

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

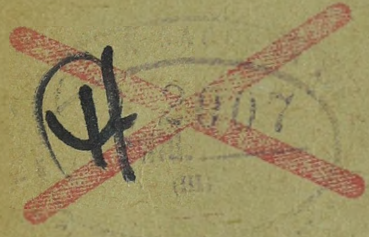
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OPK

ASG WP wewn. 3953/85

JAWNE

POUFNE

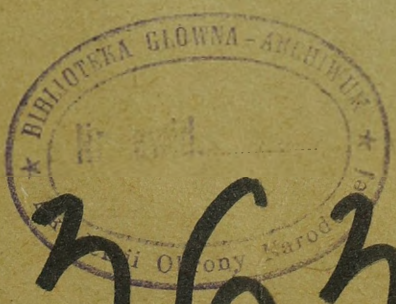
Egz. Nr 1



Mjr dypl. inż. Marek MASTALERZ

**PRZEWÓZ RZUTU NAZIEMNEGO ZABEZPIECZENIA
TRANSPORTEM KOLEJOWYM**

SKRYPT



55363

WARSZAWA

1985



48 158 M

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

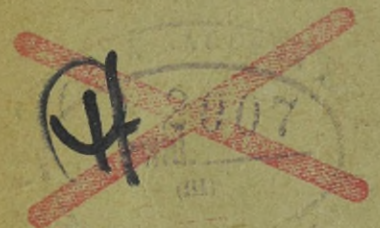
**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OPK**

ASG WP wewn. 3953/85

JAWNE

POUFNE

Egz. Nr **1**



Mjr dypl. inż. Marek MASTALERZ

**PRZEWÓZ RZUTU NAZIEMNEGO ZABEZPIECZENIA
TRANSPORTEM KOLEJOWYM**

SKRYPT



55363

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WL I OPK

ASG WP wewn. 3953/85

Przeklasyfikowana z ~~zak. pne~~ na ~~zak. pne~~ *jawne*
podstawa przekl. Wykaz Aktualnych Wojskowych
Wydawnictw Wewnętrznych szl. gen. 1527/2001
data i podpis *11.10.02 Władc Anno W*

JAWNE

~~POUFNE~~

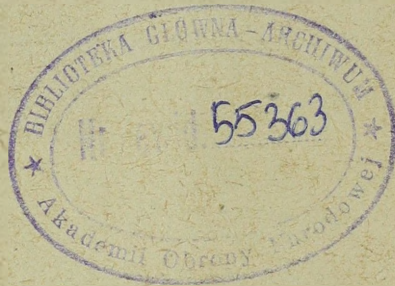
Egz. nr ~~6~~ *1*

Mjr dypl. inż. Marek MASTALERZ



PRZEWÓZ RZUTU NAZIEMNEGO ZABEZPIECZENIA TRANSPORTEM
KOLEJOWYM

Skrypt



SPIS TREŚCI

	Str.
WSTĘP	3
1. Ogólne informacje o wojskowych przewozach kolejowych	3
2. Planowanie przewozu pułku lotniczego transportem kolejowym ...	7
2.1. Rodzaje taboru kolejowego używanego do przewozów	10
2.2. Przygotowanie taboru dla transportu	11
2.3. Zestawienie składu pociągu wojskowego	12
3. Organizacja przewozu pułku lotniczego	13
3.1. Załadunek sprzętu, rozmieszczenie i mocowanie go na platformach	14
3.2. Załadunek i rozmieszczenie żołnierzy w wagonach krytych .	16
3.3. Zachowanie się żołnierzy w czasie przejazdu	17
3.4. Podstawowe obowiązki osób funkcyjnych oraz służby wewnętrznej transportu	18
3.5. Wyładowanie transportu	30
4. Zabezpieczenie materiałowe i medyczne transportu	30
5. Zabezpieczenie bojowe transportu	32
6. Dowodzenie pułkiem w czasie przewozu transportem kolejowym ...	36

ZAŁĄCZNIKI:

Nr 1 - Wzór rozkazu bojowego do przewozu pułku lotniczego transportem kolejowym	37
Nr 2 - Zapotrzebowanie na przewóz jednostki koleje	39
Nr 3 - Plan załadowania	40
Nr 4 - Plan wyładowania	41
Nr 5 - Zlecenie - list przewozowy	43
Nr 6 - Charakterystyka wagonów normalnotorowych	46
Nr 7 - Wymiary i normy załadownicze sprzętu wojskowego	47
Nr 8 - Przewóz ładunków z przekroczoną skrajnią /wyciąg/	51
Nr 9 - Wykaz ruchomych urządzeń wagonowych	52
Nr 10 - Zaświadczenie na przejazd	53
Nr 11 - Sygnały używane na sieci PKP	54
Nr 12 - Zapotrzebowanie na gorący posiłek i środki spożywcze	56
Nr 13 - Wykaz materiałów i sprzętu dla wagonu izolatora	57
Nr 14 - Podróżna karta zaopatrzenia w materiały działu żywnościowego	59

W S T Ę P

Wraz z rozwojem i wprowadzeniem do wyposażenia wojsk nowoczesnego sprzętu zwiększa się rola transportu kolejowego w zapewnieniu im odpowiedniej manewrowości. Warunkiem utrzymania gotowości bojowej pułku lotniczego jest jego zdolność do sprawnego organizowania załadunku, przejazdu i wyładunku różnego sprzętu na wszystkie rodzaje środków transportowych, w tym na tabor kolejowy.

Dla zapewnienia sprawnego przewozu pułku lotniczego transportem kolejowym z zachowaniem jego pełnej gotowości bojowej dowódca musi dobrze znać zasady organizacji przewozów, przedsięwzięcia związane z obroną i ochroną, przestrzeganiem skrytości przewozów, utrzymaniem porządku i dyscypliny, a także z zachowaniem warunków bezpieczeństwa w czasie prac załadunkowych, wyładunkowych oraz przejazdu.

Znajomość tych zasad przez słuchaczy kursu Zabezpieczenia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju będzie stanowić gwarancję należytej organizacji i sprawnego przewozu pułku transportem kolejowym.

Celem tego opracowania jest przygotowanie teoretyczne słuchaczy i opanowanie przez nich zasad planowania przewozów, kierowania procesem załadunku, przewozu i wyładunku we współpracy z przedstawicielami organów służby komunikacji wojskowej i Polskich Kolei Państwowych.

Ze względu na zakres i układ rozdziałów pod kątem przydatności dla oficerów, którzy profesjonalnie problematykę tę się nie zajmują, materiał, zdaniem autora, może być przydatny również dla szkolenia kadry jednostek lotniczych.

1. OGÓLNE INFORMACJE O WOJSKOWYCH PRZEWOZACH KOLEJOWYCH

Wprowadzenie do uzbrojenia współczesnych armii broni rakietowo-jądrowej i innych nowoczesnych środków rażenia spowodowało, że w czasie działań bojowych możliwe jest dokonywanie zniszczeń nieporównanie większych, bardziej precyzyjnych i z większej odległości niż w czasie minionych wojen. Powoduje to zagrożenie nie tylko dla zgrupowań uderzeniowych, ale również dla jednostek i urzędzeń tyłowych, w tym również dla taboru i linii kolejowych. Ten stan rzeczy wywołał wiele kontrowersji na temat wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych we współczesnych działaniach bojowych; w wielu publikacjach jakie pojawiły się w ostatnich latach, wręcz kwestionuje się jego przydatność. Twierdzenie to jest słuszne tylko w pewnym stopniu i nie na

tyle, by całkowicie negować możliwość jego wykorzystania dla celów wojskowych, bowiem za możliwością tą przenawiają następujące argumenty:

P o p i e r w s z e, niemożliwe jest całkowite sparaliżowanie transportu kolejowego na dużych obciążeniach ZTDW ze względu na dużą gęstość sieci kolejowej, dzięki czemu nawet w razie zniszczenia wszystkich mostów na szerokich przeszkodach wodnych może być organizowany ruch kolejowy na tzw. "izolowanych odcinkach linii kolejowych" znajdujących się pomiędzy tymi przeszkodami wodnymi.

P o d r u g i e, zdecydowana część przewozów wojskowych transportem kolejowym realizowana jest w okresie poprzedzającym wybuch wojny /przewozy mobilizacyjne, przegrupowanie wojsk do rejonów wyjściowych itp./, kiedy to nie ma jeszcze zniszczeń na sieci kolejowej.

P o t r z e c i e, w razie powstania zniszczeń na sieci kolejowej, wprowadzany jest tzw. "kombinowany sposób przewozu", polegający na zastępowaniu transportu kolejowego w rejonach zniszczeń linii kolejowych innymi rodzajami transportu /np. transportem samochodowym, wodnym, powietrznym/, które to stanowią "ogniwo" łączące ocalałe odcinki linii kolejowych w jeden ciąg komunikacyjny.

wojskowymi przewozami kolejowymi nazywamy przewozy jednostek wojskowych, zakładów wojskowych, pododdziałów i grup żołnierzy /pojedynczych żołnierzy/ oraz ładunków wojskowych wykonywane środkami transportu kolejowego na podstawie wojskowych dokumentów przewozowych ustalonych przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

Do wojskowych przewozów kolejowych zaliczamy przewozy związane z mobilizacją wojsk, ich przemieszczeniem na teatr działań wojennych, dostarczeniem środków zaopatrzenia materiałowo-technicznego i uzupełnień dla wojsk walczących, przegrupowaniem wojsk i przerzutu zapasów środków zaopatrzenia materiałowo-technicznego; przewozy związane ze szkoleniem i materiałowo-technicznym zaopatrzeniem wojsk w okresie pokojowym oraz przewozy ewakuacyjne.

Wojskowe przewozy kolejowe mają szereg cech specyficznych, które powodują konieczność wydzielenia ich w oddzielną grupę przewozów mających ogólnopństwowe znaczenie. Do najbardziej specyficznych cech tych przewozów należą:

- masowość, zwłaszcza w okresie wojny, kiedy to przelotowość na wielu liniach kolejowych będzie wykorzystywana w przeważającej części, a w niektórych okresach nawet całkowicie, dla potrzeb przewozów wojskowych;

- terminowość i szybkość realizacji wynikające z ich obronnego charakteru;

- 3 - konieczność przestrzegania szczególnych środków ostrożności przy masowo przewożonych ładunkach niebezpiecznych;
- 4 - konieczność należytego zabezpieczenia stanu osobowego jednostek wojskowych w czasie załadowania, przejazdu i wyładowania;
- 5 - konieczność specjalnego przygotowania taboru kolejowego do wykonania przewozów wojskowych;
- 6 - potrzeba zachowania jak najdalej idącej tajemnicy wykonywanych przewozów wojskowych.

Przewozy wojskowe w zależności od ich charakteru i przeznaczenia dzielą się na:

- przewozy operacyjne; przewozy jednostek i zakładów wojskowych w celu wykonania zadań operacyjnych, do nowych miejsc stacjonowania, na ćwiczenia i obozy, a także przewóz grup żołnierzy pociągami osobowymi w oddzielnych wagonach;
- przewozy mobilizacyjne; przewozy ludzi, sprzętu i środków zaopatrzenia materiałowo-technicznego przeznaczonych do ukończenia i zabezpieczenia jednostek i zakładów wojskowych w okresie mobilizacji;
- przewozy zaopatrzenia; przewozy sprzętu wojskowego, środków zaopatrzenia materiałowo-technicznego w ramach bieżącego zaopatrywania oraz innych potrzebnych ładunków;
- przewozy ewakuacji sanitarnej; przewozy rannych i chorych żołnierzy wykonywane specjalnymi wojskowymi pociągami sanitarnymi;
- przewozy ewakuacji materiałowej; przewozy sprzętu wojskowego do remontu lub do baz i składów wojskowych, a także sprzętu przekazywanego dla potrzeb gospodarki narodowej.

W zależności od rozmiaru /natężenia/ przewozy wojskowe dzielą się na:

- przewozy masowe - wykonywane z dużym tempem i w ograniczonym terminie. Wymagają one specjalnego przygotowania urządzeń kolejowych oraz dużej ilości taboru kolejowego;
- przewozy bieżące, które nie wymagają specjalnego przygotowania transportu kolejowego.

W zależności od tego kto organizuje i na jakim terenie są wykonywane, przewozy wojskowe dzielą się na:

- centralne - planowane przez szefostwo służby komunikacji wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP i wykonywane w granicach kilku okręgów wojskowych /frontów/;
- okręgowe /frontowe/ - planowane przez organa komunikacji wojskowej okręgu wojskowego /frontu/ i wykonywane w granicach jednego okręgu wojskowego /frontu/.

W zależności od okresu, w którym są wykonywane przewozy wojskowe dzielą się na przewozy okresu pokojowego i okresu wojny.

W okresie pokojowym są wykonywane:

- przewozy operacyjne związane z udziałem jednostek wojskowych w ćwiczeniach, wyjazdem na poligony, zmianą miejsc dyslokacji, a także ochroną ważniejszych obiektów wewnątrz kraju wykonywane zarządzone przez Komitet Obrony Kraju w warunkach zaostrzonej sytuacji międzynarodowej i groźby wybuchu konfliktu zbrojnego;

- przewozy grup żołnierzy i pojedynczych żołnierzy oraz grup poborowych;

- przewozy zaopatrzenia;

- przewozy mobilizacyjne związane z rozpoczęciem mobilizacji sił zbrojnych; przewozy te z zasady są kontynuowane jeszcze w początkowym okresie wojny.

W okresie wojny są wykonywane:

- przewozy operacyjne związane z przewozem wojsk dla wykonania określonych zadań operacyjnych lub strategicznych;

- przewozy zaopatrzenia;

- przewozy grup żołnierzy, pojedynczych żołnierzy lub uzupełnienia;

- przewozy ewakuacji sanitarnej;

- przewozy ewakuacji materiałowej;

- przewozy jeńców wojennych.

Jak wynika z powyższego, przewóz pułku lotniczego transportem kolejowym realizowany jest w ramach przewozów operacyjnych.

Głównym celem przewozów operacyjnych jest uprzedzenie nieprzyjaciela w dokonaniu przegrupowania wojsk dla uzyskania korzystnego stosunku sił oraz stworzenia warunków do przejęcia albo utrzymania inicjatywy na danym kierunku strategicznym /operacyjnym/, bądź też zdeorganizowanie nieprzyjaciela co do rzeczywistego zamiaru operacji na tym lub innym kierunku. Przewozy te, ze względu na duże zapotrzebowanie jednostek na platformy kolejowe /około 80% ogólnego zapotrzebowania na wagony/, małe tempo załadowania transportów na stacjach załadowniczych /3-4 transporty na dobę/ oraz dużą wrażliwość transportów kolejowych na uderzenia nieprzyjaciela, przewiduje się organizować na odległości nie mniejszej niż 500 km.

Oprócz powyższych cech ujemnych transport kolejowy ma również wiele cech dodatnich, zapewnia on bowiem między innymi:

- dużą prędkość przewozu wynoszącą około 600 km na dobę;

- dobre warunki przewożonemu stanowi osobowemu, który po opuszczeniu pociągu jest w zasadzie wypoczęty;

- możliwość zachowania niezbędnego zapasu przebiegu kilometrów dla pojazdów;

- dużą oszczędność paliw, których zużycie jest znacznie mniejsze niż w wypadku przegrupowania własnymi środkami transportowymi.

W dalszej części opracowania, z uwagi na ograniczoną jego objętość, autor zajmie się wyłącznie przewozem operacyjnym pułku lotniczego, który może mieć miejsce w okresie poprzedzającym wybuch wojny oraz, co jest bardziej prawdopodobne, w czasie działań wojennych.

2. PLANOWANIE PRZEWOZU PUŁKU LOTNICZEGO TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Każda dywizja lotnicza i samodzielne pułki lotnicze powinna posiadać aktualne zapotrzebowanie na przewóz koleją z podziałem na transporty i stacje załadowania, z uwzględnieniem zmian ilościowych składu osobowego i bojowego sprzętu technicznego w oddziałach i pododdziałach.

Jeżeli sztab dywizji nie posiada aktualnego zapotrzebowania na przewóz koleją pułków wchodzących w jej skład, pułk na podstawie wydanego przez sztab dywizji rozkazu /załącznik nr 1/ składa zapotrzebowanie /załącznik nr 2/ do komendanta odcinka kolejowo-drogowego.

W rozkazie tym określone są zadania poszczególnych oddziałów, kolejność ich odjazdów, stacje załadowania, drogi dojazdu do stacji załadowania, wytyczne co do bojowego politycznego, materiałowego i medycznego zabezpieczenia oraz terminy nadesłania odpisów planów załadowania poszczególnych pułków do sztabu dywizji. Na podstawie otrzymanych odpisów planu załadowania poszczególnych oddziałów, sztab dywizji sporządza plan załadowania całego związku.

Przedstawiciel przewożonej dywizji obowiązany jest:

a/ w rejonie załadowania:

- uzgodnić z wojskowym komendantem odcinka kolejowo-drogowego /stacji/ rejonu wyczekiwania przed załadowaniem i drogi do stacji załadowania;

- zabezpieczyć pełną gotowość i terminowość przybycia jednostek do rejonu wyczekiwania i do stacji załadowania;

- dopilnować terminowego wykonania przez jednostki planu załadowania;

b/ w rejonie wyładowania:

- uzgodnić z wojskowym komendantem odcinka kolejowo-drogowego /stacji/ stacje wyładowania, rejonu zbiórek jednostek po wyładowaniu i drogi domarszu do nich;

- sporządzić plan wyładowania;
- dopilnować natychmiastowego opuszczenia stacji przez wyładowane jednostki i uderzenia się do rejonów zbiorów;
- dopilnować terminowego wykonania przez pułki dywizji planu wyładowania.

Niedotrzymanie przez pułk /pułki/ dywizji przewidzianych planem terminów załadowania i wyładowania traktuje się jako niewykonanie rozkazu bojowego.

Dowódca pułku wchodzącego w skład dywizji lub dowódca samodzielnego pułku lotniczego po otrzymaniu rozkazu na przewóz kolejną obowiązany jest:

a/ złożyć komendantowi odcinka kolejowo-drogowego dokładną zapotrzebowanie na transport lub uzgodnić z nim otrzymany ze sztabu dywizji lotniczej wyciąg z planu załadowania /załącznik nr 3/;

b/ przeprowadzić rekonesans rejonu stacji załadowania i drogi dojazdu do niej z miejsca zakwaterowania;

c/ sporządzić plan załadowania oddziału;

d/ wydać rozkaz na przewóz kolejną pułku, w którym między innymi:

- wyznacza komendanta transportu, jego zastępców oraz potrzebne osoby funkcyjne na cały czas trwania podróży;

- podaje organizację zabezpieczenia bojowego pułku /ubezpieczenie, obrona przeciwlotnicza, obrona przed bronią masowego rażenia/ oraz łączności na czas załadowania, przejazdu i wyładowania;

- podaje sposób zabezpieczenia pułku pod względem materiałowym i medycznym na cały czas trwania przewozu;

e/ wyznaczyć przedstawicieli pułku i skierować jednego z planem załadowania do wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego, a drugiego z planem wyładowania /załącznik nr 4/ do wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego /stacji/ wyładowania, w celu wspólnego uzgodnienia i dopilnowania załadowania i wyładowania;

f/ podać wszelkie inne potrzebne dane nie ujęte planem załadowania pułku;

g/ zorganizować kontrolę wykonania rozkazu na przewóz kolejną.

Sztab pułku planując przewóz może obliczyć czas jego trwania wykorzystując wzór

$$T = \frac{t_z}{24} + \frac{L}{V} + \frac{t_w}{24}$$

gdzie:

T - czas trwania przewozu w dobach;

L - długość trasy w km;

V - średnia szybkość przewozu w km/dobę;

t_z - średni czas załadowania transportu w godzinach;

t_w - średni czas wyładowania transportu w godzinach.

Dla wykonania przewozu wybiera się linię transportową mającą dobrą przelotowość, dobrze rozbudowaną pod względem technicznym, wyposażoną w środki ładunkowe i najmniej zajętą przez inne przewozy. Przy wyborze takiej linii należy uwzględnić:

- możliwość wykonania przewozu w terminie ustalonym przez przełożonego;
- wrażliwość linii na uderzenia bronią jądrową /duże i średnie mosty, tunele, duże węzły kolejowe, ośrodki przemysłowe, administracyjne i inne/;
- wyposażenie linii kolejowej w urządzenia i środki zabezpieczające ciągłość przewozu /objazdy węzłów kolejowych i mostów, łącznice, przeprawy, przygotowane tymczasowe rejony przeładunkowe itd./;
- ilość i stan dróg samochodowych biegnących równoległe do linii kolejowej, a także dróg dojazdu do stacji załadowania i wyładowania;
- warunki zabezpieczenia pułku w czasie załadowania, wyładowania i w czasie przejazdu.

Planując przewóz należy przyjmować długość pociągu na 120 osi obliczeniowych /1 os obliczeniowa równa 5 mb/, a ciężar brutto - 1200 ton. Na ciężar brutto składa się ciężar przewożonego ładunku, sprzętu, stanu osobowego oraz ciężar własny wagonów kolejowych nie wliczając ciężaru lokomotywy. Ogólny ciężar przewidziany do przewozu, oblicza z góry sztab pułku i wpiekuje do zlecenia wzór nr 2 /załącznik nr 5/. Dla wagonu towarowego 2-osowego z ludźmi przyjmuje się wagę netto - 5 ton na wagon. Ciężar własny wagonu oraz ich długość w osiach obliczeniowych podane są w charakterystyce wagonów kolejowych PKP /załącznik nr 6/.

Podstawę do obliczania ilości i rodzaju wagonów dla transportu jest:

- ilość stanu osobowego transportu;
- ilość, rodzaj i ciężar przewożonego sprzętu;
- normy załadunkowe na transport kolejowy;
- dopuszczalny ciężar i długość pociągu.

Normy załadunkowe sprzętu wojskowego będącego w wyposażeniu pułku lotniczego, na tabor kolejowy podano w załączniku nr 7. Na nowszy sprzęt, nie ujęty w tym załączniku, ilość i rodzaj taboru kolejowego określa każdorazowo wojskowy komendant odcinka kolejowo-drogowego na

podstawie danych przedstawionych przez komendanta transportu.

W składzie transportu może być przewożony sprzęt z przekroczoną skrajnie ładunkową o ile stopień jej przekroczenia nie powoduje zastosowania środków ostrożności pociągających za sobą wydłużenie drogi lub czasu przewozu transportu.

Jeżeli w składzie transportu będzie się znajdował sprzęt o znacznym przekroczeniu skrajni ładunkowej to należy go wysłać osobno lub na własnych kołach /holowany/. Szczegółowy sposób zamawiania i przewozu sprzętu wojskowego z przekroczoną skrajnią podano w wyciągu z przepisów PKP /załącznik nr 8/.

2.1. Rodzaje taboru kolejowego używane do przewozów

Do przewozu pułku lotniczego używa się:

- wagonów osobowych;
- wagonów towarowych.

Wagonami osobowymi należy przewozić kadre zawodową. W razie braku takich wagonów za zgodą planujących organów służby komunikacji wojskowej można włączyć jeden lub dwa wagony towarowe przystosowane do przewozu ludzi, w zależności od ilości kadry zawodowej.

Szeregowych i podoficerów zasadniczej służby wojskowej, czynne kuchnie polowe oraz zapasy żywności przewozi się w odpowiednio urządzonych krytych wagonach towarowych.

Do przewozu ludzi używa się urządzone wagony towarowe kryte, znakowane przy serii wagonów literą "t". Do przewozu czynnych kuchni polowych używa się wagonów towarowych krytych serii Kddet i Kdst, a w niektórych wypadkach wagony bagażowe serii Fhxt.

Do przewozu sprzętu i materiałów wojskowych służą:

- kryte wagony towarowe;
- platformy różnych serii w zależności od rodzaju przewożonego sprzętu i materiałów. W przypadku braku żądanych serii platform mogą być podstawione zastępczo platformy innych serii z zapewnieniem żądanej długości ładunkowej i nośności lub wagony-węglarki;
- węglarki.

Do przewozu ładunków w stanie płynnym używa się cystern. Materiały pędne, smary oraz inne cieczki w beczkach i kanistrach przewozić należy w zasadzie w wagonach krytych towarowych.

Aby uniknąć, szczególnie w okresie letnim zepsucia się takich artykułów, jak mięso, ryby itp. należy wykorzystywać wagony-chłodnie.

2.2. Przygotowanie taboru dla transportu

Na przygotowanie taboru kolejowego dla transportu pułku lotniczego składają się następujące czynności:

- wybranie odpowiednich wagonów pod względem technicznym i sanitarnym;
- oględziny techniczne i naprawa bieżąca wybranych wagonów;
- przygotowanie sanitarne wagonów /mechaniczne oczyszczanie i umycie, odkażanie, usunięcie wszelkich napisów kredowych/;
- urządzenie wagonów przeznaczonych do przewozu ludzi, czynnych kuchni polowych i zapasów środków spożywczych na czas przejazdu;
- zestawienie składu pociągu według specjalnego schematu z odpowiednim rozmieszczeniem hamulców zespolonych i ręcznych;
- oględziny kontrolne zestawionego składu pociągu.

W oględzinach kontrolnych bierze udział komisja, w skład której wchodzi: naczelnik stacji lub jego przedstawiciel jako przewodniczący, przedstawiciel służby wagonowej i lekarz kolejowy jako członkowie. W komisji bierze udział również wojskowy komendant odcinka kolejowodrogowego lub jego przedstawiciel. Po dokonaniu oględzin kryte wagony do przewozu ludzi plombuje się i cały skład wysyła do miejsca załadowania pułku lotniczego.

Wagony kryte powinny zapewnić dobre warunki podróży zarówno w okresie letnim, jak i zimowym. W tym celu wagony powinny posiadać następujące urządzenia stałe:

- otwory okienne;
- otwory w dachu do odprowadzania dymu;
- górne wewnętrzne listwy nośne do zawieszania leżaków na broń i oporządzenia żołnierskiego;
- wewnętrzne listwy nośne do układania desek służących do spania lub siedzenia;
- kółka na wewnętrznych ścianach do zawieszania drążków zaporowych;
- prowadnice /pod dachem/ służące do zawieszania latarek;
- stopnie wagonowe do wsiadania.

Do urządzeń ruchomych, które powinny być w wyposażeniu wagonów krytych zalicza się:

- deski;
- stojaki do układania desek do siedzenia lub spania;
- leżaki na broń ręczną;
- wstawki okienne;
- drążki zaporowe;

- latarki wagonowe;
- wiadro na wodę;
- miotłę;
- komplet piecykowy /w okresie zimowym, tj. od 15.X-15.IV/.

2.3. Zestawienie składu pociągu wojskowego

Sztab pułku zestawiając skład pociągu musi kierować się następującymi zasadami:

- wagony osobowe i kryte towarowe dla ludzi, wagon izolator oraz wagon z czynną kuchnią polową umieszcza się w środku składu, a wagony z ładunkiem i platformy po obu stronach wagonów dla ludzi;
 - wagony osobowe w porze zimowej umieszcza się bezpośrednio za wagonem służbowym, ze względu na ogrzewanie z parowozu;
 - wagony z ludźmi oddziela się od parowozu nie mniej niż jednym wagonem i od końca pociągu nie mniej niż trzema wagonami nie zajętymi przez ludzi;
 - wagony z amunicją, materiałem wybuchowym i środkami zapalającymi, a także z materiałami chemicznymi i łatwopalnymi, należące do danego transportu wojskowego, umieszcza się w tylnej części pociągu pomiędzy platformami;
 - wagony z amunicją powinny być oddzielone od lokomotywy lub wagonów z samodzielnym ogrzewaniem i wagonów z ludźmi, najmniej dwunastoma osiami innych wagonów oraz od końca pociągu sześcioma osiami;
 - wagony z materiałami pędnymi przewożone w transporcie, muszą być oddzielone od wagonów z ludźmi oraz od wagonów z amunicją i od końca pociągu nie mniej niż sześcioma osiami z ładunkiem obojętnym;
 - wagony z materiałami chemicznymi umieszcza się w końcowej części pociągu za wagonami z ludźmi;
 - wagony z etatowymi środkami obrony przeciwlotniczej umieszcza się: jeden w przedniej, a drugi w tylnej części pociągu;
 - w celu lepszego prowadzenia ognia, platformy ze środkami obrony przeciwlotniczej oddziela się od lokomotywy i wagonów krytych nie mniej niż jedną platformą z ładunkiem niskim.
- Wyznaczona w rozkazie dowódcy pułku warta powinna otrzymać oddzielny przedział w wagonie osobowym lub pół wagonu "K1". Jednocześnie w pomieszczeniu gdzie znajduje się warta przewozi się sztandar oddziału lotniczego oraz skrzynie z dokumentami i kasą.

Reg. 3

3. ORGANIZACJA PRZEWOZU PUŁKU LOTNICZEGO

Dla pułku lotniczego, któremu do załadowania i wyładowania z reguły przydziela się jeden punkt ładunkowy, wyznacza się przy tym punkcie rejon wyczekiwania przed załadowaniem i rejon zbiórki po wyładowaniu.

Punkt ładunkowy jest to miejsce na stacji kolejowej, przy bocznicy lub na szlaku położone bezpośrednio przy torze i wyposażone w urządzenia ładunkowe. Punkt, który otrzymał pułk lotniczy może być typowo wojskowy lub, co jest najbardziej prawdopodobne przeznaczony dla celów ogólnopaństwowych.

Punkt ładunkowy nadający się do ładowania pułku pod względem długości może być:

- całopociągowy, mający front ładunkowy długości 600 m, a tor długości najmniej 650 m;

- półpociągowy, mający front ładunkowy długości 300 m. Dla załadowania i wyładowania ciężkiego sprzętu jaki znajduje się w wyposażeniu pułku, punkt ten spełnia rolę punktu całopociągowego.

Gdy na stacji, na której załadowuje się pułk znajduje się kilka miejsc ładunkowych, położonych w niedalekiej odległości od siebie o długości torów 600 m łącznie z frontem ładunkowym powyżej 300 m każdy, lub 4 tory z frontem ładunkowym powyżej 150 m każdy, na których jest możliwe prowadzenie równoczesnego załadunku /wyładunku/, to punkty te można uważać za całopociągowe i wykorzystać do załadowania /wyładowania/ pułku lotniczego.

Odległość rejonu wyczekiwania i zbiórki od punktu ładunkowego w każdej sytuacji uzależniona jest od warunków terenowych /drogi dojazdu, naturalne warunki maskowania/ i możliwości zapewnienia obrony przed bronią masowego rażenia. Nie może być ona jednak mniejsza niż 5 km.

Pododdziały pułku wchodzące w skład transportu po przybyciu do rejonu wyczekiwania przygotowują sprzęt do załadowania /oznaczenie kredą numerów wagonów, na które ma być ten sprzęt ładowany, ustalanie kolejności załadowania/ i spożywają posiłki. Bezpośrednio przed przystąpieniem do załadowania, pododdziały przechodzą z rejonu wyczekiwania na punkt ładunkowy, dokąd udają się w szyku uwzględniającym kolejność załadowania.

Komendant transportu organizuje regulację ruchu na drogach dojazdowych z rejonu wyczekiwania do punktu ładunkowego i od punktu ładunkowego do punktu zbiórki siłami własnymi.

Skład pociągu przeznaczony do załadunku pułku powinien zostać podestawiony na punkt ładunkowy w terminie, który został wyznaczony w planie, nie później jednak niż na 30 min przed rozpoczęciem ładowania. Wszystkie wagony w składzie pociągu powinny być oznaczone kredą kolejnymi numerami, zaczynając od czoła pociągu, zgodnie z wcześniej opracowanym planem załadunku transportu.

Przed przystąpieniem do załadunku, starsi wagonów sprawdzają i przyjmują ruchome urządzenia wagonowe, meldując o wynikach komendantowi transportu. Ten z kolei kwituje odbiór tych urządzeń na wykazie sporządzonym przez stację załadunku /załącznik nr 9/ w trzech egzemplarzach. Jeden egzemplarz komendant transportu zachowuje dla siebie, drugi dołącza się do dokumentów przewozowych, a trzeci pozostaje u zawiadowcy /naczelnika/ stacji załadunku.

3.1. Załadunek sprzętu, rozmieszczenie i mocowanie go na platformach

Po przygotowaniu punktu ładunkowego i taboru kolejowego oraz otrzymaniu od wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego zezwolenia na załadunek, komendant transportu wywołuje pododdziały wraz ze sprzętem z rejonu wyczekiwania do punktu ładunkowego i daje sygnał lub rozkaz do załadunku.

W czasie załadunku /wyładunku/ transportu należy przestrzegać następujących zasad bezpieczeństwa pracy:

- podczas otwierania lub zdejmowania ścian wagonów należy znajdować się w takim miejscu, by nie zostać uderzonym przez opadającą ścianę;
- w czasie ładunku w ładowanym pojeździe może znajdować się tylko kierowca;
- zabrania się kierowcom pojazdów samowolnego poruszania pojazdem po taborze kolejowym i środkach ładunkowych /bez otrzymania sygnału od dowódcy pojazdu lub zespołu ładunkowego/;
- zabrania się przebywać między załadunkowym pojazdem a dojeżdżającym do niego drugim pojazdem;
- w czasie użycia do ładunku transportu dźwigu, zabrania się znajdować pod jego wysięgnikiem. Operator przed uruchomieniem dźwigu powinien dać ostrzegawczy sygnał dźwiękowy;
- na liniach zelektryfikowanych zabrania się wchodzenia na sprzęt załadunkowy na platformach, na dachy wagonów oraz rozwijania drutów, w wypadku kiedy jego końce mogą się znaleźć bliżej niż 2 m od przewodów trakcyjnych;

- na liniach zelektryfikowanych prace ładunkowe za pomocą dźwigów mogą być wykonywane jedynie po uprzednim wyłączeniu dopływu prądu do sieci trakcyjnej:

- w czasie załadowania składu osobowego do wagonów, broń automatyczna powinna być rozładowana.

Sprzęt załadowany na tabor nie powinien przekraczać jego ładowności podanej w charakterystyce wagonów, a sprzęt załadowany na platformach nie powinien przekraczać skrajni ładunkowej. Ze względów ekonomicznych należy dążyć do tego, aby ładowność wagonów była w pełni wykorzystana, a jeżeli jest to niemożliwe z uwagi na rodzaj sprzętu lub ładunku, należy wykorzystać powierzchnię ładunkową wagonu lub jego pojemność.

Załadowany sprzęt powinien być symetrycznie ustawiony w stosunku do podłużnej i poprzecznej osi wagonu, zaś ciężar równomiernie rozłożony na wszystkie osie wagonu. Między pojazdami umieszczonymi na jednej platformie powinna być odległość:

- 100 mm dla pojazdów na podwoziu gąsienicowym;

- 50 mm dla pojazdów kołowych;

- 60-80 cm dla pojazdów kołowych ładowanych na złączach wagonów /nie wolno w ten sposób łączyć pojazdów typu: radiostacja, laboratorium oraz cystern samochodowych napełnionych paliwem i innych samochodów załadowanych zbiornikami z paliwem/.

Po załadowaniu sprzętu na tabor należy go umocować aby zapobiec przesuwaniu się w kierunkach poprzecznym i podłużnym. Pojazdy powinny mieć zaciągnięty hamulec ręczny, włączony pierwszy bieg, a ponadto w okresie zimowym spuszczoną wodę z chłodnic.

Umocowanie sprzętu powinno być przeprowadzone zgodnie z warunkami technicznymi przewidzianymi w przepisach kolejowych. Ładunki, dla których nie ustalono warunków technicznych, załadowuje i umocowuje się zgodnie z wytycznymi komendanta wojskowego odcinka drogowo-kolejowego. Materiały do klinowania, jak kliny drewniane, kliny z podkładów, gwoździe, kłamy dostarcza kolej. Natomiast materiały do wiązania i mocowania, jak drut, ściągacze, liny, łańcuchy, wkładki i podpórki drewniane, metalowe podkładki oporowe oraz materiały do maskowania zabiera ze sobą ładujący się pułk lotniczy.

Mocowanie pojazdów na podwoziu gąsienicowym dokonuje się według następujących sposobów:

- przy pomocy klinów z podkładów i ściągaczy;

- przy pomocy metalowych podkładek oporowych i drewnianych wkładek;

- przy pomocy klinów i wkładek drewnianych /tylko latek/.

Kołowe pojazdy mechaniczne, przyczepy samochodowe umocowuje się klinami drawnianymi i ściągaczami. Kliny powinny dokładnie przylegać do powierzchni kół. Każdy klin należy przybić nie mniej niż dwoma gwoździami, tak by końce gwoździ przeszły na wylot przez deskę podłogi wagonów. Z braku typowych klinów można użyć obrzynki podkładów lub drzewa.

Pojazdy o ciężarze do 5,5 t umocowuje się klinami z przodu i z tyłu każdego pojazdu oraz czterema ściągaczami. Pojazdy o ciężarze powyżej 5,5 t umocowuje się klinami z przodu i z tyłu każdego koła lub pary kół, a w pojazdach trzyosiowych po dwa kliny na jedno koło lub parę kół oraz czterema ściągaczami. Jeżeli pojazd ma osie czterokołowe, należy klinować tylko koła zewnętrzne.

Samochody ładowane na złączach dwóch wagonów umocowuje się przez klinowanie tylko tylnych kół z obu stron bez względu na ich ciężar. Przednich kół klinować nie wolno, a jedynie ogranicza się przez przybicie do podłogi listew prowadzących po zewnętrznej stronie kół.

Transport uważa się za załadowany po ukończeniu mocowania i maskowania sprzętu na taborze kolejowym, sprawdzeniu go przez komendanta transportu oraz przedstawicieli wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego i zawiadowcy stacji, złożeniu dokumentów przewozowych, zajęciu miejsc przez stan osobowy transportu i zameldowaniu o gotowości do objazdu.

3.2. Załadunek i rozmieszczenie żołnierzy w wagonach krytych

Stan osobowy pułku przewidziany do przewozu rozpoczyna wsiadanie do wagonów już po załadowaniu i umocowaniu sprzętu. Wsiadanie powinno być ukończone nie później niż 10 min przed planowaną godziną odjazdu transportu. Rozpoczyna się ono na rozkaz "wsiadać" wydany przez dowódców przewożonych pododdziałów po uprzednim sprawdzeniu i rozładowaniu broni.

W wagonach towarowych krytych przystosowanych do przewozu ludzi rozmieszcza się: 36-40 żołnierzy, a przy przewozie trwającym nie dłużej niż 12 godz. w porze dziennej - 50 żołnierzy. Wsiadanie i wysiadanie żołnierzy do wagonów może odbywać się z rampy stałej, peronu lub placu ładunkowego.

Wsiadanie żołnierzy z rampy stałej powinno odbywać się w następującym porządku:

- żołnierze wchodzi do wagonów kolejno dwójkami;
- układają broń na leżakach;
- zawieszają oporządzenie na listwach pod dachem wagonu;

- rozlokowują się w tej połowie wagonu, w której umieścili oporządzenie i uzbrojenie.

Wsiadanie żołnierzy z placu ładunkowego może odbywać się bądź przy użyciu stopni wagonowych, bądź też mostka ułożonego z desek z urządzenia wagonowego. Mostki powinni ułożyć dyżurni wagonów jeszcze przed rozpoczęciem wsiadania.

Po załadowaniu żołnierzy dyżurny powinien zebrać deski do wagonu, założyć drążek zaporowy i zamknąć drzwi wagonu na 2/3 ich szerokości lub całkowicie zależnie od temperatury panującej na zewnątrz.

3.3. Zachowanie się żołnierzy w czasie przejazdu

Przed rozpoczęciem przewozu z całym stanem osobowym transportu należy przeprowadzić instruktaż aby zapoznać z ogólnymi zasadami obowiązującymi przy przewozie, porządkiem załadowania i wyładowania oraz numerem transportu. Jest on bardzo ważny, bowiem posługiwać się nim należy obowiązkowo przy zwracaniu się do osób funkcyjnych organów kolejowych, jak również przy wszelkiego rodzaju korespondencji oraz w rozmowach telefonicznych.

Ze względu na zachowanie tajemnicy wojskowej kategorycznie zabrania się całemu stanowi osobowemu podawania komukolwiek, oprócz komendanta wojskowego odcinka kolejowo-drogowego, nazwy stacji załadowania i ładowania, drogi przewozu i innych danych o transporcie /nazwa i numer jednostki wojskowej, liczebność składu osobowego, ilość uzbrojenia, stopnie wojskowe i nazwiska oficerów itp./.

Ponadto podczas przewozu koleją składowi osobowemu przewożonego pułku zabrania się:

- wtrącać się do pracy osób funkcyjnych organów kolejowych;
- zatrzymywać pociąg na stacjach na czas dłuższy niż to przewiduje rozkład jazdy;
- chodzić bez potrzeby po torach podczas postoju pociągu na stacjach;
- wsiadać i wysiadać przed zatrzymaniem się pociągu i podaniem ustalonego sygnału lub rozkazu;
- zatrzymywać pociąg przy pomocy hamulca bezpieczeństwa lub sygnałów, z wyjątkiem wypadków zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągu lub życia ludzkiemu;
- rozpalać ogniska na torach, samowolnie brać opał i inne mienie kolejowe;
- przebywać w czasie jazdy pociągu w budkach hamulcowych na plat-

formach, samochodach i innych pojazdach oraz na dachach wagonów. Dyżurne obsługi środków zabezpieczenia bojowego, wartownicy, obserwatorzy i dozymetryści zajmują miejsca ściśle wyznaczone przez pomocnika komendanta transportu ds. zabezpieczenia bojowego i oficera dyżurnego, lecz w żadnym wypadku nie na dachach wagonów;

- rozpalać ogień w wagonie bez piątyka i w wagonach załadowanych materiałem łatwopalnym;

- nalepiać plakaty na zewnętrznych ścianach wagonów, ozdabiać je gałęziami i rozbić napisy;

- wyrzucać śmieci i resztki jedzenia oraz załatwiać potrzeby w miejscach do tego nie przeznaczonych;

- wywieszać światła, wymachiwać chorągiewkami, chustkami, czapkami itp. na zewnątrz wagonu, co mogłoby być wzięte przez obsługę pociągu za sygnał do zatrzymania;

- wychylać się i zwieszać nogi na zewnątrz wagonu;

- korzystać z żurawi wodnych oraz brać wodę do picia i mycia w miejscach niewekazanych przez oficera dyżurnego transportu.

Wyjście z wagonów dozwolone jest tylko na tych stacjach, na których przewidziany jest postój trwający nie mniej niż 10 min. Wsiadanie natomiast powinno być zakończone na 3 min. przed odejściem pociągu. Zezwolenie na wyjście z wagonów i rozkaz do wsiadania należy podawać sygnałami na polecenie oficera dyżurnego transportu.

Jeżeli w czasie podróży będzie miał miejsce przypadek odłączenia się od transportu kogoś ze stanu osobowego, wówczas osoba ta zobowiązana jest natychmiast zgłosić się do wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego, lub jeśli go nie ma, do zawiadowcy /naczelnika/ stacji.

Odłączone od transportu osoby wojskowe, wojskowy komendant odcinka kolejowo-drogowego po dokładnym sprawdzeniu przyczyny odłączenia się i faktycznej przynależności do transportu kieruje najbliższym pociągiem w ślad za transportem pułku. Jednocześnie wręcza jej zaświadczenie /załącznik nr 10/ uprawniający do przejazdu do stacji wyładowania transportu, lub do siedziby najbliższego wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego znajdującego się na drodze przejazdu.

3.4. Podstawowe obowiązki osób funkcyjnych oraz służby wewnętrznej

Rozkazem dowódcy pułku lotniczego wyznacza się następujące osoby funkcyjne transportu:

- komendanta transportu;

- zastępcę komendanta transportu;

- zastępcę komendanta transportu ds. politycznych;
- pomocnika komendanta transportu ds. zabezpieczenia bojowego;
- pomocnika komendanta transportu ds. zaopatrzenia;
- lekarza /sanitariusza/ transportu.

Do osób funkcyjnych transportu zalicza się ponadto:

- dowódców pododdziałów przewożonych w transporcie;
- dowódców zespołów i drużyn specjalnych;
- starszych wagonów dla ludzi.

Dowódców zespołów i drużyn specjalnych wyznacza komendant transportu, starszych wagonów natomiast dowódcy przewożonych pododdziałów.

Do zespołów i drużyn specjalnych należą:

- zespoły ładunkowe;
- drużyna łączności;
- drużyna rozpoznania i likwidacji skażeń;
- drużyna awaryjna.

Oprócz osób funkcyjnych transportu, do pełnienia służby wewnętrznej i wartowniczej na każdą dobę wyznacza:

a/ komendant transportu:

- oficera dyżurnego transportu;
- pomocnika oficera dyżurnego transportu;
- wartę;
- pododdział alarmowy;

b/ dowódca pododdziału:

- podoficera dyżurnego pododdziału;

c/ starszy wagonu:

- dyżurnego wagonu dla ludzi;
- palacza /do ogrzewania wagonu w okresie zimowym/.

Komendant transportu podlega dowódcy pułku oraz wojskowym komendantom odcinków kolejowo-drogowych tak na stacjach załadowania i wyładowania, jak i w czasie przejazdu. Odpowiada on za organizację i terminowość załadowania /wyładowania/ transportu, za jego ochronę, obronę i zabezpieczenie materiałowe, medyczne i polityczne, za utrzymanie dyscypliny oraz całość przewożonego sprzętu.

W okresie przygotowawczym przed załadowaniem transportu, jego komendant zobowiązany jest:

- otrzymać ze sztabu pułku takie dane, jak: skład transportu, jego numer, osoby funkcyjne transportu, stację i termin załadowania;
- pobrać w sztabie pułku dokumenty przewozowe, zaświadczenia o wyznaczeniu na komendanta transportu; druki dziennika wart i tabelę po-

sterunków oraz instrukcję dla dowódców wart;

- zapoznać się z sytuacją o zagrożeniu powietrznym, skażeniach promieniotwórczych i chemicznych;

- postawić zadania wstępne dowódcom pododdziałów i osobom funkcyjnym transportu o przygotowaniu się do załadowania;

- udać się wspólnie z pomocnikiem ds. zabezpieczenia bojowego co najmniej na dobę przed załadowaniem transportu, do wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego z dokładnymi danymi o składzie transportu, w celu sporządzenia planu załadowania;

- przeprowadzić rozpoznanie drogi dojazdu z rejonu zakwaterowania do punktu załadowania transportu;

- wspólnie z wojskowym komendantem odcinka kolejowo-drogowego sporządzić i podpisać plan załadowania transportu.

Po powrocie od wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego, komendant transportu obowiązany jest:

- zawiadomić dowódcę pułku o wynikach rekonosansu i otrzymanych wytycznych do załadowania oraz zgłosić swoje wnioski o zabezpieczeniu przewozu;

- przeprowadzić zgodnie z planem załadowania dokładny podział ludzi i sprzętu na wagony;

- polecić właściwym osobom funkcyjnym transportu sporządzenie planu zabezpieczenia bojowego, materiałowego, technicznego i medycznego;

- określić ilość oraz skład zespołów i drużyn specjalnych;

- ustalić skład warty i pododdziału alarmowego oraz termin ich wyznaczenia;

- osobiście sprawdzić znajomość obowiązków osób funkcyjnych.

Po dokonaniu podziału transportu na wagony, komendant wskazuje dowódcom pododdziałów:

- marszrutę i porządek wymarszu pododdziałów do punktu ładunkowego, termin wyruszenia, terminy przekraczania punktów kontrolnych oraz termin przybycia do rejonu wyczekiwania;

- sposób rozmieszczenia składu osobowego i sprzętu w wagonach;

- środki bojowego, politycznego, materiałowego i medycznego zabezpieczenia pododdziałów w czasie załadowania, przejazdu oraz w czasie wyładowania;

- stosowane na kolejach sygnały, które powinny być znane przez skład osobowy przewożonego pułku /załącznik nr 11/.

W celu zabezpieczenia załadowania transportu komendant zobowiązany jest:

- przybyć na stację na 2 godz. przed terminem rozpoczęcia załadowania z: pomocnikiem ds. zabezpieczenia bojowego, lekarzem /sanitariuszem/, pododdziałami wyznaczonymi do zabezpieczenia bojowego transportu, drużyną łączności, oficerem dyżurnym, starszymi wagonów, dyżurnymi wagonów, wartą i patrolami, zespołami ładunkowymi, a w porze zimowej także z palaczami;

- sprawdzić zgodność zastawienia wagonów w pociągu ze schematem zestawienia pociągu znajdującym się w planie załadowania;

- sprawdzić przez starszych wagonów stan i sprawność ruchomych urządzeń wagonowych oraz podpisać wykaz o ich przyjęciu oraz wykaz o przyjęciu klinów, gwoździ i klamer do umocowania sprzętu;

- polecić zespołom ładunkowym przygotowanie taboru do załadowania;

- zameldować wojskowemu komendantowi odcinka kolejowo-drogowego o gotowości pułku do załadowania, a po otrzymaniu zgody dać sygnał rozpoczęcia załadowania. Podobny meldunek złożyć o gotowości do odjazdu i dać polecenie oficerowi dyżurnemu aby podał sygnał do wsiadania składu osobowego.

W czasie przejazdu transportu komendant obowiązany jest:

- meldować przełożonym o stanie transportu;

- czuwać nad właściwym przestrzeganiem przez skład osobowy transportu przepisów dotyczących przejazdu koleję;

- powiadomić skład osobowy o możliwości napadu przez nieprzyjaciela;

- sprawdzać gotowość środków ogniowych do natychmiastowego otwarcia ognia i sprawność środków łączności w transporcie;

- ustalić miejsca i czas zmiany wart, w zależności od postojów pociągu;

- podawać oficerowi dyżurnemu stacje, na których może być wydane zezwolenie na wyjście ludzi z wagonów;

- meldować przełożonym o fakcie odłączenia się osób wojskowych od transportu, podając numer transportu i dane odłączonych;

- przekazywać chorych, rannych i zmarłych do najbliższych szpitali wojskowych i cywilnych;

- ustalić sposób, miejsce i czas wydawania posiłków dla składu osobowego transportu;

- czuwać nad ścisłym przestrzeganiem przez skład osobowy tajemnicy wojskowej i czujności.

W celu zabezpieczenia wyładowania transportu komendant obowiązany jest:

- uzyskać od przełożonych niezbędne wskazówki dotyczące wyładowania;

- wydać polecenie dowódcom pododdziałów i dowódcom zespołów ładunkowych do przygotowania i organizacji wyładowania;

- po przybyciu na stację wyładowania wydać polecenie oficerowi dyżurnemu, aby nakazał napełnić chłodnice wodą i podgrzać silniki /w okresie zimowym/;

- zorganizować na stacji wyładowania zabezpieczenie bojowe i medyczne;

- wysyłać w miarę wyładowywania do rejonu zbiórki żołnierzy nie biorących udziału w wyładowywaniu, sprzęt i inne ładunki, nie dopuszczając do gromadzenia się ich na punkcie ładunkowym;

- zdać na podstawie wykazu ruchome urządzenia wagonów oraz kliny, kłanry, gwoździe;

- pokwitować w ekspedycji towarowej wyładowanie transportu w dokumentach przewozowych.

Gdy transport przybędzie do rejonu zbiórki komendant powinien o tym fakcie złożyć meldunek dowódcy pułku na czym kończy się jego funkcja jako komendanta transportu.

Zastępca komendanta transportu podlega bezpośrednio komendantowi wykonując nałożone obowiązki i zastępując go w czasie jego nieobecności.

Zastępca komendanta ds. politycznych podlega komendantowi transportu i organizuje swoją pracę na podstawie wytycznych zastępcy dowódcy pułku /dowódcy dywizji/ ds. politycznych oraz komendanta transportu.

Obowiązany on jest:

- opracować plan pracy partyjno-politycznej pododdziałów pułku wchodzących w skład transportu;

- informować zastępców dowódców pododdziałów ds. politycznych oraz udzielać im wskazówek w sprawie zabezpieczenia wysokiego poziomu dyscypliny, przejawiania czujności i przestrzegania tajemnicy wojskowej i państwowej oraz należytego obchodzenia się ze sprzętem wojskowym i kolejowym;

- organizować zaopatrzenie składu osobowego przewożonych pododdziałów w prasę, materiały propagandowe itp.;

- zabezpieczyć prowadzenie systematycznych informacji politycznych z żołnierzami przewożonych pododdziałów o sytuacji międzynarodowej i w kraju, a w czasie wojny o sytuacji na TDW;

- meldować komendantowi transportu i zastępcy dowódcy pułku lotniczego /dywizji/ ds. politycznych o stanie moralno-politycznym i przebiegu pracy politycznej wśród przewożonych żołnierzy.

Pomocnik komendanta ds. zab. bojowego podlega komendantowi transportu

i odpowiada za stan ochrony i obrony transportu w czasie załadowania, przejazdu oraz wyładowania.

Podlegają mu:

- wydzielone środki ogniowe;
- drużyna łączności;
- drużyna rozpoznania i likwidacji skażeń;
- drużyna awaryjna;
- pododdział alarmowy /tylko w czasie napadu nieprzyjaciela/.

Wykonując swe obowiązki zobowiązany jest:

- zorganizować według wytycznych komendanta transportu służby regulacji ruchu i maskowanie w rejonie wyczekiwania oraz w punktach załadowania /wyładowania/ transportu;

- opracować plan zabezpieczenia bojowego transportu w czasie załadowania, przejazdu, wyładowania i przedstawić go komendantowi transportu do zatwierdzenia;

- wystawić ochronę punktu ładunkowego;

- udzielić wytycznych dowódcy drużyny rozpoznania i likwidacji skażeń dotyczących organizacji rozpoznania skażeń i zakazów oraz kierowania pracami w zakresie częściowej dezaktywacji sprzętu, broni, umundurowania i wagonów z ludźmi;

- nawiązać współpracę z miejscowymi organami obrony terytorialnej w rejonach załadowania i wyładowania;

- ustalić stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej / o ile znajduje się w składzie transportu/ i przeciwlotniczych karabinów maszynowych;

- organizować ochronę przeciwpożarową w transporcie, tak w czasie przejazdu, jak i na punktach załadowania i wyładowania;

- rozmieścić w transporcie własne środki zabezpieczenia bojowego.

Pomocnik komendanta ds. zaopatrzenia podlega komendantowi transportu, odpowiadając za całkowite zabezpieczenie składu osobowego w żywność.

Obowiązany on jest:

- pobrać w sztabie pułku niezbędne dokumenty upoważniające do uzupełnienia zapasu żywności w czasie przejazdu;

- zabezpieczyć wagon-kuchnię i wagon-magazyn żywnościowy w niezbędny sprzęt oraz naczynia do przenoszenia żywności otrzymywanej w czasie przejazdu;

- zaopatrzyć transport na czas trwania przewozu w środki spożywcze w ilościach podanych w rozkazie dowódcy pułku oraz uzupełniać je w mia-

re zużywania w wojskowych punktach żywnościowych lub wojskowych składach żywnościowych:

- organizować dowóz i załadowanie środków spożywczych do wagonów;
- organizować żywienie składu osobowego w czasie przejazdu;
- kontrolować zgodność wydawania składowi osobowemu transportu środków spożywczych lub posiłków z należnościami żywnościowymi;
- prowadzić ewidencję przychodu i rozchodu otrzymywanych przez transport środków spożywczych;
- przedstawiać w czasie przejazdu wojskowym komendantom odcinków kolejowo-drogowych zapotrzebowanie podpisane przez komendanta transportu na otrzymanie gorących posiłków i środków spożywczych /załącznik nr 12/.

Lekarz /sanitariusz/ transportu podlega komendantowi transportu i odpowiada za zabezpieczenie medyczne składu osobowego, za należyte organizację profilaktyki oraz za stan wagonu izolatora.

Po otrzymaniu rozkazu o wyznaczeniu go na to stanowisko obowiązany jest:

- przeprowadzić przegląd lekarski całego składu osobowego transportu w celu ujawnienia chorych;
- przeprowadzić przed odjazdem zabiegi sanitarne, a w razie konieczności również i szczepienia ochronne przeciw chorobom zakaźnym;
- pobrać niezbędne leki, środki dezynfekcyjne na cały czas trwania przewozu, a także sprzęt sanitarno-gospodarczy dla wagonu izolatora /załącznik nr 13/.

Przed załadowaniem transportu lekarz wspólnie z komendantem bierze udział w oględzinach taboru kolejowego i sprawdza pod względem sanitarnym stan wagonów wyznaczonych do przewozu ludzi, czynnych kuchni polowych i środków spożywczych.

W czasie przejazdu zobowiązany jest:

- kontrolować stan sanitarny wagonów z ludźmi, udzielać chorym pomocy lekarskiej i w razie konieczności umieszczać ich w wagonie izolatorze;
- przekazywać chorych wymagających leczenia szpitalnego do najbliższych szpitali leżących na drodze przejazdu za zezwoleniem komendanta transportu;
- brać udział w organizacji likwidowania skutków napadu nieprzyjaciela i udzielać niezbędnej pomocy lekarskiej;
- sprawdzać jakość środków spożywczych wydawanych na zaopatrzenie transportu, sposób przechowywania ich w wagonie-magazynie, a także

przeprowadzać kontrolę sanitarną przygotowania posiłków i zaopatrywania w przegotowaną wodę;

- organizować i kierować zabiegami sanitarnymi składu osobowego, w przypadku przeprowadzania ich na punktach sanitarno-kontrolnych oraz w pociągach kąpielowo-dezynfekcyjnych.

Dowódca pododdziału /kompanii transportowej, eskadry lotniczej, kompanii ochrony.../ podlega bezpośrednio swoim przełożonym oraz komendantowi transportu.

Oprócz wykonywania swoich obowiązków służbowych, określonych w "Regulaminie służby wewnętrznej Sił Zbrojnych PRL" dowódca pododdziału obowiązany jest:

- przygotować sprzęt i skład osobowy do przewozu;
- rozmieścić skład osobowy i sprzęt pododdziału na wagony wskazano przez komendanta transportu;
- instruować skład osobowy pododdziału o zasadach załadowania, wyładowania i zachowania się w czasie przejazdu;
- podać składowi osobowemu pododdziału numer transportu, stopień i nazwisko komendanta i jego zastępców;
- wyznaczyć starszych wagonów z ludźmi;
- wyznaczyć podoficera dyżurnego pododdziału;
- dopilnować pobrania materiałów do klinowania i mocowania sprzętu na platformach;
- kierować załadowaniem i umocowaniem sprzętu swego pododdziału na platformach oraz załadowaniem ludźmi;
- czuwać nad stanem dyscypliny i przestrzeganiem zasad zachowania się w czasie przejazdu;
- sprawdzać na postojach osobiście lub przez podoficera dyżurnego pododdziału stan umocowania i maskowania sprzętu na platformach;
- kierować wyładowaniem pododdziału, a wyładowany sprzęt i ludzi nie zajętych przy wyładowaniu niezwłocznie wysyłać do rejonu zbiórki.

Dowódca zespołu ładunkowego jest wyznaczony spośród kadry zawodowej pułku i podlega on komendantowi transportu. Musi ściśle współpracować z dowódcami pododdziałów w zakresie załadowania i wyładowania sprzętu należącego do ich pododdziałów.

W celu zabezpieczenia terminowego załadowania /wyładowania/ obowiązany jest:

- pobrać w jednostce potrzebne narzędzia i materiały niezbędne do prac ładunkowych;
- podzielić zespół na grupy: do dostarczania sprzętu oraz innych

ładunków do wagonów, do wciągania ich na platformy do rozmięszczenia i umocowania na platformach, do ustawiania i przenoszenia środków ładunkowych, do zdejmowania i otwierania ścian wagonów, do budowy ramp improwizacyjnych;

- okazać pomoc kierowcom pojazdów w umocowaniu i maskowaniu pojazdów na platformach w czasie załadowania oraz rozklinowania w czasie wyładowania;

- dopilnować uporządkowania wagonów po wyładowaniu;

- meldować komendantowi transportu o wszelkich uszkodzeniach tabo-ru kolejowego i sprzętu wojskowego podczas załadowania i wyładowania.

Dowódca drużyny łączności wyznaczony spośród podoficerów łączności, podlega pomocnikowi komendanta transportu do spraw zabezpieczenia bojowego i odpowiada za organizację i stan łączności w czasie załadowania, przejazdu i wyładowania.

Zobowiązany on jest:

- pobrać zgodnie z wytycznymi niezbędne środki łączności;

- zapewnić na czas załadowania łączność między punktem ładunkowym a rejonem wyczekiwania i stanowiskami ogniowymi środków zabezpieczenia bojowego;

- zabezpieczyć w czasie przejazdu ciągłą łączność między komandan-tem transportu a posterunkami obserwacji powietrznej, stanowiskami środków ogniowych obrony przeciwlotniczej i dowódcą warty;

- zapewnić na czas wyładowania transportu łączność między komandan-tem a rejonem zbiórki i stanowiskami ogniowymi środków zabezpieczenia bojowego.

Dowódca drużyny rozpoznania i likwidacji skażeń wyznaczony jest spośród żołnierzy zawodowych plutonu chemicznego. Podlega on pomocni-
kowi komendanta transportu ds. zabezpieczenia bojowego i kieruje całą akcją związaną z ochroną transportu przed skażeniami w czasie załadowania, przejazdu i wyładowania. Drużynę rozpoznania i likwidacji ska-
żeń wyposaża się w środki rozpoznania i zabiegów specjalnych.

W szczególności zobowiązany jest:

- sprawdzić stan posiadanych przez skład osobowy transportu indy-
widualnych środków ochrony przed skażeniami oraz uzupełnić ewentualne
braki;

- pobrać niezbędne środki i sprzęt dla drużyny rozpoznania i lik-
widacji skażeń;

- organizować obserwację i rozpoznanie skażeń;

- kierować pracami w zakresie odkażania i częściowej dezaktywacji

sprzętu, unundurowania, uzbrojenia i wagonów z ludźmi:

- przeprowadzać wspólnie z dowódcami pododdziałów kontrolę napromienienia składu osobowego i stopnia skażenia sprzętu i wagonów.

Dowódca drużyny awaryjnej wyznaczany jest spośród kadry zawodowej pułku i podlega pomocnikowi komendanta transportu ds. zabezpieczenia bojowego. Jest on odpowiedzialny za ochronę przeciwpożarową i usuwanie skutków awarii.

Zobowiązany on jest:

- dopilnować pobrania statowego sprzętu przeciwpożarowego;
- kontrolować, ażeby urządzenia ogrzewcze w wagonach z ludźmi i w wagonach z czynnymi kuchniami polowymi były w należyłym stanie, a wiadra zawsze napełnione wodą;
- zabraniać używania w wagonach wszelkiego rodzaju urządzeń do oświetlania z wyjątkiem latarek elektrycznych i latarek wagonowych;
- zabraniać składowi osobowemu rozpalania ognia w wagonach bez piecyków i w wagonach z materiałem łatwopalnym;
- kierować akcją przeciwpożarową w wypadku wybuchu pożaru;
- brać udział w pracach organizowanych przez organa kolejowe w walce z klęskami żywiołowymi.

Starszy wagonu dla ludzi wyznaczony jest spośród kadry zawodowej przewożonego pododdziału. Podlega on oficerowi dyżurnemu oraz dowódcy swojego pododdziału i ponosi odpowiedzialność za utrzymanie dyscypliny i porządku w wagonie, za przechowywanie broni i amunicji, za należyte pełnienie służby przez dyżurnych wagonu i palaczy /w porze zimowej/.

Obowiązany on jest:

- posiadać spis imienny składu osobowego znajdującego się w wagonie oraz znać stan ilościowy broni i amunicji będącej w wagonie;
- sprawdzić i przyjąć ruchome urządzenia wagonowe znajdujące się w wagonie i zameldować o tym komendantowi transportu;
- wyznaczyć dyżurnych wagonu i palaczy zgodnie z wytycznymi dowódcy pododdziału, czuwać nad ich terminową zmianą oraz wydzielać na rozkaz oficera dyżurnego żołnierzy do pobierania gorącej strawy, środków spożywczych, noszenia wody, opału itp.;
- meldować natychmiast oficerowi dyżurnemu i dowódcy pododdziału o zachorowaniach, wypadkach odłączenia się żołnierzy od transportu, o uszkodzeniu lub zgubieniu uzbrojenia, sprzętu wojskowego oraz mienia kolejowego;
- dopilnować, aby nie wynoszono z wagonów broni i oporządzenia bez zezwolenia przełożonych;

- nie zezwalać składowi osobowemu na wychodzenie z wagonu w czasie postoju pociągu przed podaniem sygnału do wysiadania lub bez zezwolenia oficera dyżurnego;

- w wypadku powstania pożaru przystąpić do gaszenia i podawać sygnały w celu zatrzymania pociągu.

Na stacjach, gdzie przewidziany jest dłuższy postój pociągu starszy wagonu za zgodą oficera dyżurnego może organizować zakup środków spożywczych, gazet itp. dla całego składu osobowego wagonu.

Oficer dyżurny transportu jest wyznaczony spośród oficerów młodszych przewożonego pułku lotniczego. Podlega on komendantowi transportu oraz dowódcy pułku i odpowiada za zewnętrzny porządek w transporcie oraz za prawidłowe pełnienie służby.

Jego prawa i obowiązki są analogiczne do obowiązków i praw oficera dyżurnego oddziału, określonych w rozdziale X "Regulaminu służby wewnętrznej Sił Zbrojnych PRL".

Ponadto, jako oficer dyżurny transportu, obowiązany jest:

- po przybyciu na stację załadowania wyznaczyć posterunki przy składzie transportu dla I zmiany wartowników i trasę patroli;

- przed załadowaniem oznaczyć kredą na zewnętrznej stronie drzwi wagonów krytych i na otwartych ścianach platform kolejne numery wagonów, zaczynając od czoła pociągu /po ukończeniu załadowania napisy należy wytrzeć/;

- dopilnować, ażeby przy załadowaniu w porze zimowej we właściwym czasie napalono w piecach;

- podawać do wiadomości dowódcom pododdziałów i starszym wagonów stacje, na których będzie dłuższy postój;

- na polecenie komendanta transportu dawać sygnał do wysiadania i wsiadania na stacjach załadowania, wyładowania i stacjach o dłuższym postoju;

- kontrolować gotowość pododdziału alarmowego, pełnienie służby przez wartę, sprawdzać przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych, stan umocowania i maskowania sprzętu na platformach;

- nie dopuszczać osób postronnych do transportu;

- dopuszczać pod nadzorem wartowników pracowników kolejowych do transportu wojskowego w celu dokonania prac związanych z doczepianiem, odczepianiem, remontem i przeglądem wagonów.

Pomocnik oficera dyżurnego podlega oficerowi dyżurnemu i wykonuje jego polecenia. Podlega mu cała służba wewnętrzna transportu. Obowiązany on jest kontrolować pełnienie służby przez wartę i byćobecnym

przy wystawianiu na posterunki pierwszej zmiany wartowników nowej warty. O wszystkich wydanych poleceniach oraz zaistniałych wypadkach melduje oficerowi dyżurnemu.

Warty i patrole podlegają oficerowi dyżurnemu transportu oraz jego pomocnikowi i wykonują swe obowiązki zgodnie z "Regulaminem służby garnizonowej i wartowniczej Sił Zbrojnych PRL".

Wartowników rozmieszcza się na czas jazdy według wskazówek oficera dyżurnego w budkach hanulcowych i na platformach zwracając uwagę na to, żeby mieli dogodną obserwację i pole ostrzału. W czasie postoju pociągu wartownicy poruszają się wzdłuż ochraniających wagonów po obu stronach pociągu.

Patrole wyznacza się w czasie załadowania i wyładowania transportu do ochrony rejonu oczekiwania, punktu ładunkowego i rejonu zbiórki. Poruszają się one po trasach wyznaczonych przez oficera dyżurnego.

Pododdział alarmowy podlega oficerowi dyżurnemu transportu i pełni służbę zgodnie z "Regulaminem służby wewnętrznej Sił Zbrojnych PRL". Jego skład ustala komendant transportu w zależności od ilości ludzi.

W wypadku napadu nieprzyjaciela, pododdział alarmowy wykonuje polecenia pomocnika komendanta transportu do zabezpieczenia bojowego.

Podoficer dyżurny kompanii podlega oficerowi dyżurnemu transportu i jego pomocnikowi, a pod względem służby wewnętrznej w kompanii - dowódcy i szefowi kompanii. Podlegają mu dyżurni wagonów dla ludzi jego pododdziału.

Swe obowiązki pełni w myśl "Regulaminu służby wewnętrznej Sił Zbrojnych PRL".

Dyżurny wagonu dla ludzi podlega podoficerowi dyżurnemu pododdziału i starszemu wagonu. Dyżurnych wyznacza się dwóch na dobę i pełnią oni służbę na zmianę. Dyżurny wagonu pełni służbę podobnie jak dyżurny kompanii w myśl "Regulaminu służby wewnętrznej Sił Zbrojnych PRL". Nie wolno używać go do innych prac i powinien on stale znajdować się w wagonie.

Palacz podlega starszemu wagonu i dyżurnemu wagonu. Odpowiada on za prawidłowe palenie w piecu i przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych. Palaczy wyznacza się dwóch na dobę i pełnią oni służbę na zmianę.

Obowiązany on jest:

- pobrać opał dla wagonu na polecenie starszego wagonu;
- palić w piecu przestrzegając przepisów przeciwpożarowych i stale utrzymywać w wagonie normalną temperaturę;
- przy zbliżaniu się do stacji wyładowania transportu zaprzestać palenia w piecu i wygasić ogień.

3.5. Wyładowanie transportu

Na ostatnim postoju przed stacją przeznaczenia lub na stacji wyładowania komendant transportu powinien wyjaśnić u przedstawiciela wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego sprawę dotyczącą:

- sytuacji bojowej w rejonie wyładowania;
- przewidywanego rejonu zbiórki pododdziałów po wyładowaniu;
- warunków wyładowania transportu;
- oświetlenia punktu ładunkowego /w razie wyładowania w nocy/;
- innych danych potrzebnych do planowanego wyładowania transportu.

Wyładowanie transportu rozpoczyna się po przybyciu na stację wyładowania na komendę lub sygnał komendanta transportu. Obowiązuje tu następujący porządek:

- skład osobowy transportu, który nie bierze udziału w wyładowaniu sprzętu natychmiast wychodzi z wagonów w oporządzeniu i uzbrojeniu oraz naszeruje do rejonu zbiórki. Na miejscu pozostają jedynie starsi wagonów, którzy po zdaniu ruchomych urządzeń wagonowych dołączą do swoich pododdziałów;
- zespoły wyznaczone do wyładowania sprzętu i materiałów natychmiast udają się do przydzielonych wagonów, obok których składają broń i oporządzenie oraz przystępują do wyładowywania.

Po zakończeniu wyładowania transportu ruchome urządzenia wagonowe muszą zostać uporządkowane a wagony oczyszczone. Drzwi wagonów krytych należy zamknąć a ściany platform podnieść.

4. ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE I MEDYCZNE TRANSPORTU

Zabezpieczenie materiałowe polega na zaopatrywaniu pułku lotniczego w środki spożywcze, w gorącą strawę, w wodę dla przygotowania posiłków i do mycia składu osobowego, w gotowaną wodę do przygotowania kawy oraz w świece i opał.

Cały transport powinien być zabezpieczony w żywność na całą dobę. Gorące posiłki dla składu osobowego w czasie przejazdu powinno z zasady przygotowywać się w kuchni polowej transportu. Obowiązuje przy tym zasada, że żołnierze powinni otrzymywać gorącą strawę nie mniej niż dwa razy na dobę z czynnych kuchni polowych transportu, zaś z wojskowego punktu żywnościowego nie mniej niż raz na dobę /trzeba przedstawić odróbną kartę zaopatrzenia w materiały działu żywnościowego/ - załącznik nr 14.

Jeżeli z przeprowadzonych kalkulacji wyniknie konieczność przygotowania gorącego posiłku przez wojskowy punkt żywnościowy, wówczas koman-

dent transportu musi złożyć zapotrzebowanie wojskowemu komendantowi odcinka kolejowo-drogowego wraz z kartą zaopatrzenia żywnościowego. Musi to uczynić z takim wyliczeniem, żeby wpłynęło ono do wojskowego punktu żywnościowego nie później niż 6 godz. przed przybyciem transportu na stację rozmieszczenia tego punktu. W zapotrzebowaniu należy podać: numer transportu, ilość obiadów lub ilość zapotrzebowanych środków spożywczych. Dalsze załatwienie spraw leży już tylko w gestii wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego oraz kierownika wojskowego punktu żywnościowego.

W gotowaną gorącą wodę lub strawę przygotowaną w kuchniach polowych transportu, komendant transportu obowiązany jest w pierwszej kolejności zaopatrzyć skład osobowy znajdujący się na warcie i w najbardziej oddalonych wagonach.

Uzupełnienie i zaopatrywanie się w wodę powinno odbywać się na stacjach do tego celu przystosowanych, pod warunkiem, że jest na nich przewidziany postój przez okres nie krótszy niż 15 min.

Transport zaopatruje się w opał do ogrzewania wagonów z ludźmi w okresie od 15.X-15.IV i przygotowania posiłków oraz w świece na całą drogę przejazdu. W przypadku wydłużenia się czasu jazdy transportu, kolej jest zobligowana do uzupełnienia tych środków na węzłowych stacjach leżących na drodze przejazdu, na pisemne zgłoszenie komendanta transportu.

Opał i świece wydaje się według norm:

- na jeden piecyk na dobę 20 kg węgla lub 0,15 m³ drzewa opałowego oraz jednorazowo 5 kg podkładów opałowych lub 3 kg drzewa suchego do rozpalania węgla. Jeżeli nastąpi spadek temperatury poniżej -15°C dobową normę na piecyk zwiększa się do 30 kg węgla lub 0,20 m³ drzewa - na żądanie komendanta transportu, na jedną czynną kuchnię polową na dobę 0,25 m³ drewna lub 40 kg węgla i 5 kg podkładów opałowych lub 3 kg drewna suchego do rozpalania węgla;

- na jedną latarkę, jedna świeca 100 g na 9 godzin palenia.

Zabezpieczenie medyczne składu osobowego organizuje w czasie przewozu służba zdrowia pułku. Do organizacji tego zabezpieczenia mogą być włączone następujące siły i środki:

- wojskowe zakłady służby zdrowia znajdujące się w rejonach stacji kolejowych;

- lekarsko-sanitarna służba kolejowa;

- zakłady cywilnej służby zdrowia.

Gdyby zaistniała sytuacja, że personel służby zdrowia nie byłby w

stanie zapewnić właściwej pomocy lekarskiej chorym ze składu osobowego transportu, wówczas wojskowy komendant odcinka kolejowo-drogowego, na prośbę komendanta transportu powinien wzywać lekarzy z miejscowych wojskowych, kolejowych lub cywilnych zakładów służby zdrowia.

Chorych i rannych, którzy nie mogą odbywać dalszej podróży w składzie transportu, kieruje się na polecenie komendanta transportu do najbliższego szpitala wojskowego, kolejowego lub cywilnego według wskazówek wojskowego komendanta odcinka kolejowo-drogowego. Szpital powinien wysłać na stację odpowiednie środki transportowe i personel dla zebrania chorych i rannych. Wraz z chorymi, szpitalowi należy przekazać jego dokumenty, skierowanie do zakładu służby zdrowia, zaświadczenie o zaopatrzeniu żywnościowym i rzeczy osobiste.

Gdyby w transporcie ktoś zachorował na chorobę zakaźną wówczas należy go umieścić w wagonie-izolatorze i przy pierwszej możliwej okazji skierować do oddziału zakaźnego szpitala. Żołnierzy, którzy przebywali w jednym wagonie z zakaźnie chorym należy poddać kwarantannie w tym samym wagonie i wziąć pod specjalną obserwację lekarską. Wagon, w którym odbywał podróż zakaźnie chory, wymienia się na najbliższej stacji węzłowej na inny urządzony wagon.

Gdyby zdarzyło się, że w transporcie 2% zachorowań będzie na jedną z chorób zakaźnych lub 5% zachorowań na różne choroby zakaźne, jak również przy stwierdzeniu chociażby jednego wypadku zachorowań na dżumę, cholera lub ospę na rozkaz dowódcy okręgu wojskowego, armii /frontu/ transport należy wyładować, a cały skład osobowy należy skierować na kwarantannę.

Gdyby w czasie przejazdu nastąpił zgon kogokolwiek ze składu osobowego, to zwłoki wraz z dokumentacją medyczną wystawioną przez lekarza transportu należy przekazać do najbliższego szpitala wojskowego lub kolejowego w celu przeprowadzenia sekcji, która by pozwoliła na określenie przyczyny zgonu.

5. ZABEZPIECZENIE BOJOWE TRANSPORTU

Tuż przed 106

Obronę i ochronę pułku lotniczego przewożonego transportem kolejowym organizuje dowódca z udziałem organów komunikacji wojskowej oraz PKP. Przedsięwzięcia realizowane w ramach zabezpieczenia bojowego transportu w porównaniu z tego typu przedsięwzięciami realizowanymi w

"klasycznych" warunkach mają swoje specyfiki w odniesieniu do: rozpoznania, obrony przed BMR, obrony przeciwlotniczej, obrony i ochrony przed napadem sił naziemnych oraz maskowania.

Rozpoznanie prowadzi się w rejonach załadowania i wyładowania, a

także w czasie jazdy pociągu. Bez przerwy prowadzi się obserwację powietrzną i obserwację terenu na stacji załadowniczej i wyładowniczej, a także w czasie jazdy na szlaku, gdzie dodatkowo prowadzona jest obserwacja stanu technicznego linii kolejowej oraz sygnalizacji kolejowej i sygnałów podawanych przez załogę lokomotywy. Przedsięwzięciem to ma na celu natychmiastowe powiadomienie stanu osobowego transportu o przeciwniku naziemnym i powietrznym oraz o różnego rodzaju skażeniach.

Obrona przed BMR organizowana jest na stacjach załadowania, wyładowania i w czasie jazdy pociągu. Podstawowym przedsięwzięciem realizowanym w ramach tej obrony jest ściśle przestrzeganie zasad rozładunku i maskowania w rejonach wyjściowych do załadowania, na stacjach załadowniczych i wyładowniczych oraz w rejonach zbiórek po wyładowaniu pułku z transportu kolejowego. W tym zakresie obowiązuje żelazna zasada, zgodnie z którą w rejonie stacji załadowniczej może znajdować się jedynie stan osobowy oraz sprzęt tylko jednego transportu, tzn. tego, który w danym czasie jest załadowywany na transport kolejowy.

W rejonach /rejonie/ wyjściowych do załadowania oraz w rejonach /rejonie/ zbiórek po wyładowaniu z transportu kolejowego prowadzi się inżynierską rozbudowę terenu. W pierwszej kolejności wykonuje się ukrycia dla stanu osobowego, a następnie dla sprzętu. W związku z dużym zagrożeniem pożarowym lasów w przypadku użycia przez walczące strony broni jądrowej bardzo problematyczne staje się urządzenie rejonów wyjściowych i rejonów zbiórek w lasach. Wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem w takich przypadkach byłoby organizowanie tego rodzaju rejonów w małych miejscowościach, w których są dobre warunki zarówno do rozładunku, jak i maskowania, lokalizacji pożarów oraz /co jest niezmiernie ważne w przypadku uderzeń jądrowych/ szybkiej ewakuacji ze stref zniszczeń i pożarów.

Informację o sytuacji promieniotwórczej i chemicznej na stacji załadowniczej dowódca pułku lotniczego otrzymuje od sztabu przed opuszczeniem rejonu wyjściowego, a w razie przewozu transportem - od posterunków obserwacyjnych. W transporcie wyznacza się czołowy i końcowy, a w miarę potrzeby i środkowy posterunek obserwacyjny. W skład takiego posterunku wchodzi z reguły obserwator i chemik zwiadowca, natomiast końcowy posterunek obserwacyjny obsadzony jest przez jednego obserwatora. Posterunek czołowy umieszcza się na lokomotywie, a budce hamulcowej lub na czołowej platformie, posterunek końcowy i środkowy - w budkach hamulcowych lub na platformach.

Ostrzeżenie stanu osobowego transportu realizowane jest za pomocą

sygnałów obowiązujących w wojakach oraz sygnałów alarmowych obowiązujących na PKP. Z treści tych sygnałów stan osobowy pułku powinien być zapoznany przed załadowaniem na transport kolejowy.

Obrona przeciwlotnicza organizowana jest etatowymi i przydzielonymi środkami przeciwlotniczymi, które obsługiwane są przez załogi dyżurne. Ponadto cele powietrzne zwalczane są również za pomocą broni strzelackiej znajdującej się w wyposażeniu stanu osobowego transportu. Dyżurne środki przeciwlotnicze /2-3 szt / rozmieszczane są wzdłuż składu transportu w sposób zapewniający im dobre warunki prowadzenia ognia. W tym celu z reguły w części czołowej i końcowej transportu wyznacza się dla środków przeciwlotniczych specjalne platformy, które oddziela się od lokomotywy z krytych wagonów przynajmniej jedną platformę załadowaną niskim ładunkiem. Obowiązuje przy tym zasada, że dyżurne środki przeciwlotnicze przygotowywane są do prowadzenia ognia nie tylko do celów powietrznych, ale również i do celów naziemnych.

W wypadku ogłoszenia sygnału o ataku lotniczym prace na punktach ładunkowych przerywa się, nie załadowany lub wyładowany sprzęt bojowy rozładunkowuje się, a stan osobowy pułku udaje się do ukryć. Na swoich miejscach pozostają tylko dyżurne środki przeciwlotnicze.

Jeżeli sygnał o ataku lotniczym zostanie ogłoszony w momencie, gdy transport został już załadowany lub gdy nie rozpoczęto jeszcze jego wyładunku, bądź też został chwilowo zatrzymany na pośredniej stacji kolejowej, wówczas natychmiast pociąg z transportem opuszcza stację. Gdy z przyczyn technicznych, wyprowadzenie pociągu poza obręb stacji jest niemożliwe, stan osobowy wyprowadza się do ukryć, a na miejscu pozostają tylko warta oraz dyżurne załogi środków przeciwlotniczych.

W razie pojawienia się przeciwnika powietrznego w czasie jazdy pociągu na szlaku, obserwator, który fakt ten jako pierwszy odkryje, powiadamia o nim posterunek czołowy w celu podania sygnału o napadzie powietrznym przy użyciu sygnału dźwiękowego lokomotywy. Pociąg z transportem nie przerywa jazdy, a wszystkie środki ogniowe mogące prowadzić ogień do celów powietrznych przygotowywane są do natychmiastowego jego otwarcia.

Na zelektryfikowanych odcinkach linii kolejowych konieczne jest ścisłe przestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Dopuszcza się stosowanie tylko takich środków przeciwlotniczych, które w czasie prowadzenia ognia zbliżają się do przewodu trakcyjnego pod napięciem na odległość nie mniejszą niż 2 m.

Obrona i ochrona przed napadem sił naziemnych nieprzyjaciela w czasie załadowania /wyładowania/ transportu wymaga zorganizowania systemu

wysuniętych posterunków i patroli obronnych; polega ona na zapewnieniu bezpośredniej ochrony transportu przez wyznaczony pododdział dyżurny. Wysunięte posterunki i patrole ochronne zorganizowane są w rejonach wyjściowych /rejonach zbiórki/ oraz w rejonach stacji załadowniczej.

Transport w czasie jazdy na szlaku utrzymuje stałą gotowość do obrony wydzielonych do tego celu sił i środków. W razie bezpośredniego zagrożenia transportu przez siły naziemne nieprzyjaciela, komendant transportu ostrzega o tym podległy mu stan osobowy, sprawdza gotowość dyżurnych środków ogniowych do natychmiastowego otwarcia ognia oraz nakazuje wzmożenie obserwacji stanu technicznego linii kolejowej i przyległego do niej terenu. Ponadto sprawdza znajomość sygnałów alarmowych przez stan osobowy transportu oraz przygotowuje go do natychmiastowego opuszczenia pociągu. W odpieraniu napadów przeciwnika naziemnego na transport w czasie jazdy uczestniczą wszystkie środki ogniowe znajdujące się w transporcie. W tym czasie pociąg może być zatrzymany tylko w przypadku, gdy dalsza jazda jest niemożliwa.

Bezpośrednią ochronę transportu na punkcie ładunkowym oraz w czasie przewozu zapewnia się poprzez organizację służby wartowniczej. Skład warty ustala się wychodząc z założenia, że jednemu wartownikowi przydzielonych jest do ochrony do 10 wagonów. Podczas postoju transportu na stacjach wartownicy pełnią służbę po obu stronach wagonów /po każdej stronie wagonu jeden wartownik/, natomiast w czasie jazdy - w budkach hamulcowych oraz na platformach i w wagonach przystosowanych do przewozu ludzi lub w wagonach ochraniających.

Maskowanie w rejonach załadowania, w czasie jazdy pociągami oraz w rejonie wyładowania organizuje się przy użyciu etatowych i podręcznych środków maskujących. Sposoby bezpośredniego maskowania transportu ustala jego komendant. Za pomocą środków maskujących ukrywa się przed obserwacją zewnętrzną przewożony sprzęt, lub też wprowadza się nieprzyjaciela w błąd co do rodzaju przewozów, np. poprzez upodobnianie transportu operacyjnego do zwykłych transportów zaopatrzeniowych lub też nawet do pociągów realizujących przewozy w celach gospodarczych.

Oprócz maskowania bezpośredniego, które odnosi się w zasadzie do oddzielnych transportów wojskowych, prowadzone jest również maskowanie operacyjne odnoszące się do całego procesu przewozów operacyjnych. Polega ono na pozorowaniu przewozów wojskowych na drugorzędnych kierunkach, podczas gdy rzeczywiste przewozy operacyjne odbywają się wyłącznie nocą.

6. DOWODZENIE PUŁKIEM W CZASIE PRZEWOZU TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Dowodzenie rzutami pułku w rejonie wyjściowym do załadowania oraz w rejonach zbiórki po wyładowaniu sprawuje się ze stanowisk dowodzenia /SD/. W rejonach tych oprócz łączności, jaką organizuje się "tradycyjnie" w rejonach wyjściowych, organizowana jest łączność pomiędzy SD pułku a stacjami załadowniczymi /wyładowniczymi/. Łączność tę organizuje się w celu zapewnienia rytmiczności pracy rejonu załadowania /wyładowania/. Szczególnie chodzi tu - w odniesieniu do rejonu załadowania - o zapewnienie terminowego przybywania pododdziałów na stacje załadownicze i niedopuszczenie do ich niepotrzebnego gromadzenia się. W rejonach załadowania i wyładowania obowiązuje zakaz używania łączności radiowej, dlatego też organizuje się łączność za pomocą środków przewodowych i ruchomych.

Dowództwo pułku lotniczego dowodzi swymi pododdziałami z SD rozmieszczonego w rejonie wyjściowym do momentu załadowania około 50% swoich sił i środków, a następnie przegrupowuje się do rejonu wyładowania. W tym czasie w rejonie załadowania pozostaje jeden z zastępców dowódcy pułku wraz z niezbędną grupą oficerów i kieruje załadowaniem pododdziałów na transport kolejowy. Kieruje on swój główny wysiłek na utrzymanie stałej gotowości pułku, a także na:

- zapewnienie terminowego przybywania pododdziałów na stację załadowniczą;
- ścisłe przestrzeganie planu załadowania;
- utrzymanie stałej łączności pomiędzy rejonami wyjściowymi a stacją załadowniczą.

Jednym z najtrudniejszych zadań, jakie stoją przed dowództwem i ektabem pułku w czasie przegrupowania transportem kolejowym, jest organizacja pokonywania rejonów masowych zniszczeń, które mogą powstawać w razie uderzeń nieprzyjaciela na duże węzły oraz mosty kolejowe na szerokich przeszkodach wodnych. Wówczas rzut wyładuje się z transportu kolejowego i z braku możliwości do powtórnego załadunku na transport kolejowy poza rejonem zniszczeń, dalszą część drogi muszą pokonywać na kołach. Sytuacje tego typu stwarzają wiele bardzo skomplikowanych problemów, które będzie musiał rozwiązywać komendant transportu; należą do nich między innymi: utrzymanie łączności ze swoim dowództwem w czasie odbywania marszu na własnych środkach, osiągnięcie we właściwym czasie rejonów wyładowania.

Z chwilą przybycia transportu do rejonu wyładowania dowodzenie nad nim przejmuje grupa operacyjna - do czasu przegrupowania się dowództwa pułku.

X) Blumberg

Załącznik 1

Klauzula tajności

ROZKAZ BOJOWY

... DLM nr SD ... godz.. data Mapa ... /skala,wydanie/

1. ... DLM przewozi się transportem kolejowym do ... /godz.,data/ i załadunku się w rejonie

2. R o z k a z u j ę:

a/ ... pła przewieźć ... /ilość/ transportami kolejowymi nr

Stacje załadunku: zasadnicze ...;

zapasowe

Termin załadunku: początek ...;

koniec

Do rejonu wyczekiwania ... wyjść po drodze marezu ... i załadunku się w rejonie do

Stacja wyładunku

b/ ... pła przewieźć /dalej jak w pkt. "a"/;

c/ Sztab DLM przewieźć /dalej jak w pkt. "a"/.

d/ pododdziały tyżowe ... DLM przewieźć ... /dalej jak w p. "a"/;

3. W transportach operacyjnych utrzymywać zapasy środków materiałowych: amunicji po ... jo, ON po ... jn; żywności po ... rdz /w tym ... rdz na czas przewozu/. W pododdziałach tyżowych ... DLM utrzymywać zapasy zgodnie z normatywami.

4. SD znajduje się w transporcie nr

Przedstawiciele sztabu dywizji - na stacjach załadunku: ... /stanowisko, stopień, imię, nazwisko/, na stacji wyładunku

Składać meldunki:

- o rozpoczęciu i zakończeniu załadunku i wyładunku;

- o oddziaływaniu nieprzyjaciela na transporty;

- o niemożności dalszego przewozu transportem - natychmiast.

5. Zastępcy ... /stanowisko, stopień, imię, nazwisko/.

Załączniki: plan załadunku ... DLM na transport kolejowy.

SZEF SZTABU ... DLM

DOWÓDCA ... DLM

.....

.....

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

ZLECENIE - LIST PRZEWOZOWY

Emitacja I seria E 0000

PRZESYŁKA ZWYCZAJNA

Przewóz odbywa się na podstawie przepisów o przewozach wojskowych kolejami oraz taryfy na przewóz wojskowych transportów i przesyłek drobnych

Nr księgi magazynowej ...

Zlecenie wystawiono dnia ...

Nr ceduły przewozowej ...

Ważne do dnia ...

Wg planu nr ...

Załadowanie wyznaczono na dzień ... miesiąc ... 19

Zawiadawca
stacja: /podpis/

Stacja nadania:		Stacja przeznaczenia:						
Droga przewozu								
Oświadczenie nadawcy								
Nadawca					Odbiorca			
jego adres					jego adres			
Nr wagonów, /transport/ cecha i nr dla drobnicy	Ilość osi /dla tran- sportu/ ilość szt. drobnicy	Gränica obciążenia i rodzaj opakowania	Rodzaj ładunku	Waga nadaw- cy kg	Waga rzeczy- wista kg	Waga do obliczenia przewoż- nego kg	Stawki prze- wozowe zł	Przewoż- ne zł
Dowódca Konwoju /nazwisko i imię/, w legitymacji								
Nr jednostki, miejsce postoju jednostki								
Ilość konwojentów								

Obliczenie należności za km	
1. przewożne	zł
2. opłata skarbową	zł
3. konwojenci	zł
4.	zł
Razem	

Podpis i pieczęć JW wysta- wiającej zlecenie - list przewozowy
Dnia 19

Stempel stacji
przeznaczeniaStempel kasy
wydania

Stempel stacji nadania

Stempel wagi

.....
/pokwitowanie odbiorcy/

CHARAKTERYSTYKA WAGONÓW NORMALNOTOROWYCH UŻYWANYCH DO PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH

Lp.	Rodzaj wagonu	Seria wagonu		Ilość osi		Ładow- ność w tonach lub ilość miejsce	Wymiary wagonu					Pow. podło- żni	Na- ciśk na oś w t	Pojem. w m ³	Ciężar własny w t	Rozstaw osi skraj- nych w m	Uwagi
		nowa	pierwot- na	rze- czywi- stych	obli- cze- nio- wych		dł. za- zde- rzaka- ni	dł. po- dłogi	szer. pod- łogi	wys. ścian	szer. otworu drzwio- wego						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	Osobowy I kl	Ahuxz	Ahuxz	4	4	48-54	22,42	20,84	2,77	2,87	0,699	-	11,50	-	36	18,2	
2.	Osobowy II kl	Bhuxz	Bhuxz	4	4	80	22,42	20,84	2,77	2,87	0,699	-	11,75	-	35	18,2	
3.	Kryty	Gkla	Kdt	2	2	15-17,5	9,00	7,70	2,70	2,10	1,5	21	12-14	45	8-12	4,5	
4.	Kryty	G	Kddt	2	2	21	10,58	9,26	2,76	2,40	1,8	25	16-17	60	11-12	6,0	
5.	Kryty	G	Kddt	2	2	21	10,58	9,26	2,76	2,40	2,0	25	17	60	13,0	5,7	
6.	Kryty	Hk	Kdat	2	3	15	12,10	10,80	2,70	2,40	2,0	29	14	70	13,0	7,0	
7.	Kryty	Hbk	Kpt	2	3	15	14,40	13,00	2,70	2,40	2,0	35	15	84	16,2	8,0	
8.	Kryty	Gakla	KKm	4	3	32	12,14	11,00	2,47	2,10	1,5	27,1	11,7	54,2	15,6	9,6	
9.	Kryty	Gara	KKw	4	4	57	18,00	16,40	2,70	2,48	2,0	44,3	16,2	93,0	22,6	14,0	
10.	Platforma	Kbka	Pdk-31	2	3	16-17	11,30	10,10	2,70	0,40	-	27	12,5	-	9,5	6,5	
11.	Platforma	Ka	Pddk-31	2	3	21	11,30	10,10	2,70	0,50	-	27	15	-	10,0	6,5	
12.	Platforma	Ka	Pddk-41	2	3	24	14,34	12,96	2,74	0,50	-	35	17	-	12,0	8,0	
13.	Platforma	Rklna	PPuk-421	4	3	30	13,30	12,0	2,60	0,40	-	31	10,5	-	12,0	8,8	
14.	Platforma	R	PPuk-511	4	4	34	19,30	18,0	2,70	0,50	-	48,6	13,5	-	20,0	15,8	
15.	Platforma	Sp	PPwk-203	4	3	42	10,74	9,50	3,10	-	-	28	15,5	-	17,0	7,95	
16.	Platforma	Sp	PPyk-203	4	3	51	10,74	9,50	3,10	-	-	28	17,0	-	17,0	7,95	
17.	Platforma	Sep	PPPzk-303	6	4	65	13,20	11,90	3,10	-	-	34	14,6	-	21,4	10,2	
18.	Platforma	Rampa	PPzk	4	3	60	12,24	10,83	3,10	-	-	31	20,0	-	20,0	9,0	
19.	Węglarka	Eka	Wdo	2	2	16	7,3-9,3	6-8	2,70	1,25	-	16-21	10,5-12	-	6-9	3,5-6	
20.	Węglarka	E	Wddo	2	2	23	9,30	8,00	2,75	1,50	-	22	16-17	-	8,6-10,6	5,0	
21.	Węglarka	El	Wddt	2	2	23	10,0	8,72	2,75	1,00	-	24	16,2	-	9,5	6,0	
22.	Węglarka	Eao	WWy	4	3	56	13,71	12,72	3,08	2,00	-	35	20,0	-	24,0	10,3	
23.	Węglarka	Eamo	WWyt	4	3	60	12,24	10,83	3,10	0,95	-	31	20,0	-	19,5	9,00	
24.	Węglarka	Eao	WWzo	4	3	60	14,04	12,80	2,80	2,00	-	36	20,0	-	20,0	10,5	
25.	Cysterne	Uh	R	2	2	77	8,8	-	-	-	-	-	13,0	24,0	9,2	4,5	
26.	Cysterne	Uah	RR	4	3	44	12,85	-	-	-	-	-	15,7	63,4	18,0	6,5	



WYMIARY I NORMY ZAŁADOWCZE SPRZĘTU WOJSKOWEGO NA PLATFORMY KOLEJOWE

Lp.	Sprzęt wojskowy Nazwa sprzętu	Ciężar w tonach	Wymiary w położeniu wzrost. w mm			Ilość sztuk sprzętu jaką można załadować na 1 platformę							Uwagi
			dł.	szeroz.	wys.	Kbka	Km	K, Ks	Sp	Rampa	Sap	Easo Eao	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
I SPRZĘT SAMOCHODOWY													
a/ sam. osobowe z osob.-terenowe													
1.	Warszawa 203, 204, 223, 224	1,32	4740	1695	1565	2	2	2					
2.	Wołga GAZ M-21	1,36	4770	1800	1620	2	2	2					
3.	GAZ-69, GAZ-69M	1,53	3850	1850	2030	2	2	3					
4.	FIAT-125 p	0,99	4235	1625	1435	2	2	3					
b/ furgony i mikrobusy													
5.	ZUK A-03	1,30	4310	1860	2140	2	2	2					
6.	ZUK A-05	1,48	4930	1830	2165	2	2	2					
7.	UAZ-450, 450A, 452A	1,75	4360	1940	2050	2	2	2					
8.	UAZ-450D	1,70	4405	2040	2070	2	2	2					
9.	UAZ-452D	1,67	4460	2044	2020	2	2	2					
c/ samochody ciężarowo-szosowe i terenowe													
10.	Star-25	3,425	5920	2200	2200	1	1	2					
11.	Star-29	4,110	6430	2380	2330	1	1	2					
12.	Jolecz-315	6,825	7345	2500	2640	1	1	1					
13.	Jolecz-316	8,550	8774	2500	3572	1	1	1					
14.	Zubr-A80	6,900	7346	2500	3100	1	1	1					
15.	Star-66	5,700	6594	2400	2485	1	1	2					
16.	Star-660	5,800	6530	2400	2485	1	1	2					
17.	Star-266	6,550	6800	2500	2885	1	1	2					
18.	Ural-375	8,000	7350	2690	2680	1	1	1					
19.	ZiŁ-151	5,580	6930	2320	2310	1	1	2					
20.	ZiŁ-157	5,540	6684	2315	2915	1	1	2					
21.	Star-W-29	4,150	5440	2380	3000	1	1	2					
d/ ciągniki kołowe i gąsienicowe													
22.	Ursus-C-325	1,460	3030	1680	1500	2	2	2					
23.	Ursus-C-4011	2,180	3250	1600	2230	2	2	2					
24.	S-100	14,600	5400	2960	2770	1	1	2					
e/ motocykle													
25.	WSK-125	0,120	2060	670	1010	12	12	15					
26.	SHL-175	0,120	2020	660	1010	12	12	15					

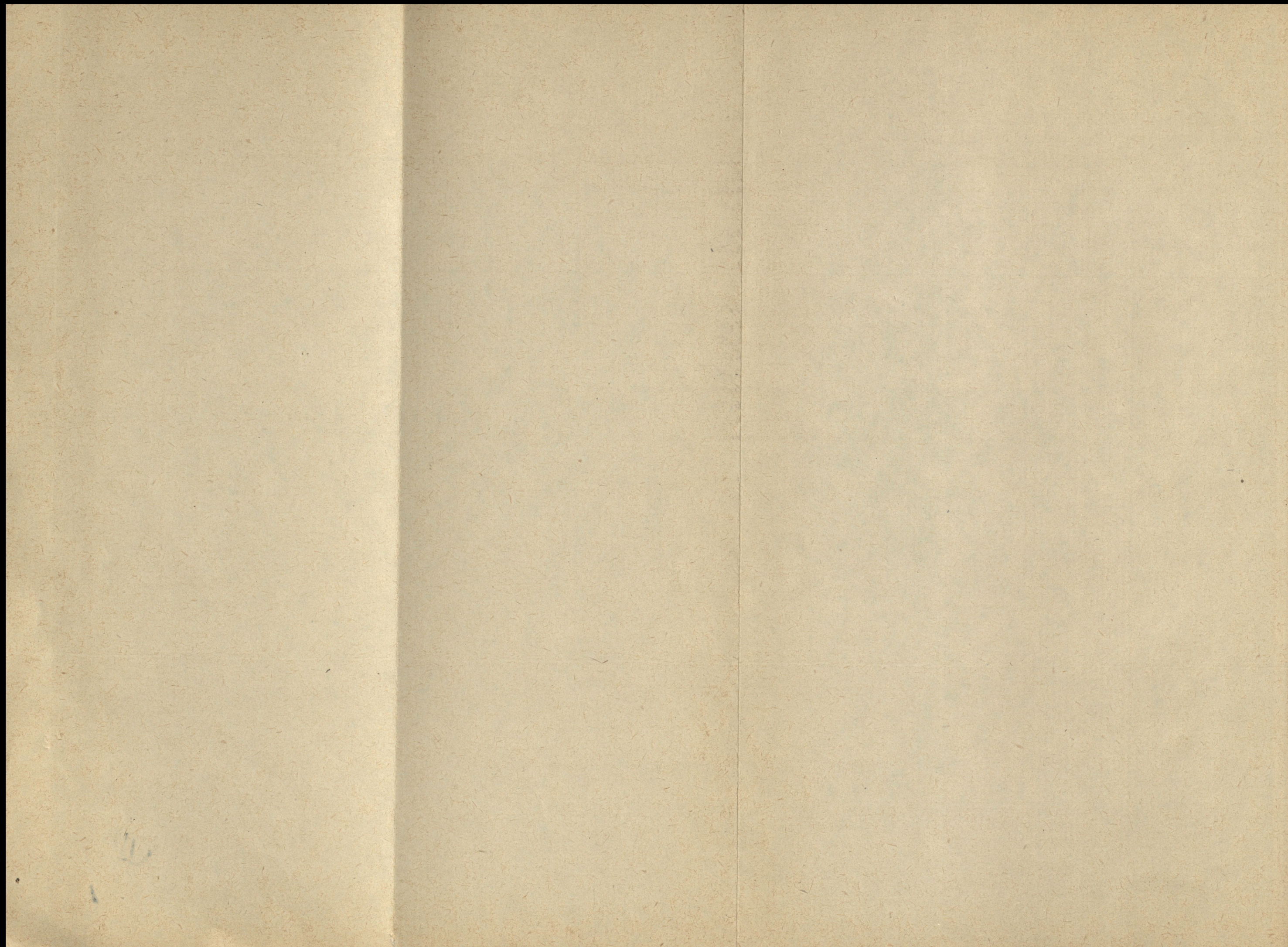
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
II SPRZĘT RADIOLOKACYJNY													
1.	Stacja radiolokacyjna P-20												
	- przyczepa z aparaturą nadawczo-odbiorczą	11,00	7780	2480	2940				1	1	1	1	
	- samochód z urządzeniem wskaźnikowym	8,00	7200	2450	3230	1	1	1					Komplet na 3 Sp 1 6 Kbka
	- samochód z wynośnym wskaźnikiem obserwacji okrężnej	8,00	7200	2450	3230	1	1	1					
	- samochód do przewozu reflektorów urządzenia antenowego	6,00	7300	2340	2950	1	1	1					
	- przyczepa jednoosiowa do przewozu anten	1,50	6460	2380	3100	1	1						
	- ciągnik gąsienicowy	12,00	5970	2680	2540				1	1	1	1	
2.	Stacja radiolokacyjna P-35												
	- przyczepa z aparaturą nadawczo-odbiorczą	12,00	6500	2620	3320				1	1	1		
	- samochód z aparaturą wskaźnikową	9,00	7200	2450	3230	1	1	1					
	- 2 przyczepy z elektrownią polową	9,00	7000	2340	2920	1	1	1					
	- ciągnik gąsienicowy ATS	16,70	5970	2680	2540				1	1	1		Komplet na 2 Sp, 3 Kbka 1 1 K
	- przyczepa antenowa z urządzeniem WLP-30 lub "RAWAR"	5,50 4,60	6260 7760	2380 2500	2990 3310			1					
	- przyczepa z agregatem radiolinii RW-30	2,00	3000	1830	2200			1					
3.	Stacja radiolokacyjna wykrywania i naprowadzania JAWOR												
	- aparatura nadawczo-odbiorcza w nadwoziu samochodu TATRA	18,00	8650	2500	3420				1	1	1	1	Komplet ze zdjętymi segmentami anteny na 3 Sp 1 2 Kbka
	- elektrownia polowa w nadwoziu samochodu TATRA	18,00	8300	2500	3200				1	1	1	1	
	- stacja radiolokacyjna pomiaru wysokości "BOGOTA"	6,00	7200	2548	2620	1	1	1					
	- przyczepa dwuosiowa do przewozu anten wraz z osłoną	6,50	6500	2550	2900	1	1	1					
4.	Stacja radiolokacyjna wykrywania i naprowadzania JAWOR-M2 /weraja/ przewoźna/												
	- wóz antenowy	20,00							1	1	1	1	
	- wóz wskaźnikowy	17,00							1	1	1	1	
	- wóz nadawczy	20,50							1	1	1	1	
	- przyczepa elektrownia	9,00					1	1					Komplet na 10 Sp
	- przyczepa elektrownia	9,00					1	1					
	- przyczepa kablowa	4,00				1	1	2					



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	- przyczepa antenowa	3,00				1	1	2					
	- przyczepa antenowa	3,00				1	1	2					
	- 2 samochody STAR-66 do holowania przyczep antenowych												
5.	Stacja radiolokacyjna wykrywania i naprowadzania P-40												
	- stacja radiolokacyjna w nadwoziu ciągnika gąsienicowego 426 ATT	36,00	9700	3210					1	1	1	1	
	- stacja radiolokacyjna PRW-9												
	- aparatura nadawczo-odbiorcza w nadwoziu przyczepy MAZ-5207W	9,50	7200	2820	3340		1	1					
	- elektrownia polowa na przyczepie MAZ-5207W	9,20	5940	2660	3320		1	1					
	- przetwornica WPL-30	7,60	6000	2000	2500	1	1	2					
	III SPRZĘT INŻYNIERYCZNO-LOTNICZY I UBEZPIECZENIA LOTÓW												
1.	Radiostacja R-828	8,45	7340	2434	3195	1	1	1					
2.	Radiostacja prowadząca PAR-8SS na samochodzie ZIL-130	8,16	7000	2570	3278	1	1	1					
3.	Radionamiernik ARP-6	5,90	5800	2330	3320	1	1	2					
4.	Radiolokacyjny system lądowania RSP-7												
	- samochód ZIL-157	9,00	7500	2450	3150	1	1	1					
	- przyczepa 2-osiowa	4,00	6650	2400	3250	1	1	1					
	- przyczepa 1-osiowa		3220	1950	2140								
5.	Reflektor APM-90	6,50	6750	2400	3450	1	1	1					
6.	Latarnia lotniskowa KNS-1p	7,50	6720	2500	3300	1	1	1					
7.	Polowy warsztat lotniczy PWL-5												
	- 6 sam. specjalnych	12,50	8750	2600	3200		1	1					
	- 2 samochody STAR-66	5,32	6594	2400	2875	1	1	2					
	- 2 przyczepy transportowe	1,44	5270	2200	1720	2	2	2					
	IV SPRZĘT ŁĄCZNOŚCI												
1.	Radiostacja R-824	8,20	7350	2434	3225	1	1	1					
	- przyczepa	1,70	3800	2500	2400	1	1	1					
2.	Stacja radioliniowa R-402	8,60	6980	2340	3210	1	1	1					
3.	Radiostacja R-830	8,90	7300	2450	3260	1	1	1					
	- przyczepa	2,75	3740	2170	2250	1	1	1					
4.	Startowe stanowisko dowodzenia SSD-2	6,50	6900	2420	3350	1	1	1					
	V. SPRZĘT INŻYNIERYCZNY												
1.	Koparka samochodowa KS-251	9,90	9528	2244	3355	1	1	1					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2.	Spycharka SM-100M	14,50	5400	2960	2770	2	2	2					
3.	Sprężarka powietrzna WD-50	3,6	3942	1768	1940	2	2	3					
4.	Elektrownia siłowa IES-16 z zespołem spalinowo-elektrycznym PAD-16-3/400	4,80	3800	1910	200	2	2	3					
5.	Równiarka samojezdna	13,70	8200	2460	3175	1	1	1					
6.	Betoniarka BWS-250	1,95	3500	2200	2785	3	3	3					
VI. SPRZĘT MPS ORAZ EL-GAZ													
1.	Cysterna dystrybutor CD-7,5	8,50	7240	2500	2950	1	1	1					
2.	Cysterna dystrybutor CD-5	7,60	6725	2490	2670	1	1	1					
3.	Cysterna dystrybutor CD-4,5	6,50	6500	2240	2470	1	1	1					
4.	Cysterna przyczepa CP-11	4,70	7550	2410	2830	1	1	1					
5.	Cysterna przyczepa CP-4	2,40	5200	1860	2200	1	1	1					
6.	Dystrybutor tlenowy AKZS-75	6,45	6900	2765	2350	1	1	1					
7.	Rozrusznik elektryczny APA-2M	6,35	6720	2470	2210	1	1	1					
8.	Urządzenie UPG-250	4,67	5750	2300	2600	1	1	2					





PRZEWÓZ ŁADUNKÓW Z PRZEKROCZONĄ
SKRAJNIĄ ŁADUNKOWĄ /wyciąg/

1. Jako ładunek z przekroczoną skrajnią uważa się ładunek, który po załadowaniu na wagon swoją szerokością lub wysokością nie mieści się w granicach skrajni ładunkowej obowiązującej na PKP oraz ładunek, który w czasie znajdowania się wagonu w żuku, z powodu swego kształtu wystaje w bok więcej niż 25 mm poza tę skrajnię.

2. Przewozy przesyłek z przekroczoną skrajnią i wyjątkowo ciężkich /powyżej 25 T/ są przewozami warunkowanymi.

3. Zgłoszenia na przewóz przesyłek o przekroczonej skrajni ładunkowej przyjmuje zarząd ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Do zgłoszenia, w którym nie podaje się nazwy, lecz sprzęt wojskowy i wagę przesyłki, stację nadania i przeznaczenia, nadawca obowiązany jest dołączyć rysunek ładunku w trzech egzemplarzach w skali 1:20. w przekroju poprzecznym, podłużnym i poziomym wraz z projektem jego umocowania na wagonie.

4. Przesyłkę powinien konwojować na całej drodze konwojent nadawcy. W czasie przewozu nadzór nad bezpieczeństwem przewozu przesyłki wykonuje drużyna pociągowa.

5. Wszystkie wymiary przesyłek o przekroczonej skrajni po załadowaniu na wagon liczone są: wysokość od poziomu główki szyny, a szerokość - od osi toru i podawane są w milimetrach.

W Y K A Z

ruchomych urządzeń wagonowych do wyposażenia wagonów "KL", "Kch"

Lp.	Nazwa ruchomego urządzenia wagonowego	Ilość na 1 wagon				Uwagi
		"Kl" z listwanami nośnymi	"Kl" bez listew nośnych	"Kch" - odpro- wadzenie dymu przez wstawki okienne	"Kch" - odprowadza- nie dymu przez otwo- ry w dachu	
1.	Deski	36 szt.	46 szt.	12 szt.	12 szt.	x/ na żę- danie nadaw- cy
2.	Stojaki	-	8 szt.	-	-	
3.	Łóżaki na broń ręczną	2 szt.	2 szt.	-	-	
4.	Drążki zaporowe	2 "	2 "	2 szt.	2 szt.	
5.	Latarki wagonowe	1 "	1 "	1 "	1 "	
6.	Wstawki okienne	2 "	2 "	1 "	2 "	
7.	Wiadra na wodę	1 "	1 "	1 "	1 "	
8.	Miotły	1 "	1 "	1 "	1 "	
9.	Komplety piecykowe	1 kpl	1 kpl	-	-	
10.	Komplety do odprowadzania dymu z kuchni polowej	-	-	1 kpl	-	
11.	Rura z reduktorem do odprowadzania dymu z kuchni	-	-	-	1 kpl	

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

Druk ścisłego
zarachowania

.....
podłużna pieczęć
wystawcy

ZAŚWIADCZENIE NA PRZEJAZD

Seria A Nr 0000

Stwierdza się, że
.....
/stopień, nazwisko, imię/
odłączył się od transportu wojskowego w
W celu dołączenia do transportu skierowuje się go do stacji
pociągiem osobowym nr

Zaświadczenie podlega ostemplowaniu w kasie biletowej i służy jako dokument bezpłatnego przejazdu kolejną w Kl-2 pociągu osobowego do stacji wyżej wymienionej.

WOJSKOWY KOMENDANT ODCINKA
KOLEJOWO-DROGOWEGO /STACJI/

.....
/podpis i pieczęć/

Datownik kasy
biletowej PKP

SYGNAŁY UŻYWANE NA SIECI PKP

1. Sygnały dotyczące ruchu pociągów

Sygnały wzrokowe:

- "Stój" - w dzień wywijana w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru rozwiniętą chorągiewkę sygnałową, jakiegokolwiek innym przedmiotem lub ręką, a w nocy ręczną latarkę ze światłem białym lub jakiegokolwiek innym świecącym się przedmiotem albo spokojne trzymanie ręcznej latarki ze światłem czerwonym;

- "Zwolnić"

a/ dzienny - chorągiewkę sygnałową koloru żółtego lub ręką poruszającą łagodnym ruchem po łuku do góry i na dół;

b/ nocny - latarka sygnałowa z białym światłem poruszana łagodnym ruchem po łuku do góry i na dół.

Sygnały słuchowe - w czasie ruchu pociągów podaje się gwizdawkę ustną, trąbkę sygnałową, gwizdawkę lokomotywy lub innych pojazdów mechanicznych.

- "Stój" - trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdawkę ustną lub trąbkę, kilkakrotnie powtórzona;

- "Zwolnić" - kilka przeciągłych tonów gwizdawkę ustną lub trąbkę;

- "Wsiadać" - jeden długi ton gwizdawkę ustną;

- "odjazd pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które mają lokomotywę ciągnącą i popychającą" - dwa długie tony gwizdawkę ustną;

- "Hamować" - trzy długie, szybko po sobie następujące tony gwizdawkę lokomotywy;

- "Odhamować" - dwa długie tony gwizdawkę lokomotywy.

2. Sygnały alarmu powietrznego, ogólnego, pożarowego i chemicznego

a/ Sygnał alarmu powietrznego:

- ciągły ton podawany w przeciągu 2-3 min;

- na stacjach - uderzeniami w gong, gwizdawkami lokomotyw lub syrenami;

- na szlaku - gwizdawkami lokomotyw, klaksonami samochodów lub trąbkę sygnałową.

b/ Sygnał alarmu ogólnego:

- jeden długi i trzy krótkie tony powtarzane wielokrotnie. Powyższy sygnał podaje się w razie wykrycia na torze uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów lub w razie zatrzymania się pociągu

z powodu zasp ężniężnych, katastrofy oraz we wszystkiek wypadkach, w kt3rych potrzebna jest pomoc.

c/ Sygnał alarmu pożarowego:

- jeden długi i dwa kr3tkie tony gwizdawk i lokomotywy, kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdawk i ustnej, powtarzane wielokrotnie.

d/ Sygnał alarmu chemicznego:

- kr3tkie, szybko po sobie następujące tony podawane na szlaku gwizdawką lokomotywy, klaksonami samochod3w lub trąbką sygnałową, a na stacjach za pomocą uderzeń w gong.

Dla oznaczenia odcink3w skażonych 3rodkami trującymi lub bojowymi 3rodkami promieniotw3rczymi, na kt3re bez indywidualnych 3rodk3w obrony przeciwchemicznej wejście jest zabronione ustawia się specjalne znaki. Na szlaku znaki te ustawia się z boku toru po stronie maszynisty na odległość 1200 m od miejsca skażenia.

3. Sygnał odwołania alarmu powietrznego:

- długie tony przerywane trwające 2-3 min;
- na stacjach gongiem, gwizdawkami lokomotyw lub syrenami;
- na szlaku gwizdawkami lokomotyw.

4. Sygnał odwołania alarmu chemicznego - tak jak alarm chemiczny tylko z dłuższymi przerwami.

Z A P O T R Z E B O W A N I E

na gorący posiłek i środki spożywcze w wojskowym punkcie żywnościowym

ZKOKD

Do przybycia transportu nr na stację

przygotować na osób,

..... /wymienić rodzaj posiłku/
..... kg chleba, kg tłuszczów zwierzęcych

.....

ZKESZ nr /podpis/

ZKOKD /podpis/

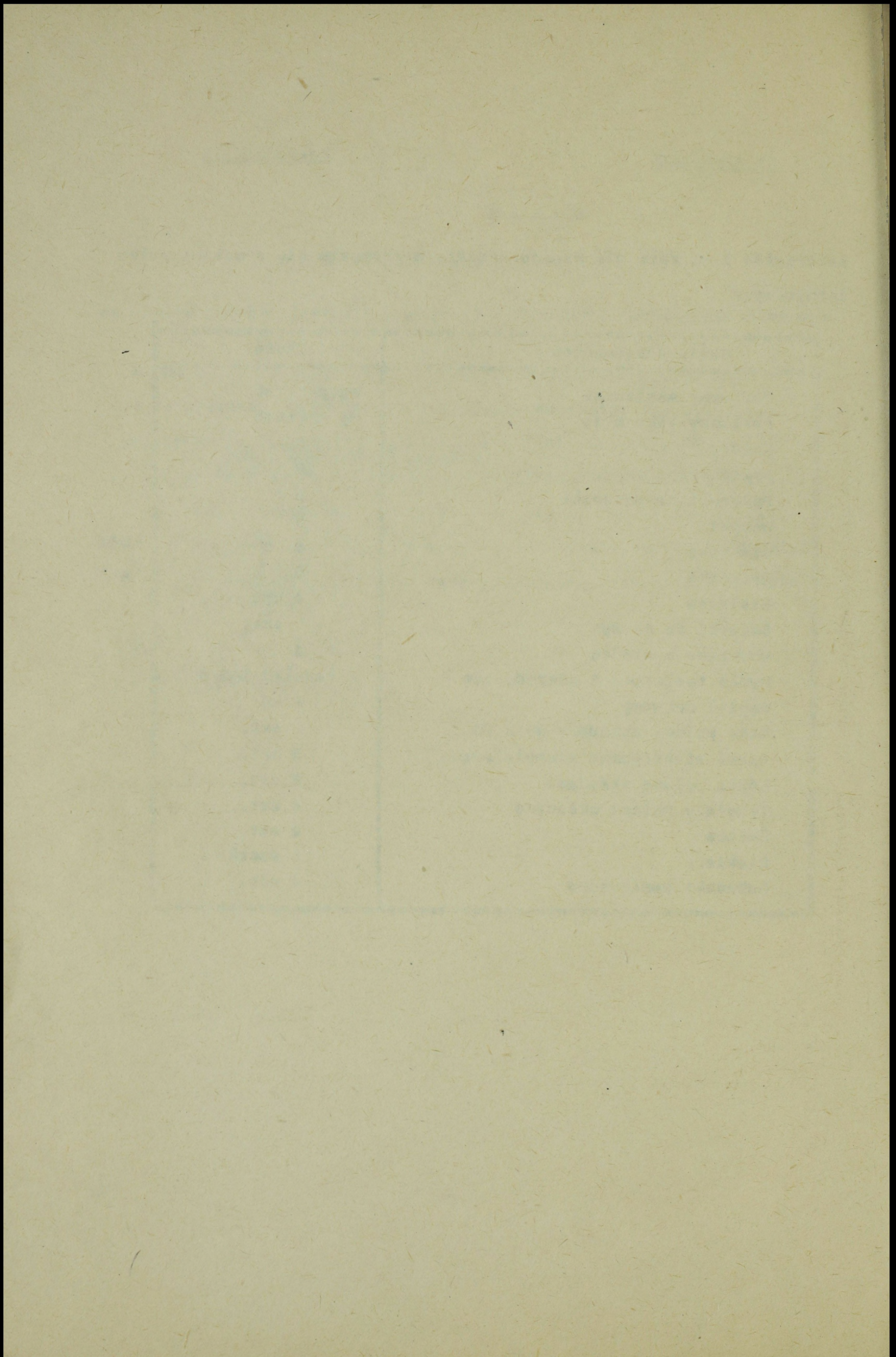
Dnia

Godz. min

W Y K A Z

materiałów i sprzętu dla wagonu izolatora /urządza się środkami pułku lotniczego/

Nazwa przedmiotów	Ilość
Fartuchy sanitarne	wg potrzeb
Fartuchy lekarskie	wg potrzeb
Kołdry	8
Prześcieradła	16
Poszewki na poduszki	8
Weypki	8
Sienniki	8
Ręczniki	8
Bielizna	4 kpl
Ścierki do naczyn	6 szt.
Umywalka + wiadro	1
Mydło toaletowe i gospodarcze	4 kawałki 100 g
Węgiel drzewny	5 kg
Stół polowy składany 90 x 90	2 szt.
Lampa elektryczna akumulatorowa	3 szt.
Łóżka polowe składane	8 szt.
Taboroty polowe składane	4 szt.
Świece	2 szt.
Siekiera	1 paczka
Kubeczki emaliowane	4 szt.



PODRĘŻNA KARTA ZAOPATRZENIA
W MATERIAŁY DZIAŁU ŻYWNOŚCIOWEGO TRANSPORTU NR

1. Komendant transportu
/stopień, imię i nazwisko/
2. Jednostka wojskowa
3. Transport zaopatrzone dnia w środki spożywcze
wg należności zasadniczej na stan osób oraz należ-
ności dodatkowej na stan osób.

Wyszczególnienie	Nr asygnat	Wydano rdz		Uwagi
		Zapasy ruchome	Zaopatrzenie na drogę	
Suche racje "S"				
Suchary				
Mięso				
Konserwy				
Cukier				
Kawa				
Sól				
Inne				

4. Wyposażono w sprzęt

Wyszczególnienie	Ilość sztuk wg kategorii				Uwagi
	II	III	IV	Razem	

.....
Podpis dowódcy transportu

.....
stanowisko, stopień i
podpis oficera sz. żywno-
ściowej

ODWROTNA STRONA PODRÓŻNEJ KARTY ZAOPATRZENIA W MATERIAŁY DZIAŁU
ŻYWNOŚCIOWEGO

Adnotacje organów wojskowych zaopatrujących transport w czasie
przejazdu

Data	Nazwa /nr/ punktów uzupełnienia żywności	Numer asygnaty	Co wydano	Ilość wy- danych produktów	Podpis osoby zaopa- trującej i pie- częć

- Uwagi:
1. Kartę sporządza się w dwóch egzemplarzach w miejscu załadowania transportu wypełniając pierwszą stronę. Jeden egzemplarz wręcza się komendantowi transportu, który potwierdza odbiór na drugim egzemplarzu pozostającym u przedstawiciela służby zaopatrzenia żywnościowego.
 2. Odwrotną stronę karty wypełnia się podczas przejazdu transportu przy pobieraniu żywności, naczyń, pieniężnego ryczałtu żywnościowego oraz gorących posiłków.

Wydrukowano w 15 egz.

Egz.nr 1-15 Bibl.Nauk.DZS

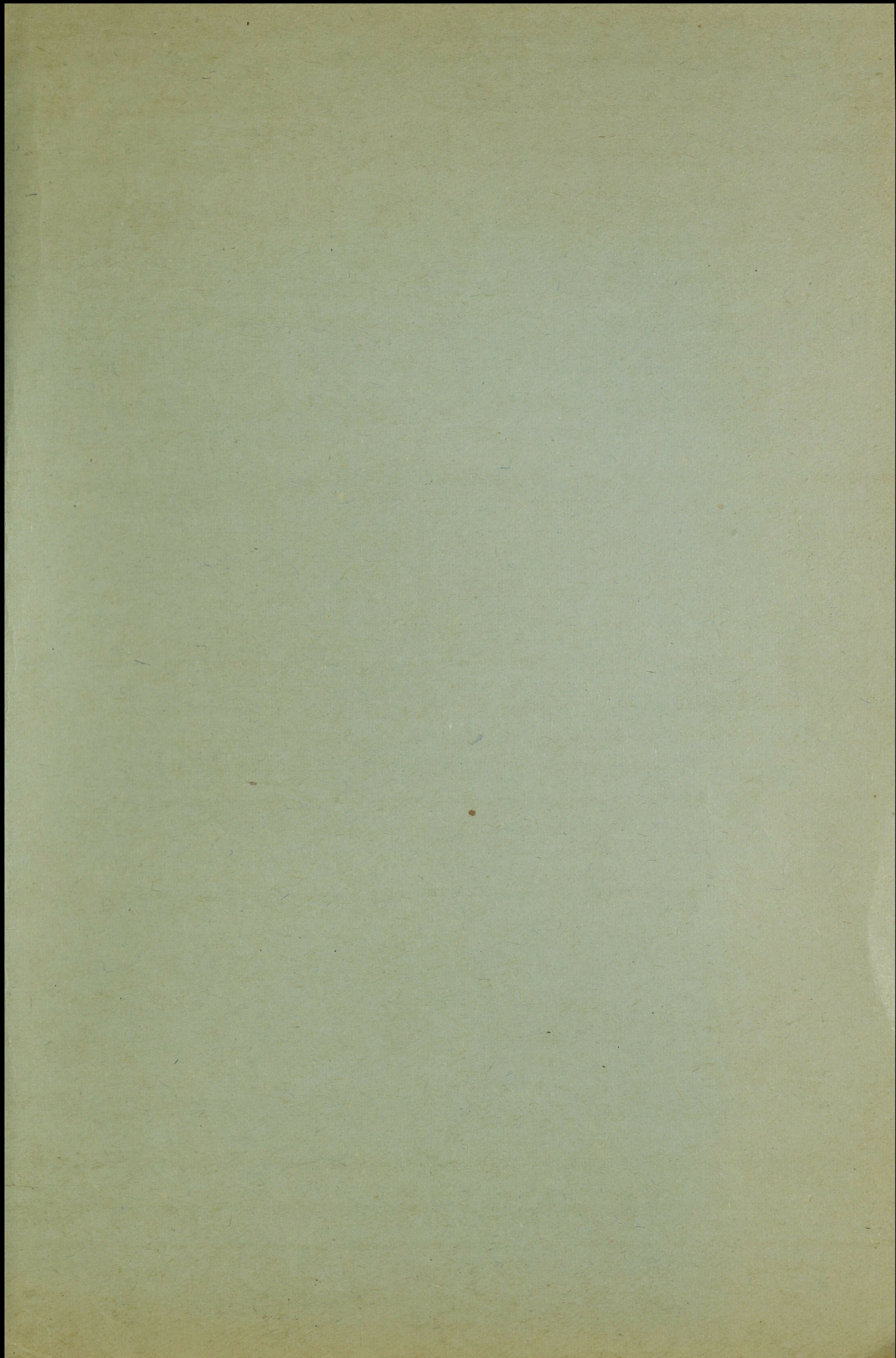
Wyk. mjr Mastalerz

Druk. OH, dn. 10.1.86r.

Druk. ASG WP nr Pf 530/Pf 2175/WW

Kor. EA





10/1/19