyilvántartást, a szabályozást, a folyamatosan működő összeköttetés biztosítását.

Téli „zord” időjárás esetén a katonai vasúti szállítás előkészítés fogalma alatt értendő a végrehajtás mindazon előfeltételének megteremtése, amely megkönnyíti, illetve biztosítja a kitűzött feladat követelmények szerinti végrehajtását. Az előkészítésnek tartalmaznia kell a végrehajtást biztosító anyagi, technikai, személyi, és szervezési rendszabályok összességét. Az előkészítés alapvető feladatként jelentkezik a katonai vasúti szállítások megszervezésénél és végrehajtásánál. Az előkészítésben és annak végrehajtásában részt vesznek a szállítandó csapatok, a katonai közlekedési szervek, a szállítást végrehajtó vasúti szervek, esetleg más erők.

Téli „zord” időjárás esetén a katonai vasúti szállítások előkészítésével szemben támasztott követelmények:

— sokoldalúan vegye figyelembe a megváltozott körülményeket, s valamint a szállításban résztvevők és közreműködők ismerjék a zord időjárás sajátosságait, az abból adódó feladatokat és azok végrehajtásának módját;

— az egész személyi állományt fel kell készíteni a téli „zord” időjárásban végrehajtható szállítási feladatokra, a szállítás nehézségeinek leküzdésére, a szükséges intézkedések végrehajtására. A felkészítést specializálni kell a konkrét feladatokra, munkakörökre, a kialakult helyzetre;

— a katonai közlekedési szervek nyújtsanak messzemenő segítséget a szállítandó csapatnak, elméleti és gyakorlati téren egyaránt. Ennek biztosítása érdekében — a zord időjárás vasúti szállítása alkalmával — ellenőrizni kell a csapat felkészültségét, illetve az ilyen irányú munkáját;

— a katonai közlekedési szervek és a szállítandó csapatok — zord időjárás esetén — nagy gonddal tanulmányozzák a téli „zord” időjárásban végrehajtott szállításoknál alkalmazandó rakodási technológiát, amely sok területen eltér az általánostól. Tartsanak rakodási-szállítási gyakorlatot. Ezen feltétlen vegyen részt a szállítást, rakodást irányító, végrehajtó személyi állomány és a VKP;

— biztosítani kell a szállítások határidőre való végrehajtását, a csapatok teljes harckészültségét, az anyagi és technikai eszközök megóvását. Gondoskodni kell a személyi állomány fokozott védelméről, egészségügyi ellátásáról;

— a kialakult helyzetnek megfelelően kell a berakó állomást, kirakó állomást előkészíteni. Elsősorban a rakodókat, rakterületeket, hozzávezető-elvezető utakat alkalmassá kell tenni a rakodás végrehajtására. A hótól, jégtől meg kell tisztítani, homokkal, salakkal le kell szórni;

— az utak előkészítését — várakozási körletből a berakó állomásra, a kirakó állomástól a gyülekezési körletbe — amely elsősorban a járhatóság biztosításából áll;

— a szállítás folyamatosságának biztosító erők legyenek állandó készenlétben esetleges akadályok megszüntetésére, baleset elhárítására, helyreállításra. Elegendő mennyiségű tartalék anyagot, technikát, rakodó és szállító eszközt kell biztosítani. A rakodás helyén és a szállítóvonalon a várható feladatnak megfelelően kell csoportosítani az anyagi technikai biztosítást végző erőket;

— a katonai szállításra felhasznált vasúti kocsikat nagy figyelemmel kell előkészíteni a biztonságos rakodáshoz, szállításhoz. A személyi állományt szállító kocsik átvételét a rakodás kezdete előtt kell végrehajtani, meg kell vizsgálni az ajtók, ablakok záródását, a világító- és fűtési berendezéseket. Végre kell hajtani a személyszállító és egyéb kocsik előfűtését;

— a berakás folyamatosságának biztosítása érdekében — téli időjárás esetén — az egységek, alegységek menetét a várakozási körletből a berakó állomásra több lépcsőben kell megszervezni, szigorúan be kell tartani a meghatározott sebességet, biztosítani kell a menet állandó irányítását, esetleges torlódások, akadályok elhárítását;

— állandó felvilágosítást kell adni a berakó állomás, szállítóvonal és a kirakó állomás helyzetéről, esetleges akadályokról. Biztosítani kell a szállítmányok futás alatti állandó figyelését. Készen kell lenni az azonnali átirányításra, szabályozásra, esetleges akadályok elhárítására;

— téli időjárás esetén minden szállítás, rakodás végrehajtása előtt szemrevételezést, felderítést kell végrehajtani a berakó, kirakó állomáson, a hozzávezető menetvonalakon, valamint a veszélyes útszakaszon, várakozási körletekben. Biztosítani kell a keletkezett akadályok megszüntetését, használhatóságukat; különleges erőket és eszközöket (hóeltakarító brigádok, hóeke, szerszámok stb.) kell kijelölni a hófúvás elleni védelemre a síkosság csökkentésére. Az utak, rakodók eljegesedésének megakadályozására sóval történő leszórását célszerű alkalmazni;

— a csapatoknak a biztonság fokozása érdekében a gépjárműveket fel kell szerelni hólánccal vagy különleges gumival, amely biztonságos mozgást növeli a rakodón, vasúti kocsin. A gépkocsik csapágy és kormány szerkezet lefagyásának elkerülésére meg kell tenni a szükséges óvintézkedést;

— a különböző részlegek munkáját váltással kell megszervezni, hogy a melegedés biztosítva legyen. Növelni kell a rögzítő és forgalomszabályozó részlegek létszámát. Előre ki kell jelölni segélynyújtó brigádokat (technikai biztosító stb.).

A téli „zord” időjárás esetén végrehajtott katonai vasúti szállítások megszervezése

Az elmúlt évek téli időjárásában végrehajtott katonai vasúti szállítások azt bizonyították, hogy a végrehajtás számos területein eltér a más időszakban végrehajtott katonai vasúti szállításaitól. A fenti megállapítás vonatkozik a szállítás végrehajtásának valamennyi fázisára, munkafolyamatára. Érvényes a csapatok, a katonai közlekedési szervek és a vasút tervező, szervező és végrehajtó munkájára.

Tervező-szervező munka.

A téli időjárásban a katonai vasúti szállítások tervszerinti végrehajtása a rugalmas tervezési mód alkalmazását követeli meg a csapatok, a katonai közlekedési szervek és a vasút részéről. Ez a rugalmas tervezés nagy körültekintéssel vegye figyelembe a téli „zord” időjárás negatív hatásának függvényében térben és időben a személyi, anyagi és technikai eszközökben mutatkozó eltéréseket, változásokat.

A gördülőanyag szükséglet megállapításánál figyelembe kell venni a zord időjárás negatív hatásának ellensúlyozását biztosító mennyiségi, minőségi biztonsági igényeket. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy csökken a gördülőanyag kihasználtsága, bizonyos kocstípusból több és eltérő típusú vasúti igénybevétele válik szükségessé. Célszerű bizonyos csomagolóeszköz alkalmazása. Téli időszakban a gördülőanyag igénylésnél a tervezés vegye figyelembe, hogy:

— a vasúti kocsin a technika elhelyezése ne legyen szoros, minden vasúti kocsin legyen annyi hely, hogy a gépkocsi (technika) motorja kézi erővel beindítható legyen, kirakáskor a havat, jeget eltudják takarítani, a motorokhoz biztonságosan hozzá lehessen férni;

— külön fűthető vasúti kocsit kell biztosítani az akkumulátorok, hűtőfolyadék és más fagyveszélyes anyagok részére;

— valamennyi csapatszállítmánynál több konyhakocsit kell biztosítani mint más időszakban. Ahhoz, hogy folyamatosan biztosítva legyen elegendő melegítő ital, hűtőfolyadék és a rendszeres meleg étel, csak több konyha beállításával, üzemeltetésével biztosítható;

— csapatszállítmányoknál — teljes vonat esetén — célszerű a teljes személyi állomány részére a mozdony által fűthető (kazánkocsi által) vasvázás személykocsit biztosítani. Ha a csapatszállítmány csak néhány kocsiból áll — nem különvonatként közlekedik — akkor kizárólag Gub. kocsit kell igénybe venni, így a kocsik fűtése állandóan biztosítva lesz, függetlenül a mozdony fűtésétől.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a téli „zord” időjárásban végrehajtott szállításokhoz a gördülőanyag szükséglet mintegy 8—10%-kal növekszik, nő a fűtött kocsik száma, a fagyás elkerülése érdekében fűtőkocsit is célszerű igénybevenni fagyveszélyes anyag részére. A csapatok és a katonai közlekedési szervek különös gonddal állapítják meg a katonavonat nagyságát, mivel a vonatok továbbítása nehezebb, ezért célszerű 100 tengely 100 tonnánál nem nagyobb katonavonat készítését biztosítani téli időszakban.

Módosul a szállítás végrehajtásához szükséges idő mivel a szállítás végrehajtásának valamennyi fázisában több időegység szükséges a szállításra kerülő csapat és a vasút részére.

A be- és kirakó állomások rakodáshoz való előkészítéséhez mintegy 40—50%-kal több időegység szükséges. Ez azt jelenti, hogy az előkészítő részleg 2 óra helyett 3 órával előbb kezdi meg a rakodás előkészítését a berakó állomáson. Téli időjárás esetén egy sor olyan feladatot kell végrehajtani a berakó állomáson, amit más évszakban nem kell. Így pl. meg kell tisztítani a hótól, jégtől a rakodót, rakterületet, hozzávezető utat, a vasúti kocsikat. Ezeket le kell szórni homokkal, salakkal. A vasúti kocsiajtók lenyitása, a rakoncák leszedése, lehajtása — lefagyás, eljegesedés következtében — több időt és erőt igényel. A berakó állomás, kirakó állomás előkészítési ideje abban az esetben nem tér el ilyen mértékben, ha az előkészítő részleg létszámát kétszeresére növeljük, hókotrót és egyéb gépiert, eszközt biztosítunk. A síkosságot megakadályozó homokot, salakot előre kiszállítjuk a felhasználási helyre.

A vasúti kocsik műszaki vizsgálatához, berendezéséhez, a szerelvény összeállításához mintegy 20—25%-kal több időegység szükséges, ugyanakkor célszerű a műszaki személyzet létszámát növelni.

A rakodás üteme a negatív tényezők következtében — még jó előkészítés esetén is — csökken, a rakodás végrehajtásához mintegy 25—30%-kal több idő szükséges. A rakodást jeges, csúszós rakodón, vasúti kocsin fokozott óvatossággal kell elvégezni. A technika elhelyezése, rögzítése több időt, nagyobb figyelmet igényel mint más évszakban.

A szállítmány berakását követően az indulásra való előkészítés az átlagos 50—60 perc alatt — zord időjárás esetén — csak nagyon gondos szervezés, előkészítés mellett hajtható végre. A szerelvény összeállítása (összszárása) a fékpróba megtartása, a szállítmány ellenőrzése és átadása a nagy hó, a kemény hideg következtében lassúbb ütemben kerül végrehajtásra. Ennek ellenére az indulásra való előkészítést az átlagos időegység alatt az alábbi rendszabályok betartásával biztosítani tudjuk:

— a rakodás lehetőleg teljesen összeállított (összszárt) szerelvénybe történjen;

— a fékpróba előkészítése — szerelvény feltöltése, tömörségi próba megtartása — már a rakodás ideje alatt kerüljön végrehajtásra;

— a parancsnoki és legénységi kocsik előfűtése a rakodás idején végre legyen hajtva; célszerű az előfűtést a szállítmányt továbbító mozdollyal végezni;

— a berakott szállítmány bizottsági ellenőrzésekor kb. 6 fős rögzítő brigád is vegyen részt, aki az észlelt hiányosságokat azonnal megszünteti.

A szállítmányok továbbításánál a szállítóvonal egyes állomásain több tartózkodási időre van szükség. Gondoskodni kell arról, hogy a szállítmányok megállítása és tartózkodási ideje úgy legyen meghatározva, hogy biztosítva legyen a sajátos és a zord időjárás hatásából adódó feladatok végrehajtásához szükséges időegység. A téli időjárás szállítmányainak irányításánál a téli időjárás jellemzőit, annak hatását maximális mértékben figyelembe kell venni, és biztosítani kell:

— az őrség és harcbiztosító részlegek menet alatti gyakori — 1—2 óránként — váltását;

— a technika rögzítését az általánosnál gyakrabban kell ellenőrizni a hiányosságokat azonnal megszüntetni;

— a melegítő ital és meleg étel kiosztását a meghatározott időben biztosítani kell;

— a technika állandó üzemképes állapotban való tartása érdekében a szállítmány továbbítása alatt 4—5 óránként 40—50 perc tartózkodási időt kell biztosítani egy-egy állomáson. Ezen idő alatt az általános feladatokon túl a fő tennivaló a motorok melegítése;

— ha az akkumulátorok a berakás után a szállítmány továbbítási idejére ki lettek szedve (fűtött kocsiba lett elhelyezve), akkor csak a kirakó állomás előtti állomáson való tartózkodáskor célszerű a motorok melegítése. A tartózkodási időt az elvégzendő műveletek időszükségletének figyelembevételével kell meghatározni.

A kirakás végrehajtásához — mint a berakás végrehajtásához — 25—30%-kal több időegység szükséges zord időjárás esetén. Ez természetesen csak akkor érvényes, ha a szállítás alatt esetleg a kirakó állomás előtti állomáson a motorok hűtőfolyadékkal való feltöltése, az akkumulátorok hűtőfolyadékkal való feltöltése, az akkumulátorok visszahelyezése, a motorok melegítése megtörtént. Ha ez nem lett végrehajtva, akkor a kirakás végrehajtásához szükséges időegység 60—70%-kal növelendő. Célszerű a kirakó állomás előkészítésére külön erőt, eszközt biztosítani. Ha a szállítmány az állandó elhelyezési körletbe érkezik, értesíteni kell az alakulatát, amely biztosítja a kirakó állomás és a kirakás előkészítését.

A katonai szállítmány berakása

A berakás végrehajtásánál téli időszakban a Katonai Szállítási Utasítás I. rész VI. fejezetében előírtakon túl a következőket kell biztosítani:

— fokozott mértékben kell ellenőrizni a személyi állomány, gépjármű, harcitechika és anyagok szállításra való előkészítését. A gördülőanyag összeállítását, előkészítését, a fűtést, világtást, a vasúti kocsik biztonságos áthidalását, a síkosság megszüntetését;

— kerülni kell az ívben való rakodást, mivel téli időszakban az íves rakodás növeli a baleseti veszélyt;

— a rakodás lehetőség szerint homlokrakodóról történjen, ha ez nem lehetséges, akkor az oldalrakodón való rakodáshoz KS kocsit kell biztosítani a feljáráshoz;

— a vasúti kocsik áthidalásához csak jó állapotban levő áthidaló lemezt használjunk, ennek homokolása vagy salakkal való leszórására fokozott figyelmet kell fordítani. A hóláncot a gépjárművekről nem kell leszedni;

— a lánctalpas járművekkel kerülni kell a vasúti kocsin az oldalirányú mozgást, ha ez szükséges rendkívül óvatosan legyen végrehajtva;

— téli időszakban a vasúti kocsin vontatni csak terepjáró gépkocsival szabad;

— téli „zord” időjárás szállításainál a gépkocsikat ponyvával le kell takarni, így elkerüljük a nagymennyiségű hó, jég, lerakódását a gépkocsin;

— berakásnál a gépkocsi lehetőleg menetiránynak farral legyenek elhelyezve a vasúti kocsin. Így a hó, jég, a hőmérséklet és a légáramlat hatása a motorokat, a csapágyakat, a kormány szerkezetet, stb. kisebb mértékben éri;

— zord időjárás esetén az áthidalással való rakodást lehetőleg ne alkalmazzuk, mivel a balesetveszély fokozottan fennáll;

— az esetleges gázmérgezés elkerülése érdekében ellenőrizni kell, hogy a gépkocsi vezetőfülke ablaka állóhelyzetben és rakodás alatt nyitva legyen;

— a berakásnál ügyelni kell arra, hogy a harcbiztosítás és az őrség alacsony oldalfalú (Ks) kocsin legyen elhelyezve, s így a löveg kezelése biztonságos, a figyelés is jó. Pőre kocsin az elhelyezés a kocsisíkság miatt nagyobb balesetveszéllyel jár;

— a berakás befejezése után a hűtőfolyadékot le kell engedni — fagyálló esetében a várható hőmérsékletnek megfelelően kell intézkedni — fűtött kocsi- belsejében elhelyezni; az akkumulátorok kiszáradását is ekkor kell végrehajtani;

— a rögzítésnél fokozott figyelmet kell fordítani az oldalirányú ékezésre, a huzalokat nem szabad szorosra meghúzni.

Szállítmány berakásának befejezése után a vonatösszeállítást a Katonai Szállítási Utasítás I. rész rendelkezéseitől eltérően a személykocsikat (Bz) a mozdony után sorozzuk be, figyelembe véve azt, hogy az első kocsisíkság legyen. A fékpróbát nagy körültekintéssel kell végrehajtani, a továbbítás alatt fokozott figyelmet kell fordítani a fékek működésére.

A szállítmány indulásra, továbbításra való készenlétének a Katonai Szállítási Utasításban előírtakon felül ellenőrizni kell, hogy az őrség felállítási helye védett legyen, egyben biztosítsa a jó figyelést. Az őrség és harcbiztosító részleg öltözete a hőmérsékletnek megfelelően legyen biztosítva (réteges öltözet, őrbunda stb.). A tűzvédelemre kijelölt részleget és az őrséget ki kell oktatni a betartandó rendszabályokra, biztosítani kell, hogy kályhával fűtött kocsi- belsejében tűzoltó készülék álljon rendelkezésre.

A szállítmány indulása előtt a VKP igazítsa el a szállítmányparancsnokot az alábbiakra:

— közölje a szállítmány futásával kapcsolatos helyzetet, a szállítmány mikor és hol fog megállni, mennyi ideig tartózkodik. Mely állomáson célszerű az őrség és harcbiztosító részleg váltása. Étkezést, melegítő ital kiosztását mikor és hol tudják biztosítani. Mely állomáson lehet ivóvizet vételezni. A motorok melegítését hol és mennyi ideig lehet végezni. Fel kell hívni a figyelmet a rögzítés fokozott ellenőrzésére, az észlelt hibákat is azonnal meg kell szüntetni. Ha a szállítóvonalon a szállítmány továbbítását hótörlesztők, egyéb akadályok gátolják, nyújtson segítséget a szállítmány erőivel, és eszközeivel azok elhárításában. Működjön együtt a vasút szerveivel;

— adjon részletes tájékoztatást a szállítványparancsnok részére a szállítójáron egyes pontján levő akadályról és azok megszüntetésének várható idejéről.

A VKP a szállítvány indulása előtt tájékozódjon a forgalmi szolgálattevő — menetirányítónál a szállítójáron helyzetéről, a szállítvány továbbításának kilátásáról. Nincs-e akadály, ha van az mikorra lesz megszüntetve. Forgalmi, műszaki szempontból hol, és mennyi ideig fog a vonat tartózkodni.

A VKP tájékoztassa a szállítójáron menetirányítóját, hogy mely állomáson lesz étkezés, melegítő ital kiosztás és egyéb feladatok végzése. Ha szükséges, közölje azt, hogy mely vágányra (vágánycsoportra) járassa a szállítójáron. A szállítójáron állomásainak állomásfőnökei, forgalmi szolgálattevői tájékoztassák a szállítójáronparancsnokot a kialakult helyzetről.

Téli időjárás esetén katonai szállítójáron kirakása

A szállítójáronok kirakásának előkészítésénél és végrehajtásánál figyelembe kell venni azt, hogy a csapat állandó elhelyezési körletébe érkezik, vagy a gyülekezési körletbe vonul, kirakás után.

Ha az állandó elhelyezési körletbe érkezik a csapat célszerű az ott-hon maradt parancsnokságot értesíteni a szállítójáron várható érkezéséről és tájékoztatni a kirakó állomás előkészítéséről, és a kirakás végrehajtásához milyen segítségre van szükség.

Ha a csapat a gyülekezési körletbe érkezik, ebben az esetben a VKP eligazítása alapján készül fel a kirakásra.

A kirakás végrehajtásával kapcsolatos feladatok zöme megegyezik a Katonai Szállítási Utasítás I. részében és az előbbieken a berakás előkészítése és végrehajtásával kapcsolatos feladatokkal. A kirakás időben történő végrehajtása érdekében:

— minden gépkocsihoz, technikához 2—2 főt kell biztosítani, akik segítséget nyújtanak a gépkocsivezetőnek a hó, jég eltakarításához, a motorok hűtőfolyadékkal való feltöltéséhez, az akkumulátorok visszahelyezéséhez, a rögzítés felszedéséhez és a motorok beindításához;

— minden alakulat működő konyhájában (vízforraló gépkocsijában) legyen elegendő forróvíz hűtőfolyadék, céljára;

— a kirakás meggyorsítása céljából minden szállítójáron rendelkezzen tartalék önindítóval, a motorok indítását, melegítését biztosító eszközökkel. Ha lehetőség van, célszerű jól képzett szakembert kirendelni a kirakó állomásra.

A kirakás végrehajtását úgy célszerű biztosítani, hogy a gépjárművek, technikai eszközök minél kevesebb vasúti kocsin haladjanak keresztül. A kirakás végrehajtásánál a nem szükséges személyi állományt a kirakás ütemének megfelelően a legyűszegésként kell kiszállítani a Gub. kocsikból.

Téli időjárásban a katonai szállítmányok anyagi és egészségügyi biztosítása

Különös gonddal kell végrehajtani a Katonai Szállítási Utasítás I. rész 7. fejezetében meghatározott anyagi és egészségügyi biztosítás feladatait.

A zord időjárás hatása a tennivalót csak növeli, bizonyos feladatok végrehajtása bonyolultabbá válik. A különböző anyagokból kiegészítő készletek képzése indokolt, elsősorban üzemanyagból, fagyálló folyadék-ból, egyes élelmiszerfajtákból, egészségügyi anyagból stb. Valamennyi szállított csapatnál legyen készenlétben:

— hőeltakarításra alkalmas eszközök, anyagok, elsősorban sánc-szer-szám, feszítővas, csákány stb.;

— hűtőfolyadék tárolására, szállítására alkalmas edényzet;

— elegendő mennyiségű tartalék rögzítő anyag, drót, ék, megfelelő szerszám;

Az élelmezés megszervezésére nagy gondot kell fordítani. A zsíros, magas szénhidrát tartalmú ételekkel egyidejűleg biztosítani kell a C-vita-mindús élelem rendszeres kiosztását. Igen fontos erkölcsi tényezőként szerepel az ételek, italok forró állapotban való kiosztása, ennek biztosítására legyen elegendő hőtartó edényzet. Különös figyelmet kell fordítani a kenyér ellátásra, hogy a kenyér friss és nem fagyott állapotban kerüljön a katonákhoz. E célból a kenyeret fűtött kocsiban kell szállítani. Az ivó-víz ellátást lehetőleg a szállítás egész időtartamára biztosítani kell már a berakó állomáson. A nagy hideg miatt a vízvételzési lehetőség a szállítóvonalon korlátozottá válik.

Biztosítani kell a megfelelő meleg öltözetet, védőruházatot, lábbelit, meleg takarót, hálósákot, melegítő és világító eszközöket (hőpalack, zseblámpa stb.).

Az egészségügyi biztosítás homlokterében a speciális téli betegségek elleni megelőző rendszabályok, illetve azok gyógykezelése áll. Így rendszabályokat kell foganatosítani a fagyás, (fagykenőcs) a meghűléses megbetegedések, a hóvakság, a vitaminhiányból adódó betegségek (skorbut) farkasvakság, fogíny-vérzékenység stb. ellen.

Az egészségügyi elkülönítő kocsit meleg takarókkal, hálósákokkal és melegítő palackokkal is célszerű felszerelni.

Állandó feladatot jelent a csapatok és a katonai közlekedési szervek részére téli időjárásban végrehajtott katonai vasúti szállítások tanulmányozása, elemzése, a kialakult módszerek alkalmazása, a szállítások követelmény szerinti végrehajtásának biztosítására.