AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

TAJNE

Egz. Nr 2

por. SOBORAK

PLANOWANIE ODBUDOWY ODCINKÓW KOLEJOWYCH

REMBERTÓW SIERPIEŃ 1955

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

TAJNE

Egz. Nr 2

por. SOBORAK

PLANOWANIE ODBUDOWY ODCINKÓW KOLEJOWYCH

REMBERTÓW SIERPIEŃ 1955

A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

"ZATWIERDZAM"
SZEF KATEDRY
KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

G O Ł A J - płk

por. S O B O R A K

"Planowanie odbudowy odcinków kolejowych"

T.13 z.1

Rembertów luty 1955 r.

Temat: " Planowanie odbudowy odcinków kolejowych"

Cel: Zapoznać słuchaczy z zasadami planowania odbudowy odcinków kolejowych.

Metoda: W y k ł a d

Czas : 2 godziny szkolne

Z a g a d n i e n i a :

I. Zasadnicze zadania planowania
II. Plany perspektywiczne i wykonawcze
III. Planowanie prac przy odbudowie kierunku / odcinka /
IV. Porządek sporządzania i zatwierdzania planów oraz doprowadzenie ich do wykonawców
V. Porządek przekazania do eksploatacji odbudowanych obiektów i odcinków kolejowych
VI Ewidencja i sprawozdawczość przy pracach związanych z odbudową.
VII Zabezpieczenie robót przy odbudowie linii kolejowych

I. Zasadnicze zadania planowania

Odbudowa linii kolejowych stanowi jedno z podstawowych ogniw, zabezpieczających rozmach i głębokość operacji zaczepnej frontu.
Winna ona być prowadzona według dokładnie opracowanego planu, związanego dalej z planem operacji zaczepnej.

Planowanie prac przy odbudowie linii kolejowych dla zabezpieczenia frontowej operacji zaczepnej należy prowadzić na podstawie zadania, wynikającego z zamiaru operacji. Powinno się go zaczynać przed początkiem operacji w drodze starannego i wyczerpującego przygotowania do niej, a następnie kontynuować w czasie trwania samej operacji aż do ostatecznego jej zakończenia.
Planowanie powinno:
umożliwić określenie potrzeb zasadniczych sił i środków dla odbudowy frontowej sieci kolejowej a po wybranych kierunków oraz przygotowanie w porę ich środków dla pomyślnego wykonania prac przy odbudowie;

2/ zabezpieczyć prawidłowe rozstawienie sił i środków, najbardziej racjonalną organizację prac, manewr siłami i środkami w procesie prowadzenia robót, oraz zabezpieczenie w porę robót wszystkimi niezbędnymi środkami,

3/ zabezpieczyć oddanie we właściwym terminie do normalnej eksploatacji odbudowanych linii kolejowych i leżących na nich poszczególnych obiektów.

Jak z powyższego widać planowanie prac przy odbudowie linii kolejowych na teatrze działań wojennych we frontowej operacji zaczepnej jest długotrwałym i nieprzerwanym procesem.

II. Plany perspektywiczne i wykonawcze.

Planowanie odbudowy w ramach Frontu rozpoczyna się od dokładnego przestudiowania sieci linii kolejowych i przylegających do nich rejonów w zakresie wypływającym z otrzymanego zadania.

Po przestudiowaniu posiadanych materiałów i otrzymanego zadania Oddział Techniczny Zarządu Komunikacji Wojskowej Frontu sporządza t. zw. perspektywiczny plan odbudowy linii kolejowych. Celem tego planu jest:

1. określić orientacyjną potrzebną ilość siły roboczej materiałów, konstrukcji, wyposażenia i środków transportowych dla przyszłych prac przy odbudowie;

2. ustalić porządek i źródła pokrycia zapotrzebowania w siłach i środkach;

3. nakreślić niezbędne przedsięwzięcia dla pomyślnego wykonania prac przy odbudowie / organizacja baz, przygotowanie materiałów, naprawa wyposażenia i in. /

Plan perspektywiczny powinien być sporządzony z uwzględnieniem zarówno podstawowych warunków technicznych w stosunku do robót oraz planowanych norm potrzeby siły roboczej, materiałów i wyposażenia dla prac pierwszej kolejności przy odbudowie linii kolejowych, jak również z uwzględnieniem oczekiwanych rozmiarów i charakteru zniszczeń linii kolejowych.

Plan perspektywiczny powinien zawierać:

1. wyszczególnienie i rozmiar prac przy odbudowie;
2. kolejność ich wykonania,
3. zapotrzebowanie na siłę roboczą i rozmieszczenie oddziałów wojsk kolejowych i specjalnych oddziałów odbudowy Ministerstwa Kolei, a także zapotrzebowanie na siły i środki sprzętowe i sposoby pokrycia go;
4. potrzebę zasadniczych materiałów, konstrukcji, wyposażenia, środków transportowych i sposoby jej pokrycia,
5. przedsięwzięcia, konieczne dla pomyślnego wykonania planu robót;
6. propozycje odnośnie organizacji prac.

Oprócz perspektywicznego planu odbudowy frontowej sieci kolejowej winny być sporządzone perspektywiczne plany odbudowy oddzielnie dla każdego kierunku / odcinka / kolejowego, wchodzącego w skład sieci kolejowej Frontu.

Perspektywiczny plan odbudowy kierunku / odcinka / kolejowego powinien się składać z wykresu odbudowy i notatki objaśniającej, która w ogólnym przypadku zawiera pięć części:

Część 1. Zadanie na odbudowę odcinka.

Część 2. Krótki opis techniczny odcinka.

Przy opisie odcinka winny być poruszone tylko takie zagadnienia, które w tym lub innym stopniu wpływają na technikę i organizację prac przy odbudowie; jak np: charakterystyka odcinka przed zniszczeniem, charakter i stopień zniszczenia odcinka, charakterystyka terenu, istnienie dróg kołowych i ich stan, rodzaje i ilość materiałów / zasobów/ miejscowych, taktyczne właściwości rejonu odcinka, istnienie i stan osiedli z punktu widzenia możliwości rozmieszczenia w nich oddziałów / pododdziałów/ odbudowy, możliwość wykorzystania do prac ludności miejscowej i miejscowych środków transportowych, możliwość wykorzystania miejscowych zakładów przemysłowych, istnienie dróg wodnych i możliwość wykorzystania ich dla transportu materiałów budowlanych i konstrukcji, itd.

Część 3. Sposoby odbudowy obiektów i organizacja prac.
Należy tu zaprojektować sposoby odbudowy poszczególnych obiektów, przeprowadzić obliczenia potrzebnych sił i środków oraz nakreślić organizację prac przy odbudowie. Dla obiektów indywidualnych i typowych powinny być sporządzone szkice odbudowy.
Dla całego kierunku / odcinka / winien być sporządzony wykres odbudowy kierunku / odcinka/.

Część 4. Zabezpieczenie prac odbudowy.
W tej części powinny być wyjaśnione zagadnienia zabezpieczenia prac w niezbędną siłę, zasadnicze środki mechanizacji robót i ważniejsze rodzaje materiałów.

Część 5. Podsumowanie ogólne
W części tej powinny być przedstawione ogólne wnioski o charakterze przyszłych prac, o właściwościach ich wykonania i zabezpieczenia, bilans sił, środków i materiałów. Tutaj także należy podać zasadnicze przedsięwzięcia, jakich należy dokonać dla zabezpieczenia prawidłowego przebiegu prac przy odbudowie.

Odbudowę obiektów prowadzi się zasadniczo według projektów typowych, co znacznie ułatwia pracę także przy sporządzaniu planów, albowiem wszystkie potrzebne dane można wyciągnąć w gotowej postaci z typowych albumów i tablic.

Dokumenty planu powinny być sporządzane w sposób treściwy z uwzględnieniem w nich jedynie rzeczy koniecznych. Przy takich warunkach nie potrzeba wiele czasu na sporządzenia planu. Sporządzona dokumentacja zabezpieczy rozwinięcie prac przy odbudowie w terminie możliwie krótkim.

Plan odbudowy powinien przewidywać możliwość zmiany sytuacji i zezwalać na czasowe wzmocnienie poszczególnych odcinków kosztem reszty, aby zachować zakazane przez dowództwo tempo odbudowy i zakończyć odbudowę w nakazanym terminie.

Po ujawnieniu konkretnych danych o rozmiarach prac przy odbudowie i o warunkach ich wykonania / tj. z zasady po otrzymaniu danych rozpoznania technicznego / sporządza się wykonawczy / produkcyjny/ plan odbudowy frontowych linii kolejowych i odpowiednio wykonawcze / produkcyjne/ plany odbudowy kierunków /odcinków / kolejowych.

Plany wykonywcze sporządza się w celu ustalenia dokładnego porządku wykonania prac przy odbudowie i ich zabezpieczenia w całkowitej zgodności z rzeczywistym stanem zniszczonych linii kolejowych.

Plan wykonawczy otrzymuje się z reguły z planu perspektywicznego przez dokonanie starannej korekty tego ostatniego.

W przypadku ogólnym plan wykonawczy sporządza się na podstawie:

1. zadania /założenia/;
2. danych o charakterze, rozmiarze zniszczeń i warunkach odbudowy,
3. projektowanych ~~materiałów~~ kosztorysów, określających rozmiar prac przy odbudowie;
4. obliczeń potrzebnych do odbudowy sił i środków;
5. danych o siłach i środkach;
6. przestudiowania odcinka odbudowy i rejonu prac.

Wykonawczy plan odbudowy odcinka /obiektu/ powinien zawierać:

1. nazwę odcinka, miejsca, rozmiar, koszt robót
2. potrzebę sił ludzkich i środków materiałowych dla ich wykonania
3. termin ogólny i terminy wykonania poszczególnych prac,
4. plan i porządek pokrycia i dowozu na miejsce robót niezbędnej siły roboczej, materiałów, mechanizmów i wyposażenia,
5. plan przemieszczania siły roboczej, mechanizmów, baz zaopatrywania w miarę postępu prac zgodnie z przyjętym wykresem odbudowy.

Częścią składową planu wykonawczego jest wykres wykonywanych prac z dołączoną doń notatką objaśniającą, która zawiera zasadnicze wytyczne odnośnie organizacji prac, kalkulację sił i środków.

Plan wykonawczy sporządza się z reguły na cały okres odbudowy odcinka /obiektu/.

Jeżeli w trakcie wykonywania planu wyłoni się nagła konieczność wykonania dodatkowych prac, to do planu winny być wniesione odpowiednie poprawki.

III planowanie prac przy odbudowie kierunku /odcinka/ kolejowego

Planowanie prac przy odbudowie kierunku /odcinka/ kolejowego należy rozpocząć od rozpoznania technicznego i rozminowania kierunku /dcinka/. W ślad za tymi pracami należy planować odbudowę tych obiektów, które ze względu na skomplikowany charakter prac i terminy odbudowy są obiektami limitującymi, określającymi terminy zakończenia prac przy odbudowie całego odcinka lub kierunku.

Do takich obiektów należą przede wszystkim:

- tunele,
- mosty o dużych i średnich prześwitach /szczególnie mosty posiadające wysokie podpory/,
- dojazdy do mostów,
- wielkie wyrwy w podtorzu,
- stacje, przeznaczone na stacje zaopatrywania.

Prace przy odbudowie takich obiektów należy rozpoczynać w miarę możliwości tak najwcześniej i prowadzić je bez przerwy w tempie maksymalnie dostępnym.

Kierując się dążeniem wykonania odbudowy kierunku /odcinka/ kolejowego w najkrótszym terminie, kierownik robót winien natychmiast i całkowicie włączyć do prac przy odbudowie wszystkie siły i środki znajdujące się w jego dyspozycji.

Prace przy odbudowie obiektów, charakteryzujących się dużymi rozmiarami robót i stosunkowo małym frontem roboczym /np budowle sztuczne, niektóre obiekty systemu wodociągowego i in/ należy planować na całą dobę.

Na całą dobę należy także planować wykorzystanie silnych maszyn i mechanizmów. Całodobowe wykorzystanie ich przy pracach powoduje zmniejszenie potrzebnej ilości maszyn i mechanizmów, skrócenie terminów odbudowy i oszczędność siły roboczej.

Do takich maszyn i mechanizmów należą:
- wagony dźwigi do układania toru,
- koparki,
- dźwigi,
- kafary itp.

Wykonanie prac nie limitujących należy planować raczej na jedną zmianę w ciągu doby - dzienną lub nocną w zależności od sytuacji taktycznej.

Całodobowe prace należy z reguły planować na dwie zmiany w ciągu doby.
Długotrwałość każdej zmiany 10-11 godzin, 2-4 godziny pozostawić jako rezerwę na remont bieżący, smarowanie maszyn i na zmianę robotników.

Planowanie prac przy odbudowie poszczególnych obiektów na kierunku / odcinku / kolejowym winno się odbywać z uwzględnieniem następujących wytycznych.

Dostarczanie materiałów budowlanych / dla budowy podpór mostowych i przęseł, dla ułożenia toru itd/ należy planować przeważnie z wykorzystaniem dowozu bocznego po drogach gruntowych,nie oczekując na odbudowę toru przelotowego. Zabezpieczy to wcześniejsze terminy gotowości poszczególnych obiektów.

Ponieważ ciężkie przęsła dla dużych mostów można dostarczyć tylko koleją, przeto odbudowę toru do takiego mostu należy planować z uwzględnieniem konieczności dostarczenia przęseł i dźwigów w terminie nie późniejszym, niż termin gotowości podpór mostowych.

Przy odbudowie ruchu dwutorowego na odcinku, mosty o dużych i średnich przedwitach z reguły odbudowuje się najpierw pod jeden tor, a dopiero później przeprowadza się odbudowę mostu pod drugi tor.

Małe mosty, przepusty i podtorze powinny zabezpieczać ciągłość prac przy odbudowie toru,a także przepuszczanie do przodu w odpowiednim czasie maszyn drogowych, pociągów z materiałami budowlanymi i zahaczówek odbudowy.

Nawierzchnia zezwala na bardzo szeroki front robót przy odbudowie. Dlatego też decydującymi czynnikami w zagadnieniu wyboru sposobów jej odbudowy są: nakazane tempo odbudowy, posiadanie środków dowozu materiałów budowlanych i środków do obróbki uszkodzonych materiałów, istnienie siły roboczej i dróg gruntowych wzdłuż odbudowywanego odcinka.

Na odcinkach dwutorowych odbudowę drugiego toru / jeśli ona jest nakazana / należy planować z pozostawaniem w tyle za pierwszym torem z takim obliczeniem, aby po pierwszym torze można było dostarczać brakujące dla drugiego toru materiały nawierzchniowe.

Możliwe jest przy tym odbudowę drugiego toru planować jednocześnie na kilku odcinkach roboczych.

Naprawę ciągłą odbudowanego toru przeprowadza się po uprzednim ustabilizowaniu się go pod wpływem przepuszczania kilku pociągów. Prace przy ciągłej naprawie toru należy planować z wykonaniem ich na szerokim froncie przez kilka grup roboczych, zasadniczo w porze dziennej / jeżeli zezwala na to sytuacja/.

Odbudowę stacji i mijanek należy planować z takim wyliczeniem, aby terminy zakończenia ich odbudowy znajdowały się w całkowitej zgodności z terminami odbudowy szlaków, przylegających do nich od strony zapleczа.

Bezwarunkowo koniecznym jest, aby do chwili zakończenia prac na przylegającym od tyłu szlaku zakończono także prace, zabezpieczające przyjmowanie pociągów na danym posterunku ruchu.

Przy planowaniu odbudowy różnych obiektów kolejowych na danym kierunku lub odcinku / podtorze, nawierzchnia, budowle sztuczne, łączność urządzenia zabezpieczające itd/. należy sporządzać dla każdego z nich oprócz projektów odbudowy - wykres odbudowy z krótką notatką objaśniającą.

Wykres odbudowy winien być ściśle powiązany z wykresem odbudowy całego kierunku lub odcinka kolejowego.

Notatkę objaśniającą sporządza się w dowolnej formie. Winno się w niej znaleźć to wszystko, czego nie można pokazać ani w projekcie ani na wykresie odbudowy danego obiektu kolejowego, a co posiada zarazem bardzo ważne znaczenie

dla zapewnienia powodzenia prac przy odbudowie, a mianowicie:

- dane wyjściowe,
- uzasadnienie wyboru konstrukcji i detalów technicznych,
- porządek rozmieszczania obiektów przed ich odbudową;
- zagadnienia na które należy zwrócić szczególną uwagę podczas przygotowania do robót i w przebiegu prac itd.

IV. Kolejność uzgodnienia i zatwierdzenia planów i doprowadzenia ich do wykonawców.

Perspektywiczny plan odbudowy sieci linii kolejowych opracowany jest przez odział techniczny Zarządu Komunikacji Wojskowej Frontu na podstawie polecenia, otrzymanego przez Szefa Zarządu Komunikacji Frontu od Dowódcy Frontu, a w niektórych wypadkach - od Szefa Zarządu Komunikacji Wojska Polskiego.

W poleceniu tym na opracowanie planu powinny się znaleźć następujące dane:

a/ kierunki kolejowe, podlegające odbudowie w okresie operacji zaczepnej Frontu,
b/ terminy , które winno być dotrzymane przy odbudowie tych kierunków;
c/ terminy odbudowy poszczególnych najważniejszych obiektów;
d/ siły i środki, które mogą być przydzielone dodatkowo wojskom kolejowym na okres odbudowy / przez planowanych w dyspozycji Szefa Zarządu Komunikacji Frontu /.

Opracowany perspektywiczny plan odbudowy linii kolejowych winien być w razie potrzeby uzgodniony z innymi Szefami głównych dowództw rodzajów wojsk, w części ich dotyczącej i przedstawiony do zatwierdzenia dowódcy Frontu.

Zatwierdzony plan obsady SFP na podstawie wydania wstępnych zarządzeń dowódcom brygad wojsk kolejowych o przygotowania się do prac odbudowy.

Na podstawie tegoż planu ZKK daje polecenie dowódcom brygad opracowania perspektywicznych planów odbudowy dla każdego kierunku kolejowego oddzielnie.

Jeżeli na jeden kierunek wyznacza się dwie brygady wojsk kolejowych, to plan odbudowy kierunku winien być opracowany przez Zarząd Komunikacji Frontu, lub też na polecenie ZFP przez wydział techniczny jednej z brygad.

Perspektywiczny plan dla kierunku /odcinka/ powinien być uwzględniony w części dotyczącej rozwoju stacji pośrednich w szefami Komunikacji tych armii, które będą bazować na tych stacjach, a następnie w całości powinien być przedstawiony do zatwierdzenia szefowi Komunikacji Frontu. Po zatwierdzeniu planu dowódca brygady wojsk kolejowych powinien wydać wstępne zarządzenia dowódcom batalionów o przygotowaniu się do prac przy odbudowie, a ci ostatni - niezbędne zarządzenia swym pododdziałom.

Projekty i wykresy odbudowy poszczególnych obiektów winny być sporządzone na szczeblu brygady lub też przez sztab batalionu zależnie od tego, czy są one bardziej lub mniej skomplikowane. Rozpracowanie tej dokumentacji dla szczególnie skomplikowanych obiektów zabezpiecza Zarząd Komunikacji Frontu.

Przy przejściu wojsk Frontu do natarcia Szef Komunikacji Frontu wydaje rozkaz dowódcom brygad wojsk kolejowych o odbudowie kierunków /odcinków/ kolejowych na podstawie uaktualnionych danymi rozpoznania technicznego planów wykonawczych.

Rozkaz ZFP w przypadku ogólnym winien podawać:

a/ zadania brygad wojsk kolejowych /ogólne i szczegółowe/,

b/ niezbędne tempo /lub terminy/ odbudowy kierunków /odcinków/,

c/ niezbędne terminy odbudowy poszczególnych, najbardziej ważnych obiektów,

d/ siły i środki, przydzielone brygadom dodatkowo dla wykonania prac przy odbudowie,

e/ ogólny porządek materiałowo-technicznego zabezpieczenia prac przy odbudowie /jeżeli nie jest on ustalony specjalnym rozkazem/.

Jako rozwinięcie rozkazu ZFP dowódcy brygad na podstawie uaktualnionych planów powinni wydać swoje rozkazy odbudowie odcinków kolejowych dowódcom batalionów / a także dowódcom przydzielonych brygadzie specjalnych oddziałów odbudowy Ministerstwa Kolei /, a dowódcy batalionów - swoim pododdziałom.

W rozkazach dowódców brygad i batalionów powinny być podane w istocie rzeczy takie same wytyczne, co i w rozkazie ZFP, przystosowane jednak do skali robót brygad i batalionów.

Rozkazy winny być opracowane zgodnie z regulaminowym porządkiem opracowywania i wydawania bojowych rozkazów i zarządzeń.

V. Porządek przekazania do eksploatacji odbudowanych obiektów i odcinków kolejowych.

Po zakończeniu przy odbudowie prac pierwszej kolejności odbudowane obiekty i odcinki podlegają przekazaniu do stałej eksploatacji. Od momentu przekazania odbudowanych obiektów i odcinków do stałej eksploatacji odpowiedzialność za dalsze ich utrzymanie nakłada się na te organizacje, które przyjęły je od oddziałów odbudowy wojsk kolejowych Frontu. Organizacjami takimi są Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych / jeżeli ona została zorganizowana / lub Wojskowa Dyrekcja Eksploatacyjna.

Zgodnie z zadaniami odbudowy linii kolejowych na teatrze działań wojennych przekazanie odbudowanych obiektów i odcinków do stałej eksploatacji winno się rozpoczynać nie później niż 2-5 dni po otwarciu ruchu pociągów na odcinku i zorganizowaniu na nim wymaszowej eksploatacji. Przekazywanie odbywa się pojedyńczymi szlakami lub też kilkoma szlakami odrazu.

Formalnego przejęcia dokonuje specjalna komisja, wyznaczona przez Dyrektora odnośnej DOKP / lub dyrektora Wojskowej Dyrekcji eksploatacyjnej / po uzgodnieniu z Szefem Komunikacji Wojskowej Frontu.

Komisja powinna wykonać swą pracę przy odbiorze-zdawaniu przedstawionych jej obiektów w terminie nie dłuższym niż dwie doby i nadać formy prawne tej pracy przez sporządzenie aktu zdawczo-odbiorczego w całkowitej zgodności ze specjalną instrukcją o przekazaniu odcinków czołowych do stałej eksploatacji.

VI. Ewidencja i sprawozdawczość przy pracach związanych z odbudową

Prawidłowo prowadzona ewidencja i sprawozdawczość są nieodzownym warunkiem sprawnego kierowania pracami przy odbudowie.

Sprawozdawczość o pracach przy odbudowie dzieli się na operatywną /terminową/, przedstawioną w formie meldunków telefonicznych lub za pomocą innych środków łączności i okresową za określony okres, przesyłaną pocztą lotniczą, pocztą lub specjalnym gońcom wg ustalonych form i w wyznaczonych terminach.

Sprawozdawczość operatywna niezbędna jest wyższym dowódcom w czasie trwania samych prac celem oceny sytuacji i przyjęcia właściwej decyzji.

Sprawozdania operatywne winny być przedstawione:

1. o przebiegu prac okresu przygotowawczego,
2. o wynikach rozpoznania technicznego,
3. o rozminowaniu i usuwaniu zapór,
4. o przebiegu prac przy odbudowie,
5. o przebiegu prac przy wykonywaniu specjalnych zadań,
6. o nalotach lotnictwa nieprzyjacielskiego
7. o dyslokacji i stanie oddziałów wojsk kolejowych i specjalnych oddziałów odbudowy Ministerstwa Kolei,
8. o stanie fonansowym oddziału /związku/,
9. o stanie istnienia materiałów i ruchu transportu i ładunków
10. o stratach w ciągu pracy, o rozchodzie żywności, amunicji itd.

Formę i terminy sprawozdań ustala się odpowiednimi rozkazami i instrukcjami.

Meldunki o wypadkach nadzwyczajnych winny być dostarczone natychmiast drogą służbową ze wskazaniem miejsca, czasu, przyczyny wypadku, środków zastosowanych na miejscu, a także koniecznej pomocy.

Sprawozdawczość okresowa powinna odzwierciadlać wyniki działalności oddziałów i związków odbudowy za określony czas.

Do sprawozdawczości okresowej wchodzą:

1/ sprawozdanie produkcyjno- finansowe,
2/ sprawozdanie o pracy mechanizmów,
3/ Sprawozdanie o stanie oddziałów wojsk kolejowych,
4/ sprawozdanie odnośnie kadr,
5/ sprawozdanie o zabezpieczeniu materiałowo-technicznym;
6/ sprawozdanie techniczne o odbudowanych obiektach;
7/ wiadomości o wyposażeniu technicznym odbudowanej linii i jej przelotności.

Rozmiar, zawartość, formę i terminy przesyłania sprawozdań okresowych ustala się specjalnymi rozkazami i instrukcjami.

Prowadzenie sprawozdawczości okresowej winno być oparte na basie dobrej ewidencji i kontroli niższych organów. Dlatego też każdy dowódca powinien zwracać baczną uwagę na prawidłowość sporządzanych danych.

Wszystkie dokumenty przychodowe i rozchodowe podlegają dokładnej ewidencji.

VII Zabezpieczenie robót przy odbudowie linii kolejowych

1 Zabezpieczenie materiałowe

Zabezpieczenie materiałowe wojsk kolejowych w materiały i środki techniczno-kolejowe i inżynieryjno-operacyjne ma olbrzymie znaczenie. Od materiałowego zabezpieczenia robót zależy ich powodzenie.

Zaopatrzenie materiałowe odbywa się kosztem dwóch źródeł:

a/ zasoby miejscowe,
b/ zaopatrywanie centralne

a/ Zasoby miejscowe

Doświadczenie 2-ej wojny światowej pokazuje, że należy wykorzystywać przede wszystkim wszystkie materiały miejscowe a jedynie rzeczywiście niezbędne otrzymywać drogą zaopatrywania centralnego. Zapotrzebowanie bowiem na sprzęt i materiały przy odbudowie linii kolejowych jest zawsze tak wielkie, że niekiedy nie może być pokryte przez dostawy centralne. Dlatego też zachodzi konieczność pokrywania zapotrzebowania drogą uzyskiwania i uzupełniania go z różnych źródeł, którymi są zdobycze wojenne i zasoby miejscowe.

Do zasobów miejscowych należą :

1/ materiały drzewne, przygotowane w rejonie robót,
2/ wyroby przemysłu miejscowego,
3/ wyremontowane elementy uszkodzonych urządzeń i obiektów,
4/ zdobyczne materiały i wyposażenie,
5/ materiały uzyskane z rozbiórki nieeksploatowanych linii, nieczynnych bocznic i torów stacyjnych,
6/ materiały i wyposażenie, pochodzące z innych całości przemysłu.

W czasie operacji zaczepnej, zwłaszcza przy wysokim tempie natarcia, można będzie uzyskać w terminie znaczne ilości materiałów i sprzętu, pozostawionych przez nieprzyjaciela, częściowo już użytych, lecz nadających się jeszcze do wykorzystania, jak również zupełnie nieużywanych.

Im bardziej kraj, na którego terytorium toczy się walka, jest zindustrializowany, tym więcej będzie można wszystkiego uzyskać.

b/ Zaopatrywanie centralne

Doświadczenia wojenne uczą także, że należy zwiększyć ciężar gatunkowy zaopatrywania centralnego.

Wszystkie materiały zaopatrywania centralnego gromadzi się na specjalnych bazach.

Bazy te mogą być:

a/ centralne, tworzone jeszcze w okresie pokoju przez Ministerstwo Kolei w rejonie dużych stacji węzłowych, po rozpoczęciu wojny przekazywane one są Zarządowi Komunikacji Wojska Polskiego,

zapasy baz centralnych uzupełniane są produkcją przemysłu,

b/ frontowe - 1-2 na front, podporządkowane Szefowi komunikacji frontu, tworzone w rejonie stacji węzłowych, posiadających nie mniej, niż 2 wyjścia w stronę frontu i dwa wyjścia w stronę zaplecza, zapasy baz frontowych uzupełniane są drogą ważniejszych przydziałów oraz drogą dostaw z baz centralnych;

c/ bazy brygad wojsk kolejowych, tworzone na jednej ze stacji odbudowy nej linii kolejowej w bezpośrednim pobliżu robót, zapasy baz brygad powinny zabezpieczyć pracę brygady w ciągu 2-3 dni, powinny one być formowane na podstawie istniejących w czasie pokoju materiałowo-technicznych baz brygad wojsk kolejowych.

Podstawowymi zadaniami baz jest:

- magazynowanie zapasów;
- przechowywanie materiałów,
- ewidencja materiałów,
- wydawanie materiałów, użytkownikom.

Planowaniem zaopatrzenia w materiały i sprzęt zajmuje się Oddział odbudowy Zarządu Komunikacji Frontu.

2/ Zabezpieczenie techniczne

Zastosowanie na robotach, związanych z odbudową, większej ilości środków technicznych wymaga starannego planowania i nieustannego zaopatrywania tych środków w paliwo i smary oraz w części zamienne.

Zabezpieczenie techniczne składa się z:

1. organizacji zaopatrywania wszystkich pracujących mechanizmów w paliwo, smary i części zamienne,
2. eksploatacji i remontu maszyn i mechanizmów;
3. oświetlenia robót przy odbudowie w porze nocnej.

5. Zabezpieczenie bojowe

Odbudowa linii kolejowych w strefie przyfrontowej odbywa się w warunkach powietrznego i naziemnego oddziaływania nieprzyjaciela na wojska kolejowe i odbudowywane obiekty.

Zasadniczymi rodzajami napadów nieprzyjaciela na wojska kolejowe, zatrudnione przy odbudowie mogą być

- naloty lotnictwa,
- ostrzał artyleryjski,
- napad desantów powietrznych,
- napad zmechanizowanych oddziałów nieprzyjaciela, które przerwały naszą obronę,
- napad grup dywersyjnych,
- napad grup nieprzyjaciela, które wyrwały się z okrążenia.

Stale występuje niebezpieczeństwo nalotów lotniczych.
Wojska kolejowe, prowadząc odbudowę linii kolejowych w rejonie tyłów taktycznych i obserwacyjnych zazwyczaj przygotowują tylko obronę tych robót, a zajmują ją jedynie w wypadku konieczności po sygnale " alarm bojowy" obronę organizuje się okrężną z przewidywaniem silnych rezerw zgrupowanych na głównym kierunku.

Plany obrony sporządza się w formie schematu z legendą.

Przy rozwiązywaniu tych zagadnień należy się kierować wskazaniami " Regulaminu Polowego" i wszystkie rodzaje zabezpieczenia bojowego organizować z przystosowaniem do wymagań tego regulaminu, uwzględniając specyfikę prac przy odbudowie kolei.
Organizacja zabezpieczenia bojowego wojsk kolejowych powinna być przy tym podporządkowana zasadniczemu celowi - skutecznego wykonania zadań, postawionych przez dowództwo odnośnie odbudowy linii kolejowych.

W skład ogólnego zespołu zabezpieczenia bojowego wojsk kolejowych i prac przy odbudowie wchodzą:

a. organizacja i przeprowadzenie rozpoznania. / także rozpoznanie promieniowania /;
b. organizacja obrony przeciwatomowej,
c. organizacja ochrony,
d. organizacja obrony płoń i przeciwczołgowej,
e. organizacja obrony przeciwdesantowej,
f. organizacja obrony pokem,
g. maskowanie odbudowywanych obiektów, miejsca rozmieszczenia sztabów, oddziałów i poddziałów.

Wykład niniejszy został omówiony i przyjęty na posiedzeniu Katedry Komunikacji Wojskowej w dniu 11.8.1955r.

Wydrukowano w 20 egz.

Egz.nr. 1-20 Bibl. Tajna

Wyk. por. Soborak

Druk Kaczkowska dnia 11.8.55r.
Nr. ko. 1844/Wyszk.