

20938

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

**JAWNE**  
3. CZERWCA 1973

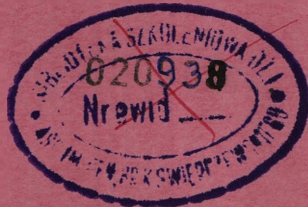


Egz. Nr.....1

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

**Temat: PRZEWÓZ ODDZIAŁU LOTNICZO-  
TECHNICZNEGO TRANSPORTEM KOLEJOWYM**

**Skrypt**



WARSZAWA, MARZEC 1973

43055



020938

**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. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TYLÓW LOTNICZYCH

**JAWNE**  
KATEDRA TYLÓW LOTNICZYCH

Egz. Nr.....1

ppłk dypl. Adam MICHAŁSKI

**Temat: PRZEWÓZ ODDZIAŁU LOTNICZO-  
TECHNICZNEGO TRANSPORTEM KOLEJOWYM**

**Skrypt**



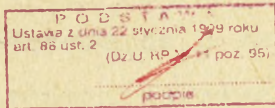
STANOWISKO NAJHON. GEN. SŁ. 50  
Katedra Tylów Lotniczych

020938  
43055

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

PRZEKLASYFIKOWANO  
Protokół Nr 12657



~~OO DZTKI~~  
~~42 00 0000~~  
**JAWNE**

~~TAJNE~~

Egz. Nr ..... 1

"ZATWIERDZAM"  
SZEF KATEDRY TYŁÓW LOTN.

ppłk dypl. Mieczysław TORUŃ

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

TEMAT: "PRZEWÓZ ODDZIAŁU LOTNICZO-TECHNICZNEGO  
TRANSPORTEM KOLEJOWYM".

Skrypt



BIBLIOTEKA SEKOWA Nowa DZI  
029838

043055

WARSZAWA

LUTY

1973 r.

SPIS TREŚCI

<u>W s t e p</u> .....	str. 3
I. Ogólne wiadomości o wojskowych przewozach kolejowych .....	str. 5
II. Organizacja przewozu oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym .....	str. 11
1. Przygotowanie oddziału lotniczo-technicznego do przewozu .....	str. 11
2. Załadowanie transportów wojskowych .....	str. 22
3. Przejazd transportów wojskowych .....	str. 26
4. Wyładowanie transportów wojskowych .....	str. 27
5. Zabezpieczenie przewozu oddziału lotniczo-technicznego .....	str. 32
III. Dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym podczas przewozu transportem kolejowym .....	str. 41
1. Dowodzenie podczas organizowania przewozu oddziału .....	str. 41
2. Dowodzenie podczas załadowania transportów wojskowych .....	str. 47
3. Dowodzenie podczas przejazdu transportów wojskowych koleją .....	str. 48
4. Dowodzenie podczas wyładowania transportów wojskowych .....	str. 49
Z a k o ń c z e n i e .....	str. 50

Załączniki:

- Nr 1 - Zapotrzebowanie szczegółowe.
- Nr 2 - Plan załadowania.
- Nr 3 - Plan wyładowania.
- Nr 4 - Plan załadowania transportu wojskowego.

## W s t ę p

Przewozy transportem kolejowym są najbardziej masowymi przewozami i w działalności bojowej wojsk zajmują istotne miejsce.

Jak wykazują doświadczenia i praktyka, transport kolejowy jest i może być wykorzystywany w lotnictwie do przewozu oddziałów lotniczo-technicznych z lotnisk położonych w głębi kraju, na lotniska znajdujące się w pobliżu wojsk walczących. Może on być wykorzystywany samodzielnie, względnie w tzw. przewozie kombinowanym polegającym na tym, że w zależności od konkretnej sytuacji, różne rodzaje transportu będą się wzajemnie uzupełniały lub zastępowały albo wykorzystywane będą równolegle.

Mimo intensywnego rozwoju innych rodzajów transportu, transport kolejowy będzie spełniał również dużą rolę w przewozach ładunków wojskowych /środków materiałowych i sprzętu/, szczególnie na duże odległości ze względu na szereg zalet takich jak: duża wytrzymałość, stosunkowo duży udźwig, niskie koszty eksploatacji, zdolność wykonywania masowych przewozów itd., w porównaniu na przykład do transportu samochodowego i powietrznego.

Użycie transportu kolejowego do przewozu oddziałów lotniczo-technicznych może nastąpić w zasadzie w następujących przypadkach:

- z rejonu formowania, do rejonu działań bojowych oraz do rejonu w którym oddział lotniczo-techniczny miałby pozostać w rezerwie wyższych organów wojskowych /np. AL/;
- z rejonu, w którym oddział lotniczo-techniczny pozostaje w rezerwie wyższych organów wojskowych, do rejonu działań bojowych;
- z jednego węzła lotniskowego na drugi;
- z obszaru jednego frontu na drugi.

Mając na uwadze powyższe, w celu sprawnego zorganizowania i wykonania przewozu oddziału lotniczo-technicznego,

jego stan osobowy powinien być zawczasu zapoznany z organizacją przewozów, załadunkiem transportów, racjonalnym wykorzystaniem taboru kolejowego, sposobami mocowania sprzętu technicznego i innych urządzeń, organizacją zabezpieczenia przewozu oraz sposobami korzystania z urządzeń załadowczo-wyładowczych.

Skrypt niniejszy omawia pojęcie wojskowych przewozów kolejowych, organizację i sposób wykonania przewozu oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym oraz zasady dowodzenia tym oddziałem podczas organizacji przewozu i w okresie samego przewozu.

Skrypt przeznaczony jest na użytek słuchaczy i kadry Akademii Sztabu Generalnego.

## I. OGÓLNE WIADOMOŚCI O WOJSKOWYCH PRZEWOZACH KOLEJOWYCH.

Wojskowymi przewozami kolejowym nazywamy zorganizowane przewozy wojsk i ładunków wojskowych odbywające się koleją.

Przewozy wojsk i ładunków wojskowych transportem kolejowym odbywają się na podstawie planów opracowanych przez organa komunikacji wojskowej.

W czasie organizowania wojskowych przewozów koleją spotykamy się z takimi pojęciami jak: transport wojskowy, pociąg wojskowy, oś umowna, stacja załadowania i wyładowania, rejon wyczekiwania, rejon zbiórki itd.

Transportem wojskowym nazywamy ładunek wojskowy, oddział lub jego pododdziały, grupy żołnierzy, partie sprzętu lub środki materiałowe przewożone koleją na podstawie wojskowych dokumentów przewozowych w liczbie od jednego wagonu do pełnego składu wpociągu, któremu przydzielony został numer transportu.

Pociągiem wojskowym nazywamy pociąg, w którego skład wchodzi 20 lub więcej wagonów przeznaczonych do przewozu wojsk lub ładunków wojskowych. W jednym pociągu wojskowym może się znajdować kilka transportów wojskowych zdążających do jednej, względnie do kilku stacji wyładowania. O ile w jednym pociągu znajduje się kilka transportów wojskowych, wówczas dla nich wyznacza się jednego komendanta. Zachowują one jednak swoje numery i przyjętą organizację.

Na polskich nizinnych liniach kolejowych składy pociągów wojskowych ustalane są na 110-120 osi umownych o ogólnym ciężarze ładunku do 1200 ton brutto, a na kolejach górskich do 60 osi umownych o ogólnym ciężarze ładunku do 600 ton brutto.

Bez określenia ciężaru i długości pociągu, nie może on być wysłany w drogę.

Oś umowna /obliczeniowa/ jest to jednostka miary, charakteryzująca długość umowną taboru kolejowego. Za podstawę określania długości pociągu przyjęto długość wagonu krytego towarowego dwuosowego, wynoszącą około 10 m oraz 2 osie umowne, czyli na jedną oś umowną przypada 5 mb wagonu.

Np. platforma dwuosowa Pdk 41<sup>x/</sup> /mająca 2 rzeczywiste osie/ ma długość równą 3 osiom obliczeniowym.

Maksymalna prędkość techniczna jazdy pociągów wojskowych wynosi:

- na liniach dwutorowych do 50 km/godz.;
- na liniach jednotorowych do 45 km/godz.

Odnosi się to do pociągów o obciążeniu ogólnym do 1200 ton brutto na liniach kolejowych pierwszorzędnej jakości.

O okresie, w jakim może się odbyć przewóz koleją jednostek wojskowych i ładunków, decyduje tak zwana prędkość handlowa pociągów, która obejmuje postoje pociągów w celu zamiany lokomotyw, nabrania wody, zmiany linii kolejowych, manipulacji techniczno-kolejowych, żywienia ludzi, zwierząt itd. Wymienione czynności i związane z tym postoje znacznie obniżają prędkość przewozów.

Ustalono, że przebieg dobowy pociągów wojskowych może wynosić około 350-400 km, a dla transportów wojskowych z ładunkami zaopatrzenia około 300-350 km.

Załadowanie i wyładowanie transportów wojskowych odbywa się w zasadzie w odpowiednio urządzonych do tego celu miejscach na szlakach kolejowych, stacjach załadowania i punktach ładunkowych.

Stacje załadowania są to stacje kolejowe, na których odbywa się załadowanie lub wyładowanie wojsk, względnie ładunków wojskowych.

---

<sup>x/</sup>Przepisy eksploatacji technicznej kolei - wyd. Min. Kolei - 1956 r. § 370 punkt 2 poz. 2.

Punkty ładunkowe są to miejsca na stacjach kolejowych przy bocznicach lub na szlakach, położone bezpośrednio przy torze i wyposażone w urządzenia do załadowania lub wyładowania transportów wojskowych. Punkty ładunkowe oprócz urządzeń i warunków stworzonych do ładowania, powinny mieć niezbędne urządzenia do zapewnienia odpowiednich warunków bytowych wojsk, jak światło, źródła wody, łączność oraz ustępy.

W skład punktów ładunkowych wchodzi:

- place ładunkowe;
- rampy wojskowe stałe;
- rampy wojskowe prowizoryczne;
- rampy handlowe;
- rampy ośobowe.

Długość punktu ładunkowego - całopociągowego powinna wynosić 650-720 m, a szerokość co najmniej 10 m.

Stacje kolejowe /oddzielne punkty ładunkowe/ jednego względnie kilku odcinków kolejowych, na których odbywa się załadowanie i wyładowywanie oddziałów, tworzą tzw. rejon załadowania /wyładowania/. Rejon załadowania /wyładowania/ może obejmować kilka stacji rozmieszczonych na jednej linii kolejowej, względnie na skrzyżowaniu 2-4 linii kolejowych, albo kilka stacji wchodzących w skład węzła kolejowego.

Rejon załadowania /wyładowania/ powinien odpowiadać następującym wymaganiom:

- znajdować się możliwie w niewielkiej odległości od miejsca dyslokacji oddziału;
- zapewniać możliwość ładowania różnych rodzajów wojsk;
- posiadać rejony wyczekiwania lub zbiórki.

Rejonem wyczekiwania nazywa się rejon, w którym poszczególne transporty wojskowe powinny przebywać w ukryciu do chwili rozpoczęcia ładowania na stacji załadowania. Rejon ten wybiera się w odległości 2-4 km od punktu ładunkowego w terenie zalesionym lub w osiedlu mającym dogodne drogi dojazdowe i wyjazdowe.

Rejonem zbiórki transportów wojskowych nazywa się rejon, w którym poszczególne transporty zbierają się po wyładowaniu na stacji wyładowania. Wybiera się go w odległości 3-5 km od stacji wyładowania. Głównym jego przeznaczeniem jest zebranie całego transportu i uformowanie odpowiedniego rzutu samochodowego zdolnego do dalszego marszu do miejsca przeznaczenia. Powinien on odpowiadać tym samym warunkom co i rejon wyczekiwania.

Do przewozów wojskowych używane są odpowiednie wagony kolejowe, których jest kilka rodzajów. Należą do nich wagony osobowe, towarowe kryte, platformy, węglarki, cysterny i wagony specjalne.

Wagony osobowe wchodzące w skład transportów wojskowych służą zasadniczo do przewozu oficerów, Jednakże w razie ich braku, do przewozu oficerów mogą być wykorzystane wagony towarowe kryte, odpowiednio do tego celu przygotowane.

Do przewozu żołnierzy i czynnych kuchni polowych przeznaczone są zasadniczo wagony towarowe kryte, specjalnie do tego celu urządzone i przygotowane. Natomiast do przewozu sprzętu, pojazdów mechanicznych, uzbrojenia i środków materiałowych wykorzystuje się kryte wagony towarowe, różne rodzaje platform w zależności od rodzaju przewożonego sprzętu, pojazdów mechanicznych, uzbrojenia i środków materiałowych oraz węglarki przeważnie jako wagony zastępcze /w razie braku wagonów krytych lub platform/.

Przy przewozach transportem kolejowym, oddziały lotniczo-techniczne obowiązują przepisy i zasady ustalone przez organa komunikacji wojskowej. Jednakże specyfika jednostek obsługi i zaopatrzenia lotnictwa wymaga niekiedy odrębnego traktowania ich podczas przewozu. Dotyczy to szczególnie przewozu sprzętu specjalnego będącego w wyposażeniu oddziałów lotniczo-technicznych oraz środków materiałowych takich jak: paliwo lotnicze, amunicja, lotnicza /bomby, pociski raketowe, naboje lotnicze, gazy sprężone i t./, których w transporcie wojskowym może się znajdować znaczna ilość. I tak na przykład paliwo lotnicze,

smary i ciecze specjalne zabierane przez olt powinny być w zasadzie przewożone transportem kolejowym w dystrybutorach i cysternach samochodowych oraz w beczkach i karnistrach, a nie w cysternach kolejowych. Podyktowane to jest tym, że każdy transport wojskowy winien stanowić rzut samochodowy, zdolny do samodzielnego działania i przemieszczania się z miejsca na miejsce po wyładowaniu go z taboru kolejowego na wypadek, gdyby niemożliwe było dowiezienie każdego transportu do planowanego miejsca postoju oddziału lotniczo-technicznego, ze względu na zniszczenia sieci kolejowej. Ponadto należy podkreślić, że niecelowe byłoby przelwanie paliwa lotniczego z cystern samochodowych i dystrybutorów do cystern kolejowych i z powrotem.

a/ Organa komunikacji wojskowej i ich zadania.

Kierownictwo nad przygotowaniem i odpowiednim wykorzystaniem transportu kolejowego do celów wojskowych sprawują organa komunikacji wojskowej.

Pod względem swej działalności, organa komunikacji wojskowej dzielą się na centralne, okręgowe i liniowe, a podczas wojny również na organa polowe. Centralne i okręgowe organa komunikacji wojskowej wchodzi w skład odpowiednich sztabów.

Centralnym organem komunikacji wojskowej jest Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Ministerstwa Obrony Narodowej.

Okręgowym organem komunikacji wojskowej jest Oddział komunikacji wojskowej sztabu odnośnego okręgu wojskowego.

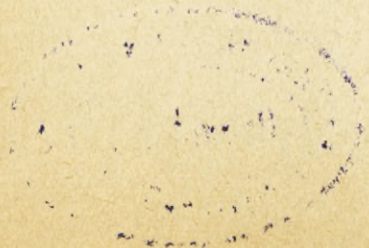
Liniowymi organami komunikacji wojskowej są przedstawicielstwa Ministerstwa Obrony Narodowej na poszczególnych szczeblach Ministerstwa Komunikacji i <sup>stw</sup>dyrekcji okręgowych kolei państwowych. Przedstawicielami tymi są: szefostwa przewozów wojskowych na DOKP, wojskowe komendy odcinków kolejowych, wojskowe komendy stacji kolejowych, wojskowe komendy rejonów.

Organami polowymi komunikacji wojskowej podczas wojny mogą być: zarząd komunikacji wojskowej Frontu, oddział komunikacji wojskowej armii, wojskowa komenda stacji rozdzielczej i wojskowa komenda stacji zaopatrzenia.

Jeżeli chodzi o osoby funkcyjne cywilnych organów kolejowych, to do nich należą: dyrektor okręgu kolei państwowych, naczelnik oddziału ruchowo-handlowego, zawiadowca stacji kolejowej, kierownik punktu ładunkowego.

Do podstawowych obowiązków organów komunikacji wojskowej należą:

- przygotowanie różnych rodzajów transportu do masowych przewozów wojsk, sprzętu wojskowego i środków materiałowych oraz organizowanie przewozów wojskowych w okresie pokojowym i wojennym;
- opracowywanie planów przewozów wojskowych, przeprowadzanie kontroli ruchu pociągów wojskowych i transportów oraz dbanie o szybkie dostarczenie ich do miejsca przeznaczenia;
- kierowanie załadunkiem i wyładunkiem pociągów wojskowych i innych transportów wojskowych;
- wykonywanie wszystkich możliwych przedsięwzięć związanych z obroną i ochroną przewożonych wojsk oraz likwidacją skutków uderzeń broni masowego rażenia przeciwnika;
- organizowanie szkolenia wojsk w zakresie przewozów wojskowych.



## II. ORGANIZACJA PRZEWOZU ODDZIAŁU LOTNICZO-TECHNICZNEGO TRANSPORTEM KOLEJOWYM.

### 1. Przygotowanie oddziału lotniczo-technicznego do przewozu.

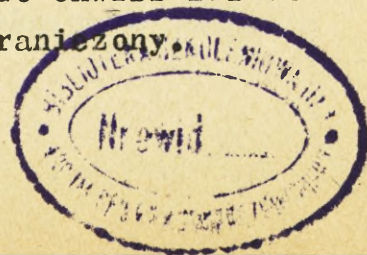
Przewóz oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym jest zadaniem trudnym i skomplikowanym. Podczas organizacji przewozu zachodzi potrzeba wykonania całego szeregu przedsięwzięć związanych nie tylko z przygotowaniem do przewozu wszystkich elementów oddziału, ale i wielu elementów będących w dyspozycji organów kolejowych.

Do zasadniczych przedsięwzięć organizacyjnych związanych z przygotowaniem oddziału lotniczo-technicznego do przewozu kolejną należy zaliczyć:

- a/ Szkolenie stanu osobowego.
- b/ Przygotowanie dokumentów na przewóz olt kolejną.
- c/ Rozpoznanie stacji załadowania i jej rejonu.
- d/ Przygotowanie sprzętu i środków materiałowych do przewozu kolejną.
- e/ Przygotowanie punktów i środków ładunkowych na stacji załadowania.

Niektóre z wymienionych przedsięwzięć wykonuje się z góry, niektóre oddzielnie, a wiele z nich równoległe. Dlatego też zachodzi potrzeba należytego skoordynowania wielu z nich, dokładnego zaplanowania ich przez dowództwo i sztab oddziału lotniczo-technicznego w porozumieniu z organami komunikacji wojskowej i kolejowej.

Należy zaznaczyć, że niewłaściwe, niedbałe lub niedokładne wykonanie jednego z wymienionych ważniejszych przedsięwzięć, może spowodować opóźnienie wykonania drugich, które z kolei mogą wpłynąć ujemnie na terminowe wykonanie zadania. W związku z tym każdy oddział lotniczo-techniczny niezależnie od miejsca dyslokacji i warunków powinien być z góry przygotowany do przewozu kolejną, bowiem czas od momentu otrzymania rozkazu na przewóz - do chwili załadowania oddziału może okazać się bardzo ograniczony.



Gotowość tę osiąga się przez odpowiednie teoretyczne i praktyczne szkolenie stanu osobowego oraz ciągle i systematyczne uaktualnianie posiadanej przez olt wcześniej opracowanej dokumentacji, w tym na przewóz transportem kolejowym.

Po otrzymaniu przez oddział lotniczo-techniczny rozkazu /zarządzenia/ na przewóz koleją, następuje okres bezpośredniego przygotowania do przewozu. W okresie tym wykonuje się szereg przedsięwzięć, od których zależne jest należyte zorganizowanie i wykonanie przewozu. Jest to okres zwykle bardzo krótki, bo zaledwie kilku, lub kilkunastogodzinny, w zależności od konkretnej sytuacji bojowej.

#### a/ Szkolenie stanu osobowego

Szkolenie stanu osobowego w zakresie przewozów wojsk koleją jest jednym z podstawowych przedsięwzięć przygotowania oddziału lotniczo-technicznego do przewozu transportem kolejowym, bowiem sprawne przewiezienie oddziału, w dużej mierze zależne jest od stopnia znajomości przez stan osobowy zasad w tym zakresie. Doświadczenia z zakresu wojskowych przewozów <sup>kolejowych</sup> wykazują, że nawet nieznaczne odchylenie od ustalonych porządków w czasie przewozu i przepisów obowiązujących na kolei, mogą zdezaktualizować plany przewozowe, zablokować stacje załadowania i wyładowania oraz opóźnić odprawienie i przebieg transportów wojskowych. Stąd wynika konieczność organizowania szkolenia stanu osobowego oddziałów lotniczo-technicznych w zakresie przewozów koleją, jako jednego z form szkolenia w ramach programowego szkolenia bojowego wojsk. Szkolenie to powinno obejmować zajęcia teoretyczne i praktyczne z elementami organizacji, przygotowywania i wykonywania przewozu w warunkach zbliżonych do działań bojowych, począwszy od chwili otrzymania rozkazu na przewóz, aż do czasu wymarszu jednostki ze stacji wyładowania. W tym celu niezależnie od zajęć teoretycznych przede wszystkim powinny być <sup>prze</sup> prowadzone ćwiczenia praktyczne w trudnych i niesprzyjających warunkach, kiedy np. stacje kolejowe nie są przygotowane do załadowania i wyładowania, to jest przy ograniczonej ilości środków ładunkowych na stacjach i szlakach kolejowych: w nocy - przy pełnym

i częściowym zaciemnieniu; przy pozorowaniu działalności lotnictwa nieprzyjaciela itd. Odpowiedzialność za przygotowanie oddziałów lotniczo-technicznych do przewozów kolejną pod względem teoretycznym i praktycznym ponoszą ich dowódcy i organa komunikacji wojskowej. Szkolenie stanu osobowego w zakresie przewozów kolejowych prowadzi się drogą organizowania zajęć zaplanowanych przez sztab oddziału w ramach ogólnego planu szkolenia wojsk.

Oficerowie na zajęciach teoretycznych powinni być zapoznani z obowiązkami sztabów oddziałów, które dotyczą właściwego przygotowania i organizacji przewozu kolejną, sposobów opracowywania zasadniczych dokumentów na przewóz oraz obowiązków osób funkcyjnych w transportach wojskowych.

Na zajęciach praktycznych - oficerowie powinni być zapoznani z budową taboru kolejowego i urządzeń załadowczo-wyładowczych oraz sposobami załadowywania i wyładowywania transportów /wagonów/.

Na zajęciach teoretycznych z podoficerami i szeregowcami powinny być przerobione zagadnienia organizacji transportów wojskowych i zasadnicze obowiązki osób funkcyjnych, zasady zaopatrywania stanu osobowego podczas przejazdu, zasady przeciwpożarowe, sygnały alarmów i sposób działalności po ich ogłoszeniu itp.

Zajęcia praktyczne z podoficerami i szeregowcami mają na celu zapoznanie ich z budową i wyposażeniem wagonów, urządzeniami załadowczo-wyładowczymi, sposobami załadowywania i wyładowywania stanu osobowego, sprzętu technicznego, środków materiałowych, pojazdów mechanicznych itd.

Zapoznanie stanu osobowego z taborem kolejowym i urządzeniami załadowczo-wyładowczymi oraz prowadzenie zajęć praktycznych w zakresie załadowywania i wyładowywania stanu osobowego i sprzętu technicznego odbywa się w zasadzie na sprężce kolejowym podstawianym przez organa kolejowe na zapotrzebowanie oddziału.

Do obowiązków organów komunikacji wojskowej w tym zakresie należy:

- uzgadnianie terminów i miejsc ćwiczeń oraz zajęć praktycznych na szlakach i stacjach kolejowych;
- dostarczanie potrzebnego do ćwiczeń praktycznych taboru kolejowego, ruchomych urządzeń wagonowych, środków ładunkowych itp.
- wyznaczanie kierowników ćwiczeń;
- organizowanie instruktaży dla kierowników ćwiczeń w celu omówienia ważniejszych zagadnień.

b/ Przygotowanie dokumentów na przewóz oddziału kolejną.

Jednym z zasadniczych przedsięwzięć przygotowania oddziału lotniczo-technicznego do przewozu kolejną jest opracowanie, lub uaktualnienie odpowiednich dokumentów. To jest wykonanie planu przewozu transportem kolejowym. Każdy oddział powinien mieć w swoim sztabie zawnazsu przygotowane dokumenty na przewóz kolejną i w miarę zachodzących zmian uaktualniać je, celem skrócenia czasu na opracowanie /uaktualnianie/ planu przewozu. Do planu przewozu wchodzą następujące dokumenty:

- podział sił i środków olt;
- plan załadowania oddziału;
- plan wyładowania oddziału;
- plany załadowania poszczególnych transportów wojskowych.

Ponadto przygotowuje się dla poszczególnych transportów pewną ilość pomocniczych dokumentów do których należą:

- wyciągi z planu załadowania oddziału;
- wyciągi z planu wyładowania oddziału;
- wykazy przewożonego w transportach sprzętu i środków materiałowych;
- wykazy imienne przewożonego w transportach stanu osobowego;
- tabel<sup>e</sup> sygnałów dowodzenia i inne.

Niezależnie od wyżej wymienionych dokumentów, sztab oddziału lotniczo-technicznego opracowuje zapotrzebowanie szczegółowe na tabor kolejowy, które wykonuje się w pierwszej

kolejności oraz rozkaz /zarządzenie/ na przewóz olt, które wykonywane jest po powzięciu decyzji przez dowódcę na przemieszczenie olt.

Zapotrzebowanie szczegółowe na tabor kolejowy /zał. nr 1/ służy do wykazania sił i środków oddziału z podziałem na transporty oraz do wykazania ilości wagonów kolejowych potrzebnych do przewozu oddziału. Na podstawie tego dokumentu organa komunikacji wojskowej przydzielają odpowiednią liczbę wagonów kolejowych dla przewożonego oddziału. Sporządzanie go następuje po dokonaniu analizy otrzymanego zadania i sprecyzowaniu ogólnego zamiaru.

Przystępując do opracowania zapotrzebowania szczegółowego, sztab powinien najpierw ustalić ilość i ciężar przewożonego sprzętu, środków materiałowych, stan faktyczny ludzi oraz ustalić dopuszczalną długość i ciężar pociągów wojskowych mogących kursować na danej linii kolejowej. Następnie posługując się normami załadowczymi taboru kolejowego sporządzić zapotrzebowanie szczegółowe. Metoda określenia potrzebnej ilości taboru kolejowego sprowadza się do:

- obliczenia w pierwszej kolejności ilości potrzebnych wagonów /w osiach umownych/;
- określenia potrzebnej liczby pociągów w zależności od podanej długości pociągu, biorąc za podstawę otrzymaną ilość osi umownych;
- podziału stanu osobowego środków materiałowych i sprzętu znajdujących się w pododdziałach i służbach na poszczególne transporty;
- określenia liczby różnych rodzajów wagonów niezbędnych do zestawienia każdego transportu;

Odbywa się to w ten sposób, że wszyscy dowódcy pododdziałów i szefowie służb oddziału lotniczo-technicznego określają potrzebną ilość wagonów dla podległych pododdziałów i służb. Sztab oddziału z kolei podsumowuje ich obliczenia i na tej podstawie sporządza zestawienie potrzebnych wagonów dla całego oddziału, dzieli stan osobowy,

środki materiałowe i sprzęt na poszczególne transporty.

Biorąc pod uwagę fakt, że w wyposażeniu oddziału lotniczo-technicznego znajduje się duża liczba ludzi, pojazdów mechanicznych oraz środków materiałowych i różne rodzaje sprzętu, przy określaniu potrzebnych wagonów posługujemy się odpowiednimi normami rozmieszczenia ludzi w wagonach i normami załadowniczymi sprzętu wojskowego na platformy kolejowe /wydawnictwo MON, 1963 r., Szef.Kom. 1/63/.

Oficerowie ustalający potrzebną ilość wagonów powinni znać metodę, według której oblicza się ilość osi umownych i z kolei ilość wagonów.

Jeśli chodzi o wykorzystanie całej powierzchni platform osiąga się to drogą rozmieszczenia samochodów również nad miejscem połączenia platform. Dlatego też dwie stykające się platformy winny mieć sprzęg jednego typu /radiostacje, dystrybutory tlenowe, stacje wytwarzania tlenu, nie umieszcza się nad sprzęgiem platformy/.

Zapotrzebowanie szczegółowe podpisuje szef sztabu, a zatwierdza dowódca oddziału lotniczo-technicznego.

Plan załadowania jednostki /załącznik nr 2/ służy do ustalenia odpowiedniej organizacji załadowania poszczególnych transportów oddziału lotniczo-technicznego. Plan ten zawiera Nr transportów, pododdziały wchodzące w skład transportu, ilość i rodzaje wagonów, stacje załadowania i punkty ładunkowe, oś marszu do rejonu wyczekiwania, czas dojazdu ze stacji załadowania i inne dane.

Opracowuje, względnie uaktualnia go sztab olt w okresie bezpośredniego przygotowania do przemieszczenia po uzgodnieniu i przyjęciu przez wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/ zapotrzebowania szczegółowego na tabor kolejowy, ustaleniu terminu załadowania transportów i odjazdu ich ze stacji załadowania, rozpoznaniu i ustaleniu osi przemarszu transportów do stacji załadowania. Jeden egzemplarz planu załadowania wysyła się do przełożonego.

Dokument ten podpisuje szef sztabu, a zatwierdza dowódca oddziału lotniczo-technicznego.

Plan wyładowania jednostki /załącznik Nr 3/ służy do ustalenia odpowiedniej organizacji wyładowania poszczególnych transportów oddziału lotniczo-technicznego. Plan ten zawiera Nr transportów, wyszczególnienie pododdziałów wchodzących w skład transportów, rodzaje wagonów, stacje wyładowania i czasy przybycia do nich transportów, początek i koniec wyładunku, oś marszu do rejonu zbiórki oraz rejon zbiórki transportów po wyładowaniu.

Plan wyładowania jednostki opracowuje zasadniczo przedstawiciel przewożonego oddziału lotniczo-technicznego, którego sztab wysyła z góry do stacji wyładowania. Tak więc dokument ten opracowywany jest w okresie, kiedy poszczególne transporty są w drodze.

Przedstawiciel ten powinien zabrać ze sobą przed wyjazdem z miejsca postoju oddziału dane z planu załadowania, to jest czas i kolejność odjazdu każdego transportu, ilość taboru kolejowego w każdym transporcie, jakie pododdziały wchodzi do danego transportu itp.

Po otrzymaniu potrzebnych danych i informacji, przedstawiciel przewożonego oddziału udaje się do stacji wyładowania przed przybyciem pierwszego transportu do stacji wyładowania. Tam wchodzi w kontakt z wojskowym komendantem odcinka kolejowego /stacji/, otrzymuje brakujące dane i sporządza plan wyładowania. Danymi tymi mogą być informacje o stacji wyładowania, rejonie zbiórki i osi marszu do niego po wyładowaniu się transportów itp.

Ponieważ plan wyładowania oddziału oparty jest zwykle na przypuszczalnych danych o terminach przybycia transportów i na meldunkach o nadjeściu transportów, dlatego też niektóre dane mogą ulegać zmianom w miarę przybywania transportów na stację wyładowania. Zatem przedstawiciel przewożonego oddziału winien być w stałym kontakcie z wojskowym komendantem odcinka kolejowego /stacji/ przez cały okres przybywania transportów i dokonywać doraźnych zmian w planie wyładowania.

Plan załadowania transportu wojskowego /załącznik nr 4/ służy do ustalenia odpowiedniej organizacji załadowania danego transportu przewożonego oddziału lotniczo-technicznego. Opracowuje go komendant transportu przy współudziale wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/ w okresie bezpośredniego przygotowania do przemieszczenia. Plan ten powinien zawierać skład pociągu, czas i warunki załadowania, osoby funkcyjne i zespoły załadowcze, służbę wartowniczą, czas wymarszu itp.

Plan załadowania sporządza się na przygotowanym do tego celu druku. Wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ wypełnia I część druku zgodnie z zawartymi w nim rubrykami i wskazówkami. W przeddzień załadowania, komendant transportu zgłasza się do wojskowego komendanta, gdzie otrzymuje plan załadowania z wypełnioną I częścią. Część II, III i IV planu wypełnia komendant transportu przy pomocy wojskowego komendanta odcinka lub stacji kolejowej. Całą kalkulację czasu, /termin przyjęcia urządzeń wagonowych, rozpoczęcia i zakończenia załadowania/ przeprowadza się począwszy od planowanego czasu odjazdu pierwszego transportu.

Plan załadowania transportu zabiera ze sobą komendant transportu. Natomiast niektóre potrzebne dane z planu, wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ wręcza zawiadowca stacji. Zawiadowca stacji powinien dołożyć starań, aby zestaw pociągu był zgodny ze schematem uwidocznionym w planie załadowania transportu. Może się jednak zdarzyć, że zawiadowca stacji kolejowej nie będzie w stanie sformować transportu ściśle według podanego mu schematu ze względu na brak wszystkich żądanych typów wagonów i platform. Zestawia więc pociąg z posiadanych wagonów i platform, a schemat faktycznego składu pociągu przekłada wojskowemu komendantowi odcinka kolejowego /stacji/, który po jego zaakceptowaniu wręcza komendantowi transportu.

W związku z mogącymi zaistnieć zmianami w zestawie pociągu, komendant transportu powinien przybyć na stację kolejową na 3-4 godziny przed rozpoczęciem ładowania transportu w celu otrzymania

ostatecznego aktualnego planu załadowania. Po otrzymaniu planu załadowania komendant transportu przeprowadza podział wagonów i platform, numeruje je, po czym wysyła gońca z planem do rejonu wyczekiwania. Zastępca komendanta transportu zbiera oficerów na odprawę, powiadamia o przydziale odpowiednich wagonów poszczególnym pododdziałom i na dany sygnał wysyła do punktu załadunkowego według ustalonej kolejności pojazdy mechaniczne ze sprzętem i środkami materiałowymi do ładowania.

c/ Rozpoznanie /rekonesans/ stacji załadowania i jej rejonu

W celu uskonkretyzowania danych o warunkach i możliwościach załadowania transportów, przeprowadza się rozpoznanie stacji załadowania i jej rejonu.

W skład grupy rozpoznawczej powinni wchodzić: dowódca oddziału, szef sztabu, pom. ds. operacyjnych, szef łączności, szef służby samochodowej, st. lekarz, szefowie służb i dowódcy pododdziałów. Ponadto w rozpoznaniu stacji załadowania bierze udział wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/, który powinien mieć dane dotyczące warunków załadowania jednostki i charakterystykę terenu przylegającego do stacji kolejowej.

Podczas rozpoznania stacji kolejowej wybiera się rejon wyczekiwania transportów odpowiadający pod względem zasad maskowania, obrony, dojazdu i wyjazdu. Oprócz tego ustala się drogi dojazdowe i wyjazdowe oraz oś marszu do rejonu wyczekiwania i stacji załadowania.

W niektórych przypadkach, korzystniejszy jest nawet wybór drogi przemarszu nieco dłuższej do stacji załadowania, lecz mającej lepsze warunki maskowania. Jeżeli na osi przemarszu do stacji istnieją mosty, to należy również określić ich stan i nośność. Określa się również siły i środki potrzebną do naprawy dróg dojazdowych i budowy urządzeń ładunkowych na punktach ładunkowych.

Po dokonaniu rozpoznania sporządza się plan stacji załadowania i przyległego rejonu z oznaczeniem osi marszu do rejonu wyczekiwania i wyszczególnieniem charakterystycznych punktów mających jakikolwiek wpływ na przemarsz transportów do punktów ładunkowych /mosty, objazdy, las itd/.

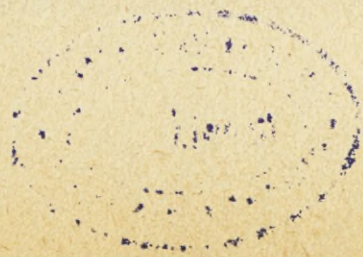
W razie otrzymania rozkazu przez oddział lotniczo-techniczny na przewóz transportem kolejowym, mimo posiadanych danych z wstępnego rozpoznania, celowe jest przeprowadzenie dodatkowego rozpoznania w celom sprawdzenia, czy nie zaszły ważniejsze zmiany w rejonie stacji załadowania na skutek działań bojowych pór roku, warunków atmosferycznych, budownictwa itd.

d/ Przygotowanie sprzętu i środków materiałowych do przewozu kolejaj.

Przed przystąpieniem do załadunku poszczególnych transportów oddziału lotniczo-technicznego na transport kolejowy, sprzęt i środki materiałowe powinny być do tego odpowiednio przygotowane.

Wiadome jest, że w oddziałach lotniczo-technicznych znajduje się duża ilość różnorodnego sprzętu i środków materiałowych. Dotyczy to w szczególności sprzętu służby lotniczo-technicznej, uzbrojenia i amunicji lotniczej, służby lotniskowej, elektrogazowej, łączności i UL, samochodowej, kwatermistrzostwa itd. Gdyby środki te znajdowały się w luźnym stanie, dużą trudnością byłoby określenie liczby potrzebnych wagonów do załadowania nich oraz samochodów do przewiezienia ich na stacje załadowania. Dlatego też po otrzymaniu rozkazów na przewóz, drobny sprzęt i niektóre środki materiałowe winny być odpowiednio zapakowane. Znając wymiary opakowanych środków materiałowych i sprzętu oraz ich ciężar, łatwiej jest obliczyć liczbę potrzebnych do przewozu środków transportowych zarówno kolejowych jak i samochodowych.

Ponadto, oprócz odpowiedniego przygotowania sprzętu i środków materiałowych do przewozu kolejaj, winna być przygotowana odpowiednia ilość nakryć brzożentowych na sprzęt.



przewożony w wagonach czwartych oraz ngwoździ, drutu, lin do mocowania, klamer, podkładów pod koła pojazdów mechanicznych itp. Środki te powinny być z góry przewidziane, zawczasu przygotowane i złożone w odpowiednim miejscu, aby można było je w każdej chwili wykorzystać.

e/ Przygotowanie punktów i środków ładunkowych.

Punkty ładunkowe stacji kolejowej przydzielonej dla oddziału lotniczo-technicznego, powinny być wyposażone w urządzenia niezbędne do załadonywania i wyładonywania transportów. W tym celu po dokonaniu wstępnego rozpoznania rejonu stacji załadonywania, punkty te powinny się odpowiednio przygotować na wypadek przewozu jednostki kolejją.

O ile dane wstępnego rozpoznania wskazują, że punkty ładunkowe przydzielonej stacji kolejowej nie mają stałych urządzeń ładunkowych i że nie przewiduje się wybudowania takich w najbliższej przyszłości, wówczas należy się upewnić czy stacja kolejowa dysponuje odpowiednią ilością niezbędnych urządzeń ładunkowych.

Zgodnie z normami wyposażenia punktów ładunkowych przewidzianymi przez organa komunikacji wojskowej w odpowiednich instrukcjach, punkty ładunkowe winny odpowiadać następującym wymaganiom:

- punkt ładunkowy mający rampę stałą, boczną, całopociągową powinien być wyposażony przynajmniej w 8 mostków załadonczych i 20 mostków międzywagonowych. Natomiast punkt ładunkowy wyposażony w rampę stałą czołową powinien mieć 40 mostków międzywagonowych;
- punkt ładunkowy znajdujący się na przejeździe kolejowym powinien być wyposażony w 2 rampy przewożne, 40 mostków międzywagonowych, 20 podkładów i 30 klamer stalowych do zbudowania klatki wspierającej;
- punkt ładunkowy mający plac ładunkowy powinien być wyposażony w 6 ramp przewożnych z materiałem na budowę klatki wspierającej, 8 mostków załadonczych, 40 mostków międzywagonowych



na punktach całopociągowych i 20 na punktach półpociągowych, 20 szt. szyn dzwigarowych o długości 8-10 m, 220 sztuk klamer stalowych, 180 sztuk haków /szyniaków/, 3 szt. młotków do wbijania haków, 3 szt. łap żelaznych do wyciągania haków i 3 sztuki łopat żelaznych.

Ponadto punkty ładunkowe powinny by mieć oświetlenie elektryczne, karbidowe lub naftowo-żarowe z urządzeniami zaciemniającymi, latryny polowe lub typu stałego na 8-32 miejsc, drogowskazy w kierunku dróg kołowych prowadzonych do danych miejscowości, w kierunku punktu żywienia zbiorowego siedziby wojskowego komendatna odcinka lub stacji kolejowej, świetlicy itp.

W razie stwierdzenia braków w niezbędnym wyposażeniu punktów ładunkowych w czasie rozpoznania stacji, zawiadowca stacji kolejowej obowiązany jest braki te uzupełnić. Utrzymanie punktów ładunkowych i ich urządzeń w stałej przydatności i gotowości do użytku należy do obowiązków miejscowych organów kolejowych, zaś kontrola do miejscowych organów komunikacji wojskowej.

Może jednak zaistnieć taka sytuacja, że niezbędne urządzenia ładunkowe nie mogą być na czas dostarczone przez kolej przewożonej jednostce. W związku z tym dowódca oddziału lotniczo-technicznego obowiązany jest udzielić pomocy organom kolejowym w postaci siły roboczej, celem przygotowania i zainstalowania na czas niezbędnych urządzeń ładunkowych sposobem gospodarczym. Materiał do wykonania urządzeń ładunkowych obowiązane są dostarczyć organa kolejowe.

## 2. Załadowanie transportów wojskowych.

W dzień odjazdu, komendant danego transportu oddziału lotniczo-technicznego przebywa na stację kolejową wraz ze starszymi wagonów i pierwszą zmianą dyżurnych na 3-4 godziny przed rozpoczęciem załadowania, w celu przyjęcia ruchomych urządzeń wagonowych, przygotowania wagonów i platform do załadunku, dokonania podziału wagonów oraz napalenia w piecach /w zimie/.

W tym czasie skład pociągu w powinien się już znajdować w punkcie ładunkowym, względnie w pobliżu niego z ponumerowanymi wagonami /kredą/ począwszy od czoła pociągu.

W razie potrzeby przybywa również z komendantem transportu pomocnik do spraw zabezpieczenia bojowego z częścią lub wszystkimi siłami i środkami obrony i ochrony oraz zespołami do budowy ramp inprovizowanych, a także z zespołami załadowniczymi.

Po przybyciu na stację załadowania, komendant transportu lub jeden z jego pomocników składa w ekspedycji towarowej zlecenie - list przewozowy wzór Nr 2.

Przybywszy do podstawionego pociągu, komendant transportu przystępuje do przyjęcia od zawiadowcy stacji ruchomych urządzeń wagonowych przy pomocy starszych wagonów. Po sprawdzeniu i przyjęciu niezbędnej ilości ruchomych urządzeń wagonowych, komendant transportu podpisuje wykaz ruchomych urządzeń w rubryce "przyjął" ze wskazaniem numeru transportu. Od tego czasu aż do momentu ich zdania na stacji wyładowania, komendant transportu odpowiada za całość i stan ruchomych urządzeń wagonowych. Przy przyjęciu i zdaniu ruchomych urządzeń wagonowych powinien być obecny wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ organizujący przewóz oddziału lotniczo-technicznego, który również podpisuje wykaz przekazanych ruchomych urządzeń wagonowych.

Z kolei rozpoczyna się przygotowanie do załadowania. Za zezwoleniem wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/, zespoły załadownicze pod kierownictwem dowódców zespołów przystępują do instalowania środków ładunkowych przy podstawionych wagonach na punkcie ładunkowym. Zaś służbowi wagonów przygotowują wagony do załadowania,, zdejmują drążki zaporowe z drzwi, wynoszą deski siedzeniowe na zewnątrz wagonów i układają z nich pomosty do wchodzenia żołnierzy do wagonów oraz przewieszają lafarki znad otworu drzwiowego na przeciwną stronę wagonów.

Na platformach, na które ładowany ma być sprzęt i środki materiałowe wyjmuje się kłonicę lub odchyła się je, względnie zdejmuje ściany wagonów od strony rampy, a w miarę potrzeby ściany czołowe.

Przybywanie pododdziałów z miejsca ich postoju do stacji załadowania powinno się odbywać w określonych terminach. Za terminowe ich przybycie odpowiedzialni są komendanci transportów i sztab oddziału lotniczo-technicznego. Przedtem jednakże pododdziały mają być kierowane do rejonu wyczekiwania /w razie potrzeby/, a potem dopiero na stacje załadowania. Kierowanie pododdziałów najpierw do rejonów wyczekiwania poddyktowane jest ich bezpieczeństwem oraz koniecznością sprawnej organizacji załadowania. W rejonie wyczekiwania pododdziały rozczłonkowuje się i maskuje oraz ustala kolejność wychożenia z nich poszczególnych członów do punktów ładunkowych.

Numery przydzielonych wagonów dla poszczególnych części transportów /pododdziałów i służb/ podaje się zawczasu w rejonie wyczekiwania, lub w drodze do rejonu wyczekiwania.

Z chwilą nadjęcia terminu rozpoczęcia załadowania, wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ zezwala na załadowanie, a komendant transportu daje rozkaz na rozpoczęcie załadowania za pomocą głośnika, głoścem, sygnałem lub przez łącznika. W razie potrzeby, wszystkie zarządzenia, wskazówki i polecenia, wojskowy komendant stacji przekazuje stanowi osobowemu transportu przez jego komendanta.

W zależności od warunków i sytuacji, załadowanie transportu może się odbywać całością lub częściami. Całością, gdy ładowanie ma się odbyć w rampie całopociągowej i istnieją dobre warunki dotyczące urządzeń ładunkowych i jest odpowiednia ilość zespołów ładunkowych. Częściami, gdy ładowanie ma się odbyć na rampie półpociągowej lub innej i nie ma odpowiednich warunków. Po załadowaniu jednego pododdziału lub jego części wywołuje się następnego tak, aby ładowanie odbywało się ciągle, bez jakichkolwiek przerw i w najkrótszym czasie.

takich

Co się tyczy środków materiałowych jak: beczki z materiałami pędnymi i smarami, bomby lotnicze, pociski raketowe,

naboje lotnicze, silniki lotnicze, agregaty itp., należy je podwieźć i załadować oddzielnie zawczasu, to jest przed przybyciem zasadniczego członu transportu ze względu na charakter i specyfikę ich załadowania oraz bezpieczeństwo.

Po zakończeniu ładowania pociągu, pomocnicy oraz dowódcy zespołów meldują o tym komendantowi transportu, a ten z kolei wojskowemu komendantowi odcinka kolejowego /stacji/ i wraz z nimi oraz zawiadowcą stacji sprawdzają prawidłowość załadowania /nie później niż 15 minut przed przewidzianym terminem odjazdu/. Po sprawdzeniu prawidłowości załadowania i stwierdzeniu, że pociąg gotowy jest do odjazdu, komendant transportu melduje dowódcy oddziału lotniczo-technicznego o terminie i gotowości do odjazdu. Następnie zawiadowca stacji załadowania przekazuje komendantowi transportu otrzymany z ekspedycji towarowej odcinek ceduły przewozowej, który stanowi wyciąg z listu przewozowego i służy dla celów kontrolnych oraz rozrachunkowych, a wojskowy komendant stacji załadowania informuje go o miejscach znajdowania się na trasie wszystkich wojskowych komendantów stacji i punktów żywnościowych. Oprócz tego komendant transportu otrzymuje rozkład jazdy pociągu, który przekazuje oficerowi dyżurnemu transportu.

W końcu następuje przyjęcie pociągu przez drużynę konduktorską, przeznaczoną do jego obsługi i prowadzenia, a po przeglądzie pociągu oraz usunięciu stwierdzonych usterek, zespoły załadowcze wsiadają do swoich wagonów. Trębacz na rozkaz komendanta transportu podaje sygnał gotowości do odjazdu, po którym oprócz komendanta transportu i oficera dyżurnego nikt nie ma prawa wychodzić z wagonów.

Z chwilą nadejścia terminu odjazdu, wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ po otrzymaniu stwierdzenia od komendanta transportu o gotowości do odjazdu, wydaje polecenie zawiadowcy stacji odprawienia pociągu. Zawiadowca stacji daje sygnał odjazdu i następuje odjazd pociągu.

### 3. Przejazd transportów wojskowych.

Przejazd transportów wojskowych oddziału lotniczo-technicznego i zachowanie się stanu osobowego oddziału w tym okresie odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami na kolei. Charakterystyczną rzeczą jest to, że osoby wojskowe niezależnie od posiadanego stopnia i zajmowanego stanowiska nie mają prawa wydawać żadnych zarządzeń i poleceń pracownikom kolejowym obsługującym pociągi i stacje kolejowe, lub wtrącać się do wykonywanych przez nich obowiązków. We wszystkich sprawach i potrzebach, osoby wojskowe powinny się zwracać tylko do wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/, a w razie ich nieobecności do zawiadowcy stacji kolejowej.

W wagonach podczas jazdy powinien być utrzymany należyty porządek i czystość, a wysiadanie żołnierzy z wagonów na postojach powinno się odbywać tylko na sygnał, lub za zezwoleniem oficera dyżurnego transportu.

Komendant transportu może zezwolić na opuszczenie wagonów tylko na tych stacjach, na których czas postoju pociągu przewidziany jest nie mniej niż 5 minut. W razie nieposiadania rozkładu jazdy pociągu, o czasie trwania postoju pociągu na danej stacji kolejowej oficer dyżurny transportu informuje się u kierownika pociągu.

Zabrania się przyjmowania i przewożenia w transportach osób postronnych, sprzętu i środków materiałowych nie należących do przewożonego oddziału lotniczo-technicznego. W razie uzasadnionej potrzeby, osoby wojskowe i pracownicy kolejowi mogą być zabierani tylko za zezwoleniem wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/ oraz komendanta transportu.

Podczas przeprowadzania rozmów z pracownikami organów kolejowych i osobami wojskowymi, jak również przy nadawaniu wszelkiego rodzaju telegramów lub telefonogramów wojskowych dotyczących przewozu oddziału lotniczo-technicznego należy się posługiwać tylko numerem transportu wojskowego.

W razie powstania wypadku kolejowego podczas przewozu lub utworzenia się zasp śnieżnych na linii kolejowej w czasie zimy, komendant danego transportu obowiązany jest udzielić pomocy organom i pracownikom kolejowym wszystkimi dostępnymi siłami i środkami, w celu jak najszybszego wznowienia ruchu pociągu.

W czasie przewozu koleją, komendant transportu ma prawo do bezpłatnego posługiwania się kolejowymi środkami łączności przewodowej.

Szeregowców, podoficerów i oficerów, którzy odstali od swoich transportów, wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ odsyła w ślad za swoimi transportami, względnie zatrzymuje ich i oddaje komendantowi miejscowego garnizonu.

Cały stan osobowy winien znać numer swojego transportu i tylko nim się posługiwać.

W przypadku dłuższych postojów na stacjach lub szlakach kolejowych, komendant transportu obowiązany jest wystawiać posterunki i wysyłać patrole wokół pociągu.

Cały stan osobowy transportu obowiązany jest do przestrzegania przepisów przeciwpożarowych i ściśle stosować się do wszystkich zarządzeń i poleceń w tym zakresie.

#### 4. Wyładowanie transportów wojskowych.

Wyładowanie transportów wojskowych należy uważać jako bardzo trudne i odpowiedzialne przedsięwzięcie.

W razie przewozu oddziału lotniczo-technicznego z zaplecza w kierunku linii styczności bojowej wojsk, wyładowanie transportów odbywać się będzie przeważnie w trudnych warunkach, ze względu na bardziej ożywioną działalność nieprzyjaciela z powietrza niż na głębokich tyłach. Okoliczności te będą więc wymagały szybkiego i skrytego wyładowania i niegromadzenia się transportów w jednym miejscu w celu uniknięcia strat.

Nadzór nad organizacją wyładowania transportów oddziałów lotniczo-technicznych mogą sprawować wojskowe organa nadrzędne, do dyspozycji których one przybywają, natomiast przygotowanie punktów wyładunkowych oraz organizacja wyładowania należy do organów komunikacji wojskowej, komendantów transportów oraz organów kolejowych.

Sztab związku taktycznego, do dyspozycji którego ma przybyć oddział lotniczo-techniczny lub transporty danego oddziału lotniczo-technicznego, może wysłać swego przedstawiciela do rejonu wyładowania transportów, w celu udzielenia wytycznych dowódcom przewożonych oddziałów lub komendantom transportów dotyczących ich dalszego marszu. Doświadczenia wojenne wykazały, że wysyłanie takiego przedstawiciela ze związku taktycznego do rejonu wyładowania jest niezbędne wówczas, kiedy ma by przybyć większa liczba transportów wojskowych lub jednostek.

Przedstawiciel ten powinien być zaopatrzony w dane dotyczące rodzaju przebywających jednostek, numerów transportów wojskowych, rodzaju pododdziałów przewożonych pododdziałów w każdym transporcie, terminów przybycia transportów, gdzie kierować poszczególne transporty po wyładowaniu ich i według jakich osi marszu powinny kontynuować marsz do miejsca przeznaczenia. Ponadto powinien mieć przy sobie odpowiednią ilość map w celu wydania ich komendantom poszczególnych transportów, aby mogli się nimi posługiwać w dalszej drodze.

Ponieważ podczas działań bojowych sztab związku taktycznego może nie mieć danych o liczbie przybywających do jego dyspozycji transportów, przewożony oddział lotniczo-techniczny powinien wysłać zawczasu swego przedstawiciela do rejonu wyładowania z odpowiednimi danymi dotyczącymi organizacji przewożonego oddziału, celem złożenia ich przedstawicielowi organu nadrzędnego.

Przedstawiciel związku taktycznego wraz z przedstawicielem przewożonego pododdziału udają się do wojskowego komendanta oddziału kolejowego /stacji/ i wspólnie ustalają punkty wyładunkowe

przeznaczone do wyładowania poszczególnych transportów /w razie istnienia kilku punktów/, rejon zbiórki transportów po wyładowaniu ich, oś marszu do niego i do nowego miejsca dyslokacji oraz sporządzają plan wyładowania transportów.

Organa kolejowe otrzymawszy od wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/ dane dotyczące terminów przybycia transportów, wydają polecenie maszynistom przybycia do stacji wyładowania lokomotyw manewrowych. Zawiadowca stacji wraz z wojskowym komendantem odcinka kolejowego /stacji/ sprawdzają punkty wyładunkowe, wydają polecenia usunięcia zbędnych wagonów i ładunków z punktów wyładunkowych, urządzą je i przystosowują do wyładunku transportów, wyznaczają pracowników kolei do przyjęcia ruchomych urządzeń wagonowych i wykonują szereg innych czynności.

Gdy wyładowanie transportów przewiduje się na jednym punkcie wyładunkowym, to zwykle zakres czynności przygotowawczych do wyładowania transportów jest znacznie mniejszy niż na kilku takich punktach.

Ze względu na tajemnicę wojskową w czasie działań bojowych, komendant transportu wojskowego może nie otrzymać nazwy stacji docelowej, ani też żadnych danych o niej przed rozpoczęciem przewozu, to jest przed ubyciem transportu ze stacji załadowania. Stację wyładowania i dane o niej może otrzymać dopiero w drodze na trasie przewozu od wojskowego komendanta odcinka kolejowego, któremu stacja ta podlega i od tego momentu może poczynić pewne kroki dotyczące organizacji wyładowania transportów. W tym celu w odpowiednim czasie i miejscu może zwołać w wagonie odprawę oficerów, na której udziela wytycznych dotyczących przygotowania na przykład pojazdów do wyładunku, czasu zagrzania silników pojazdów, kiedy dać sygnał do ubierania się stanu osobowego i oczekiwania na sygnał rozpoczęcia wyładowania itp.

Z chwilą przybycia transportu wojskowego do stacji wyładowania, powinien spotkać go wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/, lub jego pomocnik, zawiadowca stacji, przedstawiciel przewożonego oddziału lotniczo-technicznego jeżeli takowy wysyłany był do stacji wyładowania i ewentualnie /w zależności od sytuacji/ przedstawiciel związku taktycznego, do którego dyspozycji przybywa oddział.

Komendant transportu wojskowego powinien otrzymać niezwłocznie od przedstawiciela przewożonego oddziału plan wyładowania transportu uzgodniony wcześniej z wojskowym komendantem i koryguje wraz z nim wytyczne i dane, które otrzymał w drodze od wojskowego komendanta odcinka kolejowego przy zbliżaniu się do stacji wyładowania. Ponadto komendant transportu otrzymuje wskazówki dotyczące osi przemarszu transportu do rejonu zbiórki transportów, przeznaczenia i nowego miejsca dyslokacji o ile wiadomości takich nie otrzymał wcześniej.

Sygnał o rozpoczęciu wyładowania, komendant transportu ogłasza wówczas, gdy otrzyma zezwolenie na wyładowanie od wojskowego komendanta lub zawiadowcy stacji na której ma nastąpić wyładowanie po podstawieniu pociągu na właściwy punkt wyładunkowy. Otrzymawszy zezwolenie na wyładowanie, komendant transportu podaje odpowiedni sygnał na rozpoczęcie wyładunku. Wyładowanie powinno się rozpocząć niezwłocznie po sygnale. Przy wyładowaniu winien być obecny wojskowy komendant i zawiadowca stacji lub ich zastępcy.

W pierwszej kolejności powinni być wyprowadzeni z wagonów ci żołnierze i podoficerowie, którzy wyznaczeni są do obrony i ochrony rejonu wyładowania, mający zająć stanowiska ogniowe oraz żołnierze udający się do rejonu zbiórki, którzy nie biorą udziału w wyładowaniu transportu. W wagonach pozostają tylko starsi wagonów, celem zdania ruchomych urządzeń wagonowych.

Następnie kieruje się zespoły wyładowcze do tych wagonów, które zostały im przydzielone do wyładowania. Po złożeniu broni i sprzętu pod ochroną wartownika, zespoły na rozkaz swoich dowódców przystępują do ustawienia ramp przewoźnych.

lub improwizowanych w zależności od stanu wyposażenia punktu wyładunkowego i innych urządzeń wyładunkowych oraz przystępują do wyładowania sprzętu i środków materiałowych z wagonów i platform. W tym czasie silniki pojazdów mechanicznych powinny być uruchomione przez kierowców, kliny i podkłady wyjęte spod kół, a drut w ściągaczach rozwiązany lub przecięty. W zależności od rodzaju ramp i platform, w odpowiedni sposób sprowadza się na ziemię pojazdy mechaniczne i pojedynczo kieruje do rejonu zbiórki po wyznaczonej osi marszu. Niesprawne pojazdy mechaniczne ściąga się z platform ciągnikami lub za pomocą dźwigów i odprowadza się je również do rejonu zbiórki, ustawiając je w miejscu nie tamującym ruchu.

Środki zabezpieczenia bojowego rejonu wyładowania powinny w zasadzie pozostać na swoich miejscach do czasu, aż wyładuje się wszystkie transporty oddziału lotniczo-technicznego. Zdejmuje się je dopiero po wyładowaniu ostatniego transportu i kieruje również do rejonu zbiórki, gdzie po sformowaniu ostatniego rzutu samochodowego udają się w nich do nowego miejsca dyslokacji.

Ostatnią czynnością wyładunku jest zdanie wagonów i ruchomych urządzeń wagonowych przez starszych wagonów w miarę ich opróżniania. O zdaniu wagonów meldują oni komendantowi transportu, który z kolei melduje o tym wojskowemu komendantowi stacji kolejowej i podpisuje u zawiadowcy stacji wykaz ruchomych urządzeń wagonowych w rubryce "przekazał". Zawiadowca stacji zaś wykaz ten podpisuje w rubryce "przyjął" i odciskuje na nim stempel z nazwą stacji kolejowej.

W razie stwierdzenia pewnych braków lub uszkodzeń ruchomych urządzeń wagonowych, względnie wagonów, sporządza się protokół w 3 egzemplarzach z wyszczególnieniem ich i po podpisaniu przez zawiadowcę stacji, komendanta transportu i wojskowego komendanta odcinka /stacji/ kolejowego, jeden egzemplarz wysyła się do DOKP, drugi otrzymuje komendant transportu, a trzeci pozostaje w aktach stacji kolejowej.

Przed całkowitym opuszczeniem wagonów i platform jeszcze raz sprawdza się je celem upewnienia się czy coś w nich nie pozostało, po czym zamyka się drzwi.

Po przybyciu transportu do rejonu zbiórki powinien być dokonany przegląd pojazdów mechanicznych i innego sprzętu, a w razie potrzeby niezbędny remont. Z kolei komendant transportu przystępuje do formowania rzutu samochodowego zgodnie z otrzymanym ze sztabu przewożonego oddziału lotniczo-technicznego schematem organizacji rzutu samochodowego. Po sformowaniu rzutu samochodowego niezwłocznie wyrusza on na trasę marszu i kontynuuje marsz do nowego miejsca postoju zgodnie z zasadami przemieszczania się transportem samochodowym.

Po przybyciu rzutu do nowego miejsca dyslokacji, dowódca rzutu melduje o tym dowódcy oddziału lotniczo-technicznego i składa w sztabie pisemny meldunek o przebiegu przemieszczenia dołączając do niego wszystkie posiadane dokumenty dotyczące przewozu transportu.

#### 5. Zabezpieczenie przewozu oddziału lotniczo-technicznego.

Podczas przewozu oddziału lotniczo-technicznego koleją, zwykle stan osobowy znajduje się w niezbyt korzystnych warunkach, gdyż brak jest swobody poruszania się, manewrowania, zimą może być za zimno, latem zaś za duszno, stan osobowy narażony jest na atak przeciwnika z powietrza itd. Dlatego też dowódcy przewożonych jednostek, a w szczególności organa komunikacji wojskowej powinny dołożyć starań, aby zapewnić przewożonym oddziałom jak najlepsze warunki oraz bezpieczeństwo na szlakach kolejowych. Stan osobowy bez względu na długość przewozu powinien być zabezpieczony pod każdym względem, aby jego zdolność bojowa nie obniżyła się.

##### a/ Zabezpieczenie bojowe.

Podczas działań bojowych, kolej, obiekty kolejowe oraz transporty wojskowe przewożone koleją, będą się znajdowały

w warunkach ciągłego zagrożenia ze strony lotnictwa, broni raketowej, desantów lotniczych i morskich oraz grup dywersyjnych przeciwnika.

Przeciwnik bowiem będzie usiłował przeszkodzić w przegrupowaniu wojsk oraz w dowozie środków materiałowych z zaplecza do linii styczności bojowej wojsk.

Należy się spodziewać, że w początkowym okresie wojny między innymi pierwsze uderzenia zostaną wykonane na obiekty kolejowe, ośrodki przemysłowe i lotniska. W czasie zaś trwania działań bojowych, naloty na obiekty kolejowe nie tylko nie ustaną, lecz będą się dciągle wzmaczać w celu sparaliżowania ruchu kolejowego. Dlatego też kolej powinna być zawsze przygotowana i odpowiednio zabezpieczona przez wydzielone do tego celu jednostki wojskowe zarówno przed pierwszym uderzeniem, jak i uderzeniami następnymi.

Dlatego też przewiduje się, że do obrony i ochrony kolei na obszarze kraju wykorzystywane będą wojska OTK. Jednakże niezależnie od tego, przewożone jednostki wojskowe, a w tym i oddziały lotniczo-techniczne powinny organizować własną obronę i ochronę we własnym zakresie, ponieważ narażone one będą na ataki przeciwnika podczas formowania transportów wojskowych, w rejonie wyczekiwania, podczas załadowywania, w drodze oraz w rejonie wyładowywania i zbiórki.

W rejonie załadowania i wyładowania, oddziały lotniczo-techniczne są w stanie uniknąć większych strat poprzez rozśrodkowanie stanu osobowego i przewożonego sprzętu w miejscach wyczekiwania oraz maskowanie prac załadunkowych i wyładunkowych. Również w znacznej mierze możliwe jest uniknięcie strat, gdy załadowanie i wyładowanie będzie się odbywało pod osłoną nocy. Natomiast na szlakach kolejowych podczas przejazdu uniknięcie strat może być niemożliwe ze względu na położenie oddziału wynikające z użycia tego, a nie innego rodzaju transportu.

Jednym słowem przewożony stan osobowy pociągami ma ograniczone możliwości manewrowe, a tym samym i obronne. Mimo to winno się dążyć do tego, aby nawet w czasie przejazdu unikać poważniejszych strat w ludziach i sprzęcie.

Do obrony i zwalczania na przykład lotnictwa przeciwnika, niezależnie od organizowanej obrony sieci kolejowej w ogólnym systemie OPK i OTK, kompetentne dowództwo do dyspozycji którego mają przybywać poszczególne oddziały transportem kolejowym, może wydzielić pewną ilość artylerii przeciwlotniczej, lotnictwa i przeciwlotniczych karabinów maszynowych.

Zabezpieczenie bojowe transportów wojskowych polega na organizowaniu obrony powietrznej, naziemnej i przed bronią masowego rażenia w czasie załadowania, przejazdu i wyładowania. W tym celu dowództwo przewożonego oddziału lotniczo-technicznego powinno wydzielić do każdego transportu odpowiednią ilość ludzi z odpowiednimi środkami ogniowymi /armaty przeciwlotnicze, CKM-y, RKM-y, kbk, PM, granaty ręczne, rgppanc itd/ do obrony, obserwacji powietrznej i naziemnej oraz powiadamiania na wypadek napadu nieprzyjaciela z powietrza i ziemi. Oprócz tego konieczne jest organizowanie likwidacji skutków uderzeń broni masowego rażenia w razie użycia jej przez przeciwnika.

Każdy transport wojskowy powinien mieć w swoim składzie takie elementy zabezpieczenia bojowego jak: drużyna chemiczna, drużyna przeciwpożarowa, środki obrony przeciwlotniczej, pododdział alarmowy, wartę i patrole.

Obrona przed bronią masowego rażenia podczas przewozu oddziału polega na organizowaniu powiadamiania, rozpoznania skażeń promieniotwórczych i chemicznych, zabezpieczeniu stanu osobowego w indywidualne środki ochrony przed działaniem niszczących czynników wybuchu jądrowego, przygotowaniu ukryć dla stanu osobowego, w rejonie załadowania i wyładowania, odpowiednim pokonywaniu skażonych odcinków dróg, przygotowaniu sił i środków do likwidacji skutków uderzeń broni masowego rażenia itp.

Obrona naziemna podczas przewozu polega na wystawieniu posterunków obserwacyjnych, wartowników, wysyłaniu patroli, określaniu sposobów działania stanu osobowego-podczas alarmu i w czasie napadu nieprzyjaciela z ziemi, przygotowaniu stanowisk ogniowych w rejonie załadowania i wyładowania oddziału, przygotowania ukryć dla stanu osobowego, maskowania ruchu oddziału itd. Objętość i charakter tej obrony zależy jest od konkretnej sytuacji bojowej wytworzonej w danym czasie i miejscu, ukształtowania terenu oraz ilości posiadanych sił i środków.

Gdy dana stacja załadowania /wyładowania/ na obszarze kraju nie będzie mieć zorganizowanej stałej obrony w ramach systemu OTK, to dowódca przewożonego oddziału powinien zorganizować obronę własnymi siłami i środkami na okres załadowania lub wyładowania transportów. Często jednak będzie się można spotkać ze zorganizowaną zawczasu ochroną na stacjach załadowania /wyładowania/. W tym przypadku dowódca oddziału lotniczo-technicznego winien zorganizować obronę i ochronę przy współudziale sił i środków OTK.

W planie przewozu oddziału lotniczo-technicznego między innymi powinna być uwzględniana taka zasada, że siły i środki przeznaczone do obrony rejonu stacji załadowania winny się łądować do ostatniego transportu, a siły i środki przeznaczone do obrony stacji wyładowania winny być załadowywane do pierwszego transportu. Podyktowane to jest tym, że każdy transport z osobną nie jest w stanie zorganizować obrony na stacji załadowania i wyładowania ze względu na brak czasu oraz szczupłość sił i środków, jakimi dysponuje do obrony. Siły takie powinny być więc wydzielone nie z danego transportu, lecz z całości oddziału lotniczo-technicznego.

Siły i środki przeznaczone do zabezpieczenia bojowego rejonu załadowania przed rozpoczęciem załadowania pierwszego transportu powinny w zasadzie pozostać na swych stanowiskach ogniowych do czasu, aż wyprawi się wszystkie

transporty wojskowe oddziału lotniczo-technicznego. Zdejmuje się je dopiero z chwilą załadowania ostatniego transportu i wyprawia razem z nim.

W zależności jednak od konkretnych warunków i sytuacji bojowej oraz ilości transportów, w międzyczasie, to jest po odprawieniu 3-go lub 4-go transportu, może być dokonywana zamiana tych sił i środków, lecz nie powinno to osłabić zorganizowanej obrony.

Podobnie powinno się postępować w rejonie wylądowania, a mianowicie siły i środki przeznaczone do zabezpieczenia bojowego rejonu wylądowania pozostawia się na stanowiskach ognio- wych od czasu wylądowania pierwszego transportu wojskowego do czasu wylądowania ostatniego transportu. Po wylądowaniu ostatniego transportu zdejmuje się je i kieruje do rejonu zbiórki, skąd udają się do nowego miejsca postoju w ostatnim rzucie samochodowym.

Osoba odpowiedzialna za zorganizowanie zabezpieczenia bojowego powinna sporządzić plan zabezpieczenia bojowego rejonu załadowania /wylądowania/, który powinien zawierać: pododdziały i służby z których wyznacza się elementy obrony i ochrony, ilość sił i środków /liczbę ludzi i sprzętu bojowego/, miejsca rozmieszczenia ich w rejonie załadowania, miejsca rozmieszcz- nia ich w transporcie wojskowym, komendy, sygnały alarmowe itp.

#### b/ Zabezpieczenie gospodarczo-bytowe.

Zabezpieczenie gospodarczo-bytowe podczas przewozu wojsk koleją polega na zaopatrywaniu stanu osobowego transportów wojskowych oddziału lotniczo-technicznego w środki spożywcze, gorącą strawę, opał i światło oraz przegotowaną wodę do picia, sporządzania kawy i wodę do mycia.

Podczas przejazdu koleją, stan osobowy transportu wojsko- wego powinien otrzymywać gotowaną strawę przynajmniej raz na dobę. Zaopatrzenie to odbywa się z własnych kuchni polowych poszczególnych transportów, lub ze stałych i okresowych punktów żywnościowych organizowanych na stacjach kolejowych główniejszych linii transportowych przez organa komunikacji wojskowej.

Suchy prowiant na okres przejazdu wydaje się dla żołnierzy tylko w wyjątkowych przypadkach, na przykład z braku kuchni polowych i gdyby żywienie gotowaną strawą opóźniało bieg pociągów.

Najlepszym jednak sposobem żywienia stanu osobowego transportów wojskowych jest żywienie z kuchni polowych, ponieważ każdy transport usamodzielnia się pod tym względem i uniezależnia od punktów żywnościowych. Ponadto transport jest w stanie przygotować i wydać gotowaną strawę nawet 2-3 razy w ciągu doby w dowolnym, najbardziej odpowiednim dla transportu czasie. Do tego celu przeznaczone są etatowe kuchnie polowe, które umieszcza się w wagonach krytych i w nich przygotowuje strawę podczas jazdy pociągów.

Przydzielając kuchnie polowe do transportów wojskowych, powinno się brać pod uwagę konieczność żywienia oficerów z ogólnego kotła.

Ponadto każdy transport wojskowy powinien być zaopatrzony w dostateczną i liczbę kotłów do gotowania wody, aby przez cały okres trwania przewozu można było dostarczać dla stanu osobowego wodę przegotowaną do picia lub sporządzania kawy.

Wydawanie gotowanej strawy odbywa się na stacjach kolejowych, na których przewidziany jest postój co najmniej przez 30 minut. Posiłki wydaje się na zarządzenie i pod kontrolą oficera dyżurnego i lekarza transportu wojskowego. W tym celu, aby możliwie szybko można było wydać posiłki, starsi wagonów wysyłają taką liczbę żołnierzy ze swego wagonu do kuchni polowych, jaka wypadnie z założenia, że jeden żołnierz może pobrać posiłek w mienażkach lub odpowiednich naczyniach dla dziesięciu ludzi.

Zaopatrywanie transportów wojskowych w węgiel i drzewo do ogrzewania wagonów z ludźmi oraz do kuchni polowych, dokonywane jest przez organa kolejowe na trasie przewozu zgodnie z ustalonymi pod tym względem normami. Dostarczanie opału do miejsca transportu należy do obowiązków naczelnika parowozowni danej stacji kolejowej.

Podział opału i roznoszenie go do poszczególnych wagonów należy do dyżurnych wagonów pod nadzorem oficera dyżurnego transportu.

Wagony oświetla się środkami, które również wydawane są przez kolej. Są to świece lub tzw. kaganki. Na przykład świece dostarcza na pierwszą dobę zawiadowca stacji załadowania, które pobiera oficer dyżurny transportu i rozdaje starszym wagonów. Zapalone świece umieszcza się w odpowiednich latarniach, które należą do wyposażenia wagonów.

#### c/ Zabezpieczenie medyczne.

Podczas działań bojowych, wojsko jadąc koleją znajduje się w niezbyt korzystnych warunkach zdrowotnych, brak jest bowiem dostatecznego oświetlenia wagonów zarówno w dzień, jak i w nocy, latem wdiska się do wagonów duża ilość pyłu i kurzu, a w zimie trudne jest utrzymanie dostatecznego ciepła. Ponadto trudne do uniknięcia przeciągi w wagonach towarowych oraz niekiedy duże skupiska ludzi w nich /dochodzących do 100 ludzi/, stwarzają niekorzystne warunki pod względem higieny i zdrowia. Dlatego też podczas przejazdów wojsk koleją występują częste zachorowania wśród stanu osobowego transportów, a nawet choroby zakaźne. Dlatego też obsługa lekarsko-sanitarna w czasie przewozów koleją, ma duże znaczenie.

W tym celu na kolei podczas wojny organizowane są stałe, okresowe i ruchome urządzenia sanitarno-izolacyjne, dezynfekcyjne, kąpielowo-dezynfekcyjne, pralnie i punkty sanitarno-kontrolne. Oprócz tego do każdego transportu wojskowego powinien być przydzielony lekarz lub felczer w celu stałego, systematycznego i bezpośredniego nadzorowania stanu zdrowia oficerów, chorążych i podoficerów i szeregowców.

Przy przejazdach trwających ponad dwa dni, do transportu wojskowego w którego skład wchodzi co najmniej 10 wagonów z ludźmi, dodaje się jeden wagon izolator na wypadek powstania choroby zakaźnej i konieczności odizolowania chorych od pozostałego stanu osobowego, aż do czasu przekazania ich stacjonarnym lub polowym zakładem leczniczym.

Urządzenia sanitarno-gospodarcze przydziela do tego wagonu jednostka organizująca przewóz.

Pierwszej pomocy lekarskiej rannym i chorym podczas przewozu koleją udziela personel lekarski danego transportu wojskowego. W razie zaś cięższych przypadków personel ten przekazuje rannych i chorych do najbliższego punktu sanitarno-izolacyjnego, wojskowego zakładu leczniczego, kolejowego lub cywilnego zakładu leczniczego. W tym celu w czasie przybycia transportu na którąkolwiek stację kolejową, wojskowy komendant lub zawiadowca stacji kolejowej obowiązany jest wezwać personel medyczny z pobliskiego zakładu leczniczego. O każdym pojawieniu się choroby zakaźnej komendant transportu obowiązany jest również meldować wojskowemu komendantowi odcinka kolejowego, który podejmuje odpowiednie kroki w tym zakresie.

W przypadku śmierci kogokolwiek ze stanu osobowego z powodu choroby lub z przyczyn niewyjaśnionych, personel medyczny transportu wojskowego przekazuje zwłoki na najbliższej stacji kolejowej do najbliższego szpitala wojskowego lub kolejowego w celu ewentualnego przeprowadzenia sekcji zwłok i ustalenia przyczyny śmierci oraz pochowania. Wraz ze zwłokami przekazuje się osobiste rzeczy zmarłego rodzinie lub upoważnionym osobom.

Do zadań personelu medycznego transportu należy również nadzór i kontrola jakości produktów żywnościowych, sposobu przechowywania ich, wydawania, pobierania i sporządzania posiłków oraz higieny personelu kuchennego.

W przypadku znalezienia się transportu wojskowego w rejonie wybuchu jądrowego personel medyczny transportu bierze również czynny udział w likwidacji skutków takiego uderzenia.

#### d/ Zabezpieczenie polityczne.

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć zabezpieczenia przewozu oddziału lotniczo-technicznego jest zabezpieczenie

polityczne, bowiem utrzymanie na wysokim poziomie stanu moralno-politycznego składu osobowego transportów ma duże znaczenie w należytym wykonaniu zadania bojowego.

Praca polityczna podczas przewozu kolejną przede wszystkim spoczywa na dowódcach pododdziałów przewożonych w poszczególnych transportach, aparacie politycznym, aktywie partyjnym i młodzieżowym oraz na wojskowych punktach propagandowych węzłów kolejowych i większych stacji, które w czasie wojny <sup>roz</sup> mieszczą się w budynkach stacyjnych, lub w pobliżu nich na główniejszych liniach transportowych. W punktach takich powinny się znajdować pomieszczenia na kino, czytelnia, sala wykładowa oraz punkt-informacyjny.

Kierownik punktu propagandowego podlega wojskowemu komendantowi odcinka kolejowego i utrzymuje ścisłą łączność oraz współpracę z miejscowymi organizacjami partyjnymi i społecznymi.

Do zastępcy komendanta transportu wojskowego do spraw politycznych należy organizowanie pracy partyjno-politycznej, propagandowej i zaopatrzenie stanu osobowego transportu w materiały polityczno-oświatowe i propagandowe.

Praca taka powinna być prowadzona w myśl planu opracowanego przez zastępcę komendanta transportu wojskowego do spraw politycznych, a zatwierdzonego przez zastępcę dowódcy oddziału lotniczo-technicznego do spraw politycznych i uzgodnionego z wojskowym komendantem odcinka kolejowego /stacji/, któremu podlega jest stacja załadowania.

Pracę polityczną prowadzi się w zasadzie w wagonach grupowo. Całością stanu osobowego transportu możliwe jest prowadzenie pracy polityczno-propagandowej tylko na dłuższych postojach.

### III. DOWODZENIE ODDZIAŁEM LOTNICZO-TECHNICZNYM PODCZAS PRZEWOZU TRANSPORTEM KOLEJOWYM.

#### 1. Dowodzenie podczas organizowania przewozu oddziału.

Po otrzymaniu rozkazu /zarządzenia/ od przełożonego na przewóz oddziału lotniczo-technicznego koleją, w jednostce rozpoczyna się okres bezpośredniego przygotowania do przewozu.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego w pierwszej kolejności zapoznaje się z otrzymanym zadaniem i rozpoczyna swą pracę od jego analizy.

Analiza zadania przykładowo winna obejmować:

- otrzymanie zadania;
- posiadany czas na przewóz /kalkulacja czasu od momentu otrzymania zadania do czasu rozpoczęcia załadowania transportów wojskowych/;
- warunki wykonania zadania;
- jakie przedsięwzięcia należy wykonać w okresie przygotowania oddziału lotniczo-technicznego do przewozu /zarys ogólny/;
- wnioski ogólne.

Analiza zadania jest pracą myślową dowódcy, której celem jest ustalenie w ogólnych zarysach możliwości wykonania zadania i wskazania najważniejszych kierunków działania dowódcy i sztabu.

Po przeprowadzeniu analizy zadania, następną czynnością dowódcy jest udzielenie wytycznych szefowi sztabu co do treści opracowania zarządzenia wstępnego oraz szefom służb i dowódcom pododdziałów odnośnie przygotowania danych, dotyczących potrzeb taboru kolejowego i propozycji na organizację przewozu. W wytycznych tych, dowódca powinien zapoznać podwładnych z sytuacją bojową, otrzymanym zadaniem, zamiarem swoim oraz podać wszystkie zagadnienia informacyjne, które dotyczą wszystkich bez wyjątku szefów służb i dowódców pododdziałów, a w końcu udzielić wytycznych każdemu z osobna

ze względu na różnorodność i charakter ich pracy.

W tym czasie sztab przystępuje do opracowania zarządzenia wstępnego, uaktualnienia planu przewozu oraz zapotrzebowania szczegółowego na tabor kolejowy.

Podczas udzielania wytycznych, dowódca może już określić w przybliżeniu liczbę transportów wojskowych, wyznaczyć komendantów dla nich oraz zapoznać ich z niektórymi zagadnieniami rozkazu /zarządzenia/ przełożonego, dotyczącymi przewozu oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym.

Po zorganizowaniu pracy wewnątrz oddziału lotniczo-technicznego, mającej na celu zwijanie służb i pododdziałów, przygotowanie oddziału do przewozu koleją oraz opracowanie zapotrzebowania szczegółowego - dowódca, względnie szef sztabu zbiera wyznaczonych komendantów transportów i udaje się z nimi do wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/, w celu złożenia zapotrzebowania na tabor kolejowy, omówienia planu załadowania i przeprowadzenia dodatkowego rekonesansu rejonu załadowania.

Z wojskowym komendantem odcinka kolejowego /stacji/ uzgadnia się w szczególności:

- liczbę i rodzaj wagonów dla każdego transportu i terminy podstawienia zestawów pociągów do załadowania jednostki;
- terminy przybycia poszczególnych transportów ze sprzętem i środkami materiałowymi do rejonu wyczekiwania;
- numery poszczególnych transportów oraz terminy ich odjazdu ze stacji załadowania;
- terminy rozpoczęcia i zakończenia ładowania transportów.

Po uzgodnieniu planu przewozu oddziału lotniczo-technicznego, dowódca lub szef sztabu wraz z komendantami transportów i wojskowym komendantem stacji kolejowej lub zawiadowcą stacji przeprowadza dodatkowe rozpoznanie rejonu załadowania /punktów ładunkowych, rejonu wyczekiwania, dróg dowozu i osi marszu od miejsca zakwaterowania do stacji załadowania/. Jednocześnie sprawdza środki do załadowania i uzgadnia zagadnienia oświetlenia, maskowania, konieczność rozbudowy urządzeń ładunkowych /np. rampy/ i ilości potrzebnej siły roboczej do tego celu oraz do załadunku poszczególnych transportów wojskowych.

Po powrocie dowódcy /szefa sztabu/oddziału lotniczo-technicznego z rozpoznania stacji załadowania, sztab na podstawie otrzymanych danych od dowódcy, szefów służb i dowódców pododdziałów uaktualnia ostatecznie plan załadowania jednostki.

Z kolei uwzględniając treść otrzymanego rozkazu /zarządzenia/ na przemieszczenie oddziału lotniczo-technicznego, dane i propozycje szefów służb i dowódców pododdziałów, dane rekonesansu rejonu załadowania i inne wiadomości, dowódca oddziału lotniczo-technicznego ocenia je i pojęmuje decyzję na przewóz oddziału transportem kolejowym. Ocena danych i propozycji podobnie jak i analiza zadania jest pracą myślową dowódcy, z tą jednak różnicą, że podczas jej przeprowadzenia, dowódca wypracowuje już konkretną decyzję na przewóz oddziału lotniczo-technicznego.

Ocena danych i propozycji./ocena sytuacji/powinna zawierać przykładowo następujące ważniejsze zagadnienia:

- sytuacja bojowa i jej wpływ na wykonanie zadania /nieprzyjaciel i jego lotnictwo, wojska własne, linia styczności bojowej wojsk, wnioski/;
- zadanie oddziału lotniczo-technicznego;
- warunki i możliwości wykonania zadania;
- organizację i przedsięwzięcia organizacyjne /sposób wykorzystania transportu samochodowego, czas załadowania poszczególnych transportów, czas ubycia transportów, ós marszu do stacji załadowania, regulacja ruchu itd/;
- zabezpieczenie bojowe;
- zabezpieczenie gospodarczo-bytowe;
- zabezpieczenie medyczne;
- dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym podczas przewozu /łącność/;
- miejsce dowódcy, sztabu, zastępcy dowódcy podczas przewozu;
- inne dane wynikające z konkretnej sytuacji;
- wnioski ogólne.

Po ocenie każdego z wymienionych zagadnień winien być wyciągnięty odpowiedni wniosek. W sumie wnioski powinny stanowić podstawę do powzięcia trafnej i uzasadnionej decyzji na przewóz. Oceniwszy całokształt sytuacji, dowódca podejmuje decyzję na przewóz oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym.

Powzięcie decyzji na przewóz dowódca oddziału lotniczo-technicznego wyraża w formie zadań, które stawia w odpowiednim czasie szefom służb, dowódcom pododdziałów i oficerom sztabu oraz umieszcza w rozkazie pisemnym.

Postawienie zadań winno się odbywać w pewnej uporządkowanej formie i kolejności. Jak wykazuje praktyka, dowódca powinien zorientować najpierw podwładnych z istniejącą sytuacją bojową, przypomnieć otrzymane zadania, a następnie omówić sprawy organizacyjne interesujące wszystkich /tras przewozu, numery transportów, komendanci transportów, grupy rekonesansowe, lotniska i marszruty o ile takie są wysłane, skład transportów wojskowych, czas załadowania i odjazdu każdego transportu, punkt ładunkowy, rejon wyczekiwania, oś marszu i do stacji załadowania itd/. Następnie dowódca stawia konkretne zadanie poszczególnym komendantom transportów oraz pozostałym szefom służb i dowódcom pododdziałów w zależności od wykonywanych obowiązków służbowych i nałożonych obowiązków dodatkowych wynikających z organizacji przewozu.

Otrzymawszy konkretne zadania, komendanci transportów wojskowych oraz szefowie służb i dowódcy pododdziałów udają się na swoje miejsca pracy i przystępują do w-ykonania zadań związanych z organizacją przewozu oddziału lotniczo-technicznego. Szefowie służb i dowódcy pododdziałów obowiązani są udzielić **wszelkiej** niezbędnej pomocy komendantom transportów podczas formowania transportów na lotnisku oraz przy załadowaniu pojazdów mechanicznych. Między innymi na żądanie komendantów transportów wyznaczają zespoły załadowcze i ich dowódców spośród oficerów lub podoficerów. Zwykle zespoły te wykorzystywane są również do wyładowywania transportów, ponieważ są one najlepiej zorientowane, gdzie i co zostało załadowane.

Liczba zespołów załadowczych zależy jest od liczby punktów ładunkowych i ich rodzajów, środków ładunkowych oraz ilości i rodzaju ładowanego sprzętu. Ponadto wydzielają ze swego składu osobowego osoby funkcyjne do każdego transportu, tj. zastępców komendantów transportów, zastępców do spraw politycznych, pomocników do spraw zabezpieczenia bojowego transportów- pomocników do spraw zaopatrzenia, lekarzy, szefów łączności, dowódców drużyn przeciwpożarowych, dowódców drużyn odbudowy, starszych wagonów i palaczy wagonów w okresie zimowym.

Sztab natomiast na podstawie powziętej decyzji na przewóz oraz postawionych zadań przez dowódcę opracowuje rozkaz /zarządzenie/, który powinien zawierać dane, zagadnienia i zadania, które zostały wyszczególnione podczas stawiania zadań oraz inne informacje wynikające z konkretnej sytuacji i potrzeb.

Rozkaz na przewóz oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym powinien przykładowo zawierać:

- zadania oddziału lotniczo-technicznego;
- w jakim okresie czasu i iloma transportami przewozi się oddział lotniczo-techniczny;
- nazwę stacji załadowania dla każdego transportu;
- których oficerów wyznacza się na odpowiedzialnych przedstawicieli oddziału lotniczo-technicznego na stacje załadowania i wyładowania;
- których oficerów wyznacza się na komendantów transportów ich zastępców, pomocników do spraw zabezpieczenia bojowego, lekarzy i inne osoby funkcyjne;
- marszrutę do stacji załadowania, rejon wyczekiwania przed załadowaniem, kolejność i terminy przybycia do niego transportów oraz organizację regulacji ruchu na osi marszu do stacji załadowania;
- terminy rozpoczęcia i zakończenia załadowania oraz odprawienia każdego transportu do stacji załadowania;
- sposób organizacji zabezpieczenia bojowego w rejonie załadowania, podczas przejazdu i w rejonie wyładowania;
- organizację dowodzenia /łączności/ w rejonie załadowania, podczas przejazdu i w rejonie wyładowania;

- jaką ilość żywności należy zabrać ze sobą i sposób żywienia podczas przewozu;
- zadania dla lekarzy transportów na okres przewozu;
- w którym transporcie przejeżdża dowódca oddziału, sztab i zastępcy;
- meldunki.

Rozkaz /zarządzenie/ taki jest pisemnym potwierdzeniem powziętej przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego decyzji na przewóz. Jeden egzemplarz rozkazu wysyła się przełożonemu, a jego treść doprowadza się do wiadomości i wykonania szefom służb i dowódcom pododdziałów nieobecnych przy stawianiu zadań.

Przed rozpoczęciem ładowania, sztab olt wręcza komendantom transportów odpowiednie dokumenty, do których zalicza się:

- wyciągi z planu załadowania jednostki;
- wykazy przewożonego w transporcie sprzętu i środków materiałowych;
- wykazy przewożonego stanu osobowego;
- tabele dsygnatów dowodzenia;
- listy przewozowe wzór Nr 2.

W okresie, kiedy służby i pododdziały intensywnie przygotowują się do przewozu, dowódca i sztab organizują kontrolę wykonania postawionych zadań i udzielają pomocy.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego w zasadzie powinien jechać w pierwszym transporcie wojskowym. Podyktowane to jest tym, że na dowódcę spoczywa zadanie powzięcia decyzji co do rozmieszczenia jednostki na nowym lotnisku.

Na starym lotnisku pozostaje w zasadzie szef sztabu lub jeden z najbardziej doświadczonych oficerów personelu kierowniczego oddziału lotniczo-technicznego aż do czasu wyjazdu ostatniego transportu z rejonu załadowania, celem sprawowania kierownictwa nad pozostałością sił i środków przewożonego oddziału.

## 2. Dowodzenie podczas załadowania transportów wojskowych.

Załadowaniem wagonów kierują wyznaczeni komendanci transportów wojskowych pod fachowym kierownictwem wojskowego komendanta odcinka kolejowego /stacji/ lub jego przedstawiciela. Jednakże zasadniczy wpływ na organizację załadowania powinien mieć dowódca i sztab oddziału lotniczo-technicznego.

W celu sprawnego kierowania załadowaniem transportu, komendant transportu organizuje między innymi odpowiednie stanowisko dowodzenia naprzeciwko środka pociągu, z którego widoczny byłby cały pociąg. Stanowisko dowodzenia powinno być wyposażone w odpowiednie środki łączności. Pożądaną jest, aby stanowisko dowodzenia miało łączność radiową i przewodową z rejonem wyczekiwania oraz miejscem postoju oddziału lotniczo-technicznego. Na stanowisko dowodzenia powinny wpływać i z niego powinny wychodzić wszystkie meldunki, zarządzenia i polecenia.

Dużą pomoc w kierowaniu załadowaniem może okazać ustawiony na stanowisku dowodzenia radiowóz z instalacją megafonową i głośnikami umieszczonymi wzdłuż rampy.

Na stanowisku dowodzenia podczas załadowania /wyładowania/ powinni się znajdować komendant transportu, wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/ lub jego przedstawiciel, zawiadowca stacji lub jego przedstawiciel, obsługa radiostacji, 2-3 łączników, trębacz, obserwator przeciwlotniczy i obserwator przeciwochemiczny oraz pododdział dyżurny rozmieszczony w pobliżu stanowiska dowodzenia. Ponadto na końcach składu pociągu stawia się w odległości wzrokowej od stanowiska dowodzenia po dwóch obserwatorów.

Jednym z zadań komendanta transportu wojskowego powinno być niedopuszczenie do grupowania się oraz skupiania żołnierzy i sprzętu na przestrzeni otwartej.

W razie pojawienia się samolotów przeciwnika, komendant transportu zawiadamia o tym cały stan osobowy za pomocą odpowiedniego sygnału. Gdy transport gotowy jest w tym czasie do odjazdu, jego komendant daje sygnał do wsiadania,

a wojskowy komendant stacji kolejowej po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu niezwłocznie wysyła pociąg w drogę. O ile zaś transport nie jest jeszcze gotowy do odjazdu, to komendant transportu pozostawiwszy w wagonach służbę, wyprowadza stan osobowy z pociągu do ukryć, które powinny być przygotowane w pobliżu pociągu.

### 3. Dowodzenie podczas przejazdu transportów wojskowych koleją.

W okresie przejazdu transportów wojskowych w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym występują pewne właściwości.

Właściwości te sprowadzają się do tego, że:

- dowódca i sztab przewożonego oddziału nie mają prawa mieszać się do pracy organów komunikacji wojskowej, ani też do organów kolejowych, oraz wnosić samowolnie jakichkolwiek zmian do planu przewozu i do rozkazu jazdy pociągów;

- cały oddział lotniczo-techniczny jest podzielony na części i rozciągnięty wzdłuż danej linii kolejowej na bardzo dużej przestrzeni, dochodzącej nawet do wieluset kilometrów;

- bezpośredni kontakt dowódcy i sztabu z poszczególnymi służbami, pododdziałami, a także transportami przestaje w zasadzie istnieć.

Wymienione właściwości w dowodzeniu olt podczas przejazdu mają zasadniczy wpływ na organizację, rolę dowódcy i sztabu w danym przedsięwzięciu. Jednakże to nie oznacza, że dowódca i sztab całkowicie są odsunięci od dowodzenia w ogóle podczas przejazdu.

Dowódca i sztab w takiej sytuacji winni wykorzystać wszystkie możliwości, aby w każdej chwili być zorientowanym, gdzie znajdują się ich transporty i w jakim są stanie przez cały czas przejazdu. Dane te sztab jest w stanie i powinien otrzymywać od organów komunikacji wojskowej drogą osobistych kontaktów z nimi oraz za pomocą własnych i kolejowych środków łączności.

Niezależnie od tego, komendanci transportów obowiązani są systematycznie informować wojskowych komendantów odcinków

kolejowych /stacji/ o stanie podległych im transportów podczas przewozu koleją.

W celu usprawnienia dowodzenia transportem wojskowym podczas przejazdu, dla komendanta transportu winno być urządzone odpowiednie miejsce w środkowym wagonie pociągu. W pobliżu komendanta transportu powinni się znajdować jego zastępcy i pomocnicy, lekarz i oficer dyżurny oraz łącznicy z odpowiednimi środkami łączności.

#### 4. Dowodzenie podczas wyładowania transportów wojskowych.

Wyładowaniem transportów wojskowych kierują ich komendanci pod fachowym kierownictwem i nadzorem komendanta odcinka kolejowego /stacji/.

W tym etapie przewozu, w zależności od konkretnej sytuacji i organizacji przewozu, dowódca i sztab oddziału lotniczo-technicznego mogą mieć większy lub mniejszy wpływ. Zależy to od tego, w jakim transporcie dowódca i sztab zostaną przewiezieni do rejonu wyładowania.

Największy jednakże ciężar w kierowaniu wyładowaniem spada na komendanta transportu wojskowego. Odpowiedzialny on jest bowiem za sprawne i szybkie wyładowanie podległego mu transportu.

Podczas organizowania wyładunku transportu wojskowego jego komendant powinien wziąć pod uwagę, fakt, że wyładowanie odbywa się w trudniejszej sytuacji bojowej niż załadowanie, ponieważ rejon wyładowania zwykle znajdował się będzie bliżej linii styczności bojowej wojsk. Stąd też wypływa wniosek, że wyładowanie powinno się odbyć w jak najkrótszym czasie i skrycie. Komendant transportu powinien mieć również na uwadze konieczność wyładowania transportu w razie potrzeby na innej stacji kolejowej niż to było przewidziane w planie lub też po prostu na szlaku kolejowym w polu, gdzie brak będzie odpowiednio urządzonych punktów wyładunkowych.

## Z a k o ń c z e n i e

Przewóz oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym we współczesnych warunkach działań bojowych jest przedsięwzięciem złożonym i skomplikowanym.

Od dowódców i sztabów przewożonych jednostek wymagana będzie sprawna organizacja wszystkich przedsięwzięć podczas załadunku i wyładunku transportów oraz skrytość przeprowadzania wielu czynności dotyczących organizacji i wykonania przewozu.

Mimo rozwoju innych rodzajów transportu, transport kolejowy nadal będzie spełniał poważną rolę przy wszelkiego rodzaju przewozach na znaczne odległości.

W warunkach współczesnego prowadzenia działań bojowych, transport kolejowy może być wykorzystywany do przewozu oddziałów lotniczo-technicznych i środków materiałowych z głębokich tyłów do określonych rejonów wyładunkowych w pobliżu linii styczności bojowej wojsk, które po wyładowaniu się wykorzystując własny etatowy transport samochodowy, będą osiągać wyznaczone im miejsca dyslokacji. Nie wyklucza się również wykorzystania transportu kolejowego do przewozu oddziałów lotniczo-technicznych i środków materiałowych na innych kierunkach /np. z obszaru jednego frontu dna drugi/ o ile odległość do miejsc przeznaczenia będą znaczne.

Szereg prac i przedsięwzięć, które będzie musiał wykonać oddział lotniczo-techniczny podczas organizowania przewozu koleją, będzie wymagało koordynacji i powiązania z organami komunikacji wojskowej oraz organami kolejowymi.

Szybki i sprawny przewóz oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym zależy będzie od zawczasu przygotowanego planu przewozu, należytego przygotowania stanu osobowego oddziału do przewozu koleją i transportu samochodowego przeznaczonego do dowozu do stacji załadowania, właściwie powziętej

decyzji na przewóz transportem kolejowym, zapewnienia należytej organizacji dowodzenia oraz zabezpieczenia bojowego.

OPRACOWAŁ:  
St. WYKŁADOWCA KATEDRY TYŁ.LOT.

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

BIBLIOGRAFIA:

1. Ppłk dypl. Adam Michalski, skrypt "Organizacja przewozu oddziału lotniczo-technicznego transportem kolejowym", wyd. ASG, 1964 r.
2. Podręcznik "Komunikacja Wojskowa", wyd. MON, Szef.Kom. 33/64, 1965 r.
3. Instrukcja o przewozach wojskowych transportem kolejowym, wyd. MON, Szef.Kom. 7/63, 1964 r.
4. Informator oficera komunikacji wojskowej, wyd. MON, 1957 r.
5. Regulamin służby wewnętrznej sił zbrojnych PRL, wyd. MON, Szt.Gen. 500/70, 1970 r.

Wykonano w 30 egz.  
Egz. 1-30 bibl. tajna  
Wyk. ppłk MICHALSKI  
Druk. Z.P.  
Nr ks.0301/0544/WW.  
Kor. J.S.





L. p.	Nr transportu wojsk.	Wyszczególnienie jednostek technicznych w skład transportu	Oficerowie	Podoficerowie	Stąd osobom	
<b>S P R Z E T I U Z B R C J E N I E</b>						
					Osobowe	<b>LIŚCI I RODZAJ WAGONOW</b>
					Dla ludzi	
					Kryje	
					Platformy 2-osłowe	
					Platformy 4-osłowe	
					Węglarki	
					Cystermy	
					R A Z E M	
					Stacja załadowania	
					Stacja przeznaczania	
					Termin gotowości do załadowania	
					U w a g i	



Lp.	Nr transportu wojsk.	Wyszczególnienie jednostek wchodzących w skład transportu wojskowego	Ilości i rodzaj wagonów											12	13	14	15	16	Załadowanie			19	20			
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14						15	16	17			18		
			osobne	ład. kic	ład. kryje	plat. for- mij 2-os.	plat. for- mij 4-os.	ng- flor- ki	inne	Razem																
1																										
2																										

Dr. VII, zał. 64, wojsk. druk. w Łodzi, zam. 288 z 24.6.54, CP-46887  
 Uwagi: 1. Wyciąg z planu załadunku przesyła się wraz z rozkazem bojowym do oddziału

OFICER ZAŁADUNKOWY I W.

SZEF SZTABU



1917  
1918  
1919

1920  
1921  
1922  
1923  
1924  
1925  
1926  
1927  
1928  
1929  
1930  
1931  
1932  
1933  
1934  
1935  
1936  
1937  
1938  
1939  
1940  
1941  
1942  
1943  
1944  
1945  
1946  
1947  
1948  
1949  
1950  
1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960  
1961  
1962  
1963  
1964  
1965  
1966  
1967  
1968  
1969  
1970  
1971  
1972  
1973  
1974  
1975  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009  
2010  
2011  
2012  
2013  
2014  
2015  
2016  
2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024  
2025  
2026  
2027  
2028  
2029  
2030  
2031  
2032  
2033  
2034  
2035  
2036  
2037  
2038  
2039  
2040  
2041  
2042  
2043  
2044  
2045  
2046  
2047  
2048  
2049  
2050  
2051  
2052  
2053  
2054  
2055  
2056  
2057  
2058  
2059  
2060  
2061  
2062  
2063  
2064  
2065  
2066  
2067  
2068  
2069  
2070  
2071  
2072  
2073  
2074  
2075  
2076  
2077  
2078  
2079  
2080  
2081  
2082  
2083  
2084  
2085  
2086  
2087  
2088  
2089  
2090  
2091  
2092  
2093  
2094  
2095  
2096  
2097  
2098  
2099  
2100

1917  
1918  
1919

PLAN ZAŁADOWANIA TRANSPORTU WOJSKOWEGO NR .....

1. Czas i warunki załadowania.

Załadowanie wyznaczono na .....  
/stacja, tor/

.....  
/rampa lub plac ładunkowy/

Przed załadowaniem zgrupować się w rejonie wyczekiwania

.....

Przyjęcie składu pociągu i urządzeń wagonowych dnia .... godz ... min..

Przybycie eszelonu do załadowania dnia .... godz ... min..

Początek załadowania dnia .... godz ... min..

Ukończenie załadowania dnia .... godz ... min..

Odjazd ze stacji załadowania pociągiem Nr ..... dnia .... godz ... min..

Do ładowania dostarczone zostaną środki ładunkowe:

Mostki załadowcze	sztuk .....
Mostki międzywagonowe	sztuk .....
Rampy przewożne	sztuk .....
Szyny	sztuk .....
Podkłady	sztuk .....
Haki /szyniaki/	sztuk .....
Klamry	sztuk .....
Kołki	sztuk .....
Deski	sztuk .....
Siekiery	sztuk .....
Piły	sztuk .....
Młotki do wbijania haków	sztuk .....
Łapy do wyciągania haków	sztuk .....

Ładunek zezwala się dowozić o godz ..... min. ....  
do godz. .... min. .... na .....  
/miejsce dowozu ładunku/

Dodatkowe zarządzenia .....

.....

2. Osoby funkcyjne i służba wartownicza transportu wojskowego.

Komendant transportu ..... /stopień, nazwisko i imię/

Zespoły ładunkowe do ładowania sprzętu i środków mat.

Do jakich prac wyznacza się zespół	Nr Nr porządkowe wagonów wg schematu składu pociągu	Stanowisko i nazwisko dowódcy zespołu	Skład osobowy zespołu ładunkowego	
			Z jakiego pododd. /wymienić nazwisko dowódcy/	ilość ludzi w zespole

Służba na pierwszą dobę:

Oficer dyżurny transportu .....

Fom. oficera dyż. transportu .....

Warta z ..... w składzie ..... żołnierzy na ..... posterunku i ..... partoli.

3. Wymarsz do załadowania.

Transport wymaszeruje z miejsca zakwaterowania o godz. .... min.. dnia ..... do stacji załadowania po osi marszu .....

Komendant transportu

4. Schemat składu pociągu.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

itd.



Wojskowy komendant odcinka kolejowego /stacji/

.....  
413055