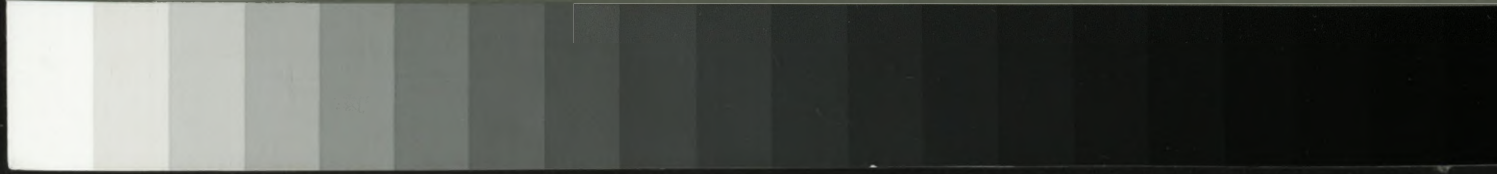


Grey Scale #13

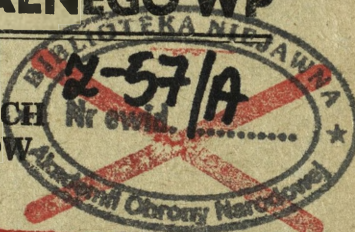


A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



ASG WP wewn. 3988/56



~~POUFNE~~

Egz. nr 1

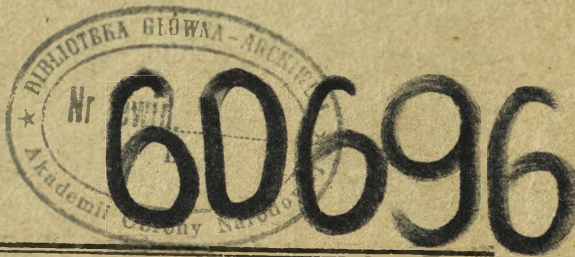
~~POUFNE~~

JAWNE

Ppłk doc. dr hab. n. w. inż. Eugeniusz NOWAK
Ppłk dr n. w. inż. Zygmunt OSTOJSKI

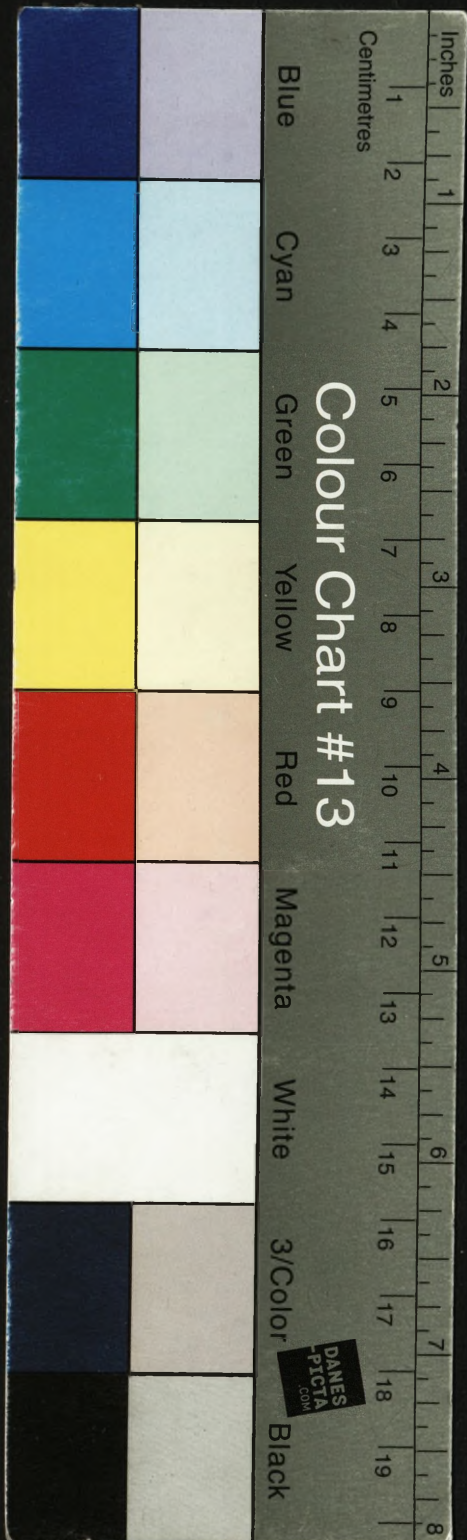
DZIAŁANIE PUŁKU KOLEJOWEGO I PUŁKU DROGOWO- -EKSPLOATACYJNEGO PODCZAS ZABEZPIECZENIA CIĄGŁOŚCI RUCHU NA SIECI KOMUNIKACYJNEJ OBSZARU KRAJU

SKRYPT



WARSZAWA

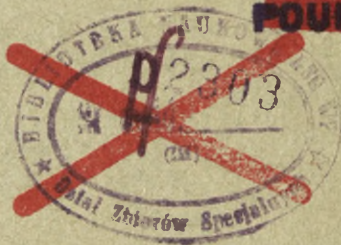
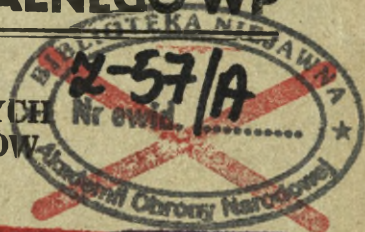
1986



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

ASG WP wewn. 3988/86



~~POUFNE~~

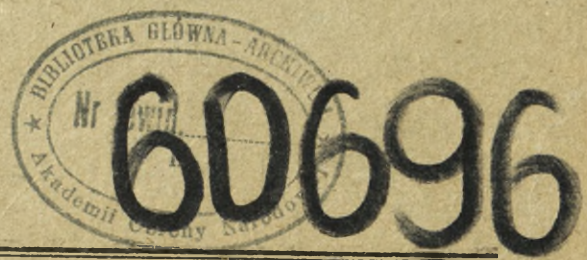
Egz. nr 1

~~POUFNE~~
JAWNE

Ppłk doc. dr hab. n. w. inż. Eugeniusz NOWAK
Ppłk dr n. w. inż. Zygmunt OSTOJSKI

DZIAŁANIE PUŁKU KOLEJOWEGO I PUŁKU DROGOWO- -EKSPLOATACYJNEGO PODCZAS ZABEZPIECZENIA CIĄGŁOŚCI RUCHU NA SIECI KOMUNIKACYJNEJ OBSZARU KRAJU

SKRYPT



WARSZAWA

1986

150906 Anna KOLEK *ell*
Podst. prot. prekl. Nr 224648
2 dn. 24.02.2006

JAWNE

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

~~ZASTRZEŻONE~~

ASG WP wewn.3988/B6

ZATWIERDZAM
SZEFE KATEDRY TAKTYKI TYŁÓW

[Signature]
/-/ gen.bryg.Zbigniew KAMIŃSKI

~~POUFNE~~ ~~[Redacted]~~ 1
Egz. nr ...
~~BIBLIOTEKA~~ ~~2303~~
~~BIBLIOTEKA NIEJAWNA~~
~~2-57/A~~
~~NI EWID.~~
~~AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ~~

Ppżk doc.dr hab.n.w.inż.Eugeniusz NOWAK
Ppżk dr n.w. inż. Zygmunt OSTOJSKI

DZIAŁANIE PUŁKU KOLEJOWEGO I PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO
PODZAS ZABEZPIECZENIA CIĄGŁOŚCI RUCHU
NA SIECI KOMUNIKACYJNEJ OBSZARU KRAJU

Skrypt

~~ZASTRZEŻONE~~
Eugeniusz Nowak
08.02.2006 *[Signature]*

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - SZCZEGÓLNA
NI EWID. 60696
II
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WARSZAWA

1986 r.

7

Skrypt został opracowany przez zespół oficerów Zakładu Komunikacji
Wojskowej Katedry Taktyki Tyłów.

Ppik doc. dr hab. n.w. inż. Eugeniusz NOWAK

Część I - Działanie pułku kolejowego podczas zabezpieczenia ciągłości ruchu na sieci kolejowej obszaru kraju.

Ppik dr n.w. ~~inż.~~ Zygmunt OSTOJSKI

Część II - Działanie pułku drogowo-eksploatacyjnego podczas zabezpieczenia ciągłości ruchu na sieci drogowej obszaru kraju.

1172-4

Część I

DZIAŁANIE PUŁKU KOLEJOWEGO PODCZAS ZABEZPIECZENIA
CIĄGŁOŚCI RUCHU NA SIECI KOLEJOWEJ OBSZARU KRAJU

1.	PRZEZNACZENIE I ZADANIA, ORGANIZACJA I MOŻLIWOŚCI WYKONAW- CZE PUŁKU KOLEJOWEGO	7
1.1.	Przeznaczenie i zadania pułku	7
1.2.	Organizacja pułku kolejowego obszaru kraju	8
1.3.	Możliwości wykonawcze pułku kolejowego	13
2.	DOWODZENIE PUŁKIEM KOLEJOWYM I PLANOWANIE JEGO DZIAŁAŃ	13
2.1.	Ogólne zasady	13
2.2.	Organy i stanowiska dowodzenia	14
2.3.	System łączności	17
2.4.	Przygotowanie działań pułku	18
2.4.1.	Treść pracy dowódcy i sztabu pułku kolejowego podczas przygotowania budowy /odbudowy/ odcinka linii kole- jowej	20
2.4.2.	Treść pracy dowódcy i sztabu pułku kolejowego podczas przygotowania osłony technicznej odcinka linii kole- jowej	24
3.	ORGANIZACJA ODBUDOWY LINII KOLEJOWYCH PRZEZ PUŁK KOLEJOWY	32
3.1.	Ogólne zasady odbudowy linii kolejowych	32
3.2.	Planowanie odbudowy odcinka linii kolejowej	33
3.3.	Metody organizacji prac przy odbudowie odcinka linii kolejowej	34
4.	ORGANIZACJA OSŁONY TECHNICZNEJ LINII KOLEJOWYCH PRZEZ PUŁK KOLEJOWY	35
4.1.	Ogólne zasady	35
4.2.	Planowanie osłony technicznej odcinka linii kolejowej....	36
4.3.	Prowadzenie osłony technicznej odcinka linii kolejowej przez pułk kolejowy	37
5.	ZABEZPIECZENIE BOJOWE DZIAŁAŃ PUŁKU KOLEJOWEGO	39
5.1.	Rozpoznanie	40
5.2.	Obrona przed bronią masowego rażenia	42
5.3.	Powszechna obrona przeciwlotnicza	45
5.4.	Maskowanie	45
5.5.	Zabezpieczenie inżynierskie	46

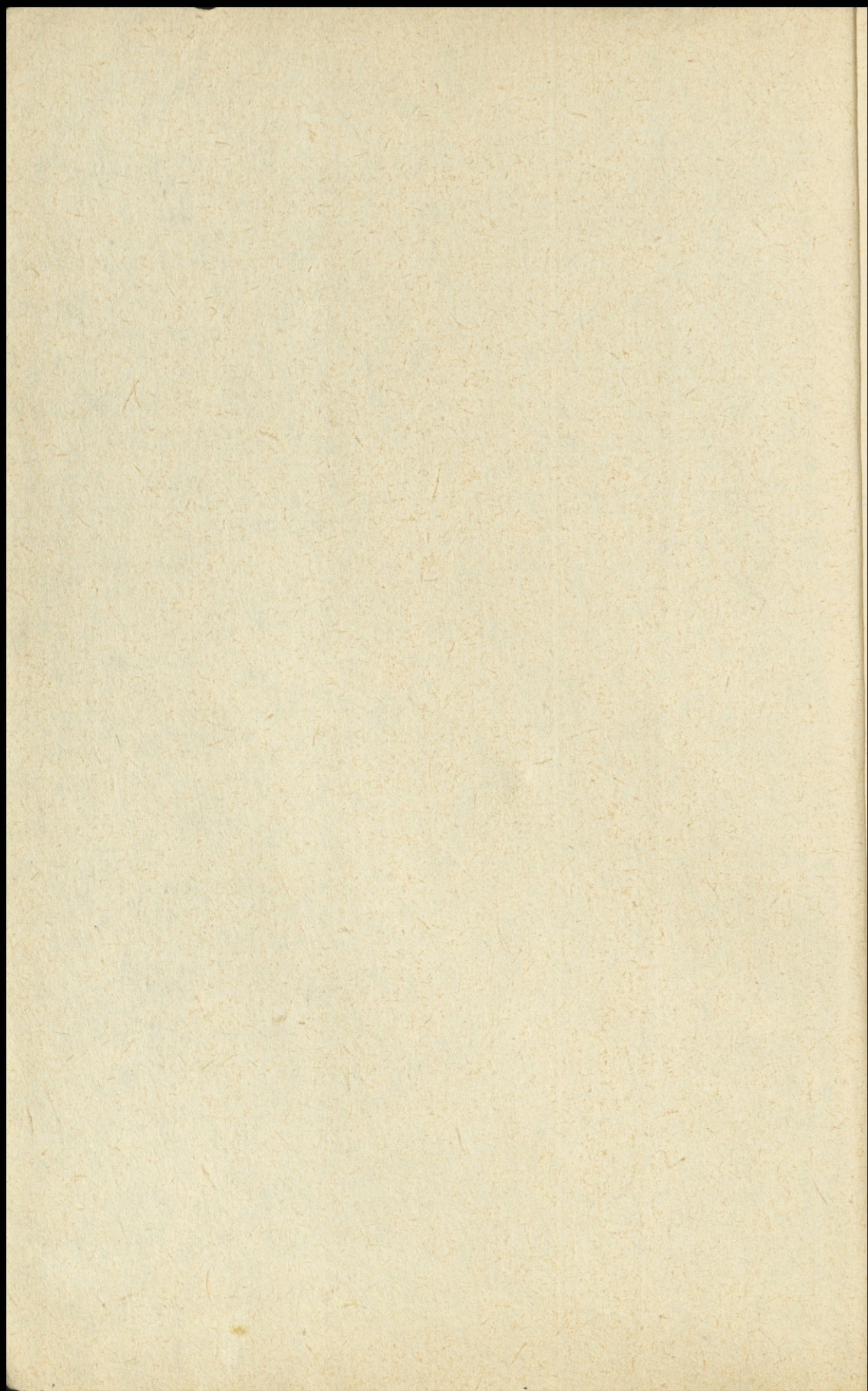
5.6. Zabezpieczenie chemiczne	47
5.7. Zabezpieczenie topograficzne	48
5.8. Zabezpieczenie hydrometeorologiczne	49
5.9. Ubezpieczenie	49
6. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE	50
7. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE	54
Załączniki do części I	
- nr 1 - Wzór rozkazu technicznego pułku kolejowego	58
- nr 2 - Wzór rozkazu tyłowego pułku kolejowego	60

Część II

DZIAŁANIE PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO PODCZAS ZABEZPIECZENIA CIĄGŁOŚCI RUCHU NA SIECI DROGOWEJ OBSZARU KRAJU

1. PRZEZNACZENIE, ZADANIA, ORGANIZACJA I MOŻLIWOŚCI WYKONAWCZE PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO.....	62
1.1. Przeznaczenie i zadania pułku	62
1.2. Organizacja pułku drogowo-eksploatacyjnego	62
1.3. Możliwości wykonawcze pułku	66
2. DOWODZENIE PUŁKIEM DROGOWO-EKSPLOATACYJNYM I PLANOWANIE JEGO DZIAŁANIA	66
2.1. Ogólne zasady	66
2.2. Organy i stanowisko dowodzenia	68
2.3. System łączności	75
2.4. Przygotowanie działań pułku	75
2.4.1. Treść pracy dowódcy i sztabu podczas przygotowania pułku do dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regu- lacji ruchu	78
2.4.2. Treść pracy dowódcy i sztabu podczas przygotowania pułku do odbudowy drogi	84
2.4.3. Dowodzenie pułkiem i w toku dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu oraz odbudowy i utrzymania drogi	86
3. ORGANIZACJA DYSPOZYTORSKIEGO KIEROWANIA RUCHEM, KONTROLI I REGULACJI RUCHU PRZEZ PUŁK DROGOWO-EKSPLOATACYJNY	87
3.1. Rozwijanie pułku drogowo-eksploatacyjnego	87
3.2. Dyspozytorskie kierowanie ruchem	89
3.3. Kontrola ruchu	90
3.4. Regulacja ruchu	92
4. ORGANIZACJA DZIAŁANIA PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO PODCZAS ODBUDOWY DROGI I JEJ UTRZYMANIA	93

4.1. Ogólne zasady	93
4.2. Organizacja odbudowy odcinka drogi	94
5. ZABEZPIECZENIE BOJOWE DZIAŁAŃ PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO...	96
5.1. Rozpoznanie	96
5.2. Obrona przed bronią masowego rażenia	98
5.3. Powszechna obrona przeciwlotnicza	99
5.4. Walka radioelektroniczna	99
5.5. Maskowanie	100
5.6. Zabezpieczenie inżynieryjne	100
5.7. Zabezpieczenie chemiczne	101
5.8. Zabezpieczenie topograficzne	102
5.9. Zabezpieczenie hydrometeorologiczne /meteorologiczne/	102
5.10. Ubezpieczenie	103
6. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE	103
7. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE	105
Załączniki do części II	
- nr 1 - Wzór rozkazu technicznego pułku drogowo-eksploatacyjnego.	109
- nr 2 - Wzór rozkazu tyłowego pułku drogowo-eksploatacyjnego.....	111



DZIAŁANIE PUŁKU KOLEJOWEGO PODCZAS ZABEZPIECZENIA
CIĄGŁOŚCI RUCHU NA SIECI KOLEJOWEJ OBSZARU KRAJU

Część I

1. PRZEZNACZENIE I ZADANIA, ORGANIZACJA I MOŻLIWOŚCI WYKONAWCZE
PUŁKU KOLEJOWEGO

1.1. Przeznaczenie i zadania pułku

Pułk kolejowy obszaru kraju /pk/ przeznaczony jest do działania na sieci kolejowej obszaru kraju jako jednostka interwencyjna, której zadaniem jest zabezpieczenie ciągłości przewozów na głównych magistralach kolejowych.

Do zasadniczych zadań pk należy budowa i odbudowa oraz osłona techniczna wyznaczonych odcinków linii kolejowych.

Budowa nowych odcinków linii kolejowych pk najczęściej będzie prowadził w ramach zwiększenia żywotności eksploatowanej sieci kolejowej. Z reguły będzie to budowa łącznic kolejowych^{1/}, objazdów ważnych węzłów kolejowych oraz budowa dojazdów do mostów /przepraw/ dublujących.

Odbudowa linii kolejowych pk prowadził będzie w wypadku dokonania przez nieprzyjaciela uderzeń na sieć kolejową i zaistnienia znaczących zniszczeń na liniach kolejowych. Odbudowa odcinków linii kolejowych może być również prowadzona w wypadku zaistnienia zniszczeń z przyczyn eksploatacyjnych /np. wykolejenie pociągu/ lub z powodu klęsk żywiołowych /powódzie, spływ lodu, wichury/.

Osłona techniczna wyznaczonych odcinków linii kolejowych pk prowadził będzie na głównych magistralach kolejowych. Może ona dotyczyć również wyłącznie jednego dużego węzła kolejowego.

Osłonę techniczną odcinka kolejowego pk prowadzi w celu szybkiego odtworzenia ciągłości ruchu na sieci kolejowej po uderzeniach środków napędu powietrznego lub sił naziemnych nieprzyjaciela.

Oprócz powyższych zadań pk może być zaangażowany do: obrony i ochrony odcinków linii i obiektów kolejowych, udziału w likwidacji grup dywersyjno-rozpoznawczych i desantów nieprzyjaciela, odbudowy i utrzymania samochodowych dróg dojazdowych, oraz odbudowy linii kolejowych

1. Łącznica kolejowa to odcinek linii kolejowej /szlak kolejowy/ łączący dwie /kilka/ głównych linii kolejowych służący do dokonywania manewru przewozami kolejowymi z jednej linii kolejowej na inną.

Mogą być przydzielone do wzmocnienia również oddziały zmilitaryzowane innych resortów gospodarki narodowej, np.: resortu budownictwa, resortu rolnictwa itp.

i stacji wladowczych/zakladowczych/ w tymczasowych rejonach przeładunkowych.

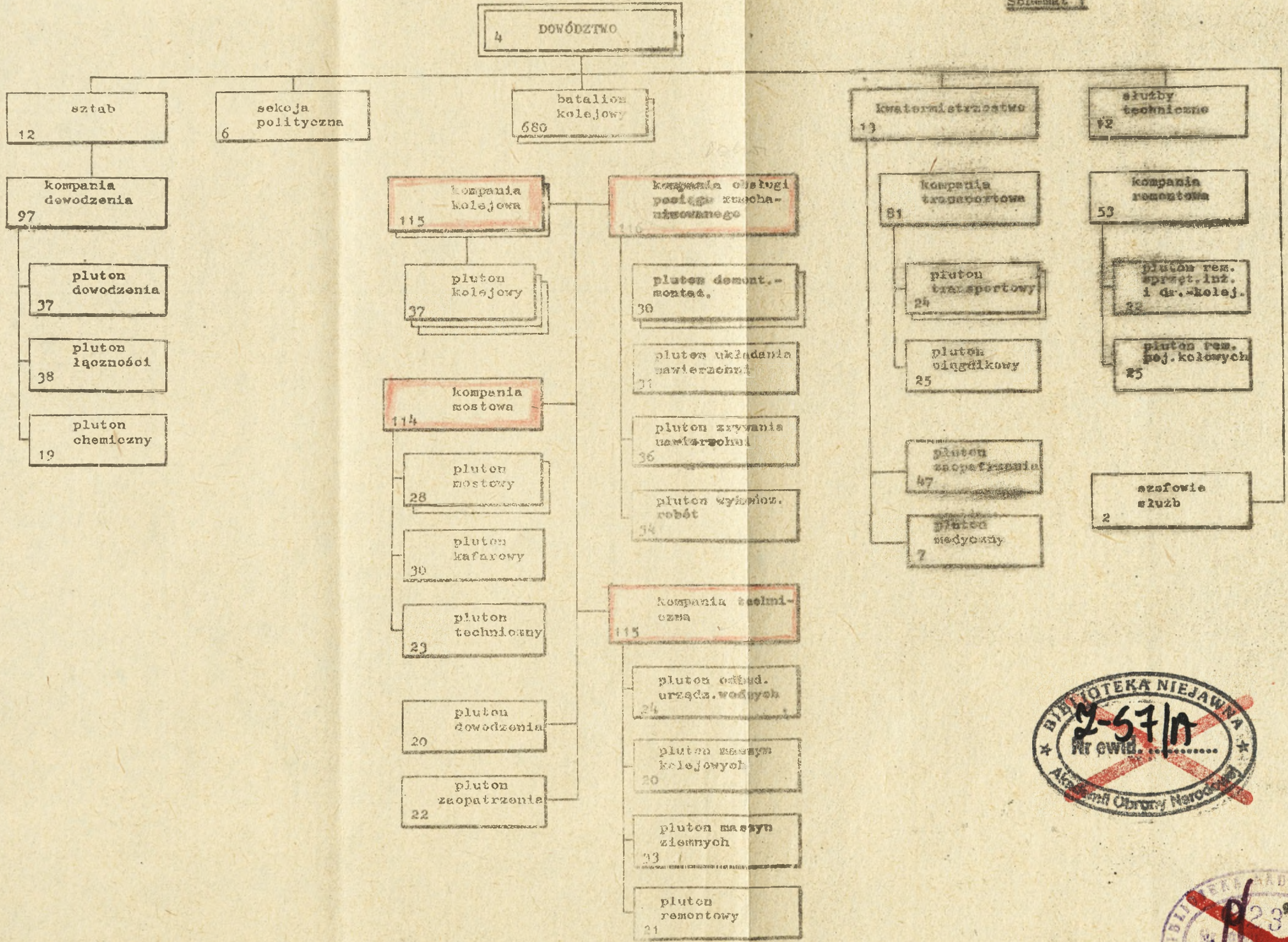
Pułk kolejowy otrzymane zadania może realizować całością sił lub oddzielnymi batalionami, a nawet kompaniami. W wypadku realizacji samodzielnych zadań przez poszczególne pododdziały /bataliony, kompanie/ pułku, w zależności od wielkości i rodzaju zadania przydziela się im odpowiednie siły i środki wzmocnienia. Siły i środki wzmocnienia przydzielone są najczęściej z: kompanii dowodzenia, kompanii transportowej, kompanii remontowej, plutonu zaopatrzenia i plutonu medycznego.

Siły i środki wzmocnienia może również otrzymać pułk. Z reguły na wzmocnienie przydziela się mu oddziały zmilitaryzowane Ministerstwa Komunikacji^{2/}. Mogą to być: pociągi odbudowy nawierzchni /PON/, pociągi zmechanizowanego układania nawierzchni /PZUN/, pociągi odbudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności /POL/, pociągi odbudowy urządzeń wodnych /POW/ i inne.

1.2. Organizacja pułku kolejowego obszaru kraju
/patrz schemat 1 i tabela 1/

2/ Mogą być przydzielone na wzmocnienie również oddziały zmilitaryzowane innych resortów gospodarki narodowej, np.: resortu budownictwa, resortu rolnictwa itp.

Schemat 1



11



Osoby funkcyjne w ENiKu kolejowe

DOWÓDZTWO

- dowódca pułku
- z-ca d-cy ds. politycznych
- z-ca d-cy ds. liniowych
- sekretarz PZPR

SZTAB

- szef sztabu pułku
- st. ofic. operacyjny
- ofic. operacyjny
- st. ofic. organizacyjno-kadrowy
- st. ofic.
- szef łączności
- st. kancelista
- st. kreślarz
- kier. kancelarii
- et. kancelista
- kancelista
- pdf. ewidencyjny

SLUŻBY TECHNICZNE

- z-ca d-cy ds. technicznych
- st. inżynier
- st. inżynier
- inżynier
- technik
- technik
- szef służby czolowo-samochodowej
- szef służby uzbroj. i elektroniki
- st. kreślarz
- kreślarz
- et. kancelista
- kancelista

KWATERMISTRZOSTWO

- z-ca d-cy - kwatermistrz
- szef zaopatrzenia żywnościowego
- szef zaopatrzenia mundurowego
- szef zaopatrzenia w mps
- szef zaopatrzenia /finansowego/
- płatnik
- podoficer
- podoficer
- podoficer
- st. kancelista
- księgowy
- księgowy
- księgowy

SZEFOWIE SLUŻB

- st. lekarz pułku
- szef zabezp. chemicznego

1.3. Możliwości wykonawcze pułku kolejowego

Pułk kolejowy posiadanyimi siłami i środkami może wykonywać następującą podstawowe prace specjalistyczne: budowa torów kolejowych, odbudowa nawierzchni kolejowej, odbudowa małych mostów i przepustów kolejowych, wykonawstwo robót ziemnych, odbudowa stacji naboru wody, osłona techniczna odcinka linii kolejowej.

Wydajność pułku w zakresie wykonawstwa powyższych prac przedstawia się następująco:

1. Budowa torów kolejowych /z przygotowaniem podtorza/ - do 1000 m/dobę.
2. Odbudowa nawierzchni kolejowej w km/dobę:
 - a/ 2-4 przy zniszczeniu linii kolejowej w 80%;
 - b/ 4-6 przy zniszczeniu linii kolejowej w 60%;
 - c/ 6-8 przy zniszczeniu linii kolejowej w 40%;
 - d/ 8-10 przy zniszczeniu linii kolejowej w 20%.
3. Odbudowa małych mostów i przepustów m/dobę:
 - a/ mosty - 15-20;
 - b/ przepusty do 30.
4. Wykonawstwo robót ziemnych - ok. 4000 m³/dobę.
5. Odbudowa stacji naboru wody - 1 stacja w ciągu 4 dni.
6. Osłona techniczna odcinka linii kolejowej dług.120 km /w tym 1-2 węzły kolejowe/.
7. Odbudowa: napowietrznej linii łączności - 1-2 km/dobę; kablowych linii łączności - 2-4 km/dobę; urządzeń zabezpieczenia ruchu - na 1 stacji.

2. DOWODZENIE PUŁKIEM KOLEJOWYM I PLANOWANIE JEGO DZIAŁAŃ

2.1. Ogólne zasady

Pułk kolejowy OK jest jednostką centralnego podporządkowania. Podlega szefowi Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP^{3/}. W czasie realizacji zadań bojowych na sieci kolejowej obszaru kraju może być czasowo podporządkowany szefowi Służby Komunikacji Wojskowej Kwatermistrzostwa OW.

Dowódca pk dowodzi podległymi pododdziałami osobiście oraz za pośrednictwem sztabu i swoich zastępców, a także szefów służb i szefów zaopatrzenia. O wydanych zarządzeniach informuje szefa sztabu pułku.

- 3/ W czasie "P" podlega dowódcy Zgrupowania Jednostek Kolejowych i Drogowych.

W czasie realizacji zadań na sieci kolejowej OK dowódca pułku znajduje się zawsze w miejscu realizacji głównego zadania.

W celu zapewnienia ciągłości dowodzenia pododdziałami w czasie realizacji zadań na sieci kolejowej OK, w pk organizuje się system dowodzenia, który obejmuje: organy dowodzenia, stanowisko dowodzenia oraz system łączności.

2.2. Organy i stanowiska dowodzenia

Głównym organem dowodzenia pododdziałami jest sztab pułku. Prace swoją organizuje na podstawie decyzji dowódcy pułku oraz zarządzeń szefa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP. Szef sztabu pułku jest pierwszym zastępcą dowódcy i tylko on ma prawo wydawać rozkazy i zarządzenia w jego imieniu.

Zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych kieruje całokształtem pracy partyjno-politycznej w pułku. Pracuje na stanowisku dowodzenia pułku. Uczestniczy w podejmowaniu decyzji, przedstawiając dowódcy pułku stosowne wnioski i propozycje oraz inne dane z zakresu pracy partyjno-politycznej. Praca jego ukierunkowana jest na zapewnienie ideowo-politycznej zwartości, wysokiego stanu moralno-politycznego żołnierzy pułku, ich hartu i zdecydowanej gotowości do realizacji zadań.

Zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych zazwyczaj kieruje pracą na wysuniętym stanowisku dowodzenia /organizuje się go w rejonie realizacji głównego zadania pułku^{4/}. Nadzoruje wykonywanie głównego zadania pułku. Ponadto stale śledzi sytuację w rejonie działania pułku i zadania pododdziałów w celu zachowania gotowości do przejęcia dowodzenia pułkiem.

Zastępca dowódcy do spraw technicznych i zastępca dowódcy - kwatermistrz oraz szefowie służb i szefowie zaopatrzenia pułku odpowiadają za gotowość bojową podległych im i przydzielonych pododdziałów^{5/} oraz pomyślne wykonywanie przez nie zadań, a także za organizację

^{4/} Głównym zadaniem dla pułku kolejowego może być np.: budowa objazdu dużego węzła kolejowego, osłona techniczna węzła kolejowego, budowa dojazdów kolejowych do mostu na szerokiej przeszkodzie wodnej itp.

^{5/} Np.: z-ca d-cy ds. technicznych - za kompanię remontową, z-ca d-cy - kwatermistrz - za kompanię transportową i pluton zaopatrzenia, st. lekarz pułku - za pluton medyczny.

odpowiednich rodzajów zabezpieczenia bojowego^{6/} i utrzymanie dowodzenia.

W celu dowodzenia pododdziałami w czasie realizacji zadań na sieci kolejowej, w pułku kolejowym organizuje się stanowisko dowodzenia oraz w czasie potrzeby wysunięte stanowisko dowodzenia.

Stanowisko dowodzenia /SD/ jest stanowiskiem głównym, z którego dowódca pułku dowodzi pododdziałami w czasie realizacji zadań na sieci kolejowej OK. Rozwija się je w takim rejonie, aby można było zapewnić trwałe i ciągłe dowodzenie wszystkimi pododdziałami pułku rozwiniętymi na sieci/linii/ kolejowej. Na stanowisku dowodzenia razem z dowódcą znajdują się: szef sztabu i zastępca do spraw politycznych, zasadnicza część sztabu i sekcji politycznej, starszy lekarz i szef zabezpieczenia chemicznego oraz ekipy i środki łączności, ochrony i obsługi.

W związku z tym, że w pk nie rozwija się oddzielnego tyłowego stanowiska dowodzenia /TSD/, na SD znajduje się również zastępca dowódcy pułku do spraw technicznych ze służbami technicznymi pułku oraz zastępca dowódcy pułku - kwatermistrz z oficerami i pracownikami kwatermistrzostwa.

Stanowisko dowodzenia pułku kolejowego rozmieszcza się w terenie zapewniającym jego rozdzielenie i rozbudowę pod względem inżynierskim. Rozmieszczenie SD i jego urządzenie powinno zapewnić: trwałą łączność z podległymi pododdziałami i współdziałającymi jednostkami wojskowymi /oddziałami zmilitaryzowanymi/, sztabem nadrzędnym /Szefostwem Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP/, sąsiadami i wewnątrz SD, utrzymanie styczności osobistej osób funkcyjnych SD oraz dogodne warunki pracy i odpoczynku; maskowanie i obronę stanu osobowego SD i środków dowodzenia przed bronią masowego rażenia oraz napędem grup dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela.

Rejon i czas rozwijania SD wyznacza dowódca pułku lub szef sztabu, a niekiedy Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP.

W celu dokładnego określenia rejonu rozmieszczenia SD i zorganizowania jego rozbudowy szef sztabu pułku wysyła grupę rekonesansową. Do dyspozycji starszego tej grupy przydziela się ochronę /w składzie drużyny/ łącznościowca i chemika oraz środek transportu.

6/ W pułku kolejowym obejmuje ono przede wszystkim: rozpoznanie, obronę wojsk przed bronią masowego rażenia, powszechną obronę przeciwlotniczą, maskowanie, zabezpieczenie inżynierskie, zabezpieczenie chemiczne, zabezpieczenie topograficzne, zabezpieczenie hydrometeorologiczne i ubezpieczenie.

Stareczemu grupy rekonesansowej szef sztabu podaje: główny i zapasowy rejon rozmieszczenia stanowiska dowodzenia, sposób rozbudowy inżynieryjnej, organizację łączności, obrony i ochrony, termin przeprowadzenia rekonesansu oraz przydzielone siły i środki.

Kolejność prac przy urządzeniu stanowiska-dowodzenia pułku jest następująca: najpierw organizuje się obronę i ochronę oraz maskowanie, przygotowuje ukrycia dla ludzi, węzła łączności i środków transportowych; następnie przygotowuje się ukrycia dla pozostałych elementów stanowiska dowodzenia. Liczbę i typ ukryć i innych budowli określa się zależnie od sytuacji i terenu, czasu pobytu stanowiska dowodzenia w danym rejonie oraz możliwości sił i środków przydzielonych do ich wykonania.

Stanowisko dowodzenia pułku maskuje się przed naziemnym i powietrznym rozpoznaniem nieprzyjaciela i izoluje od miejscowej ludności. W związku z tym maskowaniu podlegają: wóz sztabowy, węzły, stacje i linie łączności oraz drogi dojazdowe.

W rejonie stanowiska dowodzenia ustala się ścisły porządek ruchu środków transportu i ludzi. W nocy przestrzega się maskowania świateł i ustala sposób ogrzewania miejsc pracy i odpoczynku ludzi. Radiostacje średniej mocy rozmieszcza się poza stanowiskiem dowodzenia.

Stanowisko dowodzenia pułku przemieszcza się do nowego rejonu rozmieszczenia za zezwoleniem przełożonego /szefa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP/. Organizuje je szef sztabu pułku.

Na stanowisku dowodzenia pułku organizuje się pracę w systemie całodobowym. Ciągłość pracy oficerów na SD organizuje się na zasadzie wzajemnego zastępstwa. Czas na pracę i odpoczynek oficerów ustala szef sztabu pułku.

Wysunięte stanowisko dowodzenia /WSD/ organizuje się w celu zwiększenia operatywności dowodzenia pododdziałami pułku wykonującymi główne zadanie. Rozwija się je z reguły przy stanowisku dowodzenia jednego z batalionów kolejowych, w przypadku gdy rejon realizacji głównego zadania znajduje się w znacznej odległości od miejsca rozwinięcia SD. Na WSD z reguły pracują: zastępca dowódcy do spraw liniowych, starsi inżynierowie, technicy i kreślarze.

Stanowiska dowodzenia pułku /SD i WSD/ rozwija się z dala od wyróżniających się obiektów, które mają stanowić optyczne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela, z uwzględnieniem właściwości ochronnych terenu. Stanowiska te rozbudowuje się pod względem inżynieryjnym i do-

kładnie maskuje. Dla obu tych stanowisk wyznacza się zapasowe miejsca rozwinięcia na wypadek konieczności nagłego ich przesunięcia.

Obronę i ochronę stanowiska dowodzenia pułku organizuje szef sztabu, natomiast wysuniętego stanowiska dowodzenia - zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych.

Plan obrony i ochrony stanowisk dowodzenia sporządza się na szkicu terenu. Podaje się w nim: pododdziały wyznaczone do obrony i ochrony SD i ich zadania; zadania pododdziałów obsługi i obsady SD w razie niespodziewanego napadu nieprzyjaciela; sygnały powiadamiania, alarmu bojowego i sposób działania na te sygnały; organizację dowodzenia siłami i środkami w czasie odpierania napadu nieprzyjaciela na SD.

Na stanowiskach dowodzenia w pułku kolejowym /na SD i WSD/ wyznacza się dyżurnego operacyjnego i dyżurnego łączności.

Dyżurny operacyjny jest obowiązany znać: położenie i działanie wojsk własnych i nieprzyjaciela; stan łączności; rozmieszczenie stanowisk dowodzenia podległych pododdziałów i jednostek wojskowych /oddziałów zmilitaryzowanych/ współdziałających z pułkiem przełożonego /Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP/ i sąsiadów; terminy wysyłania dokumentów bojowych; miejsce pobytu dowódcy i szefa sztabu pułku i rozmieszczenie poszczególnych służb na SD pułku; sygnały alarmowe i powiadamiania, organizację obrony i ochrony SD; sytuację skażeń w rejonie stanowiska dowodzenia i organizację obrony przed bronią masowego rażenia.

Dyżurny operacyjny powinien mieć do swojej dyspozycji: instrukcję dyżurnego operacyjnego, tabele rozmównicze, zakodowaną mapę, tabele sygnałów, tabele kryptonimów, plan obrony i ochrony SD, dokumenty zawierające aktualną sytuację skażeń i zakazań w rejonie SD, terminarz dyżurów na SD, dziennik zarządzeń i meldunków, dziennik dyżurów i wykaz dokumentów. W czasie pełnienia służby dyżurny operacyjny może prowadzić mapę sytuacyjną.

Dyżurny łączności podlega szefowi węzła łączności, a w sprawach dotyczących przekazywania pilnych dokumentów bojowych i sygnałów w nie przewidzianych terminach wykonuje polecenia dyżurnego operacyjnego.

2.3. System łączności

Łączność w pk organizuje się zgodnie z decyzją dowódcy pułku oraz zarządzeniem /wytycznymi/ łączności szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP. W zarządzeniu tym zazwyczaj pułk kolejowy otrzy-

muje następujące dane: miejsce rozmieszczenia i terminy gotowości węzła łączności SD; organizację wszystkich rodzajów łączności oraz sposób ich wykorzystania; organizację zabezpieczenia technicznego łączności; zasady postępowania w wypadku dekonspiracji któregośkolwiek z dokumentów kluczowych i kodowych lub urządzeń specjalnych i utajniających; terminy składania meldunków i sprawozdań łączności; terminy wprowadzenia nowych danych radiowych, kluczy do urządzeń utajniających, kryptonimów i adresów radiowych oraz sygnałów rozpoznawczych osób funkcyjnych; terminy gotowości systemu łączności.

Podobne zarządzenie, ale o odpowiednio dostosowanej treści, wydawane jest przez szefa sztabu pułku kolejowego podległym pododdziałom pułku. Wydawane jest ono ustnie.

Za organizację systemu łączności w pułku kolejowym odpowiada szef sztabu pułku.

W pk organizuje się łączność: dowodzenia /z bezpośrednio podległymi pododdziałami/; współdziałania /z sąsiadami, z organami liniowymi komunikacji wojskowej oraz z jednostkami wojskowymi i oddziałami zmilitaryzowanymi współdziałającymi z pułkiem/; oraz ostrzegania /powiadamiania i ostrzegania/. Bezpośrednim organizatorem łączności w pk jest szef łączności.

W pk system łączności obejmuje połowe węzły łączności stanowisk dowodzenia pułku /na SD i WSD/, bezpośrednio podległych i współdziałających pododdziałów, stacje oraz linie łączności, połączone ze sobą w sposób dostosowany do przyjętej organizacji dowodzenia oraz charakteru wykonywanych przez pułk zadań bojowych.

Do organizacji łączności w pk wykorzystuje się: środki radiowe /radiostacje KF i UKF/, środki przewodowe /własne oraz stacjonarne linie łączności resortu komunikacji/, ruchome środki łączności /głównie samochody osobowo-terenowe/ oraz środki sygnalizacyjne.

2.4. Przygotowanie działań pułku

Pułk kolejowy podczas zabezpieczania ciągłości ruchu na sieci kolejowej OK może realizować dwa zasadnicze rodzaje zadań, które będą dotyczyć budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej lub osłony technicznej odcinka linii kolejowej.

Praca dowódcy i sztabu pułku nad przygotowaniem podległych sił i środków do realizacji tych zadań będzie zależała od sytuacji i posiadanego czasu. W warunkach ograniczonego czasu praca ta prowadzona będzie metodą równoległego przygotowania działań, w innej sytuacji /przy większej ilości czasu/ - metodą kolejnego przygotowania działań.

Metoda równoległego przygotowania działań pułku jest metodą podstawową. Jej istotę stanowi organizowanie działań na podstawie wydanych przez przełożonego wstępnych zarządzeń bojowych

Po otrzymaniu wstępnego zarządzenia bojowego dowódca pułku kolejowego analizuje zadanie, określa przedsięwzięcia, które należy niezwłocznie zrealizować w celu szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania postawionego im zadania, przeprowadza lub zatwierdza kalkulację czasu, daje wytyczne szefowi sztabu dotycząc zapoznania przez niego zastępców dowódcy, szefów służb i szefów zaopatrzenia oraz dowódców pododdziałów z zadaniem, organizacją rozpoznania i rekonesansu oraz przygotowania danych niezbędnych do podjęcia decyzji, ocenia sytuację, określa zamiar działania, melduje go przełożonemu i zapoznaje z nim zastępców, szefów rodzajów wojsk i służb oraz wydaje wstępne zarządzenia bojowe pododdziałom.

Po otrzymaniu rozkazu lub zarządzenia bojowego dowódca kończy podejmowanie decyzji z mapy; wydaje rozkaz bojowy i wytyczne do organizacji zabezpieczenia działań pułku, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej i kontroli przygotowanie pododdziałów do działań; wyjeżdża w teren, gdzie przeprowadza rekonesans, uściśla decyzję i zadania dla pododdziałów oraz organizuje między nimi współdziałanie.

Metoda kolejnego przygotowania działań pułku - jej istotę stanowi organizowanie działań na podstawie otrzymanego rozkazu bojowego lub zarządzenia bojowego.

Po otrzymaniu rozkazu lub zarządzenia bojowego dowódca pułku kolejowego wyjaśnia cel i analizuje zadanie oraz określa przedsięwzięcia, które należy zrealizować dla szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania postawionego im zadania, przeprowadza lub zatwierdza kalkulację czasu, daje szefowi sztabu wytyczne w sprawie zapoznania zastępców dowódcy, szefów służb i szefów zaopatrzenia z zadaniem, organizacją rozpoznania i rekonesansu oraz przygotowania danych niezbędnych do podjęcia decyzji, ocenia sytuację, podejmuje decyzję z mapy, melduje ją przełożonemu, wydaje rozkaz bojowy - dalszy tok pracy jest taki sam jak w metodzie równoległego przygotowania działań pułku.

W związku z tym, że treść pracy dowódcy i sztabu pułku zależy od rodzaju otrzymanego przez pułk zadania^{7/}, poniżej przedstawiono

^{7/} Na treść pracy wpływa ponadto: przyjęty sposób i forma przekazywania zadań, sytuacja bojowa, czas przeznaczony na wypracowanie decyzji oraz stopień wykształcenia dowódcy pułku i podległego mu sztabu.

kolejno treść pracy dowódcy i sztabu pułku podczas przygotowania budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej oraz treść pracy dowódcy i sztabu pułku podczas przygotowania osłony technicznej odcinka linii kolejowej.

W zależności od przyjętej metody przygotowania działań, praca dowódcy pułku kolejowego i jego sztabu nad przygotowaniem budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej rozpoczyna się po otrzymaniu w tej sprawie zadania w formie wstępnej zarządzenia bojowego lub rozkazu /zarządzenia/ bojowego. Zadanie to przekazywane jest pisemnie, w szczególnych wypadkach może być przekazane ustnie /bezpośrednio/ lub za pomocą technicznych środków łączności.

2.4.1. Treść pracy dowódcy i sztabu pułku kolejowego podczas przygotowania budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej

Analiza zadania

Analizując zadanie dowódca pułku kolejowego powinien zrozumieć zamiar przełożonego, a szczególnie sposób użycia przez niego sił do budowy /odbudowy/ linii kolejowej oraz rolę, jaką będą spełniały w realizacji tego zadania siły i środki pułku. Następnie dowódca ustala kolejność, w jakiej będzie realizował otrzymane zadanie, a w związku z tym, w jakiej kolejności przegrupować pododdziały pułku do rejonu wykorzystania zadania oraz jakimi siłami i środkami je wzmocnić.

Dowódca powinien także ustalić, jakie siły ma pozostawić w odwodzie, aby zapewnić ciągłość prac podczas budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. Ważną czynnością w czasie analizy zadania jest rozpatrzenie przez dowódcę pułku problemu nawiązania łączności i współdziałania z sąsiadami w rejonie wykonywania zadania.

W wyniku przeprowadzonej analizy zadania dowódca pułku powinien określić wnioski dające odpowiedź na następujące pytania: jaką rolę spełnia budowana /odbudowywana/ linia kolejowa w procesie zabezpieczenia ciągłości ruchu na sieci kolejowej OK? w jakim terenie znajduje się ta linia kolejowa oraz jakie obiekty /leżące na tej linii lub w jej pobliżu/ stanowią opłacane cele dla uderzeń nieprzyjaciela, w tym szczególnie uderzeń przy użyciu broni jądrowej? jakie obiekty kolejowe leżące na budowanej /odbudowywanej/ linii kolejowej mają wiodące znaczenie dla utrzymania ciągłości ruchu pociągów? w jaki sposób dokonać podziału sił i środków pułku do wykonania zadania? z kim nawiązać łączność i z kim zorganizować współdziałanie w rejonie wykonywania zadania? jakie siły nieprzyjaciela mogą dokonać

uderzeń na pododdziały pułku oraz obiekty kolejowe znajdujące się na budowanym /odbudowywanym/ odcinku linii kolejowej ?

Określenie pilnych przedsięwzięć przyspieszających przygotowanie pododdziałów do budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej.

Powyższe przedsięwzięcia najczęściej będą przesyłane w formie zarządzeń wstępnych. W zarządzeniach tych pododdziały i poszczególne szefowie służb /zaopatrzenia/ otrzymują polecenia /informacje/ związane z: charakterem czekających je zadań, terminami prowadzenia rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia, terminami prowadzenia rozpoznania technicznego rejonu budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej, terminami i sposobami przekazywania zadań itp.

Kalkulacja czasu

Danymi wyjściowymi do kalkulacji czasu są: czas otrzymania zadania budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej, termin osiągnięcia gotowości pułku do budowy /odbudowy/ tego odcinka, czas meldowania zamiaru /decyzji/ oraz inne ustalenia czasowe określone w zadaniu przez szefa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwat. WP. Prowadząc kalkulację czasu dowódca pułku w pierwszej kolejności określa czas, w jakim pułk ma przystąpić do budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. Następnie precyzuje czas, jaki należy przeznaczyć do dyspozycji podległych mu dowódców pododdziałów na przygotowanie sił i środków do prowadzenia budowy /odbudowy/ linii kolejowej. Dopiero po wykonaniu tych kalkulacji dowódca pułku określa czas na wypracowanie zamiaru /powzięcie decyzji/ oraz planowanie i organizowanie budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. Szczegółowemu określeniu podlegają następujące terminy: postawienia zadań podległym pododdziałom, zatwierdzenia zamiarów /decyzji/ wypracowanych przez dowódców tych pododdziałów oraz wydania wytycznych do organizacji obrony i ochrony. Niezmiernie ważną sprawą jest realne określenie czasów prowadzenia rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia i rozpoznania technicznego rejonu budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej oraz czasów napływania z nich /rekonesansu i rozpoznania technicznego/ danych do sztabu pułku. Kalkulacja czasu kończy się ustaleniem terminu zameldowania przełożonemu o gotowości pułku do budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej.

Wytyczne dla szefa sztabu

W wytycznych tych dowódca pułku określa zakres zapoznania osób funkcyjnych z zadaniem pułku oraz problemy, na które szef sztabu ma

zwrócić szczególną uwagę podczas zapoznawania zastępców dowódcy pułku, szefów służb i szefów zaopatrzenia oraz dowódców pododdziałów z organizacją rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia i organizacją rozpoznania technicznego rejonu budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. Ponadto dowódca pułku precyzuje problemy, które mają być wyjaśnione /nasświetlone/ przez zastępców w przygotowanych przez nich danych do decyzji.

Ocena sytuacji

Sposób prowadzenia oceny sytuacji zależy od stylu pracy dowódcy i czasu, którym on dysponuje. Może być ona prowadzona jako wysłuchanie pełnych meldunków danych do decyzji zgodnie z wcześniej wydanymi wytycznymi lub w formie udzielania odpowiedzi na pytanie zadawane przez dowódcę pułku; przy czym drugi wariant w związku z tendencją do skracania czasu na wypracowanie decyzji będzie stosowany najczęściej.

W czasie oceny sytuacji dowódca pułku kolejowego ocenia: nieprzyjaciela zagrażającego budowanej /odbudowywanej/ linii kolejowej oraz pracującym na niej pododdziałom pułku; możliwości własnych sił i środków w zakresie budowy /odbudowy/ linii kolejowych; warunki terenowe i zasoby miejscowe oraz warunki meteorologiczne i pory roku, w której będzie prowadzona budowa /odbudowa/ odcinka linii kolejowej.

Ocena nieprzyjaciela dowódca pułku kolejowego prowadzi w celu określenia, wpływu uderzeń jego sił i środków na organizację budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. W czasie tej oceny rozpatruje: położenie sił i środków nieprzyjaciela zagrażających budowanej /odbudowanej/ linii kolejowej, ich skład bojowy i możliwości, ugrupowanie i sposoby działania oraz charakter prowadzonych działań bojowych.

W wyniku przeprowadzonej oceny sił i środków nieprzyjaciela dowódca pułku kolejowego powinien uzyskać wnioski dotyczące: stopnia zagrożenia sił i środków pułku i budowanej /odbudowanej/ linii kolejowej ze strony nieprzyjaciela i w związku z tym, organizacji przedsięwzięć zapobiegawczych; obiektów i rejonów zagrożonych uderzeniami bronią jądrową, środków napadu powietrznego, desantów oraz grup dywersyjno-rozpoznawczych; przewidywanych strat w ludziach /beżpowrotnych i sanitarnych/ i organizacji zabezpieczenia medycznego.

Wnioski uzyskane z oceny nieprzyjaciela stanowią również podstawę do organizacji obrony i ochrony budowanego /odbudowywanego/ odcinka linii kolejowej oraz sił i środków pułku.

Ocena własnych sił i środków ma na celu uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jakie są aktualne możliwości pułku kolejowego w zakresie

budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. Po sprecyzowaniu odpowiedzi na to pytanie dowódca pułku dokonuje podziału sił i środków, przydzielając do budowy /odbudowy/ poszczególnych pododdziałów odcinki robót lub oddzielne obiekty. W zależności od charakteru i zakresu wykonywanego zadania poszczególne pododdziały mogą otrzymać odpowiednie wzmocnienie. Ważnym problemem podczas organizacji budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej jest zorganizowanie /o ile istnieją takie możliwości/ przez dowódcę odpowiedniego odwodu, który wykorzystywany jest w warunkach awaryjnych. W następnej kolejności dowódca pułku określa sposób zabezpieczenia technicznego /w tym w materiały i konstrukcje budowlane/ i tyłowego pułku w czasie prowadzenia budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej.

Po przeprowadzeniu oceny własnych sił i środków dowódca pułku powinien uzyskać wnioski dotyczące: obiektów i odcinków linii kolejowej, na które należy skierować główny wysiłek podczas budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej; wielkości zadań przydzielonych poszczególnym pododdziałom pułku; organizacji systemu dowodzenia w pułku w czasie wykonywania zadania; organizacji zabezpieczenia technicznego i tyłowego pododdziałów pułku rozwiniętych na budowanym odcinku linii kolejowej oraz organizacji obrony i ochrony.

Ocena sąsiedów ma na celu ustalenie wpływu wykonywanych przez nich zadań na organizację budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej prowadzonej przez pułk kolejowy oraz uzyskanie wniosków dotyczących organizacji z nimi współdziałania.

Ocenę warunków terenowych dowódca pułku kolejowego prowadzi w celu określenia ich wpływu na organizację i prowadzenie budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej. W czasie tej oceny rozpatruje: rejony dogodne dla działania grup dywizyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela; prawdopodobne rejony masowych zniszczeń /w razie użycia przez nieprzyjaciela broni jądrowej/ i możliwości ich obejścia; zasoby miejscowe, z których można korzystać podczas prowadzenia budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej; możliwości wykorzystania ludności miejscowej do prac przy budowie /odbudowie/ linii kolejowej; sieć dróg samochodowych w pobliżu budowanego /odbudowywanego/ odcinka linii kolejowej; warunki organizacji maskowania oraz prowadzenia inżynierskiej rozbudowy w rejonach rozmieszczenia pododdziałów oraz miejscach wykonywania prac.

W wyniku przeprowadzonej oceny terenu dowódca pułku kolejowego powinien uzyskać wnioski dotyczące: przewidywanych rejonów działania grup dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela; organizacji objazdów

przewidywanych rejonów masowych zniszczeń; rodzajów, ilości i jakości materiałów i konstrukcji budowlanych oraz miejsca ich rozmieszczenia; zasobów ludności cywilnej, którą można wykorzystać w czasie budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej; czasu /pory doby/ i warunków korzystania z dróg samochodowych w pobliżu budowanego /odbudowywanego/ odcinka linii kolejowej; rejonów rozmieszczenia dowództwa sztabu pułku oraz podległych pododdziałów podczas budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej; warunków organizacji maskowania i inżynierskiej rozbudowy tych rejonów.

Dowódca pułku powinien również ocenić warunki meteorologiczne i porę roku, w której prowadzona będzie budowa /odbudowa/ odcinka linii kolejowej.

2.4.2. Treść pracy dowódcy i sztabu pułku kolejowego podczas przygotowania osłony technicznej odcinka linii kolejowej

Analiza zadania

Analizując zadanie dowódca pułku kolejowego powinien zrozumieć zamiar przełożonego, a szczególnie sposób użycia przez niego sił do osłony technicznej linii kolejowej, oraz rolę, jaką będą spełniały w realizacji tego zadania siły i środki pułku. Następnie dowódca ustala w jakiej kolejności będzie realizował otrzymane zadanie, a w związku z tym: w jakiej kolejności przegrupować podległe pododdziały do rejonu, w którym będzie prowadzona osłona techniczna, oraz jakimi siłami te pododdziały należy wzmocnić. Dowódca pułku powinien także ustalić, jakie siły ma pozostawić w odwodzie, aby zapewnić ciągłość prowadzenia osłony technicznej w razie powstania większych zniszczeń na osłanianej linii kolejowej lub w wypadku obojętnienia pododdziałów prowadzących osłonę techniczną. Ważną czynnością w czasie analizy zadania jest rozpatrzenie przez dowódcę problemu nawiązania łączności i współdziałania z sąsiadami.

W wyniku przeprowadzonej analizy zadania dowódca powinien określić wnioski dające odpowiedź na następujące pytania: jaką rolę w zabezpieczeniu ciągłości ruchu na sieci kolejowej spełnia osłaniana przez pułk linia kolejowa? w jakim terenie przebiega osłaniana linia kolejowa oraz ile znajduje się na niej obiektów, które stanowią opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela? w jaki sposób dokonać podziału sił i środków do osłony technicznej przydzielonego odcinka linii kolejowej i znajdujących się na nim obiektów? z kim nawiązać łączność i z kim zorganizować współdziałanie? jakie siły nieprzyjaciela mogą

dokonywać uderzeń na osłanianą linię kolejową i na których jej odcinkach występuje największe zagrożenie ?

Określenie pilnych przedsięwzięć przyspieszających przygotowanie pododdziałów do osłony technicznej odcinka linii kolejowej.

Powyższe przedsięwzięcia najczęściej przekazywane będą w formie zarządzeń wstępnych. W zarządzeniach tych pododdziały i poszczególni szefowie służb /zapobiegania/ otrzymują polecenia /informacje/ związane z: charakterem czekających je zadań, terminami prowadzenia rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia, terminami prowadzenia rozpoznania technicznego odcinka linii kolejowej przydzielonego do osłony technicznej, terminami i sposobami przekazywania zadań itp.

Kalkulacje czasu

Benymi wyjściowymi do kalkulacji czasu są: czas otrzymania zadanie osłony technicznej odcinka linii kolejowej, termin gotowości pułku do działań, czas meldowania zamiaru /decyzji/ oraz inne ustalenia czasowe określone w zadaniu przez szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł.Kwat.WP.

Prowadzą kalkulacje czasu dowódca pułku w pierwszej kolejności określa czas, w jakim pułk ma przystąpić do osłony technicznej odcinka linii kolejowej. Następnie precyzuje czas, jaki należy przeznaczyć do dyspozycji podległym mu dowódców pododdziałów na przygotowanie sił i środków do prowadzenia osłony technicznej na przydzielonych im odcinkach. Dopiero po wykonaniu tych kalkulacji dowódca pułku określa czas na wypracowanie zamiaru /powzięcie decyzji/ oraz planowanie i organizowanie osłony technicznej przydzielonego mu odcinka linii kolejowej. Szczegółowemu określeniu podlegają następujące terminy: postawienie zadań podległym pododdziałom, zatwierdzenie zamiarów /decyzji/ wypracowanych przez dowódców tych pododdziałów oraz wydanie wytycznych do organizacji obrony i ochrony. Niezmiernie ważną sprawą jest realne określenie czasów prowadzenia rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia i rozpoznania technicznego przydzielonego do osłony odcinka linii kolejowej oraz czasów napływania meldunków z tego rekonesansu /rozpoznania technicznego/ do sztabu pułku. Kalkulacja czasu kończy się ustaleniem terminu zameldowania przełożonemu /szefowi Służby Komunikacji Wojskowej Gł.Kwat.WP/ o gotowości pułku do osłony technicznej przydzielonego odcinka linii kolejowej.

Wytyczne dla szefa sztabu

W wytycznych tych dowódca pułku określa zakres zapoznania osób funkcyjnych z zadaniem pułku oraz problemy, na które szef sztabu ma zwrócić

szczególną uwagę podczas zapoznawania zastępców dowódcy pułku, szefów służb i szefów zaopatrzenia oraz dowódców pododdziałów z organizacją rekonesansu nowych rejonów rozmieszczenia i organizacją rozpoznania technicznego przydzielonego do osłony odcinka linii kolejowej. Ponadto dowódca pułku określa problemy, które mogą być wyjaśnione /naświetlone/ przez zastępców w przygotowywanych przez nich danych do decyzji.

Ocena sytuacji

Sposób prowadzenia oceny sytuacji zależy od stylu pracy dowódcy i czasu, którym on dysponuje. Może być ona prowadzona jako wysłuchanie pełnych meldunków danych do decyzji zgodnie z wcześniej wydanymi wytycznymi lub w formie udzielania odpowiedzi na pytania zadawane przez dowódcę pułku; przy czym drugi wariant w związku z tendencją do skracania czasu na wypracowanie decyzji będzie stosowany najczęściej.

W czasie oceny sytuacji dowódca pułku kolejowego ocenia: nieprzyjaciela zagrażającego osłanianemu odcinkowi linii kolejowej, możliwości własnych sił i środków w zakresie osłony technicznej linii kolejowej, warunki terenowe i zasoby miejscowe oraz warunki meteorologiczne i porę roku, w której prowadzona będzie osłona techniczna.

Ocenę nieprzyjaciela dowódca pułku kolejowego prowadzi w celu określenia wpływu, jaki mogą mieć uderzenia jego sił i środków na organizację osłony technicznej przydzielonego odcinka linii kolejowej. W czasie tej osłony rozpatruje: położenie sił i środków nieprzyjaciela zagrażających osłanianemu odcinkowi linii kolejowej, ich skład bojowy i możliwości, ugrupowania i sposoby działania oraz charakter prowadzonych działań bojowych.

W wyniku przeprowadzonej oceny sił i środków nieprzyjaciela dowódca pułku kolejowego powinien uzyskać wnioski dotyczące: stopnia zagrożenia sił i środków pułku i osłanianego odcinka linii kolejowej ze strony nieprzyjaciela i w związku z tym organizacji przedsięwzięć zabezpieczających, obiektów i rejonów zagrożonych uderzeniami: broni jądrowej, środków napadu powietrznego, desantów oraz grup dywersyjno-rozpoznawczych; przewidywanych strat w ludziach /bezpowrotnych i sanitarnych/ i organizacji zabezpieczenia medycznego.

Wnioski uzyskane z oceny nieprzyjaciela stanowią również podstawę do organizacji obrony i ochrony osłanianego odcinka linii kolejowej oraz sił i środków pułku.

Ocena własnych sił i środków ma na celu uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jakie są aktualne możliwości pułku kolejowego w zakresie prowadzenia osłony technicznej linii kolejowych. Po sprecyzowaniu odpowiedzi na to pytanie dowódca pułku dokonuje podziału sił i środków, przydzielając do osłony technicznej poszczególnym pododdziałom odcinki linii kolejowej lub oddzielne obiekty. W zależności od zakresu prac i charakteru wykorzystanego zadania poszczególne pododdziały mogą otrzymać odpowiednie wzmożenie.

Niezmiernie ważnym problemem podczas organizacji osłony technicznej linii kolejowej jest zorganizowanie przez dowódcę pułku odpowiedniego odwodu, który wykorzystywany jest w warunkach awaryjnych. Następnie dowódca powinien określić sposób zabezpieczenia technicznego /w tym w materiały i konstrukcje budowlane/ i tyłowego pułku w czasie prowadzenia osłony technicznej.

Po przeprowadzeniu oceny własnych sił i środków dowódca pułku powinien uzyskać wnioski dotyczące: obiektów i odcinków linii kolejowej, na które należy skierować główny wysiłek osłony technicznej; wielkości zadań przydzielonych poszczególnym pododdziałom; organizacji systemu dowodzenia podczas prowadzenia osłony technicznej; organizacji zabezpieczenia technicznego i tyłowego pododdziałów pułku rozwiniętych wzdłuż osłanianego odcinka linii kolejowej oraz organizacji obrony i ochrony.

Ocena sąsiadów ma na celu ustalenie wpływu wykonywanych przez nich zadań na realizację osłony technicznej odcinka linii kolejowej prowadzonej przez pułk kolejowy oraz uzyskanie wniosków dotyczących organizacji z nimi współdziałania.

Ocena warunków terenowych dowódca pułku kolejowego prowadzi w celu określenia ich wpływu na organizację i prowadzenie osłony technicznej odcinka linii kolejowej. W czasie tej oceny rozpatruje: rejony dogodne dla działania grup dywersyjno-rozpoznawczych; prawdopodobne rejony masowych zniszczeń /w razie użycia przez nieprzyjaciela broni jądrowej/ i możliwości ich obejścia; zasoby miejscowe, z których można korzystać przy prowadzeniu osłony technicznej; możliwości wykorzystania ludności miejscowej do prac przy osłonie technicznej linii kolejowej; sieć dróg samochodowych w pobliżu osłanianego odcinka linii kolejowej; warunki organizacji maskowania oraz prowadzenia inżynierskiej rozbudowy w rejonach rozmieszczenia pododdziałów oraz rejonach wykonywania zadań.

W wyniku przeprowadzonej oceny warunków terenowych dowódca pułku kolejowego powinien uzyskać wnioski dotyczące: przewidywanych rejonów

działania grup dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela; organizacji objazdów przewidywanych rejonów masowych zniszczeń; rodzajów, ilości, i jakości materiałów i konstrukcji budowlanych oraz miejsca ich rozmieszczenia; zasobów ludności miejscowej, którą można wykorzystać do osłony technicznej linii kolejowej; czasu /pory doby/ i warunków korzystania z dróg samochodowych w pobliżu osłanianej linii kolejowej; rejonów rozmieszczenia dowództwa i sztabu pułku oraz podległych pododdziałów podczas prowadzenia osłony technicznej; warunków organizacji maskowania i inżynierskiej rozbudowy tych rejonów.

Dowódca pułku powinien również ocenić warunki meteorologiczne i porę roku, w której prowadzona będzie osłona techniczna nakazanego odcinka linii kolejowej.

x x x

Dalszy tok pracy dowódcy pułku kolejowego zależy od przyjętej metody organizacji pracy sztabu. I tak:

PIERWSZE - przy metodzie równoległego przygotowania działań pułku po przeprowadzeniu analizy zadania i oceny sytuacji dowódca pułku kolejowego precyzuje zamiar działania, w którym określa: w czasie budowy /odbudowy/ odcinka linii kolejowej - odcinki linii kolejowej /obiekt/, od którego wybudowania zależy wykonanie całego zadania pułku, w czasie osłony technicznej linii kolejowej - odcinek /obiekt/, na którym będzie skupiony główny wysiłek pułku, a od którego osłony zależy trwałość osłony technicznej całego odcinka linii kolejowej; ugrupowanie pułku do wykonania zadania; obiekty leżące na przydzielonym pułkowi odcinku linii kolejowej, które mogą stanowić opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela; sposób organizacji obrony i ochrony rejonów, w których pododdziały wykonują swoje zadania oraz rejonów ich rozmieszczenia; sposoby zwalczania grup dywersyjno-rozpoznawczych i desantów nieprzyjaciela; zakres rozbudowy inżynierskiej w miejscach wykonywania zadań oraz w rejonach rozmieszczenia pododdziałów.

Następnie sprężony zamiar dowódcy melduje przełożonemu oraz zapoznaje z nim /zamiarem/ swoich zastępców, szefów służb i szefów zaopatrzenia i wydaje wstępne zarządzenie bojowe.

W wstępnym zarządzeniu bojowym zwykle ujmuje się: wiadomości o nieprzyjacielu, budowany /odbudowywany lub osłaniany/ odcinek linii kolejowej i miejsce /obiekt/ skupienia głównego wysiłku pułku, od którego wybudowania /odbudowania lub osłony/ zależy będzie: wykonanie całego zadania pułku; obiekty leżące na przydzielonym pułkowi odcinku linii kolejowej, które mogą stanowić opłacalne cele dla uderzeń jądrowych

nieprzyjaciela; odcinki robót /zadania/ przydzielone poszczególnym pododdziałom pułku; sąsiadów i odcinki ich zadań; czas gotowości do realizacji zadania i zasadnicze przedsięwzięcia związane z przygotowaniem pododdziałów do budowy /odbudowy lub osłony technicznej/ linii kolejowej; terminy i sposoby otrzymywania zadań.

Po otrzymaniu rozkazu lub zarządzenia bojowego w sprawie budowy /odbudowy lub osłony technicznej/ odcinka linii kolejowej dowódca pułku kończy podejmowanie decyzji z mapy oraz wydaje rozkaz bojowy^{8/} i wytyczne do organizacji zabezpieczenia działań pułku, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej i kontroli przygotowania pododdziałów do działań.

DRUGIE - przy metodzie kolejnego przygotowania działań pułku po przeprowadzeniu analizy zadania i oceny sytuacji dowódca pułku kolejowego podejmuje decyzję z mapy, w której określa zamiar działania /jak wyżej/, odcinki /zadania/ przydzielone poszczególnym pododdziałom pułku; główne problemy współdziałania i zabezpieczenia działania pułku podczas budowy /odbudowy lub osłony technicznej/ odcinka linii kolejowej oraz sposób organizacji dowodzenia. Ponadto dowódca określa główne zadania pracy partyjno-politycznej oraz prowadzenia kontroli przygotowania pododdziałów do działań.

x x x

Decyzja dowódcy pułku opracowywana jest na mapie z legendą. Mapa z decyzją powinna zawierać: dane o nieprzyjacielu /rejon prawdopodobnego działania grup dywersyjno-rozpoznawczych i przewidywany charakter ich działania oraz główne kierunki nalotów lotnictwa/; zadanie pułku kolejowego i ugrupowanie pododdziałów do jego wykonania; zadania sąsiadów i linie rozgraniczenia z nimi; zadania wykonywane siłami i środkami przełożonego na korzyść pułku; obiekty leżące na budowanym /odbudowywanym lub osłanianym/ odcinku linii kolejowej, które stanowią opłaczalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela; zadania podległych pododdziałów oraz sposoby i terminy ich wykonania; rejon rozmieszczenia pododdziałów oraz drogi dojazdowe; rozmieszczenie stanowisk dowodzenia pułku i podległych pododdziałów. Ponadto na mapie przedstawia się główne problemy /zagadnienia/ dotyczące dowodzenia, współdziałania i zabezpieczenia działań pułku.

8/ Rozkaz ten wydawany jest w formie ustnej, jednak jest on zapisywany w sztacie pułku na sformalizowanym dokumencie, a otrzymujący ten rozkaz potwierdza własnoręcznym podpisem.

W legendzie przedstawia się: wnioski z oceny nieprzyjaciela, cel i zamiar działania pułku, podział sił i środków pułku do wykonania zadania, stan oraz przydział materiałów i konstrukcji budowlanych dla poszczególnych pododdziałów oraz terminy ich odbioru /dowozu/, sposób zabezpieczenia przed skutkami uderzeń broni masowego rażenia, wykorzystanie środków OPL i środków inżynierskich, stan i podział zapasów materiałowych /amunicji, paliw, żywności/, terminy gotowości do wykonania zadania, sygnały dowodzenia i współdziałania.

x x x

Na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych sztab pułku kolejowego, wspólnie z zastępcami dowódcy oraz szefami służb i szefami zaopatrzenia, planuje działania pułku. Planowanie to polega na opracowaniu: rozkazu bojowego, rozkazu /zarządzenia/ technicznego, rozkazu /zarządzenia/ tyłowego^y; planu współdziałania, planu obrony plot, rozpoznania, zabezpieczenia inżynierskiego, chemicznego, technicznego, i tyłowego /opracowuje się je na mapach roboczych;/ planu łączności, służby porządkowo-ochronnej, pracy politycznej i innych dokumentów.

W rozkazie bojowym ujmuje się:

- w punkcie pierwszym - krótkie wnioski z oceny sił i środków nieprzyjaciela i charakteru ich działań w rejonie realizacji zadania pułkowego;
- w punkcie drugim - zadanie bojowe pułku;
- w punkcie trzecim - zadanie sąsiadów i linie rozgraniczenia z nimi;
- w punkcie czwartym - zamiar działania;
- w punkcie piątym - zadania bojowe /po słowie "rozkazuję"/ stawiane pododdziałom pułku i odwodowi /jeżeli będzie zorganizowany/;
- w punkcie szóstym - przydział materiałów i konstrukcji budowlanych dla poszczególnych pododdziałów realizujących zadanie pułku;
- w punkcie siódmym - czas gotowości pododdziałów do działań;
- w punkcie ósmym - miejsce i czas rozwijania stanowisk dowodzenia, zastępcę dowódcy pułku, wyznaczonego spośród dowódców pododdziałów w razie zniszczenia stanowiska dowodzenia i wysuniętego stanowiska dowodzenia pułku.

9/ Treść i układ rozkazu technicznego i tyłowego przedstawiono w załącznikach do części pierwszej.

Rozkaz bojowy na piśmie wydaje się po zakończeniu pracy dowódcy pułku w terenie

Wyjazd dowódcy pułku kolejowego w teren/przed wydaniem rozkazu bojowego na piśmie/ ma na celu: przeprowadzenie rekonesansu rejonu, w którym będzie wykonywane zadanie pułku: uściślenie decyzji /podjętej z mapy/ i zadań przydzielonych do wykonania poszczególnym pododdziałom pułku oraz organizację współdziałania.

Z uwagi na charakter zadań wykonywanych przez pułk kolejowy, jako typowy sposób prowadzenia rekonesansu w terenie przez dowódcę pułku kolejowego należy przyjąć, że będzie on prowadzony po przegrupowaniu pododdziałów pułku do rejonów realizacji zadań. W związku z tym czas prowadzenia rekonesansu przez dowódcę pułku będzie często zbiegał się z czasem prowadzenia kontroli przygotowania pododdziałów do wykonania zadania.

Zadaniem rekonesansu prowadzonego przez dowódcę pułku w rejonie wykonywania zadania przez pułk kolejowy jest skonfrontowanie decyzji powziętej z mapy z sytuacją w terenie. Może bowiem zaistnieć konieczność uwzględnienia zmian, które nastąpiły w jego topografii /np. zmiany w układzie sieci komunikacyjnej, nowe zabudowania, wyřeby lasu, zaistniałe zniszczenia itp. Zakres rekonesansu jest uzależniony przede wszystkim od czasu, jakim dysponuje dowódca pułku. Jednak niezależnie od posiadanego czasu rozpoznaniu /sprawdzeniu/ podlegają: rejon wykonywania zadań przez poszczególne pododdziały pułku, w tym szczególnie miejsca ich styku /linie rozgraniczenia/ oraz rejon, w którym wykonywane jest główne /najtrudniejsze/ zadanie pułku: obiekty stanowiące opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela, drogi dojazdowe do rejonów wykonywania zadania oraz istniejące składy materiałów i konstrukcji budowlanych, które będą wykorzystywane podczas realizacji zadania.

Podczas pobytu w terenie dowódca pułku kolejowego organizuje również współdziałanie między podległymi i przydzielonymi pododdziałami. Organizacja współdziałania prowadzona jest z udziałem zastępców dowódcy, szefów służb i szefów zaopatrzenia oraz dowódców podległych i przydzielonych pododdziałów. W czasie organizacji współdziałania dowódca pułku powinien: określić zakres pomocy /wielkość wzmocnienia/ świadczony przez pułk na rzecz pododdziałów realizujących główne zadanie: spowodować, aby wszyscy dowódcy pododdziałów jednoznacznie zrozumieli główny cel działania pułku, swoje zadania i sposoby ich wykonania; przewidzieć i uzgodnić warianty działania pododdziałów w zależności od zmieniającej się

sytuacji bojowej i komunikacyjnej oraz ustalić sygnały powiadamiania, dowodzenia i współdziałania.

Współdziałanie w pułku organizuje się w zasadzie na cały okres realizacji zadania, jednak w miarę zachodzących zmian w sytuacji bojowej i komunikacyjnej są one korygowane lub konkretyzowane.

3. ORGANIZACJA ODBUDOWY LINII KOLEJOWYCH PRZEZ PUŁK KOLEJOWY

3.1. Ogólne zasady odbudowy linii kolejowych

Odbudowa linii kolejowych dzieli się na trzy rodzaje: doraźną /prowizoryczną/, tymczasową i stałą^{10/}

Odbudowa doraźną /prowizoryczną/ wykonuje się według uproszczonych norm technicznych, które umożliwiają odbudowę linii kolejowych w bardzo krótkim czasie, nawet w ciągu kilkunastu godzin.

Odbudowa doraźna linii kolejowej powinna zabezpieczać ruch pociągów z prędkością nie mniejszą niż 15 km/godz., a w niektórych miejscach linii kolejowej, takich jak: mosty, tunele, nowe nasypy, prędkość ta może być obniżona do 5 km/godz.

W praktyce przyjmuje się, że odbudowa doraźna linii kolejowej powinna zabezpieczyć jej eksploatację w ciągu założonego wcześniej czasu, np.: w ciągu operacji, w ciągu sezonu itp.

Odbudowę tymczasową wykonuje się według złagodzonych norm technicznych, które umożliwiają odbudowę linii kolejowych w ciągu kilku /paru/ dni oraz zapewniają jej eksploatację w ciągu 5-7 /i więcej/ lat przy prędkości ruchu pociągów nie mniejszej niż 30 km/godz. po wykonaniu prac pierwszej kolejności i 50 km/godz. po wykonaniu prac drugiej kolejności.

Odbudowę stałą wykonuje się zgodnie z normami technicznymi, jakie obowiązują przy budowie linii kolejowych. W warunkach współczesnych działań bojowych stała odbudowa linii kolejowych będzie prowadzona niezwykle rzadko.

W celu przyspieszenia terminów oddawania linii kolejowych do eksploatacji, prace przy ich odbudowie z reguły dzielone są na: prace pierwszej kolejności i prace drugiej kolejności.

Prace pierwszej kolejności powinny zapewnić otwarcie ruchu na odbudowywanym odcinku linii kolejowej. Przyjmuje się, że prędkość ruchu pociągów po wykonaniu prac pierwszej kolejności nie powinna być mniejsza niż 10 km/godz.

10/ W literaturze przedmiotu spotykane są również inne podziały na rodzaje odbudowy.

24 - 20
240 20

Prace drugiej kolejności powinny zapewnić ruch na odbudowywanym odcinku linii kolejowej z prędkością nie mniejszą niż 30 km/godz., przy czym przelotność jednotorowego odcinka linii kolejowej powinna wynieść 90% jego przelotności przed zniszczeniem, a na dwutorowym odcinku linii kolejowej /po odbudowaniu jednego toru/ - nie mniej niż 24 pary pociągów na dobę.

3.2. Planowanie odbudowy odcinka linii kolejowej

Celem planowania odbudowy odcinka linii kolejowej jest ustalenie zakresu i kolejności odbudowy poszczególnych urządzeń i obiektów kolejowych oraz określenia sił i środków /sprzętu technicznego, środków transportowych oraz materiałów i konstrukcji budowlanych/ niezbędnych do prowadzenia odbudowy.

Planowanie odbudowy rozpoczyna się od obiektów, które ze względu na rodzaj prac i czas potrzebny na ich wykonanie limitują termin zakończenia odbudowy całego odcinka linii kolejowej. Obiektami tymi najczęściej są: tunele, mosty, stacje oraz urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów.

Planowanie odbudowy odcinka linii kolejowej obejmuje dwie grupy dokumentacji: pierwsza - to projekty techniczne odbudowy poszczególnych odcinków linii i obiektów kolejowych; druga - to plany organizacji prac przy odbudowie poszczególnych odcinków linii i obiektów kolejowych.

Projekty techniczne odbudowy zawierają rozwiązania techniczne związane ze sposobami i rodzajami odbudowy poszczególnych odcinków linii i obiektów kolejowych. Wykonuje je sekcja techniczna pułku. Są to głównie rysunki techniczne odbudowy poszczególnych obiektów wraz z zestawieniami /zapotrzebowaniami/ na materiały i konstrukcje.

Plany organizacji prac zawierają szczegółowe opracowania sposobów organizacji mechanizacji podstawowych rodzajów robót na poszczególnych obiektach znajdujących się na odbudowywanym odcinku linii kolejowej. W skład tych opracowań wchodzi: schematyczne rysunki wykonania prac; podział organizacyjny odbudowywanego odcinka linii kolejowej na działki przydzielone poszczególnym pododdziałom; rysunki robocze nietypowych urządzeń pomocniczych; schematy rozplanowania i wyposażenia placów budowy; schematy kolejności prac i sposobów ich wykonania; warunki techniczne wykonania prac oraz metodę kontroli technicznej; harmonogramy: pracy pododdziałów specjalistycznych, postępu prac, skomplikowanych lub wielokrotnie powtarzalnych procesów produkcyjnych; zestawienie

nia sił i środków oraz ich podział na poszczególne obiekty; zestawienia prac przygotowawczych: plan kontroli technicznej^{11/}.

3.3. Metody organizacji prac przy odbudowie odcinka linii kolejowej

Najlepsze rezultaty organizacyjne /w tym również ekonomiczne/ podczas wykonywania prac związanych z odbudową odcinka linii kolejowej daje potokowa organizacja prac oparta na zasadach ciągłości, równomierności i równoległości wykonawstwa.

Potokowa organizacja prac przy odbudowie odcinka linii kolejowej polega na: 1/ dzieleniu odcinka linii kolejowej na działki /części/ w taki sposób, aby każda z nich miała zbliżoną pracochłonność, 2/ podzieleniu /wydzieleniu/ pododdziałów do wykonywania ściśle określonych procesów wykonawczych 3/ prac na poszczególnych działkach przez wyspecjalizowane pododdziały, które przechodzą kolejno z jednej działki na drugą, wykonując na każdej działce tę samą pracę.

Ciągłość pracy wyraża się tym, że każdy wyspecjalizowany pododdział zajmuje działkę na określony czas, /najlepiej w pełnych zmianach/ przechodząc po nim na nową działkę przez co ma zawsze zabezpieczony front robót.

Równomierność pracy wyraża się w tym, że w każdej jednostce czasu wykonywana jest jednakowa ilość robót. Pracę tę wykonują pododdziały o niezmiennym składzie, korzystające z równomiernego zaopatrzenia w materiały i konstrukcje budowlane.

Równoległość pracy wyraża się w tym, że praca na różnych działkach odbywa się jednocześnie, a poszczególne procesy wykonawcze przebiegają przez wszystkie działki równolegle.

Odbudowa odcinka linii kolejowej może być prowadzona dwoma sposobami: "od czoła" i "na szerokim froncie".

Sposób "od czoła" polega na odbudowie linii kolejowej na wąskim froncie - od czoła. Przy tym sposobie odbudowy pododdziały przesuwając się wzdłuż linii kolejowej odbudowują kolejno zniszczone odcinki i obiekty kolejowe. Sposób ten z uwagi na uzyskiwane niskie tempo odbudowy stosowany jest bardzo rzadko - głównie w sytuacji, gdy w rejonie odbudowywanej linii kolejowej brak jest odpowiednich dróg dojazdowych, np. w terenie podmokłym i bagnistym.

11/ Podczas realizacji zadań o szczególnym stopniu trudności pułk kolejowy może otrzymać pomoc ze strony przełożonych.

Sposób "na szerokim froncie" polega na odbudowie linii kolejowej przez rozwijanie sił i środków na całym /lub jego znacznej części/ odbudowywanym odcinku linii kolejowej. Sposób ten umożliwia uzyskiwanie wysokiego tempa odbudowy i stosowany będzie najczęściej.

4. ORGANIZACJA OSŁONY TECHNICZNEJ LINII KOLEJOWYCH PRZEZ PUŁK KOLEJOWY

4.1. Ogólne zasady

Pułk kolejowy do osłony technicznej sieci kolejowej na obszarze kraju będzie używany jako siła interwencyjna. W związku z tym siły i środki pułku będą angażowane do osłony technicznej zasadniczych linii kolejowych, w tym głównie ważniejszych węzłów kolejowych. Jak z tego wynika, rozmieszczenie sił i środków pułku wzdłuż osłanianej linii kolejowej nie jest równomierne. Uzależnione jest ono bowiem od ilości obiektów, które są szczególnie narażone na zniszczenie przez nieprzyjaciela. Oprócz węzłów kolejowych obiektami takimi są ponadto: mosty, wiadukty, tunele, stacje załadownicze i wyładownicze itp.

Rozmieszczając siły i środki w rejonie osłanianych obiektów kolejowych należy dążyć do tego, aby ich potencjał wykonawczy umożliwił likwidację zaistniałych zniszczeń w czasie 4-6 godzin /dotyczy to zniszczeń zaistniałych na skutek uderzeń nieprzyjaciela przy użyciu konwencjonalnych środków rażenia/.

W czasie osłony technicznej linii kolejowych zasadniczym rodzajem odbudowy zniszczonych obiektów jest odbudowa doraźna i tymczasowa. Prace przy likwidacji zniszczeń dzielą się na dwa etapy. Prace pierwszego etapu, mają na celu jak najszybcze wznowienie przerwonego ruchu pociągów, natomiast prace drugiego etapu, wykonywane są w celu poprawy warunków technicznych eksploatowanej linii kolejowej /chodzi tu o zwiększenie prędkości i masy kursujących pociągów/, w celu doprowadzenia odbudowanego odcinka linii kolejowej do pożądanej przelotności.

Działanie pododdziałów pułku kolejowego podczas osłony technicznej wyznaczonego odcinka linii kolejowej ma charakter ciągły. Polega to na tym, że jeżeli siły i środki tych pododdziałów nie pracują przy likwidacji zniszczeń na osłanianym odcinku linii kolejowej, to są angażowane do prac mających na celu zwiększenie żywotności danego odcinka kolejowego. Prace te obejmują głównie: budowę dojazdów do ważniejszych węzłów kolejowych oraz dojazdów do rejonów, gdzie prowadzona jest /lub będzie/ budowa przepraw mostowych i promowych, rozbudowę stacji przedwęzłowych, gromadzenie materiałów i konstrukcji budowlanych itp.

Bezpośrednimi realizatorami osłony technicznej linii kolejowej w pułku kolejowym są bataliony kolejowe i ich kompanie. Dowódcy tych

pododdziałów ponoszą osobistą odpowiedzialność za realizację osłony technicznej na powierzonym ich odcinku lub obiekcie. Pozostałe pododdziały pułku kolejowego nie otrzymują samodzielnych zadań związanych z osłoną techniczną linii kolejowej. Rozwijają się one w centralnej części rejonu, w którym pułk prowadzi osłonę techniczną linii kolejowej i zabezpieczają działanie zasadniczych pododdziałów pułku.

W początkowym okresie wojny prace przy osłonie technicznej linii kolejowych na obszarze kraju prowadzone są w oparciu o materiały i konstrukcje zgromadzone w czasie pokoju /chodzi tu o zapasy mobilizacyjne Ministerstwa Komunikacji/.

4.2. Planowanie osłony technicznej odcinka linii kolejowej

Odpowiedzialność za osłonę techniczną całej sieci kolejowej na obszarze kraju ponosi minister komunikacji, natomiast w granicach poszczególnych DOKP - ich dyrektorzy. W związku z tym osłona techniczna sieci kolejowej na obszarze kraju prowadzona jest w oparciu o plan centralny /ogólny/ osłony technicznej. Na podstawie planu centralnego w poszczególnych DOKP opracowywane są odcinkowe plany osłony technicznej sieci kolejowej.

Odbudowa zniszczonych obiektów na sieci kolejowej prowadzona w ramach osłony technicznej prowadzona jest w oparciu o projekty techniczne odbudowy opracowane w czasie pokoju przez odpowiednie organy kolejowe.

Plany osłony technicznej /centralny i odcinkowo/ oraz projekty techniczne opracowywane przez organy kolejowe są uzgadniane w zależności od szczebla z odpowiednimi organami komunikacji wojskowej /SSKW Gł.Kwat. WP, SSKW Kwat. OW, SPW/ w celu uwzględnienia rekomendacji tych organów.

Pułk kolejowy w czasie realizacji zadań związanych z osłoną techniczną sieci kolejowej z reguły będzie opracowywał plany organizacji prac związanych z prowadzoną osłoną techniczną. Nie wyklucza się jednak możliwości angażowania pułku do wykonywania projektów technicznych odbudowy zniszczonych obiektów, szczególnie obiektów mniejszych.

W pułku kolejowym plan osłony technicznej przydzielonego odcinka linii kolejowej opracowuje się na mapie z legendą. Skala mapy uzależniona jest od rodzaju wykonywanego zadania. Z reguły będzie to mapa w skali 1:100 000, chociaż nie wyklucza się również innej skali. Na mapie nanosi się: osłaniany odcinek linii kolejowej z podziałem na działki przydzielone poszczególnym pododdziałom, osłaniane obiekty kolejowe, rejon rozmieszczenia pododdziałów, drogi dojazdowe, składy mate-

rielów i konstrukcji budowlanych, miejsca postoju pociągów wahadłowych /ruchomych grup naprawczych/, system łączności oraz organizację alarmowania i powiadamiania, sąsiadów i linie rozgraniczenia z nimi.

W legendzie do planu osłony technicznej odcinka linii kolejowej przedstawia się: charakterystykę osłanianego odcinka linii kolejowej; siły i środki przeznaczone do osłony technicznej; przyjęte normy wykonawstwa zasadniczych prac oraz zużycia materiałów i konstrukcji budowlanych, a także sposób ich dowozu; sposób likwidacji skutków uderzeń nieprzyjaciela przy użyciu BMR; organizację zabezpieczenia technicznego i tyłowego pododdziałów pułku podczas osłony technicznej, organizację współdziałania w pułku i z sąsiadami oraz inne dane.

4.3. Prowadzenie osłony technicznej odcinka linii kolejowej przez pułk kolejowy

Podczas prowadzenia osłony technicznej odcinka linii kolejowej pododdziały pułku kolejowego rozmieszcza się w rejonie najważniejszych obiektów. Jednak rejon rozmieszczenia tych pododdziałów oraz składy materiałów i konstrukcji budowlanych powinny znajdować się w bezpiecznej odległości od obiektów stanowiących opłaczalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela. Z reguły odległość ta przy obiektach średniej wielkości powinna wynosić ok. 5 km, a przy obiektach dużych nawet 10-15 km.

W celu zapewnienia szybkiego przerzutu sił i środków do rejonów zaistniałych zniszczeń, w pododdziałach /w batalionach kolejowych/ organizuje się wahadłówki kolejowe oraz ruchome grupy naprawcze na pojazdach samochodowych. Rozmieszczenie wahadłówek kolejowych i ruchomych grup naprawczych wzdłuż osłanianego odcinka linii kolejowej powinno zabezpieczać ich przybycie do rejonów zaistniałych zniszczeń w czasie: 1-2 godzin - wahadłówek kolejowych i 0,5-1 godziny - ruchomych grup naprawczych. Stan osobowy wahadłówek kolejowych i ruchomych grup naprawczych oraz przewożone przez nie materiały i konstrukcje budowlane przedstawiono w tabeli nr 2.

Tabela nr 2

Nazwa wahad- łówki /ru- chomej gru- py napraw- czej/	Promień działania /w km/	Ilość ludzi	Przykładowe normy zapasów środków materia- łowych														
			Szyny /km/	Złączeni /t/	Rozjazdy /kpl/	Podkłady /szt./	Podrozjezdnice /kpl/	Materiały drzew- ne /m ³ /	Dźwigary metalo- we /t/	Okucia mostowe /t/	Drut telefoniczny /km/	Kabel polowy /km/	Urząd. zabezp. ru- chu poc. /kpl/				
Kolejowa																	
- do napra- wy torów	15-20	30	0,5	5	3	600	1	15	10	3	-	-	-	-	-	-	-
- do napra- wy mostów	40-60	30	0,05	0,5	-	-	-	40	24	-	-	-	-	-	-	-	-
Samochodowa																	
- do napra- wy torów	10-15	20	0,1	1	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- do napra- wy mostów	10-15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5	1	-	-

Najbardziej skomplikowanym przedsięwzięciem dla pułku kolejowego w czasie osłony technicznej linii kolejowych jest osłona techniczna dużego węzła kolejowego. Wynika to ze stałego zagrożenia takich obiektów uderzeniami jądrowymi nieprzyjaciela. Dlatego też od samego początku prowadzenia osłony technicznej węzła kolejowego wszystkie przedsięwzięcia powinny być podporządkowane jednemu głównemu celowi, którym jest przygotowanie sił i środków i węzła do jak najszybszego wznowienia ruchu pociągów w wypadku wykonania przez nieprzyjaciela uderzeń jądrowych, przy jednoczesnym zabezpieczeniu żołnierzy przed skutkami tych uderzeń. W związku z powyższym przygotowanie osłony technicznej węzła kolejowego powinno przebiegać w następującej kolejności:

- urządzenie stanowiska dowodzenia pododdziału prowadzącego osłonę techniczną, ukryć dla żołnierzy i sprzętu oraz zorganizowanie systemu łączności;
- opracowanie kilku wariantów odbudowy węzła, doprowadzenie dokumentacji do wykonawców, ustalanie podziału przewidywanych prac dla poszczególnych pododdziałów;

- zgromadzenie zapasów materiałów i konstrukcji budowlanych zabezpieczających prowadzenie odbudowy węzła przynajmniej w ciągu 2 dni przy najbardziej niekorzystnym wariantcie odbudowy;

- budowa obejść linii łączności bliskich objazdów oraz krótkich łącznic kolejowych zwiększających możliwość kursowania pociągów bez wjeżdżania do rejonu zniszczeń;

- budowa głębokich objazdów kolejowych węzła - poza zasięgiem rażenia przewidywanego ładunku jądrowego.

Bezpośrednio w rejonie osłanianego węzła kolejowego urządza się ukryte stanowisko dowodzenia /kierowania/ wyposażone w niezbędne środki łączności. Na stanowisku tym organizuje się całodobowe dyżury oficerskie /ze składu dowództwa pododdziału prowadzącego osłonę techniczną węzła kolejowego/.

Znaczne skrócenie terminów wykonawstwa napraw /remontów/ zniszczonych obiektów i urządzeń w rejonie węzła kolejowego uzyskuje się przez tworzenie z góry odpowiednio przeszkolonych grup specjalistów do rozpoznania technicznego, likwidacji niewybuchów, odkażania terenu, likwidacji niedużych zniszczeń linii łączności, gaszenia pożarów, usuwania zawałów itp.

Wskazane jest, aby w czasie nadzorowania przebiegu prac związanych z osłoną techniczną obiektów stanowiących opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela w rejonie tych obiektów nie przebywali jednocześnie dowódca z kierownikiem prac lub dowódca z szefem sztabu.

5. ZABEZPIECZENIE BOJOWE DZIAŁAŃ PUŁKU KOLEJOWEGO

Zabezpieczenie bojowe działań pułku kolejowego polega na organizowaniu i realizowaniu przedsięwzięć mających na celu stworzenie pododdziałom pułku sprzyjających warunków do prowadzenia odbudowy /budowy lub osłony technicznej/ odcinka linii kolejowej, zabezpieczenie ich przed niespodziewanym napadem nieprzyjaciela oraz zmniejszenie skutków jego uderzeń.

Podstawowymi rodzajami zabezpieczenia bojowego działań pułku kolejowego są: rozpoznanie, obrona przed bronią masowego rażenia, powszechna obrona przeciwlotnicza, maskowanie, zabezpieczenie inżynieryjne, chemiczne, topograficzne, hydrometeorologiczne i ubezpieczenie.

Głównymi organizatorami zabezpieczenia bojowego działań w pułku kolejowym są: szef sztabu pułku i dowódcy pododdziałów.

5.1. Rozpoznanie

Rozpoznanie w pułku kolejowym organizuje się odpowiednio do otrzymanego zadania - na podstawie decyzji dowódcy, jego wytycznych i zarządzenia szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP.

Dowódca pułku organizując rozpoznanie zazwyczaj określa: jego cel, jakie wiadomości należy zdobyć i do jakiego czasu, na jakich odcinkach /rejonach, obiektach/ skupić główny wysiłek oraz jakie siły i środki należy wyznaczyć do prowadzenia rozpoznania.

Odpowiedzialność za organizację wszystkich rodzajów rozpoznania i kierowania nim w pułku kolejowym ponosi szef sztabu.

Rozpoznanie w pułku kolejowym polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu zdobycie wiadomości niezbędnych do organizowania i prowadzenia skutecznego działania pułku podczas odbudowy /budowy lub całości technicznej/ odcinka linii kolejowej. Wiadomości te będą głównie dotyczyć: nieprzyjaciela /jego sił i sposobów działania/, terenu w rejonie wykonywania zadań i w rejonach rozmieszczenia pododdziałów, stanu technicznego przydzielonego pułkowi odcinka linii kolejowej i zasobów miejscowych.

Jak wynika z powyższego rozpoznanie organizowane w pułku kolejowym można podzielić na dwie grupy: ogólnowojskowe i techniczne.

Rozpoznanie ogólnowojskowe organizuje szef sztabu pułku. Dotyczy ono: rozpoznania dróg marszu, dojazdów do rejonów wykonywania zadań, rejonów rozmieszczenia stanowisk dowodzenia pułku oraz rejonów rozmieszczenia pododdziałów, a ponadto zbierania danych o nieprzyjacielu. ^{12/}

Rozpoznanie techniczne organizuje zastępca dowódcy do spraw technicznych. Dotyczy ono rozpoznania: przydzielonego pułkowi odcinka linii kolejowej, dróg samochodowych w rejonie tego odcinka, stanu faktycznego istniejących składów materiałów i konstrukcji budowlanych oraz zasobów miejscowych /ludności, która może być użyta do pomocy przy wykonywaniu zadań przez pułk; materiałów i konstrukcji, bazy technicznej itp./

W pułku kolejowym podstawowym sposobem rozpoznania technicznego linii kolejowej jest rozpoznanie naziemne. Prowadzi się je na podstawie wcześniej opracowanego planu rozpoznania technicznego. Plan ten opracowuje się na mapie w skali 1:100 000. Powinien on ujmować: odcinek i obiekty kolejowe wyznaczone do rozpoznania, podział wszystkich odcin-

12/ Dane o grupach dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela mają obowiązek zbierać również zespoły prowadzące rozpoznanie techniczne.

ków i obiektów kolejowych wytypowanych do rozpoznania między poszczególne zespoły /grupy/ rozpoznania ze wskazaniem terminów przeprowadzenia zadań rozpoznawczych; rubieżo wyjściowe rozpoznania, rejonu rozmieszczenia stanowisk dowodzenia pułku i batalionów, prognozę meteorologiczną, sposób organizowania łączności i przekazywania informacji, przedsięwzięcia obrony i ochrony oraz zabezpieczenia materiałowego i technicznego rozpoznania, terminy gotowości zespołów /grup/ rozpoznawczych do rozpoznania.

W celu przeprowadzenia rozpoznania ogólnowojskowego, w pułku kolejowym z reguły organizuje się trzy grupy rekonesansowe.

Pierwsza grupa rekonesansowa - prowadzi rozpoznanie rejonu rozmieszczenia SD pułku oraz rejonów rozmieszczenia samodzielnych pododdziałów.

Druga i trzecia grupa rekonesansowa /organizuje je 1 i 2 batalion kolejowy/ - prowadzi rozpoznanie rejonów rozmieszczenia SD batalionów oraz rejonów rozmieszczenia poszczególnych pododdziałów batalionu.

W skład każdej z grup rozpoznania ogólnowojskowego powinni wchodzić: starazy grupy rekonesansowej; przedawiciele: sztabu, służb technicznych, kwatermistrzostwa, służby zdrowia; saper zwiadowca; chemik zwiadowca oraz pododdział ochrony w oile co najmniej równej aruzynie piechoty. Grupa rekonesansowa porusza się na samochodzie ciężarowym terenowym. Wyposaża się je w środki łączności umożliwiające jej utrzymanie stałej łączności ze sztabem.

W celu przeprowadzenia rozpoznania przydzielonego pułkowi kolejowemu odcinka linii kolejowej organizuje się zespoły /grupy/ rozpoznania technicznego. Z reguły organizowane są: zespoły rozpoznania stacji, zespoły rozpoznania mostów, grupy rozpoznania szlaków kolejowych, grupy rozpoznania dróg samochodowych i zasobów miejscowych.

Zastępca dowódcy do spraw technicznych ze składu służb technicznych pułku wyznacza oficera odpowiedzialnego za przeprowadzenie rozpoznania technicznego całego odcinka linii kolejowej przydzielonego pułkowi. Oficer ten przed rozpoczęciem rozpoznania wydaje wszystkim zespołom /grupom/ rozpoznania technicznego ustne zarządzenie w sprawie przygotowania ich do rozpoznania. W zarządzeniach tych podaje: informacje o nieprzyjacielu, zadania rozpoznawcze, odcinki i obiekty rozpoznania dla każdej z grup i sposób współdziałania między nimi, najważniejsze obiekty rozpoznania, terminy kontrolne rozpoznania przydzielonych obiektów i odcinków, miejsca rozmieszczenia zespołów /grup/ rozpoznawczych w położeniu wyjściowym i terminy zajęcia tych miejsc, terminy i

sposób składania meldunków z rozpoznania, sztaby jednostek wojskowych oraz instytucje cywilne, z którymi należy nawiązać łączność, przydzielone siły i środki, dokumentację do przestudiowania, terminy gotowości do wykonania postawionych zadań.

5.2. Obrona przed bronią masowego rażenia

Obronę przed bronią masowego rażenia organizuje się i realizuje w celu maksymalnego osłabienia oddziaływania broni jądrowej, chemicznej i biologicznej nieprzyjaciela na pododdziały pułku kolejowego, zachowania ich zdolności bojowej oraz zapewnienia pomyślnego wykonywania przez nie zadań związanych z odbudową /budową lub ochroną techniczną/ linii kolejowych. W pułku kolejowym obrona ta obejmuje: rozródowanie pododdziałów i okresową zmianę zajmowanych przez nie rejonów rozmieszczenia; rozbudowę inżynierską rejonów rozmieszczenia pododdziałów i rejonów, w których pododdziały te wykonują swoje zadania; wykorzystanie właściwości ochronnych i maskujących terenu; uprzedzanie pododdziałów o bezpośrednim zagrożeniu użyciem i użyciu broni masowego rażenia przez nieprzyjaciela oraz skażeniach promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych; przedsięwzięcia przeciwepidemiologiczne, sanitarno-higieniczne oraz izolacyjno-ograniczające; ustalenie skutków użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia; zapewnienie żołnierzom bezpieczeństwa i ochrony podczas działań w strefach skażeń, rejonach zniszczeń, pożarów i zatopień; likwidację skutków użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia.

Przedsięwzięcia obrony przed bronią masowego rażenia organizuje się i realizuje w pełnym zakresie podczas przygotowywania i wykonywania zadań, zarówno w warunkach stosowania, jak i niestosowania broni masowego rażenia.

Ogólne kierownictwo nad organizacją obrony przed bronią masowego rażenia w pułku kolejowym sprawuje dowódca pułku.

Rozródowanie pododdziałów pułku uzyskuje się przez wyzracczenie im rejonów rozmieszczenia w pobliżu miejsc realizacji zadań, tzn. pododdziały rozwijają się wzdłuż przydzielonego pułkowi odcinka linii kolejowej. Zmiany rejonów rozmieszczenia pododdziałów dokonuje się w celu wyprowadzenia spod przewidywanego uderzenia jądrowego nieprzyjaciela lub zaniejszenia jego skutków.

Rozbudowę inżynierską rejonów rozmieszczenia pododdziały realizują według wytycznych dowódcy pułku. W rejonach tych wykonuje się: schrony ze specjalnym wyposażeniem dla SD, szczeliny przykryte i odkryte dla żołnierzy, okopy dla obserwatorów i ochrony oraz ukrycia dla sprzętu.

W rejonach wykonawstwa zadań przygotowuje się z reguły tylko szcze-
liny odkryte.

O bezpośrednim zagrożeniu użyciem i użyciu broni masowego rażenia
przez nieprzyjaciela sztab pułku kolejowego uprzedza wszystkie podod-
działy zgodnie z wytycznymi przełożonego /SSKW Gł. Kwat. WP/ oraz da-
nymi z rozpoznania.

Jednocześnie z uprzedzeniem uściśla się czas realizacji i zakres
niezbędnych przedsięwzięć obrony takich, jak: rozśrodkowanie pododdzia-
łów, zamiana ich rejonów rozmieszczenia i zapewnienie bezpośredniej
ochrony żołnierzy i sprzętu technicznego.

O zagrożeniu skażeniami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologi-
cznymi uprzedza się pododdziały pułku lub alarmuje o skażeniach poza
kolejnością przez wszystkie środki łączności za pomocą stałych, jedno-
litych sygnałów.

Przedsięwzięcia przeciwepidemiologiczne obejmują: zbadanie stanu sa-
nitarno-epidemiologicznego rejonów działań i rozmieszczenia pododdzia-
łów, organizowanie obserwacji i kwarantanny, poddanie szczepieniom
ochronnym żołnierzy, przedsięwzięcia dezynfekcyjne oraz specjalne za-
biegi profilaktyczno-medyczne.

Zabiegi profilaktyczno-medyczne polegają na podawaniu odtrutek, anty-
biotyków oraz preparatów ochronnych.

Przedsięwzięcia sanitarno-higieniczne obejmują ściśle przestrze-
nienie ustalonych wymagań higienicznych podczas rozmieszczenia, żywie-
nia i zaopatrywania w wodę oraz zasad higieny osobistej i zbiorowej.

Ustalenie skutków użycia przez nieprzyjaciela broni masowego raże-
nia obejmuje określenie strat w ludziach i sprzęcie technicznym, cha-
rakteru skażeń, zniszczeń, pożarów i zatopień. Dokonuje tego sztab
pułku na podstawie danych dostarczonych przez środki wykrywania wybu-
chów jądrowych, rozpoznania skażeń i kontrolę dozymetryczną oraz różne
rodzaje rozpoznania prowadzonego bezpośrednio w rejonach porażen i atre-
fach możliwego rozprzestrzeniania się substancji promieniotwórczych,
środków trujących i biologicznych, a także na podstawie uogólnionych
wiadomości z pododdziałów.

Na podstawie otrzymanych wiadomości i wyników prognozowania podej-
muje się decyzje dotyczące wyprowadzenia pododdziałów z niebezpiecz-
nych rejonów, odtwarzania ich zdolności bojowej, likwidacji skutków
użycia broni masowego rażenia przez nieprzyjaciela i dalszego wykonywa-
nia zadań.

Burmistrz

Bezpieczeństwo i ochronę pododdziałów pułku podczas działania w atrefach skażeń, rejonach zniszczeń, pożarów i zatopień zapewnia się przez: stałą znajomość sytuacji skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych, stopnia napromienienia żołnierzy i zmian w terenie wynikłych wskutek uderzeń jądrowych; umiejętność i w odpowiednim czasie użycia indywidualnych i zbiorowych środków ochrony oraz wykorzystanie urządzeń fortyfikacyjnych, właściwości ochronnych sprzętu i terenu; zastosowanie najskuteczniejszych sposobów pokonywania stref skażeń i ścisłe przestrzeganie zasad działania w tych atrefach.

Wykonując zadania w rejonach zniszczeń, pożarów i zatopień należy uwzględnić konkretną sytuację i dążyć do wykonywania zadań przy odpowiednim zapewnieniu bezpieczeństwa żołnierza.

Likwidację skutków użycia broni masowego rażenia prowadzi się jednocześnie z odtworzeniem naruszonego dowodzenia w pułku kolejowym i zdolności bojowej jego pododdziałów. W zakresie likwidacji skutków użycia broni masowego rażenia wchodzi: rozpoznanie rejonów porażenia, prace ratunkowe oraz przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne, kontrola napromienienia i stopnia skażenia żołnierzy, zabiegi sanitarne i specjalne, gasezonie /lokalizacja/ pożarów; oczyszczenie i odtwarzanie dróg marszu, odkażenie, dezaktywacja i dezynfekcja terenu, dróg i urządzeń, specjalne przedsięwzięcia profilaktyczno-medyczne i weterynaryjne oraz przedsięwzięcia izolacyjno-ograniczające w ogniskach skażenia biologicznego. Wszystkie te przedsięwzięcia pododdziały pułku wykonują własnymi siłami. Do pomocy mogą im zostać przydzielone - zgodnie z zarządzeniem dowódcy pułku - niezbędne siły i środki.

W celu zmiany skażonego umundurowania, bielizny, obuwia i wyposażenia w pułku utrzymywane są odpowiednie zapasy wymienne przedmiotów mundurowych.

Przedsięwzięcia izolacyjno-ograniczające obejmują obserwację i kwarantannę wojsk.

Obserwację zarządza dowódca pułku po otrzymaniu danych o użyciu broni biologicznej przez nieprzyjaciela. Podczas obserwacji pododdziały pułku nie przerywają realizacji nakazanych zadań.

Kwarantannę zarządza się w razie użycia przez nieprzyjaciela zarazków szczególnie niebezpiecznych chorób zakaźnych. W ramach kwarantanny przewiduje się całkowitą izolację zakażonych żołnierzy i likwidację źródła chorób zakaźnych.

5.3. Powszechna obrona przeciwlotnicza

Powszechna obrona przeciwlotnicza w pułku kolejowym obejmuje zespół przedsięwzięć i czynności mających na celu samoobronę pododdziałów i obiektów kolejowych, na których te pododdziały realizują nakazane zadania, przed uderzeniami z powietrza.

Organizatorami powszechnej obrony przeciwlotniczej są: dowódca pułku i dowódcy pododdziałów.

W ramach obrony przeciwlotniczej w pułku kolejowym prowadzone jest: rozpoznanie wzrokowe nieprzyjaciela powietrznego i alarmowanie pododdziałów o zagrożeniu z powietrza; zorganizowane zwalczanie ogniem z broni strzeleckiej nisko lecących celów powietrznych; maskowanie przed rozpoznaniem z powietrza /rejonów rozmieszczenia pododdziałów oraz obiektów, na których wykonywane są zadania/; rozródkowanie pododdziałów; przygotowanie schronów i szczelin przeciwlotniczych; likwidowanie skutków napadu powietrznego nieprzyjaciela.

W pułku kolejowym rozpoznanie nieprzyjaciela powietrznego /celów nisko lecących/prowadzą obserwatorzy i posterunki obserwacji powietrznej i skażeń.

Alarmowanie pododdziałów o zagrożeniu z powietrza organizuje się i realizuje na podstawie danych z własnych źródeł rozpoznania oraz informacji przekazywanych za pośrednictwem sieci radiowych ostrzegania.

Decyzję o zarządzeniu alarmu lotniczego podejmuje dowódca pułku /dla pułku/ i dowódcy pododdziałów /dla swoich pododdziałów/.

Zwalczanie nieprzyjaciela powietrznego z broni strzeleckiej organizuje się na zasadzie samoobrony przed atakiem z powietrza.

5.4. Maskowanie

Maskowanie w pułku kolejowym organizuje sztab na podstawie decyzji dowódcy i wytycznych szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP.

Pułk kolejowy realizuje głównie przedsięwzięcia związane z maskowaniem bezpośrednim, jednak może być również angażowany do wykonywania zadań maskowania operacyjnego. Zasadniczymi sposobami maskowania są: ukrycie, pozorowanie, działania demonstracyjne oraz dezinformacja.

Ukrycie polega na niedopuszczeniu do ujawnienia pobytu pododdziałów w rejonach ich rozmieszczenia oraz wykrycia nowo budowanych obiektów, a szczególnie tych, które spełniają rolę obiektów dublujących.

Pozorowanie polega na organizacji pozornych rejonów rozmieszczenia pododdziałów, budowie obiektów pozornych, tworzeniu pozornych zniszczeń obiektów rzeczywistych itp.

Działania demonstracyjne polegają na wprowadzeniu nieprzyjaciela w błąd za pomocą rzeczywistych działań /demonstracyjne prowadzenie prac przy budowie dojazdów do pozornych przepraw, odbudowie zniszczonych obiektów, które w rzeczywistości nie są przewidziane do odbudowy, przegrupowywanie pododdziałów do pozornych rejonów rozmieszczenia/ pododdziałów pułku.

Dezinformacja polega na doprowadzeniu do nieprzyjaciela nieprawdziwych wiadomości przez techniczne środki łączności, prasę i radio, z wykorzystaniem nieoficjalnych kanałów oraz innych środków i sposobów dla wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd.

Przedsięwzięcia maskowania realizuje wszystkie pododdziały pułku z reguły swoimi siłami i środkami, a do wykonywania bardzo skomplikowanych zadań wymagających stosowania specjalnych środków i techniki maskowania są używane jednostki łączności, inżynieryjne, chemiczne i inne.

Podczas odbudowy odcinka linii kolejowej podstawowym zadaniem maskowania jest wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd co do faktycznie odbudowywanych odcinków /szlaków/ kolejowych, a jeżeli jest to niemożliwe, wówczas należy dążyć do ukrycia przed nieprzyjacielem rodzaju wykonywanych prac oraz miejsc ich wykonywania.

Podczas budowy nowych odcinków linii kolejowych /objazdy węzłów kolejowych, łącznice kolejowe/ podstawowym zadaniem maskowania jest ukrycie przed nieprzyjacielem rejonów wykonywania prac związanych z budową tych obiektów.

Podczas osłony technicznej linii kolejowych podstawowym zadaniem maskowania jest ukrycie przed nieprzyjacielem przedsięwzięć realizowanych przez pododdziały pułku w celu zwiększenia żywotności osłanianego odcinka linii kolejowej /maskowanie składów materiałów i konstrukcji budowlanych, maskowanie obiektów dublujących/.

Wiarygodność maskowania sprawdza się przeprowadzając bezpośrednią kontrolę realizacji przedsięwzięć maskowniczych siłami rozpoznania naziemnego. Ponadto przełożony pułku może zorganizować kontrolę maskowania przy wykorzystaniu środków rozpoznania powietrznego.

5.5. Zabezpieczenie inżynieryjne

Zabezpieczenie inżynieryjne w pułku kolejowym organizuje sztab na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych oraz zarządzenia szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP.

W czasie organizowania zabezpieczenia inżynieryjnego dowódca pułku określa zakres, kolejność i terminy rozbudowy fortyfikacyjnej rejonów

rozmieszczenia pododdziałów, rejonów rozwijania stanowisk dowodzenia, rejonów wykonywania zadań; drogi dojazdowe, które należy przygotować i utrzymywać w rejonie rozmieszczenia pododdziałów i w rejonach wykonywania zadań oraz sposób i kolejność wykorzystania sprzętu inżynierskiego do wykonywania prac fortyfikacyjnych.

Zadania zabezpieczenia inżynierskiego wykonują wszystkie pododdziały pułku. Własnymi siłami wykonują one: ukrycia dla żołnierzy, sprzętu technicznego oraz środków materiałowych, przygotowują i oznakowują drogi dojazdowe; wydobywają i oczyszczają wodę.

Sprzęt inżynierski wykorzystuje się do wykonywania najbardziej pracochłonnych prac związanych z rozbudową fortyfikacyjną.

5.6. Zabezpieczenie chemiczne

Zabezpieczenie chemiczne w pułku kolejowym organizuje się na podstawie decyzji dowódcy, jego wytycznych i zarządzenia szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP. Za organizację i kierowanie zabezpieczeniem chemicznym oraz prowadzenie kontroli jego wykonania odpowiada sztab pułku i szef zabezpieczenia chemicznego. Bezpośrednim organizatorem zabezpieczenia chemicznego jest szef zabezpieczenia chemicznego pułku.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia chemicznego realizują wszystkie pododdziały własnymi siłami i środkami. Najbardziej złożone i specjalistyczne przedsięwzięcia realizuje pluton chemiczny pułku.

Zabezpieczenie chemiczne w pułku kolejowym obejmuje: wykrywanie /przez obserwację/ wybuchów jądrowych oraz uderzeń chemicznych i środkami zapalającymi; rozpoznanie skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych; wykorzystanie indywidualnych i zbiorowych środków ochrony; kontrolę napromienienia i stopnia skażenia żołnierzy, sprzętu i obiektów, zabiegi specjalne uzbrojenia, umundurowania, sprzętu technicznego i innych środków materiałowych, odkażanie i dezaktywację odcińków terenu, dróg i obiektów oraz zabiegi sanitarne żołnierzy; realizację przedsięwzięć zapewniających bezpieczeństwo od promieniowania; wykorzystanie dymów.

Wykrywanie wybuchów jądrowych w pułku kolejowym prowadzi posterunki obserwacji skażeń, które również wykrywają uderzenia chemiczne i uderzenia środkami zapalającymi. Ponadto dane o wybuchach jądrowych pułk otrzymuje w ramach systemu alarmowania i powiadamiania.

Rozpoznanie skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych prowadzi posterunki obserwacji skażeń i patrole rozpoznania skażeń organizowane przez pluton chemiczny pułku.

Alm. autor

Zmian B

07 ÷ 1,2 mid 5

W celu zapewnienia sprawnego i szybkiego używania przez żołnierzy i indywidualnych oraz zbiorowych środków przed skażeniami we wszystkich pododdziałach pułku organizowane są treningi w posługiwaniu się tymi środkami.

Żołnierze w czasie wykonywania zadań oraz w rejonach rozmieszczenia powinni nosić maski przeciwgazowe "w położeniu marazowym", a pozostałe środki ochrony indywidualnej - w gotowości do natychmiastowego użycia.

Kontrolę napromienienia i stopnia skażenia organizują szefowie zabezpieczenia chemicznego i służby zdrowia pułku, a przeprowadza pluton chemiczny oraz przeszkoleni żołnierze z innych pododdziałów.

Zabiegi specjalne i sanitarne organizuje sztab pułku, a przeprowadzają je pododdziały własnymi siłami i środkami. Najbardziej złożone zadania w tym zakresie wykonuje pluton chemiczny.

Zabiegi specjalne mogą być prowadzone jako częściowe lub całkowite.

Zabiegi częściowe organizuje się zgodnie z wytycznymi dowódców pododdziałów i przeprowadza podczas realizacji zadań. W razie skażenia środkami trującymi zabiegi przeprowadzają natychmiast wszyscy żołnierze.

Zabiegi całkowite przeprowadza się po uzyskaniu zezwolenia dowódcy pułku, z zasady po wykonaniu zadania, w zajmowanych przez pododdziały lub wyznaczonych rejonach. Zabiegi te obejmują całkowite odkażenie, dezaktywację i dezynfekcję uzbrojenia, sprzętu technicznego, materiałów i konstrukcji budowlanych, środków materiałowych.

Całkowite odkażenie, dezaktywację i dezynfekcję umundurowania, uzbrojenia, sprzętu technicznego i innego oraz zapasów wszystkich rodzajów środków materiałowych, odkażenie i dezynfekcję odcinków terenu /przejsć w nich/, dróg i obiektów wykonują jednostki wojsk chemicznych działające na obczarze kraju, a dezaktywację odcinków terenu i oczyszczenie skażonej wody - pododdziały wojsk inżynieryjnych działające na obczarze kraju.

5.7. Zabezpieczenie topograficzne

Zabezpieczenie topograficzne w pułku kolejowym organizuje się i realizuje na podstawie decyzji dowódcy, jego wytycznych oraz zarządzeń szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP. Głównym organizatorem tego zabezpieczenia jest szef sztabu.

Zabezpieczenie topograficzne w pułku kolejowym obejmuje: zgromadzenie zapasów map topograficznych i specjalnych /sieci drogowej, kole-

jowej, dróg wodnych śródlądowych/ oraz planów węzłów kolejowych i terminowe zaopatrzenie w nie dowódców, sztabów /pułku i pododdziałów/, przygotowanie i przekazywanie pododdziałom danych /katalogów współrzędnych punktów geodezyjnych/ i przyrządów geodezyjnych potrzebnych do prowadzenia prac mierniczych.

W mapy topograficzne i specjalne oraz plany obiektów komunikacyjnych pułk kolejowy zaopatruje się w składnicach okręgowych oraz w odpowiednich organach resortu komunikacji.

5.8. Zabezpieczenie hydrometeorologiczne

Zabezpieczenie hydrometeorologiczne w pułku kolejowym organizuje się w celu przygotowania danych dotyczących warunków hydrometeorologicznych; dane te są wykorzystywane w czasie przygotowania i realizacji zadań na obiektach komunikacyjnych, użycie sprzętu technicznego oraz realizacji przedsięwzięć związanych z obroną pododdziałów przed bronią masowego rażenia.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia hydrometeorologicznego należą: przygotowanie i terminowe przekazanie pododdziałom wiadomości o faktycznej i prognozowanej sytuacji hydrometeorologicznej /meteorologicznej/ w rejonie wykonywania zadań na obiektach komunikacyjnych; powiadomienie i ostrzeżenia sztabów i pododdziałów o niebezpiecznych zjawiskach hydrometeorologicznych i meteorologicznych oraz przygotowanie danych do przeprowadzenia i oceny sytuacji promieniotwórczej, chemicznej i biologicznej, rejonów zatopień i rozprzestrzeniania się pożarów; przygotowanie danych o przejeźdności terenu.

5.9. Ubezpieczenie

Ubezpieczenie organizuje się w celu niedopuszczenia do przeniknięcia rozpoznania nieprzyjaciela do rejonów rozmieszczenia pododdziałów i stanowisk dowodzenia oraz rejonów, w których pododdziały realizują nakazane zadania: wykluczenia możliwości niespodziewanego napadu nieprzyjaciela naziemnego; zapewnienia pododdziałom czasu i dogodnych warunków do przygotowania i realizacji nakazanych zadań.

W zależności od charakteru wykonywanych zadań pododdziały pułku kolejowego ubezpieczają się: w marszu - ubezpieczeniem marszowym, w rejonach rozmieszczenia - ubezpieczeniem postoju, w rejonach wykonywania zadań - ubezpieczeniem bezpośrednim.

Ubezpieczenie organizuje się na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych do organizowania ubezpieczenia.

W wytycznych do ubezpieczenia dowódca pułku kolejowego określa: na jakich kierunkach /w jakich rejonach/ należy skupić szczególną uwagę; gdzie, do jakiego czasu i jakie zapewnić ubezpieczenie oraz jakie siły do niego wyznaczyć; jakie ubezpieczenie bezpośrednie powinny mieć pododdziały.

Ubezpieczenie bezpośrednie w pododdziałach organizują dowódcy pododdziałów - w każdej sytuacji, z reguły własnymi siłami i środkami.

6. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE

Zabezpieczenie techniczne w pułku kolejowym organizuje się w celu zaopatrzenia pododdziałów w sprzęt techniczny, konstrukcje budowlane, uzbrojenie, amunicję oraz techniczne środki materiałowe, utrzymanie ich w stałej gotowości do użycia, zapewnienie wysokiej skuteczności i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do pododdziałów.

W pułku kolejowym zabezpieczenie techniczne obejmuje następujące rodzaje zabezpieczenia: techniczne uzbrojenia i elektroniki, techniczne czołgowo-samochodowe, techniczno-inżynieryjne, techniczno-chemiczne, techniczne łączności i techniczne służb tyłowych.

Do podstawowych zasad organizacji zabezpieczenia technicznego należą: skupienie wysiłku na zabezpieczeniu i odtwarzaniu gotowości technicznej sprzętu i uzbrojenia w pododdziałach wykonujących główne zadanie; uzupełnianie we właściwym czasie do ustalonych norm technicznych środków materiałowych; odtworzenie w pierwszej kolejności sprawności technicznej sprzętu, który decyduje o wykonaniu zadania; zapewnienie szybkiego powrotu do pododdziałów wyremontowanego sprzętu technicznego w pełni sprawnego i uzupełnionego w paliwo.

Zabezpieczenie techniczne organizuje zastępca dowódcy pułku do spraw technicznych; kieruje on również jego realizacją i ponosi odpowiedzialność za wykonanie zadań zabezpieczenia technicznego przez podległe mu służby /uzbrojenia i elektroniki i czołgowo-samochodową/. Ponadto koordynuje działalność innych służb i tyłów w zakresie odtwarzania sprawności technicznej uzbrojenia i sprzętu technicznego; organizuje i koordynuje we współdziałaniu z zastępcą dowódcy pułku - kwatermistrzem - ewakuację sprzętu technicznego oraz technicznych środków materiałowych.

Szef zabezpieczenia chemicznego oraz szef łączności planują i organizują na podstawie planu zabezpieczenia technicznego zabezpieczenie techniczne /każdy w swoim zakresie/ i ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za jego realizację. Swoje przedsięwzięcia w tym zakresie uzgadniają:

W zakresie obsługiwań technicznych, ewakuacji i remontu sprzętu technicznego - z zastępcą dowódcy do spraw technicznych; w zakresie dowozu technicznych środków materiałowych oraz uzbrojenia i sprzętu technicznego rozmieszczenia i przemieszczenia podległych pododdziałów technicznych obrony i ochrony oraz wykorzystania dróg dojazdowych - z zastępcą dowódcy pułku - kwatermistrzem.

Podstawę organizacji zabezpieczenia technicznego stanowi plan zabezpieczenia technicznego pułku. Opracowuje go zastępca dowódcy do spraw technicznych z udziałem szefów służb^{13/}, /szefów zabezpieczenia, szefów zaopatrzenia/, z zasady na mapie z legendą. Plan ten uzgadnia się w zakresie zabezpieczenia tyłowego z zastępcą dowódcy - kwatermistrzem. W planie ujmuje się: zadania zabezpieczenia technicznego; sposób organizacji zabezpieczenia pododdziałów w amunicję, uzbrojenie i sprzęt techniczny oraz inne techniczne środki materiałowe, użycie resursów w zależności od rodzaju wykonywanego zadania, sposób organizacji, terminy i miejsca wykonania okresowych sprawdzeń i obsługiwań technicznych, ewakuacji i remontu uszkodzonego /niezadającego/ sprzętu technicznego i uzbrojenia oraz jego powrotu do pododdziałów; rejony rozwinięcia pododdziałów technicznych; przedsięwzięcia dotyczące ich obrony i ochrony oraz dowodzenia nimi.

Plan podpisują szef sztabu i zastępca dowódcy do spraw technicznych a zatwierdza dowódca.

Szef służby czołgowo-samochodowej i szef służby uzbrojenia i elektroniki uczestniczą w opracowaniu planu zabezpieczenia technicznego pułku oraz przygotowują w zakresie swoich służb mapę roboczą i niezbędne kalkulacje.

Zadania w zakresie zabezpieczenia technicznego wykonuje się siłami i środkami batalionów kolejowych, kompanii dowodzenia, kompanii remontowej oraz plutonu zaopatrzenia.

Kompania remontowa rozwija się do pracy w wyznaczonym rejonie zgodnie z opracowanym planem zabezpieczenia technicznego i według zarządzeń zastępcy dowódcy pułku do spraw technicznych, uzgodnionych z szefem sztabu i zastępcą dowódcy - kwatermistrzem.

Zastępca dowódcy pułku do spraw technicznych, szef łączności, szef zabezpieczenia chemicznego kierują zabezpieczeniem technicznym /każdy w swoim zakresie/ ze stanowiska dowodzenia pułku.

13/ Szef zabezpieczenia chemicznego, szef łączności, st.inżynier odpowiedzialny za sprzęt inżynierski.

Obsługiwanie techniczne sprzętu technicznego i uzbrojenia wykonują użytkujące je pododdziały i kompania remontowa, z reguły na miejscu realizacji zadań.

Sprawdzenie okresowe poszczególnych rodzajów sprzętu technicznego i uzbrojenia, dla których przewidziane są obowiązkowe przeglądy kontrolne i regulacja urządzeń, wykonuje się za pomocą przyrządów kontrolno-pomiarowych przed rozpoczęciem wykonywania zadania, a w razie konieczności - również w toku wykonywania zadania.

Uszkodzony i niesprawny sprzęt techniczny oraz sprzęt i materiały techniczne ewakuuje, z reguły, kompania remontowa. Ponadto wykorzystuje się do tego celu środki transportowe ogólnego przeznaczenia, zgodnie z ustaleniami zastępcy dowódcy pułku - kwatermistrza.

Remont sprzętu technicznego - w zależności od sytuacji, charakteru i miejsca wykonywanych zadań oraz posiadanego czasu - wykonują obsługi, mechanicy-kierowcy /kierowcy/ oraz pododdziały kompanii remontowej w rejonach ich rozwinięcia, a w razie potrzeby w miejscach jego uszkodzenia. Do remontu sprzętu technicznego może być wykorzystywana również miejscowa baza remontowa resortu komunikacji, a nawet innych resortów. Sprzęt specjalistyczny /np. niektóre egzemplarze wojskowego sprzętu komunikacyjnego/ w celu przeprowadzenia remontu może być również kierowany do specjalistycznych zakładów naprawczych.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia technicznego pododdziałów pułku w zakresie uzbrojenia i elektroniki należy: przyjmowanie i dostarczanie pododdziałom uzbrojenia, sprzętu elektronicznego, amunicji i innych technicznych środków materiałowych; prawidłowa eksploatacja uzbrojenia i sprzętu elektronicznego, przygotowanie do niezawodnego działania podczas wykonywania zadań; gromadzenie do ustalonych norm zapasów ruchomych /doraźnych/ amunicji oraz terminowe jej gromadzenia; obsługiwanie techniczne, ewakuacja i remont uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu elektronicznego oraz zapewnienie jego powrotu do pododdziałów; sprawowanie kontroli nad eksploatacją i stanem technicznym uzbrojenia w pododdziałach, zaopatrywanie ich w części wymienne, zespoły, narzędzia, materiały eksploatacyjne, urządzenia technologiczne, dokumentację eksploatacyjną, remontową i inną.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia technicznego pododdziałów w zakresie czołgowo-samochodowym należy: przyjmowanie i dostarczanie pododdziałom sprzętu czołgowo-samochodowego i technicznych środków materiałowych oraz zabezpieczenia jego prawidłowej eksploatacji; przygotowanie pododdziałów technicznych do pracy w zakresie przeprowadzania obsługiwania technicznych i odtwarzania sprawności technicznej sprzętu

czołgowo-samochodowego; obsługiwanie techniczne, ewakuacja i remont uszkodzonego sprzętu czołgowo-samochodowego oraz zapewnienie jego szybkiego powrotu do pododdziałów; szkolenie pododdziałów w zakresie znajomości sprzętu czołgowo-samochodowego; ciągłe kierowanie siłami i środkami technicznymi służby czołgowo-samochodowej.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia techniczno-inżynierskiego /przewodzi je jeden ze st. inżynierów służb technicznych/ pododdziałów należy: przyjmowanie i dostarczenie pododdziałom sprzętu inżynierskiego i inżynierskich środków materiałowych; utrzymanie sprzętu inżynierskiego w stałej sprawności technicznej i gotowości do użycia; prawidłowa eksploatacja i zapewnienie bezawaryjnej pracy sprzętu inżynierskiego; obsługiwanie techniczne, ewakuacja i remont uszkodzonego sprzętu inżynierskiego oraz zapewnienie jego szybkiego powrotu do pododdziałów; szkolenie pododdziałów w zakresie znajomości sprzętu inżynierskiego; ciągłe kierowanie siłami i środkami zabezpieczenia techniczno-inżynierskiego.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia techniczno-chemicznego pododdziałów należy: przyjmowanie i dostarczenie pododdziałom sprzętu chemicznego oraz chemicznych środków materiałowych; utrzymanie sprzętu chemicznego i środków ochrony wojsk przed skażeniami w gotowości do użycia; prawidłowa organizacja i zapewnienie niezawodności działania sprzętu chemicznego i środków materiałowych wojsk chemicznych /w plutonie chemicznym/; obsługiwanie techniczne, ewakuacja i remont uszkodzonego sprzętu chemicznego oraz środków ochrony wojsk przed skażeniami; zapewnienie ich szybkiego powrotu do pododdziałów; szkolenie pododdziałów w zakresie znajomości sprzętu chemicznego i środków ochrony przed skażeniami; ciągłe kierowanie siłami i środkami zabezpieczenia techniczno-chemicznego.

Do zasadniczych zadań zabezpieczenia technicznego tyłów należy: utrzymanie w stanie gotowości do użycia sprzętu technicznego służby komunikacji wojskowej /sprzęt drogowo-kolejowy/^{14/} sprzętu służby żywnościowej, mundurowej, zdrowia; środków przechowywania i dystrybucji paliw; prawidłowa eksploatacja sprzętu tyłowego oraz jego obsługiwanie techniczne, ewakuacja i remont; szkolenie pododdziałów z zakresu znajomości sprzętu tyłowego; ciągłe kierowanie siłami i środkami zabezpieczenia technicznego pododdziałów tyłowych.

^{14/} Odpowiada za ten sprzęt jeden ze starszych inżynierów służb technicznych.

7. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE

Zabezpieczenie tyłowe w pułku kolejowym organizuje się i realizuje zgodnie z decyzją dowódcy, w ścisłej korelacji z zabezpieczeniem technicznym, przy czym szczególnie uwzględnia się: rozmieszczenie pododdziałów zabezpieczenia tyłowego i technicznego; dowóz sprzętu technicznego i amunicji, paliw i innych środków materiałowych; wykorzystanie dróg dojazdowych, środków transportowych i zasobów miejscowych; obronę i ochronę oraz organizację kierowania i łączności.

Podstawę organizacji zabezpieczenia tyłowego stanowi decyzja dowódcy pułku i jego wytyczne do zabezpieczenia tyłowego. W odniesieniu do zabezpieczenia tyłowego dowódca pułku, z reguły, określa: zadania tyłów i kierunki skupienia głównego wysiłku; rejony rozmieszczenia pododdziałów tyłowych; terminy zgromadzenia i ilość zapasów środków materiałowych w pododdziałach oraz kolejność ich dowozu; limity zużycia paliw, a w razie konieczności - również innych środków materiałowych; sposób, kolejność i terminy uzupełniania paliw w zbiornikach pojazdów; drogi dojazdowe, terminy ich przygotowania, wydzielone do tego siły i środki; sposób i kolejność udzielania pomocy medycznej rannym i chorym oraz ich ewakuacji; zasadnicze przedsięwzięcia z zakresu obrony i ochrony tyłów; terminy ich gotowości do działań.

Tyłami w pułku kolejowym dowodzi dowódca pułku za pośrednictwem swojego zastępcy - kwatermistrza.

Zadania zabezpieczenia tyłowego przekazuje się wykonawcom w formie rozkazu lub zarządzenia tyłowego. Rozkaz tyłowy podpisują: dowódca, szef sztabu i zastępca dowódcy - kwatermistrz ^{15/}.

Organizatorem zabezpieczenia tyłowego w pułku kolejowym jest zastępca dowódcy - kwatermistrz. Organizuje on i ponosi pełną odpowiedzialność za: wszechstronne przygotowanie i funkcjonowanie tyłów oraz kierowanie ich pracą; uzgodnione z szefem sztabu i zastępcą dowódcy do spraw technicznych rozmieszczenie pododdziałów zabezpieczenia tyłowego i technicznego; dowóz sprzętu technicznego, amunicji, paliw i innych środków materiałowych; wykorzystanie środków transportowych, dróg dojazdowych; zabezpieczenie materiałowe i obsługę pododdziałów w zakresie podległych mu służb, zabezpieczenie medyczne, zabezpieczenie techniczne w podległych służbach i inne rodzaje zabezpieczenia tyłowego; kierowanie tyłami; obronę i ochronę oraz łączność na potrzeby tyłów i służb technicznych.

15/ Wzór rozkazu tyłowego przedstawiono w załączniku nr 2 do części I.

Zastępca dowódcy pułku kolejowego - kwatermistrz opracowuje plan zabezpieczenia tyłowego na mapie roboczej z legendą /niezbędnymi kalkulacjami/ i uzgadnia go z zastępcą dowódcy do spraw technicznych.

Szefowie zaopatrzenia, podlegli zastępcy dowódcy - kwatermistrzowi, prowadzą mapy robocze z niezbędnymi kalkulacjami.

Pododdziały zabezpieczenia tyłowego rozmieszczają się w wyznaczonych rejonach w sposób rozródkowany, przestrzegając zasad maskowania i wykorzystując właściwości ochronne terenu. Ubezpieczenie bezpośrednie i obronę rejonów ich rozmieszczenia oraz obronę przed bronią masowego rażenia zapewnia się siłami i środkami pododdziałów zabezpieczenia tyłowego.

W pułku kolejowym zastępca dowódcy - kwatermistrz organizuje rozpoznanie tyłowe, które prowadzone jest przez siły i środki wydzielone z pododdziałów tyłowych. Głównymi zadaniami rozpoznania tyłowego są: wybór rejonów rozmieszczenia pododdziałów zabezpieczenia tyłowego, dróg dojazdowych, źródeł wody oraz określenie sił i środków do ich przygotowania; ustalenie stanu zasobów miejscowych i możliwości ich wykorzystania do zabezpieczenia tyłowego pododdziałów pułku; określenie stanu sanitarno-epidemiologicznego w rejonie działania pułku.

Zasadniczymi rodzajami zabezpieczenia tyłowego w pułku kolejowym są: zabezpieczenie materiałowe, zabezpieczenie medyczne, zabezpieczenie weterynaryjne.

Zabezpieczenie materiałowe w pułku kolejowym organizuje się i realizuje w celu terminowego i pełnego zaspokojenia potrzeb pododdziałów w zakresie uzbrojenia, sprzętu technicznego, amunicji, paliw, żywności, umundurowania, sprzętu medycznego, inżynierskiego, chemicznego, kwaterunkowego, materiałów i płynów specjalnych i innych różnego przeznaczenia oraz wody.

Zabezpieczenie materiałowe w służbach kwatermistrzowskich organizuje zastępca dowódcy pułku - kwatermistrz, w służbach technicznych i innych - zastępca dowódcy do spraw technicznych oraz szefowie służb.

Dowód środków materiałowych organizuje się w sposób scentralizowany zgodnie z planami i zarządzeniami szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP - na podstawie sprawozdań /meldunków/ i zapotrzebowań pododdziałów, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb, w granicach przydzielonych im limitów.

Środki materiałowe pułk kolejowy dowozi własnymi środkami transportowymi z wyznaczonych mu składnic centralnych okręgowych lub innych źródeł zaopatrzenia^{16/}.

16/ Na niektóre rodzaje środków materiałowych /np. paliwa/ pułk może dysponować talonami.

Środki transportowe wysyłane po zaopatrzenie wykorzystywane są do ewakuacji rannych i chorych oraz uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu technicznego, a także mienia podlegającego ewakuacji.

Żywnienie żołnierzy gotowaną strawą organizują punkty żywnościowe rozwijane w batalionach kolejowych i samodzielnych pododdziałach. Gotowaną strawą wydaje się trzy razy na dobę.

Przedmioty mundurowe wydaje się zgodnie z obowiązującymi normami, tabelami należności i stanem faktycznym żołnierzy w pododdziałach, z uwzględnieniem ustalonych wysokości zapasów i funduszu wymiennego. Kąpiel żołnierzy odbywa się, z reguły, raz w tygodniu, a w miarę możliwości częściej. Obowiązuje przy tym wymiana bielizny osobistej.

Pranie bielizny i umundurowanie prowadzi się na bazie pobliskich pralni garnizonowych.

Zabezpieczenie medyczne organizuje się i realizuje w celu zachowania zdolności bojowej i utrzymania odpowiedniego stanu zdrowotnego żołnierzy, udzielania we właściwym czasie pomocy medycznej rannym i chorym, szybkiego ich wyleczenia i umożliwienia im powrotu do pododdziałów. Obejmuje ono: przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne, sanitarno-higieniczne i przeciwepidemiologiczne oraz przedsięwzięcia służby zdrowia związane z obroną żołnierzy przed bronią masowego rażenia.

Przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne obejmują: poszukiwanie rannych w ogniskach porażenia i udzielanie im oraz chorym pierwszej pomocy medycznej, zbieranie ich i ewakuację do pułkowego punktu medycznego^{17/} oraz do pobliskich szpitali stacjonarnych, udzielanie pomocy medycznej w ustalonym zakresie oraz leczenie.

Chorych zakaźnie - odizolowanych od innych rannych i chorych - ewakuuje się do izolatorów na pułkowym punkcie medycznym oraz do stacjonarnych szpitali zakaźnych.

Rannych i chorych ewakuuje się, z reguły, środkami transportu sanitarnego plutonu medycznego oraz wydzielonymi i specjalnie przystosowanymi środkami transportu ogólnego przeznaczenia. Na pułkowy punkt medyczny powinni oni docierać nie później niż w ciągu 3-4 godzin od chwili zranienia.

Za ewakuację rannych i chorych odpowiada starszy lekarz pułku. W pułku kolejowym ranni i chorzy mogą otrzymać: pierwszą pomoc - w ramach samopomocy i pomocy wzajemnej, pomoc przedlekarską - udzieloną przez podoficerów sanitarnych i lekarską na pułkowym punkcie medycznym.

17/ Pułkowy punkt medyczny rozwija się w rejonie rozmieszczenia dowództwa i sztabu pułku.

Do przedsięwzięć sanitarno-higienicznych i przeciwepidemicznych w pułku kolejowym należą: sprawowanie nadzoru nad warunkami sanitarno-bytowymi żołnierzy, w tym przestrzeganie sanitarno-higienicznych norm i zasad rozmieszczenia, żywienia, zaopatrzenia w wodę, wykonywania usług kąpielowo-pralniczych dla żołnierzy; nadzorowanie grzebania poległych i zmarłych żołnierzy; przeprowadzenie ekspertyzy medycznej żywności i wody; rozpoznanie sanitarno-epidemiologiczne; szczepienia ochronne, lokalizowanie i likwidowanie ognisk chorób zakaźnych w pododdziałach.

Przedsięwzięcia służby zdrowia pułku kolejowego związane z ochroną żołnierzy przed bronią masowego rażenia obejmują: wyposażenie żołnierzy w środki profilaktyki i pierwszej pomocy medycznej^{18/}; dokonywanie ekspertyz medycznych żywności i wody pod kątem zakażenia substancjami promieniotwórczymi i trującymi oraz środkami biologicznymi; przedsięwzięcia izolacyjno-ograniczające i inne realizowane w czasie likwidacji skutków użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia; przeprowadzanie kontroli żołnierzy, którzy zostali poddani oddziaływaniu broni masowego rażenia, lecz zachowali zdolność bojową.

Zabezpieczenie weterynaryjne w pułku kolejowym organizuje się i realizuje w celu ochrony żołnierzy przed chorobami zakaźnymi zwierząt niebezpiecznymi dla ludzi oraz zapewnienia nadzoru nad zaopatrywaniem żołnierzy w mięso i przetwory.

^{18/} Każdy żołnierz powinien posiadać przy sobie: IPP, IPR, opatrunek osobisty i Pantocid.

Wzór rozkazu technicznego pułku kolejowego

ROZKAZ TECHNICZNY ... PUŁKU KOLEJOWEGO nr ... SD ... /miejsce, współ-
rzędne/

... /godz. data/, Mapa ... /skala/, wydanie 19... r.

1. Główne zadania zabezpieczenia technicznego ...
2. Rejonny rozmieszczenia kompanii remontowej:
 - zasadniczy ... ;
 - zapasowy ...
3. Drogi dojazdowe:
 - nr 1 ... ;
 - nr 2 ... ;
 - nr 3 ... ;
 - nr 4 ...
4. Limity zużycia amunicji na ... /dzień, tydzień, dekada/ w jednost-
kach ognia.

Rodzaj amunicji	Nazwa pododdziału						
	1bk	2bk	kd	krem	ktr.	plzaop	plm
Strzelecka							
Przeciwlotnicza							
Uwagi							

5. Limity zużycia materiałów i konstrukcji budowlanych na wykonanie ...
/rodzaj zadania, pododdział/.

Nazwa pod- oddziału	Materiały i konstrukcje budowlane							Uwagi
	Szyny kolejowe /mb/	Podkłady kolejowe drewniane /m ² /	Rozjazdy zwińcają- ne /kpl./	Truczeń /m ³ /	Targice budowl. /m ³ /	Dłuzycy /m ³ /	Przęsia mostowe składane /kpl/ /mb/	
Rezerwa dowódcy								

6. Rozpoznanie techniczne prowadzić: ... /pododdział, czas, miejsce, obiekt rozpoznania/.
7. Ewakuację i remont sprzętu technicznego prowadzić:
8. W czasie wykonywania zadania wykorzystać następującą infrastrukturę techniczną:
9. Obronę i ochronę rejonu rozmieszczenia kompanii remontowych i rozwijanych urządzeń technicznych zorganizować siłami
10. Meldunki dobowe składać do ... /godz./ z ... /godz./ oraz doraźnie o skażeniach i masowych stratach.

DOWÓDCA ... PUŁKU KOLEJOWEGO
... /stopień, imię i nazwisko/

SZEF SZTABU ... PUŁKU
KOLEJOWEGO

ZASTĘPCA DOWÓDCY ... PUŁKU KOLEJOWEGO
DO SPRAW TECHNICZNYCH

... /stopień, imię i nazwisko/

... /stopień, imię i nazwisko/

Wykonano w ... egz.

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Wyk. ...

Druk ...

Nr ks. ...

Wzór rozkazu tyłowego pułku kolejowego

ROZKAZ TYŁOWY ... PUŁKU KOLEJOWEGO nr ... SD ... /miejsce, współrzędne/
... /godz. data/. Mapa ... /skala/ wydanie 19... r.

1. Główne zadania zabezpieczenia tyłowego:
2. Rozmieszczenie pododdziałów tyłowych:
 - a/ w zasadniczym rejonie rozmieszczenia:
 - kompania transportowa ... ;
 - pluton zaopatrzenia ... ;
 - pluton medyczny
 - b/ w zapasowym rejonie rozmieszczenia:
 - kompania transportowa ... ;
 - pluton zaopatrzenia ... ;
 - pluton medyczny
3. Drogi dojazdowe:
 - nr 1
 - nr 2
 - nr 3
 - nr 4
4. Uzupełnić zapasy ruchome środków materiałowych:
 - do ... /godz.data/ w pododdziałach ... /wysokość zapasów/;
 - do ... /godz.data/ w tyłach ... /wysokość zapasów/;
 - do ... /godz. data/ zgromadzić zapasy doraźne ... /rodzaj środków materiałowych i ilość/.
5. Limity zużycie materiałów pędnych i smarów na ... /dzień, tydzień, dokada/ w jednostkach napełnienia.

Rodzaj paliwa	Nazwa pododdziału						
	1bk	2bk	kd	krem	kti	plzao	plm
Benzyna samochodowa							
Olej napędowy dla pojazd. samochodowych							
Olej napędowy dla sprzętu inżynierskiego							
Uwagi							

6. Dowóz środków materiałowych oraz materiałów i konstrukcji budowlanych:

a/ kompania transportowa dowieźć:

- do ... /godz.data/ dla /pododdział, rodzaj środka zaopatrzenia, ilość/; punkt spotkania ... /miejsce, współrzędne/;
- do ... dla ... punkt spotkania ...;
- do ... dla ... punkt spotkania

b/ pobrać z plutonu zaopatrzenia własnymi środkami transportowymi w czasie:

- od ... /godz. data/ do ... /pododdział, rodzaj środka zaopatrzenia, ilość/;
- od ... do ...;
- od ... do

c/ pobrać z ... /źródło zaopatrzenia/ własnymi środkami transportowymi w czasie:

- od ... do ...;
- od ... do ...;
- od ... do

7. Rannych i chorych ewakuować:

- z ... /pododdział/ do ... /szpital, baza/;
- z ... do ...;
- z ... do ...;
- inne przedsięwzięcia

8. Obronę i ochronę tyłów zorganizować siłami

Dowódca ... /pododdział/ skierować do dyspozycji kwatermistrza pułku ...

pododdział, liczba /żołnierzy/ od ... /godz.data, miejsce/.

9. Meldunki dobowe o stanie tyłów składać, do ... /godz./ z ...

/godz./ oraz doraźnie o skażeniach i masowych stratach.

DOWÓDCA ... PUŁKU KOLEJOWEGO

... /stopień, imię i nazwisko/

SZEF SZTABU ... PUŁKU
KOLEJOWEGO

ZASTĘPCA DOWÓDCY ... PUŁKU KOLEJOWEGO
- KWATERMISTRZ

... /stopień, imię i nazwisko/

... /stopień, imię i nazwisko/

Wykonano w ... godz.

Egz.nr ...

Egz.nr ...

Egz.nr ...

Egz.nr ...

Egz.nr ...

Wyk. ...

Druk ...

Nr ks. ...

działanie pułku drogowo-eksploatacyjnego podczas
zabezpieczenia ciągłości ruchu na sieci drogowej
obszaru kraju

Część II

1. PRZEZNACZENIE, ZADANIA, ORGANIZACJA I MOŻLIWOŚCI WYKONAWCZE PUŁKU
DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO

1.1. Przeznaczenie i zadania pułku

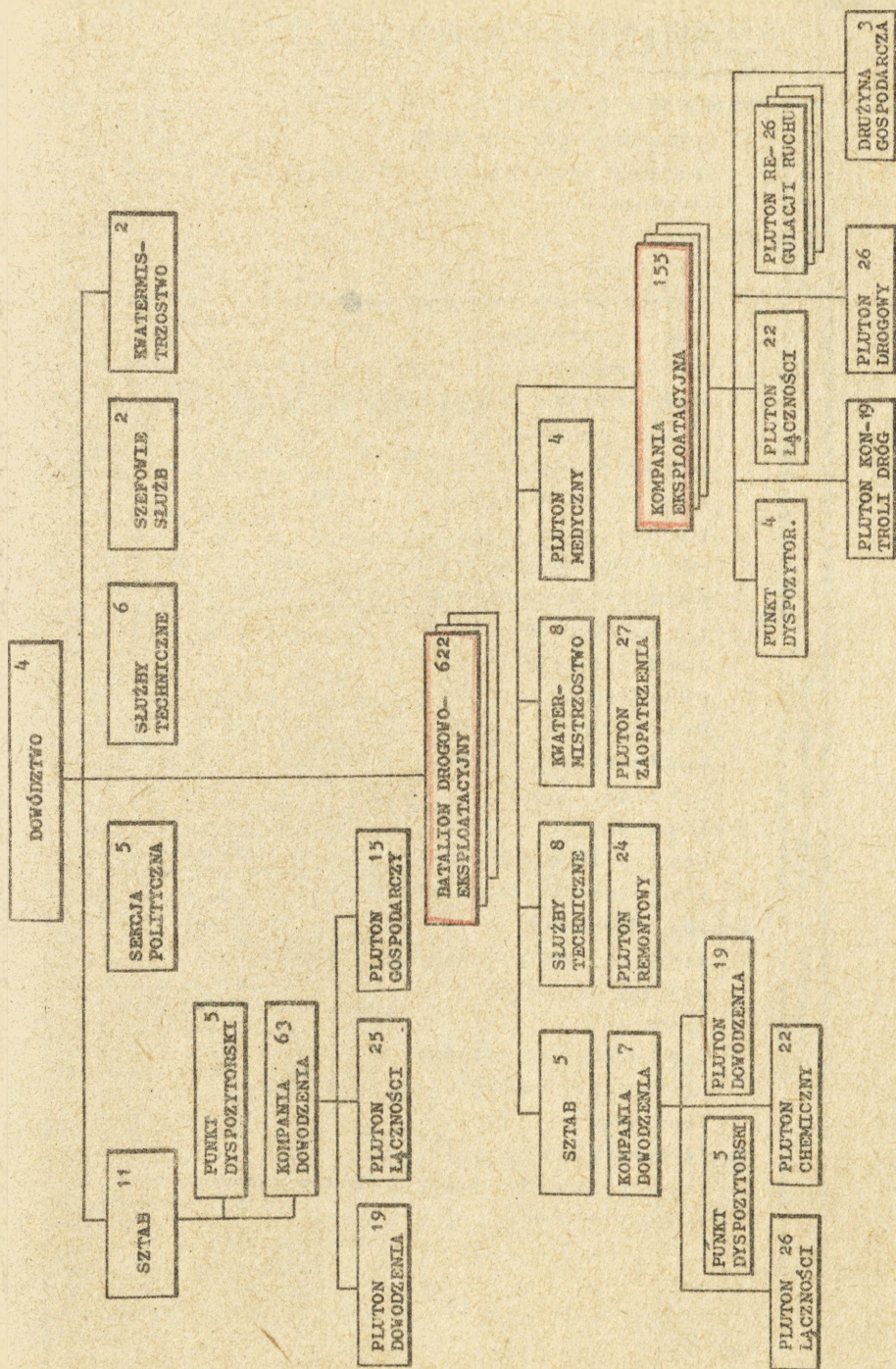
Pułk drogowo-eksploatacyjny /pde/ przeznaczony jest do zabezpieczenia ciągłości ruchu na wyznaczonej na obszarze kraju wojskowej drodze samochodowej. Podlega szefowi Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP.

Do zasadniczych zadań pde należą:

- organizowanie i rozwijanie elementów dyspozytorskiego kierowania ruchem, kontroli i regulacji ruchu^{1/} na obsługiwanej wojskowej drodze samochodowej /WDS/;
- rozpoznanie obsługiwanej^{2/} wojskowej drogi samochodowej i dróg objazdowych obiektów, których zniszczenie może spowodować zakłócenie w ruchu;
- kierowanie, kontrolowanie i regulowanie ruchem na WDS i objazdach zniszczonych obiektów /odcinków drogowych/;
- przekazywanie dowódcom kolumn i innym użytkownikom obsługiwanej drogi rozkazów i zarządzeń oraz informowanie ich o warunkach ruchu;
- utrzymanie obsługiwanej drogi w sprawności technicznej i zapewnienie warunków bezpieczeństwa ruchu;
- odbudowywanie odcinków drogowych w przypadku ich zniszczenia przez nieprzyjaciela.

1.2. Organizacja pułku drogowo-eksploatacyjnego /patrz schemat nr 1 i tabela nr 1/

-
- 1/ Przez elementy dyspozytorskiego kierowania ruchem, kontroli i regulacji ruchu rozumie się punkty dyspozytorskie /pułkowe, rejonowe, odcinkowe/, punkty kontrolne i posterunki regulacji ruchu.
- 2/ Obsługa wojskowej drogi samochodowej przez pułk drogowo-eksploatacyjny to kompleks przedsięwzięć obejmujących: rozpoznanie drogi; kierowanie, kontrolowanie i regulowanie ruchem; utrzymanie i odbudowa drogi.



Osoby funkcyjne w pułku

Dowództwo pułku:

dowódca pułku;

sekretarz Komitetu PZPR;

zastępca dowódcy pułku ds. politycznych;

kierowca.

Sztab:

szef sztabu;

starszy oficer operacyjny;

oficer operacyjny;

szef łączności;

starszy oficer organizacyjno-kadrowy;

starszy kancelista;

starszy kreślarz;

kierownik kancelarii;

starszy kancelista;

kancelista;

podoficer ewidencyjny.

Sekcja polityczna:

starszy instruktor;

instruktor;

instruktor;

kinooperator;

kierowca.

Szefowie służb:

starszy lekarz pułku;

szef zabezpieczenia chemicznego.

Służby techniczne:

zastępca dowódcy pułku ds. technicznych;

starszy oficer;

pomocnik;

szef służby samochodowej;

szef służby uzbrojenia i elektroniki

kreślarz.

Kwatermistrzostwo:

zastępca dowódcy pułku - kwatermistrz;

starszy oficer.

Tabela 1

Zestawienie stanu osobowego, podstawowego sprzętu
i transportu piłku drogowo-eksploatacyjnego

102	Oficerowie	Stan osobowy
60	Chorążowie	
352	Podoficerowie	
1450	Szeregowi	
1964	Razem	
135	Zestaw reg. ruchu na sam.	Podstawowy sprzęt i transport
5	Wóz eztabowy AS na sam.	
9	Piła spalinowa	
9	Pokrycie drogowe lekkie /kpl/	
9	Elektrownia siłowa 16 KW	
4	Elektrownia oświetleniowa 4 KW	
9	Koparka samochodowa	
9	Spycharka gasienicowa ciężka	
9	Skrapiarka przewoźna	
9	Betoniarzka wolnospadowa	
9	Ładowarka samojezdna	
4	Zespół urządz. do rozpozn. skażeń na sam.	
4	Zestaw do zabiegów spec.ludzi z urz. grzej.	
3	Połowe laboratorium chemiczne	
9	Instalacja roziewcza na sam.	
12	Spawalnia na przyczepie	
9	Dźwig 5-8 t na sam.	
313	Warsztat A/Sam i B/Sam	
3	Ładownia akumulatorów na sam.	
53	Radiostacja KF R-118	
99	Radiostacja UKF R-105	
98	Wzmacniacz mocy UM-1	
17	Odbiornik radiowy KF R-311	
3	Warsztat łączności Ł-4 na sam.	
1	Wóz łączności RWŁ-1 na sam.	
3	Stacja ładowania akumul. SŁA-2	
3	Warsztat inż. APRIM B/Inż.	
15	Kuchnia polowa	
50	Kuchenka plecakowa	
6	Namiot warsztat NW-2/65	
6	Cysterna na wodę 3000 l na sam.	
1	Samochód osobowy	
6	Samochód osobowo-terenowy	
14	Samochód cięż.-teren. 2,5 t	
6	Samochód cięż.-teren. 1,5 t	
80	Samochód cięż.-szos. 4 t	
18	Samochód cięż.-szos. 7-10 t	
18	Samochód wywrotka 4 t	
27	Samochód wywrotka wielotonowa	
3	Samochód sanit. wielonoszowy teren.	
56	Samochód dostawczy	
9	Ciągnik sam. ciężki	
1	Mikrobus	
27	Motocykl z wózkiem	
15	Przyczepa transportowa 3-4 t	
18	Przyczepa transportowa 10 t	
9	Przyczepa niskopodwoziowa 20-25 t	
9	Przyczepa dźwigowa	

1.3. Możliwości wykonawcze pułku

Pułk drogowo-eksploatacyjny etatowymi siłami i środkami posiada następujące możliwości wykonawcze:

a/ w zakresie kierowania, kontroli i regulacji ruchu:

- rozwinięcie 13 punktów dyspozytorskich, z tego: 1 przy dowództwie pułku; 3 przy dowództwach batalionów; 9 przy dowództwach kompanii;
- rozwinięcie 27 punktów kontrolnych, po jednym w plutonie regulacji ruchu;
- rozwinięcie 162 posterunków regulacji ruchu;

b/ obsługa drogi o długości 900-1100 km w zakresie odbudowy drogi:

- uzupełnienie korony drogi gruntem z wykopu w sąsiedztwie drogi około 8000 m³/dobę;
- jednorazowe dowiezienie gruntu wywrotkami w celu uzupełnienia ubytków w koronie drogi około 160 m³.

2. DOWODZENIE PUŁKIEM DROGOWO-EKSPLOATACYJNYM I PLANOWANIE JEGO DZIAŁANIA

2.1. Ogólne zasady

Dowodzenie pułkiem drogowo-eksploatacyjnym jest to ukierunkowana działalność dowódcy, sztabu, sekcji politycznej, służb technicznych, szefów służb i kwatermistrzostwa, mająca na celu utrzymanie pododdziałów w ciągłej gotowości i zdolności bojowej, przygotowanie ich do wykonania zadania oraz kierowanie nimi w czasie działania.

Dowodzenie pułkiem drogowo-eksploatacyjnym obejmuje: ciągłe zdobywanie, zbieranie, studiowanie i uogólnienie danych o sytuacji; powzięcie decyzji; stawianie zadań podwładnym; planowanie działania pułku; organizowanie i utrzymanie ciągłego współdziałania, zabezpieczenia bojowego, technicznego i tyłowego; utrzymanie gotowości i zdolności bojowej pododdziałów; prowadzenie pracy politycznej; organizowanie systemu dowodzenia; kierowanie przygotowaniem pododdziałów do działania; stałe kontrolowanie wykonywania zadań przez pododdziały oraz udzielanie im pomocy.

Podstawą dowodzenia pułkiem drogowo-eksploatacyjnym jest decyzja przełożonego wyrażona w postaci rozkazu, zarządzenia lub w innej formie.

Do podstawowych zasad dowodzenia pułkiem drogowo-eksploatacyjnym, podobnie jak oddziałami i pododdziałami innych rodzajów wojsk, należą: jednoosobowość; centralizacja dowodzenia, z pozostawieniem

podwładnym inicjatywy w określeniu sposobów wykonania otrzymanych zadań; umiejętność analizowania sytuacji, wyciągania właściwych wniosków i przewidywania rozwoju wydarzeń; znajomość żołnierzy, ich wartości moralnych i bojowych, odpowiednie wykorzystanie umiejętności podległych dowódców; wysoki stopień organizacji oraz operatywność i twórczość w pracy dowódcy i sztabu; stanowczość i konsekwencja wcielania w życie powziętych decyzji i opracowanych planów, odpowiedzialność osobista dowódcy za powzięte decyzje, użycie podległych pododdziałów i wyniki wykonywanych przez nie zadań.

Jednoodcibowe dowodzenie polega na osobistym powzięciu decyzji przez dowódcę. Pomimo że w wypracowaniu decyzji uczestniczy szereg osób i wzrasta rola sztabu w tym przedsięwzięciu, to jednak tylko dowódca ma prawo i obowiązek do powzięcia decyzji i stawiania zadań. W intencji dowódcy zadania mogą stawiać upoważnione osoby.

Centralizacja dowodzenia, z pozostawieniem podwładnym inicjatywy w określeniu sposobów wykonania otrzymanych zadań, jest zasadą dającą dowódcy wszelkie prerogatywy w zakresie dowodzenia pułkiem, ale zarazem zapewnia ona warunki nieskrępowanej działalności podwładnych i ich pełnego zaangażowania na czas wykonania postawionych im zadań.

Zasada umiejętności analizowania sytuacji, wyciągania właściwych wniosków i przewidywania rozwoju wydarzeń zobowiązuje dowództwo i sztab pułku do ciągłego śledzenia sytuacji i zjawisk zachodzących w pułku i jego otoczeniu oraz wyciągania z sytuacji wniosków i dokonywania uogólnień co do ich wpływu na wykonanie otrzymanego zadania.

Znajomość żołnierzy ich wartości moralnych i bojowych, odpowiednie wykorzystanie umiejętności podległych dowódców zwiększa prawdopodobieństwo wykonania zadań przez pułk i podległe pododdziały. Praktyczne stosowanie tej zasady polega na uwzględnieniu możliwości dowódców i pododdziałów w momencie stawiania im zadań.

Wysoki stopień organizacji oraz operatywność i twórczość w pracy dowódcy i sztabu przejawia się w sprawnym wypracowywaniu decyzji i przygotowywaniu pułku do działania oraz szybkim i skutecznym reagowaniu na zmiany sytuacji, wyrażające się w szybkim podejmowaniu przez dowódcę decyzji, przekazywaniu jej we właściwym czasie podległym pododdziałom, zapewnieniu jej wykonania oraz w razie konieczności w terminowym korygowaniu decyzji i zadań postawionych podwładnym. Warunkiem funkcjonowania tej zasady jest dobre opanowanie rzemiosła wojskowego przez dowódcę i sztab oraz stała znajomość sytuacji i niezawodna łączność z podwładnymi, przełożonym i współdziałającymi jednostkami.

Staranność i konsekwencja wcielania w życie powyższych decyzji i opracowanych planów przejawia się w uporczywym dążeniu do wykonania zadania pomimo przeciwności i różnych kryzysowych sytuacji. Przestrzeganie tej zasady wymaga od dowódcy silnej woli i zdecydowania w działaniu, a niekiedy i bezwzględności, natomiast od sztabu pełnego poparcia tego działania wyrażającego się w sprawnym przygotowywaniu danych do decyzji i przekazywaniu tych decyzji do pododdziałów.

Zasada odpowiedzialności osobistej dowódcy za powyższe decyzje, decyzje podległych pododdziałów i wyniki wykonywanych przez nie zadań związana jest ściśle z zasadą jednoosobowego dowodzenia i stanowi niejako gwarancję pełnego zaangażowania wszystkich dowódców na rzecz wykonania postawionych im zadań. Zasada ta nie obejmuje odpowiedzialności z innych osób za wykonanie zadań cząstkowych, składających się na zadanie całościowe pułku, których wykonaniem osobście kierowali.

W celu dowodzenia pułkiem drogowo-eksploatacyjnym organizuje się system dowodzenia, który obejmuje: organy dowodzenia, stanowiska dowodzenia i system łączności.

2.2. Organy i stanowiska dowodzenia

Strukturę organów dowodzenia pułku drogowo-eksploatacyjnego i ich zadania oraz organizacja stanowiska dowodzenia stanowią o organizacji dowodzenia pułkiem.

Do organów dowodzenia pułku drogowo-eksploatacyjnego zalicza się: dowódcę pułku i jego zastępców; sztab; sekcję polityczną; służby techniczne; szefów służb i kwaternistrzostwa.

Dowódca pułku stoi na czele organów dowodzenia i jest całkowicie i osobiście odpowiedzialny za gotowość bojową i wyszkolenie pułku, prawidłowe użycie pododdziałów oraz ponowne i terminowe wykonanie przez nie zadań, pracę partyjną-polityczną, stan moralno-polityczny, dyscyplinę i wartości moralno-bojowe podwładnych. Dowódca zobowiązany jest: zaważać naślad polozenie, stan i mozliwosci podleglych pododdzialow; podejmowac decyzje i stawiac zadania podleglym pododdzialom; organizowac wspoldzialanie i zabezpieczenie dzialan pułku.

Dowódca pułku dowodzi pododdziałami osobiście ze stanowiska dowodzenia pułku oraz za pośrednictwem swoich zastępców, sztabu i pozostałych organów dowodzenia, wykorzystując w tym celu techniczne i inne środki dowodzenia. O wydanych rozkazach i zarządzeniach dowódca informuje szefa sztabu.

Szef sztabu pułku jest głównym organizatorem pracy sztabu i odpowiada za organizację i utrzymanie ciągłego dowodzenia pododdziałami, przygotowanie sztabu, punktu dyspozytorskiego i kompanii dowodzenia oraz za organizację zabezpieczenia bojowego. Szef sztabu zobowiązany jest: znać położenie pododdziałów pułku i sytuację na obsługiwanej drodze; być w gotowości do zameldowania wniosków wynikających z sytuacji i przedstawiać propozycje użycia pododdziałów do wykonania zadań, znać zamiar i decyzje dowódcy pułku, treść wydawanych przez niego rozkazów i zarządzeń, a także oczekować ich wykonanie; znać aktualny stan i możliwości poszczególnych pododdziałów; organizować kierowanie, kontrolę i regulację ruchu na obsługiwanej drodze, przedstawiać w tym względzie dowódcy pułku stosowne propozycje i wydawać wytyczne dla punktu dyspozytorskiego pułku.

Zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych jest organizatorem pracy partyjno-politycznej w pułku i odpowiada za stan moralno-polityczny i wartości bojowe żołnierzy. Na podstawie decyzji dowódcy i wytycznych nadrzędnych organów politycznych stawia zadania zastępcom dowódców batalionów do spraw politycznych i osobom wchodzącym w skład sekcji politycznej w zakresie zabezpieczenia pułku pod względem pracy partyjno-politycznej w czasie wykonania zadania.

Zastępca dowódcy pułku do spraw technicznych jest głównym organizatorem zabezpieczenia technicznego i metrologicznego. Ponosi odpowiedzialność za utrzymanie uzbrojenia i sprzętu w sprawności technicznej i stałej gotowości do użycia oraz prawidłową eksploatację, ewakuację i remont uszkodzonego sprzętu, przygotowanie i właściwą pracę podległych służb.

Główny inżynier pułku^{3/} jest zobowiązany: znać stan techniczny obsługiwanej drogi i wytypowanych objazdów obiektów zagrożonych na uderzenia nieprzyjaciela, ustalać zakres prac niezbędnych do wykonania na drodze po uderzeniach nieprzyjaciela i czas wyłączenia z ruchu poszczególnych jej odcinków na okres odbudowy, koordynować działanie pododdziałów drogowych pułku i jednostek zmilitaryzowanych przeznaczonych do utrzymania i odbudowy dróg.

Zastępca dowódcy pułku - kwatermistrz jest organizatorem zabezpieczenia tyłowego. Powinien on zawsze znać zadanie pułku i jego oddziałów oraz stan środków materiałowych, prognozy ich zużycia i sposób

^{3/} Stanowisko głównego inżyniera pułku zamierza się utworzyć pod koniec lat osiemdziesiątych. Do tego czasu zakres jego obowiązków wykonuje zastępca dowódcy pułku do spraw technicznych.

uzupełniania, stan i możliwości leczniczo-ewakuacyjno pododdziałów medycznych oraz miejsca ewakuowania rannych i ohorych, być w gotowości do zameldowania dowódcy pułku danych o stanie zabezpieczenia tyłowego i prepozycji organizacji tego zabezpieczenia stosownie do sytuacji i zadania pułku.

Sztab pułku jest głównym organem dowodzenia pododdziałami i organizatorem kierowania, kontroli i regulacji ruchu na obsługiwanej przez pułk drodze zgodnie z ustaleniami i zarządzeniami wyższych przełożonych. Działa zgodnie z decyzją dowódcy pułku i wytycznymi szefa sztabu. Do głównych zadań wykonywanych przez sztab należy:

- zapewnienie wykonania zadań związanych z utrzymaniem wysokiej gotowości bojowej pododdziałów;
- stała znajomość sytuacji na obsługiwanej drodze, zdobywanie niezbędnych informacji, studiowanie ich, uogólnienie i ocenianie;
- opracowywanie kalkulacji dotyczących działania pułku;
- terminowe przekazywanie pododdziałom zarządzeń i rozkazów oraz utrzymywanie współdziałania;
- organizowanie zabezpieczenia bojowego pułku;
- zaopatrywanie pododdziałów w mapy topograficzne i opisy obsługiwanych dróg;
- organizowanie w pułku systemu dyspozytorskiego kierowania ruchem, kontroli i regulacji ruchu;
- kontrolowanie wykonywania przez pododdziały postawionych im zadań;
- organizowanie systemu dowodzenia oraz obronę i ochronę stanowiska dowodzenia pułku;
- organizowanie tajnego dowodzenia pododdziałami i kontrolowanie przestrzegania jego zasad;
- prowadzenie ewidencji żołnierzy, podstawowego sprzętu i środków materiałowych, uzupełnienie podległych pododdziałów żołnierzami, a także prowadzenie ewidencji dawek napromienienia ludzi;
- przygotowanie i przedstawienie meldunków oraz przekazywanie informacji pododdziałom dotyczących ruchu i sytuacji na obsługiwanej drodze.

Sekoja polityczna jest organem kierowania pracą partyjno-polityczną w pułku. Realizuje zadania zgodnie z wytycznymi zastępcy dowódcy pułku do spraw politycznych. Do jej głównych zadań należy:

- kształtowanie wysokiego stanu moralno-politycznego, wartości moralno-bojowych żołnierzy i utrzymanie ich w ciągłej gotowości do upornego i całkowitego wykonania zadań;

- ugruntowywanie wysokiej dyscypliny i bezwzględne podporządkowywanie się rozkazom dowódców;

- przeciwdziałanie przejawom dezorganizacji i obniżania dyscypliny wojskowej oraz przeciwywołanie u żołnierzy negatywnych stanów emocjonalnych;

- wyjaśnianie żołnierzom ich obowiązków i zadań, pobudzanie w nich odwagi, aktywności, inicjatywy i poczucia żołnierskiego koleżeństwa;

- pogłębianie u żołnierzy zaufania do sprzętu technicznego i uzbrojenia, przejawianie troski o warunki bytowe żołnierzy, pomoc medyczną oraz ewakuację rannych i chorych;

- przygotowywanie meldunków do nadrzędnego organu politycznego;

- informowanie organów politycznych batalionów o danych niezbędnych w zakresie pracy partyjno-politycznej.

Służby techniczne /czołgowo-samochodowa, uzbrojenia i elektroniki/ są organem dowodzenia działającym zgodnie z decyzją dowódcy pułku i wytycznymi zastępcy dowódcy pułku do spraw technicznych oraz zarządzeniami wyższych przełożonych. Do głównych zadań służb technicznych należy:

- stałe i systematyczne zbieranie danych niezbędnych w planowaniu i organizowaniu zabezpieczenia technicznego pułku;

- prowadzenie ewidencji sprzętu, jego stanu technicznego, potrzeb remontowych i eksploatacyjnych;

- przygotowywanie zapotrzebowań na sprzęt techniczny i przesyłanie ich do organów zaopatrujących oraz przyjmowanie tego sprzętu;

- sprawowanie nadzoru w pododdziałach nad właściwą eksploatacją, konserwacją i obsługą sprzętu technicznego;

- zbieranie informacji o stanie obsługiwanej drogi i objazdach, potrzebach w zakresie utrzymania jej w sprawności technicznej oraz koordynowanie prac drogowych wykonywanymi przez pododdziały pułku i współdziałanie w tym zakresie z jednostkami zmilitaryzowanymi.

Szefowie służb /szef zabezpieczenia chemicznego, starszy lekarz pułku/są organizatorami zabezpieczenia chemicznego i zabezpieczenia medycznego.

Kwatermistrzostwo jest organem dowodzenia realizującym zadania związane z zabezpieczeniem tyłowym. Działa zgodnie z decyzją dowódcy pułku i wytycznymi zastępcy dowódcy pułku - kwatermistrza oraz zarządzeniami szefów służb Głównego Kwatermistrzostwa WP. Do głównych zadań służb skupionych w kwatermistrzostwie /mundurowej, żywnościowej, materiałów pędnych i smarów/ należy:

- ciągłe śledzenie stanu zabezpieczenia materiałowego pułku, sporządzanie w tym zakresie zapotrzebowań na środki materiałowe do wskazanych organów zaopatrujących oraz organizowanie ich odbioru;

- sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań zabezpieczenia materiałowego w pododdziałach;

- przygotowywanie wytycznych i zarządzeń zastępcy dowódcy pułku-kwaternistrza i kontrolowanie ich wykonywania.

Dowodzenie pułkiem drogowo-eksploatacyjnym odbywa się ze stanowiska dowodzenia, tj. miejsca, na którym rozwinięte są organy dowodzenia pułku, urządzonym pod względem organizacyjno-technicznym i zabezpieczonym pod każdym względem. Skład i wyposażenie stanowiska dowodzenia pułku jest stałe, ustalone w czasie pokoju i w pełni odpowiadające strukturze organizacyjnej organów dowodzenia pułku.

W rozwiniętym stanowisku dowodzenia pułku można wyodrębnić trzy grupy organizacyjne, tj. grupę dowodzenia, grupę zabezpieczenia dowodzenia i grupę środków łączności /patrz rysunek nr 1/.

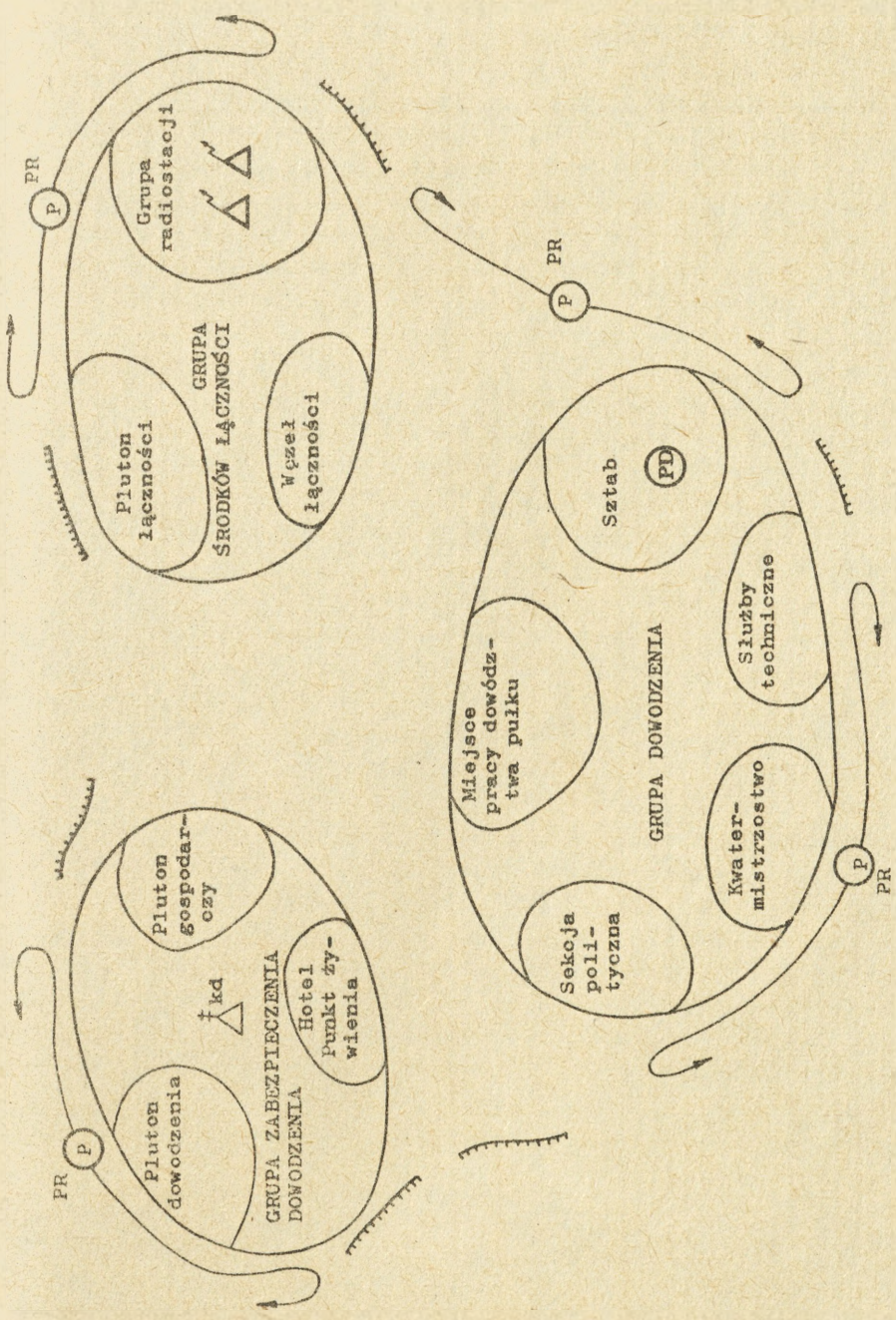
Grupa dowodzenia tworzą wszystkie organy dowodzenia pułku. Zadaniem jej jest organizowanie działania pułku i dowodzenie nim w toku działania.

Grupa zabezpieczenia dowodzenia tworzy kompania dowodzenia. Zadaniem jej jest zapewnienie właściwych warunków pracy i odpoczynku grupy dowodzenia. Ponadto kompania dowodzenia ubezpiecza stanowisko dowodzenia.

Grupa środków łączności tworzy pluton łączności. Rozwija on węzeł łączności i radiostacje średniej mocy.

Rejon i termin rozwinięcia stanowiska dowodzenia pułku drogowo-eksploatacyjnego określa szef Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwaternistrzostwa WP. Rejon ten powinien zapewnić: rozwinięcie środków łączności i utrzymanie łączności radiowej w toku działania pułku; dogodne warunki pracy i odpoczynku oraz możliwość szybkiego rozwinięcia, zwinięcia i opuszczenia zajmowanego rejonu; dogodne warunki maskowania, rozbudowy inżynieryjnej terenu oraz zorganizowania obrony i ochrony Rejon rozmieszczenia stanowiska dowodzenia pułku powinien być oddalony na bezpieczną odległość od obiektów stanowiących opłacalne cele dla nieprzyjaciela do uderzeń bronią jądrową.

Stanowisko dowodzenia pułku urządza się w osiedlach, wioskach o murowanej zabudowie lub z dala od nich w namiotach i schronach. Najodpowiedniejszy sposób rozwinięcia SD pułku drogowo-eksploatacyjnego jest sposób biwakowo-osiedlowy. Stanowiska pracy wyposaża się w środki



Rys. 1. Rozmieszczenie stanowiska dowodzenia pułku drogowo-eksploatacyjnego w terenie / wariant/

łączności i urządzenia organizacyjno-techniczne /wyposażenie kwaterynkowe, oświetlenia, urządzenia do ogrzewania, przybory do pisania i kreślenia itp./.

Na stanowisku dowodzenia wyznacza się służbę porządkowo-ochronną.

Dla pułku drogowo-eksploatacyjnego wyznacza się kilka rejonów umożliwiających rozwinięcie stanowiska dowodzenia a jego przesuwanie dokonuje się za zgodą szefa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP lub z jego polecenia. Przesuwanie stanowiska dowodzenia zmniejsza prawdopodobieństwo jego wykrycia i zniszczenia przez nieprzyjaciela, co jest bardziej prawdopodobne w warunkach długiej pracy w jednym miejscu. Organizując przesuwanie stanowiska dowodzenia uwzględnia się zasięg środków łączności i możliwość dowodzenia pułkiem w toku przesuwania.

Przesunięcie stanowiska dowodzenia pułku organizuje szef sztabu. W tym celu wydaje on wytyczne szefom komórek organizacyjnych /organów dowodzenia/ i dowódcy kompanii dowodzenia.

W celu rozpoznania rejonu rozmieszczenia stanowiska dowodzenia wysyła się grupę rekonesansową, wyposażoną w środki łączności i transportu. W skład grupy rekonesansowej może wchodzić: oficer operacyjny, oficer z kompanii dowodzenia oraz przedstawiciele z kwatermistrzostwa i służb technicznych. Na dowódcę grupy rekonesansowej wyznacza się zwykle oficera operacyjnego. Po rozpoznaniu rejonu i określeniu jego przydatności do rozwinięcia stanowiska dowodzenia oraz sporządzeniu szkicu rozmieszczenia SD, dowódca grupy rekonesansowej składa dowódcy pułku meldunek i przystępuje do czynności zgodnie z zadaniem i innymi wytycznymi.

Organizatorem przesuwania stanowiska dowodzenia pułku jest szef sztabu, który w tym zakresie wydaje stosowne wytyczne.

W celu zachowania ciągłości dowodzenia pułkiem w okresie przesuwania stanowiska dowodzenia celowe jest dokonanie podziału sił i środków organów dowodzenia pułku według ustaleń szefa sztabu na dwie grupy i przesunięcie SD w dwóch rzutach.

Każdorazowo o rozpoczęciu przesuwania i zajęciu przez SD pułku nowego rejonu rozmieszczenia składa się meldunek do Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP oraz informuje o tym pododdziały pułku i sztab /dowództwa/ jednostek współdziałających.

2.3. System łączności

System łączności pułku drogowo-eksploatacyjnego obejmuje: węzeł łączności stanowiska dowodzenia pułku, grupy środków łączności pododdziałów oraz linie łączności łączące stanowisko dowodzenia pułku z pododdziałami i współdziałającymi jednostkami.

W rejonie stanowiska dowodzenia pułku rozwija się ruchomy węzeł łączności RWL-1 na samochodzie i dwie radiostacje średniej mocy, jedną do utrzymania łączności z przełożonym, a drugą z dowódcami batalionów. Łączność z szefostwem Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP zapewnia się również przez podłączenie KWL-1 do systemu sieci łączności telefonicznej Ministerstwa Obrony Narodowej.

Dwódcy batalionów drogowo-eksploatacyjnych utrzymują łączność z dowódcami kompanii eksploatacyjnych w sieci radiowej dowódcy batalionu, organizowanej przy użyciu radiostacji średniej mocy. Podobnie dowódców kompanii eksploatacyjnych zapewnia się łączność z dowódcami plutonów regulacji ruchu. W rejonie punktu dowódczo-obszernego kompanii eksploatacyjnej /w rejonie oddzielnego punktu dyspozytorskiego/ rozwija się dwie radiostacje średniej mocy - jedną do utrzymania łączności z dowódcą kompanii, a drugą z dowódcami plutonów regulacji ruchu.

Łączność dowódców plutonów regulacji ruchu z posterunkami regulacji ruchu organizuje się w sieciach radiowych przy użyciu radiostacji małej mocy.

Łączność współdziałania z jednostkami zmilitaryzowanymi zapewnia się przez łącza sieci telefonicznej Ministerstwa Komunikacji.

Organizację łączności radiowej pułku drogowo-eksploatacyjnego przedstawia rysunek 2.

2.4. Przygotowanie działań pułku

Działanie pułku drogowo-eksploatacyjnego w czasie zabezpieczenia ciągłości ruchu na obsługiwanej drodze obejmuje realizację dwóch zadań: dyspozytorskie kierowanie, kontrolę, regulację ruchu, które stanowią zadanie główne oraz odbudowę drogi.

Dyspozytorskie kierowanie, kontrola i regulacja ruchu na wyznaczonej drodze jest zadaniem realizowanym samodzielnie przez pułk, natomiast odbudowa drogi realizowana jest przez siły i środki pułku w sposób doraźny /interwencyjny/, gdyż do wykonania tego zadania przewidziane są jednostki zmilitaryzowane Ministerstwa Komunikacji, utwo-

rzony na bazie Dyrekcji Okręgowych Dróg Publicznych, Rejonów Dróg Publicznych i przedsiębiorstw drogowych. Zadanie to wykonują plutony drogowo kompanii drogowo-eksploatacyjnych. Plutony te, gdy nie odbudowują drogi, utrzymują ją w sprawności technicznej, współdziałając w tym zakresie z oddziałami zmilitaryzowanymi.

Nr relacji	Nazwa relacji	Gł. Kwat. WP	Pułk drogowo-eksploatacyjny						
			Dca	Bataliony drogowo-eksploatacyjne					
				Dcy	Kompanie eksploatacyjne				
					Dcy	PK	PRR	pl. kontr. dróg	pl. drogowo
1375	Ś/R Głównego Kwat. WP	△	△						
1150	Ś/R dowódcy pde		△	△					
1151	Ś/R dowódcy pde			△	△				
1152	Ś/R dowódcy ke				△	△	△	△	△
1153	Ś/R regulacji ruchu						△	△	

Rys. 2. Organizacja łączności radiowej pułku drogowo-eksploatacyjnego /wariant/

Przygotowanie działania pułku przez dowództwo i sztab w zależności od sytuacji, otrzymanego zadania i posiadanego czasu może być prowadzone metodą równoległego lub kolejnego przygotowania działań. Niekiedy może się stosować obie metody równocześnie.

Metodę równoległego przygotowania działań stosuje się w warunkach ograniczonego czasu, a istotę jej stanowi organizowanie działania na szczeblach niższych natychmiast po ogłoszeniu zamiaru przez dowódcę pułku, na podstawie wydanego przez niego wstępnego zarządzenia bojowego.

Po otrzymaniu wstępnego rozkazu /zarządzenia/ bojowego, dowódca pułku drogowo-eksploatacyjnego analizuje zadanie, określa przedsięwzięcia, które należy niezwłocznie zrealizować w celu szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania postawionego im zadania; przeprowadza

lub zatwierdza kalkulację czasu; daje wytyczne szefowi sztabu dotyczące zapoznania przez niego zastępców dowódcy, szefów służb i dowódców pododdziałów z zadaniem organizacji rozpoznania, rekonesansu, oraz przygotowania danych niezbędnych do powzięcia decyzji; ocenia sytuację, określa zamiar, melduje go przełożonemu i zapoznaje z nim zastępców i szefów służb oraz wydaje wstępne zarządzenie bojowe pododdziałom. Po otrzymaniu rozkazu /zarządzenia/ bojowego dowódca pułku kończy podejmowanie decyzji z mapy; wydaje rozkaz bojowy i wytyczne do organizacji zabezpieczenia działania pułku, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej, współdziałania i kontroli przygotowania pododdziałów do działań; wyjeżdża w teren, jeżeli jest to uzasadnione, gdzie przeprowadza rekonesans, uściśla decyzję i zadania dla pododdziałów.

Metodę kolejnego przygotowania działań stosuje się w warunkach posiadania dostatecznej ilości czasu na jego zorganizowanie. Istotą tej metody stanowi organizowanie działania na podstawie otrzymanego rozkazu /zarządzenia/ bojowego - kolejno: najpierw w pułku, a następnie - podległych pododdziałach.

Po otrzymaniu rozkazu /zarządzenia/ bojowego dowódca pułku drogowo-eksploatacyjnego wyjaśnia cel i analizuje zadanie oraz określa przedsięwzięcia, które należy zrealizować dla szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania postawionego im zadania; przeprowadza lub zatwierdza kalkulację czasu; daje szefowi sztabu wytyczne w sprawie zapoznania zastępców dowódcy i szefów służb z zadaniem, organizacji rozpoznania i rekonesansu oraz przygotowania danych niezbędnych do powzięcia decyzji; ocenia sytuację, podejmuje decyzję z mapy, melduje ją przełożonemu, wydaje rozkaz bojowy i wytyczne do organizacji zabezpieczenia działań, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej współdziałania i kontroli przygotowania pododdziałów do wykonania zadania; wyjeżdża w teren, jeżeli to uzasadnione, gdzie przeprowadza rekonesans, uściśla decyzję i zadania dla pododdziałów.

Przedstawione metody przygotowania działania pułku drogowo-eksploatacyjnego są uniwersalne, jednak kolejność pracy dowódcy może być nieco inna, uzależniona od sytuacji i posiadanego czasu. Niezależnie jednak od przyjętej metody, dowódca i sztab pracę nad przygotowaniem działania pułku powinni zakończyć w odpowiednim momencie i pozostawić pododdziałom wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do wykonania otrzymanego zadania.

Treść pracy dowódcy i sztabu w czasie przygotowania działania pułku drogowo-eksploatacyjnego będzie należała przede wszystkim od zadania, jakie pułk otrzyma.

2.4.1. Treść pracy dowódcy i sztabu podczas przygotowania pułku do dyapozycyjnego kierowania, kontroli i regulacji ruchu

Rozkaz bojowy /zarządzenie bojowe/ określający zadanie pułku drogowo-eksploatacyjnego w sprawie dyapozycyjnego kierowania, kontroli i regulacji ruchu na wyznaczonej drodze pułk otrzymuje w zasadzie w czasie marszu do rejonu wyjściowego lub w rejonie wyjściowym. Jeżeli sytuacja tego wymaga, zadanie to pułk może otrzymać w rejonie mobilizacji.

W celu przyspieszenia procesu przygotowania pułku do działania rozkaz bojowy /zarządzenie bojowe/ poprzedzany jest wstępnym zarządzeniem bojowym.

Analiza zadania

Analizując zadanie dowódcy pułku powinien zrozumieć cel przyszłych działań pułku i zamiar przełożonego, przede wszystkim zaś uświadomić sobie zadanie i rolę pułku w zabezpieczeniu ciągłości ruchu na wyznaczonej drodze, zrozumieć zadanie sąsiadów i sposób współdziałania z nimi oraz uściślić terminy gotowości pułku do wykonania zadania.

Wyjaśniając cel przyszłych działań pułku i zamiar przełożonego, dowódca pułku powinien wziąć pod uwagę: przebieg wyznaczonej do obsługi wojskowej drogi samochodowej, jej usytuowania w terenie /na obszarze kraju/, ogólną charakterystykę drogi i jej otoczenia; warunki wykonania marszu i rozwinięcia pułku wzdłuż drogi; przedsięwzięcia wykonywane na korzyść pułku przez przełożonego oraz stan pułku; czas osiągnięcia gotowości do działań; rolę pułku w realizacji zadania przełożonego, rolę jednostek zmilitaryzowanych podległych Ministerstwu Komunikacji w utrzymaniu ciągłości ruchu na wyznaczonej drodze.

Na podstawie analizy zadania i aktualnie posiadanych danych o sytuacji w pułku, dowódca określa przedsięwzięcia, które należy niezwłocznie zrealizować w celu szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania oczekującego ich zadania. Powyższe przedsięwzięcia określa się w formie krótkiego ustnego zarządzenia /rozkazu/ lub kowendy i przekazuje dowódcom pododdziałów bezpośrednio lub przez techniczne środki łączności. Przedsięwzięcia te mogą m.in. dotyczyć: kontynuacji dotychczasowego zadania lub jego zmiany; odtworzenia zdolności bojowej pododdziałów; wykonania marszu; dokonania rozpoznania drogi i rejonów przyszłych działań pododdziałów.

Następnie dowódca lub szef sztabu dokonuje kalkulacji czasu^{4/}.

^{4/} Szef sztabu może dokonywać kalkulacji czasu w okresie analizowania zadania przez dowódcę pułku. Po zakończeniu kalkulacji czasu przedstawia ją dowódcy do zatwierdzenia.

Kalkulacja czasu

Kalkulując czas przyjmuje się za podstawę terminy: otrzymania zadania, osiągnięcia gotowości bojowej do działania, czas zameldowania zamiaru /decyzji/ przełożonemu. Kalkulując czas dowódcy /szefa sztabu/ oblicza czas, w jakim pułk ma przygotować się do działania /od momentu otrzymania zadania do terminu osiągnięcia gotowości do działań/, określa czas, jaki należy wydzielić pododdziałom na przygotowanie się do działań, i w związku z tym czas, jaki można wykorzystać na powzięcie decyzji i organizowanie działania pułku. W szczególności ustala się terminy: postawienia /przekazania/ zadań podwładnym, zatwierdzenia zamiaru /decyzji/ podwładnych oraz organizacji współdziałania i wydania wytycznych do współdziałania. Ponadto ustala się terminy przeprowadzenia rozpoznania, kontroli przygotowania pododdziałów do działań i terminu zameldowania przełożonemu o osiągnięciu gotowości pułku do działań.

Wytyczne dla szefa sztabu

W wytycznych dla szefa sztabu dowódca pułku określa: zakres zapoznania zastępców dowódcy, szefów służb i dowódców pododdziałów z zadaniem pułku; sposób i zakres przeprowadzania rozpoznania /rekonesansu/ drogi i rejonów rozmieszczenia pododdziałów i elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu; problemy i zagadnienia, które mają być wyjaśnione przez zastępców i inne osoby funkcyjne w czasie oceny sytuacji i wyłuchiwania danych do decyzji. Ponadto dowódca w wytycznych dla szefa sztabu podaje inne dane niezbędne do przygotowania działań pułku.

Ocena sytuacji

Oceniając sytuację dowódca zapoznaje się z obiektywnymi warunkami przeszłego działania pułku, ustala ich wpływ na wykonanie otrzymanego zadania, określa racjonalne sposoby użycia sił i środków pułku, a także zadania i przedsięwzięcia mające na celu przezwycięzenie trudności podczas przygotowania i w toku działania pułku. W trakcie oceny sytuacji dowódca pułku powinien rozpatrzyć: nieprzyjaciela; siły i środki pułku; sąsiadów; warunki terenowe; sytuację skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych; sytuację radioelektroniczną.

W ocenie nieprzyjaciela rozpatruje się możliwość oddziaływania nieprzyjaciela na obsługiwaną drogę oraz siły i środki pułku, przewidując przy tym możliwe skutki tego oddziaływania. Uwzględnia się przede wszystkim oddziaływanie środków napadu powietrznego i grup dywersyjno-rozpoznawczych. Przyjmuje się przy tym, że nieprzyjaciel będzie dążył

do zniszczenia obiektów, których objazd jest utrudniony i co może spowodować duże zakłócenie w ruchu na obsługiwanej drodze.

W wyniku oceny nieprzyjaciela ustala się: obiekty prawdopodobnego ataku ze strony nieprzyjaciela, a spośród nich te, które opłacalne są do zniszczenia bronią jądrową oraz wyznacza się drogi objazdowe tych obiektów; rejony prawdopodobnego i dogodnego działania grup dywersyjno-rozpoznawczych oraz obiekty, na które mogą wykonywać uderzenie; możliwości przeciwdziałania skutkom oddziaływania nieprzyjaciela.

W ocenie sił i środków pułku rozpatruje się: stan sił i środków pułku w rozbiciu na poszczególne pododdziały; stan wyszkolenia pododdziałów i przygotowanie dowódców do dowodzenia w sytuacjach złożonych; możliwości wykonawcze pododdziałów.

W wyniku oceny sił i środków pułku dokonuje się analizy porównawczej potrzeb w zakresie obsługi drogi i możliwości wykonawczych pułku oraz określenie najsilniejszych i najsłabszych miejsc w działaniu pułku.

W ocenie sąsiadów rozpatruje się: jakie jednostki zmilitaryzowane Ministerstwa Komunikacji mają za zadanie utrzymywanie sprawności technicznej obsługiwanej drogi i objazdów oraz jakie są granice rejonów ich działania; możliwości wykonawcze ww. jednostek; miejsca rozmieszczenia stanowisk dowodzenia tych jednostek i sposób nawiązania łączności z nimi; możliwości i zakres współdziałania z ww. jednostkami.

W ocenie warunków terenowych rozpatruje się: stan obsługiwanej drogi ze szczególnym uwzględnieniem stanu obiektów inżynierskich /mostów, przepustów, obiektów hydrologicznych, wiaduktów, skrzyżowań z liniami kolejowymi/; stan objazdów obiektów i odcinków dróg /miejsca na drodze/ stanowiących opłacalny obiekt do zniszczenia przez nieprzyjaciela; rejony materiałów miejscowych możliwych do wykorzystania podczas prac drogowych po zniszczeniach lub w trakcie utrzymania sprawności technicznej drogi; rejony i miejsca niebezpieczne dla ruchu /podjazdy, ostre zakręty, zwężenia drogi, miejsca zagrożone powstawaniem zasp w okresie zimowym/; miejsca rozmieszczenia warsztatów naprawczych, możliwych do wykorzystania w czasie działania pułku; miejsca newralgiczne dla ruchu na drodze.

W wyniku oceny warunków terenowych dowódca pułku stara się uzyskać odpowiedź na pytania: jaki jest wpływ warunków terenowych na wykonanie zadania pułku? oraz w jaki sposób wykorzystać warunki terenowe w celu pomyślnego wykonania zadania pułku? Ponadto ustala się miejsca rozmieszczenia elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu.

W ocenie sytuacji skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych rozpatruje się wpływ tych skażeń na działanie pułku i ruch na obsługiwanej drodze oraz możliwości i sposoby ochrony pododdziałów pułku i maszerujących kolumn. Po określeniu rejonów i granic skażeń rozpatruje się możliwości wyznaczenia objazdów. Ponadto ustala się miejsca wykonywania zabiegów specjalnych ludzi i sprzętu w przypadku konieczności pokonywania stref skażonych.

W ocenie sytuacji radioelektronicznej określa się możliwości nieprzyjaciela w zakresie oddziaływania na sprawność systemu łączności w pułku, szczególnie łączność radiową. Rozpatruje się przy tym sposoby utrzymania łączności bez łączności radiowej.

W trakcie oceny sytuacji dowódca pułku drogowo-eksploatacyjnego w ustalonej kolejności wysłuchuje meldunków danych do decyzji. Wygłaszanych przez zastępców i wyznaczone osoby funkcyjne. Wysłuchania tego, w zależności od stylu pracy dowódcy dokonuje się w zasadzie w dwojaki sposób: dowódca pułku wysłuchuje w całości przygotowane meldunki i zadaje dodatkowe pytania w przypadku wątpliwości; dowódca zadaje pytania w sprawach wątpliwych lub w celu uzyskania informacji. Pierwszy sposób stosuje się w przypadku posiadania przez dowódcę małej ilości danych niezbędnych do powzięcia decyzji i jeżeli czas na to pozwala; drugi zaś stosuje się w skrajnie ograniczonym czasie na powzięcie decyzji oraz w przypadku bardzo dobrego orientowania się dowódcy w sytuacji.

Dalszy tok pracy dowódcy pułku drogowo-eksploatacyjnego zależy od przyjętej metody przygotowania działania pułku. I tak:

a/ w przypadku stosowania metody równoległego przygotowania działań, po przeprowadzeniu analizy zadania i oceny sytuacji, dowódca pułku drogowo-eksploatacyjnego precyzuje zamiar działania, w którym określa: kolejność i sposób przegrupowania pododdziałów do rejonów wykonywania zadań; ugrupowanie pułku do wykonania zadania /przyporządkowanie odcinków drogi poszczególnym pododdziałom/; główne zadanie pododdziałów i sposób jego wykonania; obiekty leżące na drodze, stanowiące opłacalny cel dla nieprzyjaciela i drogi objazdowe w przypadku ich zniszczenia.

Sprecyzowany przez dowódcę pułku zamiar nanosi się na mapie i uzupełnia niezbędnymi notatkami oraz przedstawia przełożonemu do zatwierdzenia.

Po zatwierdzeniu zamiaru, dowódca pułku zapoznaje z nim swych zastępców i szefów służb oraz wydaje wstępne zarządzenie bojowe.

W wstępnym zarządzeniu bojowym zwykle ujmuje się: wiadomości o nieprzyjacielu; zadanie pułku; zadania pododdziałów; czas gotowości do działań.

Po otrzymaniu rozkazu bojowego /zarządzenia bojowego/ dowódca pułku zapoznaje z nim zastępców i szefów służb zwracając szczególną uwagę na różnice w stosunku do wstępnego rozkazu bojowego /wstępnego zarządzenia bojowego/ i nowe dane, kontynuują ocenę sytuacji, jeżeli konieczność taka wynika z nowych danych ujętych w rozkazie bojowym /zarządzeniu bojowym/, podejmuje decyzję z mapy oraz wydaje rozkaz bojowy i wytyczne do organizacji zabezpieczenia działania pułku, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej, współdziałania i przygotowania pododdziałów do działań, wyjeżdża w teren, jeżeli to uzasadnione, gdzie przeprowadza rekonesans, uściśla decyzję i zadania dla pododdziałów.

b/ w przypadku stosowania metody kolejnego przygotowania działań po przeprowadzeniu analizy zadania i oceny sytuacji, dowódca pułku drogowo-eksploatacyjny niezwłocznie podejmuje decyzję z mapy, melduje ją przełożonemu i dalej kontynuuje pracę jak w przypadku stosowania metody równoległego przygotowania działania.

Decyzję dowódcy pułku opracowuje się na mapie z legendą. Na mapie nanosi się: dane o nieprzyjacielu /rejonny prawdopodobnego działania grup dywersyjno-rozpoznawczych i przewidywany charakter ich oddziaływania na obsługiwaną drogę i pułk, główne kierunki przelotów lotnictwa/; zadanie pułku i ugrupowanie pododdziałów do jego wykonania /wrysowuje się drogę obsługiwaną, drogi dojazdowe oraz rozmieszczenie pododdziałów i elementów dyspozytorskiego kierowania i kontroli ruchu/, obiekty stanowiące opłacalne cele do zniszczenia przez nieprzyjaciela i drogi objazdowe tych obiektów; współdziałające jednostki zmilitaryzowane i rejonny ich działania. Ponadto na mapie przedstawia się dane dotyczące dowodzenia, współdziałania i zabezpieczenia działań pułku.

W legendzie opracowanej w formie krótkiego i zwięzłego opisu oraz w postaci tabel zwykle ujmuje się: skład pułku i stan ważniejszego sprzętu; główne zadanie pułku i jego pododdziałów; decyzję dowódcy; syntetyczne dane o zabezpieczeniu działania; terminy gotowości do wykonania zadania; sygnały dowodzenia i współdziałania.

Po powzięciu decyzji i ogłoszeniu jej dowódca pułku stawia zadania bojowe dowódcom pododdziałów. Zadania te dowódca pułku stawia osobiście, a w ich przekazywaniu biorą udział zastępcy, wyznaczeni oficerowie sztabu i szefowie służb.

Rozkazy i zarządzenia formułuje się zwięźle. Powinny one być jednoznaczne i zawierać tylko te dane, które są niezbędne podwładnym do organizowania działania. Wszystkie rozkazy i zarządzenia wydane ustnie muszą być zapisane .

Po postawieniu zadań dowódcom pododdziałów dowódca pułku wydaje wytyczne do organizacji zabezpieczenia działania pułku, dowodzenia, pracy partyjno-politycznej, współdziałania i kontroli przygotowania pododdziałów do działań.

Wytyczne dowódcy pułku do organizacji zabezpieczenia działania pułku zawierają zwykle główne problemy zabezpieczenia bojowego, technicznego i tyłowego. Szczegóły w tym zakresie rozpracowywane są przez oficerów sztabu i szefów służb.

Podobnie, wytyczne dowódcy pułku do pracy partyjno-politycznej zawierają główne problemy w tym zakresie, natomiast szczegóły rozpracowywane są przez oficerów politycznych.

Wytyczne w zakresie współdziałania podane do wiadomości podwładnym podczas stawiania im zadań zwykle zawierają: uzgodnieniu działania pododdziałów działających w rejonie głównego wysiłku; uzgodnieniu wariantów działania w zależności od charakteru możliwego działania nieprzyjaciela; współdziałanie z jednostkami zmilitaryzowanymi utrzymującymi drogę w sprawności technicznej i odbudowującymi ją w przypadku jej zniszczenia oraz z innymi użytkownikami drogi; ustalenia jednolitego systemu sygnałów powiadamiania, dowodzenia i współdziałania.

Wyjazd dowódcy pułku drogowo-eksploatacyjnego w teren podczas przygotowywania działania pułku do dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu, ze względu, że pułk wykonuje zadanie wzdłuż wyznaczonej drogi na długości 600 i więcej kilometrów, może się odbyć tylko w sporadycznych przypadkach. Wyjazd ten może się odbyć, gdy droga przebiega przez bardzo duży węzeł drogowy, wymagający współdziałania sąsiednich batalionów drogowo-eksploatacyjnych oraz gdy zachodzą inne okoliczności wymagające takiego wyjazdu. W czasie wyjazdu dowódca pułku może między innymi dokonać rekonesansu rejonu wykonywania zadania, uściślić decyzję powziętą z mapy i organizować współdziałanie.

Na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych, sztab pułku drogowo-eksploatacyjnego wspólnie z innymi organami dowodzenia pułku przystępuje do planowania działania. Planowanie to polega na: opracowaniu rozkazu bojowego, rozkazu /zarządzenia/ technicznego, rozkazu /zarządzenia/ tyłowego; planu współdziałania, obrony przeciwlotniczej, rozpoznania, zabezpieczenia inżynierskiego, chemicznego, technicznego i tyłowego /opracowuje się je na mapach roboczych/; planu łączności, służby porządkowo-ochronnej, pracy partyjno-politycznej i innych niezbędnych dokumentów.

W rozkazie bojowym ujmują się:

- w punkcie pierwszym - krótkie wnioski z oceny nieprzyjaciela i charakteru jego działania w rejonie realizacji zadania pułku;
- w punkcie drugim - zadanie bojowe pułku;
- w punkcie trzecim - zadania sąsiadów /współdziałających jednostek/ i linie rozgraniczenia z nimi /rejonu działania/;
- w punkcie czwartym - zamiar działania;
- w punkcie piątym - zadanie bojowe pododdziałów /po słowie "rozka-
zuje"/;
- w punkcie szóstym - zużycie amunicji i innych bojowych materiałów w oiągu doby;
- w punkcie siódmym - czas gotowości pododdziałów do działań;
- w punkcie ósmym - miejsce i czas rozwijania stanowisk dowodzenia, zastępcę dowódcy pułku, wyznaczonego spośród dowódców pododdziałów w razie zniszczenia stanowiska dowodzenia.

Kontrolę przez dowódcę i sztab pułku w czasie przygotowania pułku do dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu przeprowadza się w celu zapewnienia terminowego i dokładnego wykonania przez pododdziały zadań oraz uzyskania obrazu rzeczywistego stanu przygotowania pododdziałów do działania. Kontrolę w razie potrzeby łączy się z udzieleniem pomocy pododdziałom w organizowaniu działań.

Za organizację i przeprowadzenie kontroli odpowiada szef sztabu pułku.

2.4.2. Treść pracy dowódcy i sztabu podczas przygotowania pułku do odbudowy drogi

Odbudowę drogi pułk drogowo-eksploatacyjny realizuje - jak już wcześniej zaznaczono - plutonami drogowymi kompanii eksploatacyjnych, współdziałając w tym zakresie z oddziałami zmilitaryzowanymi.

Zadanie związane z odbudową drogi /odcinka drogi, obiektu drogowego/ pułk może otrzymać w rozkazie /zarządzeniu/ bojowym określającym jego główne zadanie związane z dyspozytorskim kierowaniem, kontrolą i regulacją ruchu na drodze lub oddzielnie po rozwinięciu pułku wzdłuż drogi.

Jeżeli zadanie związane z odbudową drogi pułk otrzyma w rozkazie /zarządzeniu/ bojowym, to treść pracy dowódcy i sztabu w czasie przygotowania pułku do dyspozytorskiego kierowania kontroli i regulacji ruchu opisana w punkcie 2.4.2. wzbogacona zostaje o treści związane z odbudową drogi. I tak:

W analizie zadania dowódca pułku bierze pod uwagę: możliwości objazdu zniszczonego odcinka drogi /obiektu/ i w jaki sposób wpłynie to na wykonania zadania głównego; czas oddania do użytku odbudowywanego odcinka drogi /obiektu/; możliwości wykorzystania do odbudowy materiałów miejscowych; rolę jednostek zmilitaryzowanych w odbudowie drogi.

Wnioski wynikające z analizy zadania, a obejmujące odbudowę drogi /odcinka drogi, obiektu/, uwzględnia się w przedsięwzięciach, które należy niezwłocznie zrealizować w celu szybkiego przygotowania pododdziałów do wykonania oczekującego ich zadania. Przedsięwzięcia te mogą m.in. dotyczyć: rozpoznania zakresu zniszczeń i określenia prac związanych z odbudową drogi /obiektu/; rozpoznania materiałów miejscowych możliwych do użycia w czasie odbudowy; ustalenia zakresu współdziałania z jednostkami zmilitaryzowanymi, jeżeli nie zostało to określone w rozkazie /zarządzeniu/ bojowym. Wnioski te uwzględnia się również w kalkulacji czasu i wytyczanych dla szefa sztabu.

W ocenie sytuacji, w grupie problemów dotyczących oceny sił i środków pułku, dowódca pułku rozpatruje możliwości wykonawczo pododdziałów pułku w odniesieniu do zadania związanego z odbudową drogi /obiektu/, natomiast w ocenie sąsiadów rozpatruje zakres uczestniczenia jednostek zmilitaryzowanych w odbudowie drogi /obiektu/. W ocenie warunków terenowych szczególnie rozpatruje się: stan objazdów zniszczonego odcinka drogi /obiektu/; możliwości użycia materiałów miejscowych do odbudowy i sposób ich pozyskiwania.

Problemy związane z odbudową drogi /obiektów/ przez pułk drogowo-eksploatacyjny poruszone są w dalszej pracy dowódcy i sztabu pułku oraz znajdują odbicie w decyzji dowódcy i jego wytycznych oraz w planowaniu działania pułku.

W czasie wyjazdu dowódcy pułku drogowo-eksploatacyjnego w teren /jeżeli to ma miejsce/ dowódca uściśla decyzję w sprawie odbudowy drogi /obiektu/ i, jeżeli to jest konieczne, organizuje współdziałanie.

Jeżeli zadanie związane z odbudową drogi po zniszczeniach pułk otrzyma po rozwinięciu go wzdłuż drogi i w czasie wykonywania zadania głównego związanego z kierowaniem, kontrolą i regulacją ruchu, to proces wypracowania decyzji w sprawie odbudowy jest taki sam jak wyżej opisany, jednak udział dowódców pododdziałów w tym procesie jest większy. Oni to będą organizowali rozpoznanie zniszczonej drogi i współdziałanie z jednostkami zmilitaryzowanymi, szczególnie w przypadku, gdy odległość odbudowywanych odcinków drogowych /obiektów/ i jednostek zmilitaryzowanych od stanowiska dowodzenia pułku będzie dość

znaczna, a dojazd do interesujących rejonów wydłużałby proces powzięcia decyzji ponad dopuszczalną granicę czasu.

Zadanie w sprawie odbudowy drogi /objektu/ w warunkach rozwinięcia pułku/wzdłuż drogi/przekazywane będzie pododdziałom narzucając przez techniczne środki łączności, rzadziej natomiast osobiście przez dowódcę pułku.

2.4.3. Dowodzenia pułkiem w toku dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu oraz odbudowy i utrzymania drogi

Właściwość dowodzenia pułkiem drogowo-eksploatacyjnym w toku dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu oraz odbudowy i utrzymania drogi wynika z dużego rozrzedkowania pułku wzdłuż obsługiwanej drogi na odległości 600 i więcej kilometrów. Ugrupowanie pułku charakteryzującego się liniowym rozmieszczeniem pododdziałów wzdłuż drogi, rozwinięciem wzdłuż drogi elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu w postaci punktów dyspozytorskich /PD/, punktów kontrolnych /PK/ i posterunków regulacji ruchu /PRR/ oraz współdziałania w zakresie odbudowy i utrzymania drogi z jednostkami zmilitaryzowanymi. W warunkach ruchu na drodze i oddziaływania nieprzyjaciela sytuacja może ulegać ciągłej zmianie zarówno w zakresie ruchu, jak też stanu technicznego drogi.

Najniebezpieczniejsze będzie oddziaływanie nieprzyjaciela bronią jądrową, w wyniku czego powstaną strefy skażeń promieniotwórczych, obszary zniszczeń i zawałów, utrudnione będzie utrzymanie łączności pomiędzy punktami dyspozytorskimi, a ruch na drodze może zostać wstrzymany lub ulec poważnemu utrudnieniu. W sytuacji skażeń promieniotwórczych poszczególne pododdziały mogą być od siebie izolowane przez pewien czas, co również wpłynie na utrudnienie dowodzenia pułkiem.

W sytuacji wyżej opisanej, dowodzenie pułkiem drogowo-eksploatacyjnym może być niezmiernie skomplikowane. Stosowanie w tych warunkach metody kolejnego przygotowania działania będzie nieuzasadnione. Poważnej "modyfikacji" może ulec również metoda równoległego przygotowania działania. W warunkach szybko zmieniającej się sytuacji celowe będzie stosowanie w procesie podejmowania decyzji "metodyki skróconej" /tzw. dyrektywnej/^{5/}. Wynika to przede wszystkim z bardzo krótkiego czasu.

5/ Metodyka skrócona, zwana także dyrektywną polega na tym, że dowódca samodzielnie, bez udziału organów dowodzenia lub po krótkim wyjaśnieniu niezbędnych zagadnień, podejmuje decyzję. Zadania wraz z informacjami niezbędnymi przekazuje się wykonawcom. Porównaj: Płk dec.dr hab. B. Bidziński "Kierunki doskonalenia dowodzenia dywizją zmechanizowaną /pancerną/ w polu". Rozprawa habilitacyjna ASG WP 1975 r. str. 115. 2/ Płk mgr inż. Z. Cstejski "Doskonalenie działania brygady drogowo-eksploatacyjnej w operacji zaczepnej frontu" Rozprawa doktorska. ASG WP 1985 r., str. 202 i 220.

jakim dowódcą pułku dysponować może na powzięcie decyzji. Niekiedy trzeba będzie nieomal "natychmiast" zdecydować o użyciu pododdziału w celu skierowania ruchu na objazd zniszczonego odcinka drogi lub obiektu i usunięcia uszkodzenia na drodze.

Treścią dowodzenia w czasie działania pułku drogowo-eksploatacyjnego po rozwinięciu wzdłuż obsługiwanej drogi będą wszystkie zagadnienia związane z jego działaniem, dominować jednak będą **problemy związane** z kierowaniem, kontrolą i regulacją ruchu na drodze oraz zagadnienia związane z odbudową drogi samodzielnie przez pododdziały drogowe pułku i przy współdziałaniu z jednostkami zmilitaryzowanymi.

Rozkazy i zarządzenia wydawane w tym okresie przez dowódcę pułku i osoby upoważnione powinny być zwięzłe i jednoznaczne, dostosowane do szybkiego przekazywania przez radiostację.

3. ORGANIZACJA DYSPOZYTORSKIEGO KIEROWANIA RUCHEM, KONTROLI I REGULACJI RUCIU PRZEZ PUŁK DROGOWO-EKSPLOATACYJNY^{6/}

3.1. Rozwijanie pułku drogowo-eksploatacyjnego.

Rozwinięcie pułku drogowo-eksploatacyjnego wzdłuż drogi, na której będzie działał i wykonywał zasadnicze zadania, polega na przegrupowaniu pododdziałów pułku do rejonów wykonywania zadania, rozwinięcia stanowisk dowodzenia /pułku i batalionów drogowo-eksploatacyjnych/ i punktów obserwacyjnych /w kompaniach eksploatacyjnych/, elementów dyspozytorskiego kierowania ruchem /punktów dyspozytorskich - w pułku, batalionach i kompaniach eksploatacyjnych/, elementów kontroli /punktów kontrolnych/ i regulacji ruchu /posterunków regulacji ruchu/ oraz nawiązanie łączności między nimi.

Podstawą powzięcia decyzji do rozwinięcia pułku drogowo-eksploatacyjnego wzdłuż wyznaczonej drogi jest rozkaz /zarządzenie/ bojowy przełożonego.

Po przekazaniu dowódcom batalionów rozkazów do rozwinięcia pododdziałów wzdłuż drogi, przystępują oni niezwłocznie do wykonania zadania, organizując rozpoznanie dróg dla celów eksploatacji, w tym przede wszystkim miejsce rozwinięcia stanowisk dowodzenia, punktów obserwacyjnych, punktów dyspozytorskich, punktów kontrolnych i posterunków regulacji ruchu. Na podstawie danych z rozpoznania oraz analizy i oce-

6/ Przez organizację dyspozytorskiego kierowania ruchem, kontroli i regulacji ruchu należy rozumieć całokształt przedsięwzięć dotyczących przygotowania elementów dyspozytorskiego kierowania ruchem, kontroli i regulacji ruchu do działania, ich rozmieszczenie wzdłuż drogi i wszechstronne zabezpieczenie.

ny sytuacji, dowódcy batalionów podejmują decyzję o wykonaniu zadań i przekazują je pododdziałom.

Rozwinięcie pododdziałów pułku drogowo-eksploatacyjnego wzdłuż wyznaczonej drogi może odbywać się:

a/ po przegrupowaniu pododdziałów z rejonu wyjściowego pułku do rejonów wykonania zadania /rejonów wyjściowych/ i odtworzeniu w tych rejonach zdolności bojowej;

b/ bezpośrednio z ugrupowań marszowych poszczególnych kompanii eksploatacyjnych /batalionów/ po wykonaniu marszu z rejonu wyjściowego pułku.

O wyborze wariantu rozwinięcia pułku decyduje dowódca, uwzględniając termin gotowości do kierowania, kontroli i regulacji ruchu na drodze /wykonania zadań związanych z odbudową drogi/ i odległości marszu z rejonu wyjściowego pułku.

Po wykonaniu marszu do rejonów działania, kompanie eksploatacyjne rozwijają się wzdłuż drogi na wyznaczonych odcinkach, zajmują wyznaczone rejon i przystępują do realizacji przedsięwzięć zabezpieczających działanie pod względem bojowym, technicznym i tyłowym. W pobliżu punktów obserwacyjnych kompanie eksploatacyjne rozmieszczają się odcinkowe punkty dyspozytorskie, plutony kontroli dróg, plutony drogowe i drużyny gospodarcze. Plutony kontroli dróg po zajęciu rejonów rozmieszczenia i wykonaniu przedsięwzięć obronnych i ochronnych przystępują do kolejnych czynności zgodnie z zadaniami kontroli dróg. Natomiast plutony drogowe, zgodnie ze swoim przeznaczeniem, po rozpoznaniu przydzielonych odcinków drogi pod względem stanu technicznego przystępują do realizacji zadań zgodnie z decyzjami dowódców kompanii.

Plutony regulacji ruchu wraz z przydzielonymi siłami i środkami łączności zajmują wyznaczone rejon wzdłuż przydzielonych odcinków drogi, rozwijają punkty kontrolne i posterunki regulacji ruchu oraz przystępują do realizacji zadań zabezpieczenia bojowego.

Dowództwa batalionów drogowo-eksploatacyjnych wraz z pododdziałami zabezpieczenia zajmują wyznaczone rejon rozmieszczenia, rozwijają stanowiska dowodzenia, rejonowe punkty dyspozytorskie oraz elementy zabezpieczenia bojowego, technicznego i tyłowego.

Po rozwinięciu pułku wzdłuż wyznaczonej drogi nawiązuje się łączność między stanowiskami dowodzenia i elementami dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu.

3.2. Dyspozytorskie kierowanie ruchem

Dyspozytorskie kierowanie ruchem organizuje się w celu zabezpieczenia ciągłości uporządkowanego ruchu na drodze i dokonywania manewru ruchem na inne drogi. Osiąga się je przez: rozwinięcie wzdłuż drogi punktów dyspozytorskich; systematyczne zbieranie i przekazywanie informacji o ruchu na drodze, stanie /technicznym/ drogi i objazdach miejsc niewrażliwych dla ruchu; analizę wykonywania planów ruchu i przekazywanie dowódcom kolumn stosownych zarządzeń, rozkazów i komend.

W pułku drogowo-eksploatacyjnym rozwija się następujące punkty dyspozytorskie: pułkowy punkt dyspozytorski /PPD/; batalionowe punkty dyspozytorskie, zwane rejonowymi punktami dyspozytorskimi /RPD/; kompanijne punkty dyspozytorskie, zwane odcinkowymi punktami dyspozytorskimi /OPD/. Rozwija się je w pobliżu stanowisk dowodzenia odpowiedniego szczebla. Punkt dyspozytorski stanowi etatowa grupa wyspecjalizowanych żołnierzy, wyposażona w środki łączności i inne urządzenia zapewniające funkcjonowanie punktu zgodnie z przeznaczeniem. Punkty dyspozytorskie rozmieszcza się w schronach, budynkach, wozach sztabowych, namiotach i chroni się je.

Do zasadniczych zadań punktów dyspozytorskich należy:

- ewidencjonowanie maszerujących kolumn, przygotowanie meldunków o ruchu i przekazywanie ich komendantom dróg /odcinków dróg/ oraz naczelnym punktom dyspozytorskim;
- kontrolowanie przestrzegania ustalonego porządku ruchu i czynne reagowanie w przypadku stwierdzenia odchylenia w ruchu kolumn w stosunku do planu ruchu;
- przygotowanie i przekazywanie na żądanie komendantów dróg informacji o położeniu kolumn samochodowych;
- przyjmowanie informacji od dowódców kolumn o sytuacji na drodze;
- zbieranie danych o sytuacji promieniotwórczej i chemicznej na drodze, ocenianie ich i podejmowanie stosownych decyzji w zakresie utrzymania ciągłości ruchu;
- powiadamianie dowódców kolumn samochodowych o stanie dróg i przepisach, a także o skażeniach na drodze i sposobie ich pokonania;
- dokonywanie manewru ruchem na inne drogi w przypadku zniszczeń na drodze użytkowanej;
- pośredniczenie w przekazywaniu dowódcom kolumn rozkazów, zarządzeń i wytycznych, a w razie konieczności i meldunków od dowódców kolumn samochodowych przeznaczonych dla wyższych przełożeń.

W uzasadnionych przypadkach punkty dyspozytorskie sprawdzają dokumenty kierowców kolumn i kierowców pojedynczych pojazdów oraz odnotowują w dokumentach naruszenie przez nich zasad ruchu. W przypadku stwierdzenia u kierowcy pojedynczego pojazdu braku ustalonych dokumentów drogowych lub pokaznego naruszenia przez niego zasad i ustaleń dotyczących ruchu na drodze, punkt dyspozytorski zatrzymuje pojazd i melduje o tym zdarzeniu komendantowi drogi /odcinka drogi/.

Punkt dyspozytorski posiada następujące dokumenty:

- instrukcję punktu dyspozytorskiego z obowiązkami osób funkcyjnych; mapę, na której nanosi się: obsługiwana droga, rozmieszczenie podległych elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu o dwa szczeble niżej, rozmieszczenie nadrzędnego punktu dyspozytorskiego; dane techniczne i eksploatacyjne drogi i obiektów drogowych; objazdy; przeprawy dublujące; rejony wyczekiwania; stwierdzona zniszczenia; dane o sytuacji promieniotwórczej, chemicznej i biologicznej;

- dzienniki punktu dyspozytorskiego, w którym prowadzi się ewidencję wchodzących zarządzeń i sposób ich wykonania, zatrzymanych pojazdów oraz dawek napromienienia stanu osobowego punktu dyspozytorskiego;

- dziennik ewidencji ruchu kolumn samochodowych i sytuacji na drodze;

- wyciąg z planu /grafiku/ ruchu na drodze;

- wzory przepustek i dokumentów drogowych; blankiety meldunków i komunikatów dyspozytorskich;

- pieczętka punktu dyspozytorskiego do dokonywania adnotacji w dokumentach podróży;

- zaświadczenie komendanta punktu dyspozytorskiego określające jego uprawnienia.

3.3. Kontrola ruchu

Kontrolę ruchu organizuje się w celu zabezpieczenia ciągłości ruchu na drodze i sprawdzenia przestrzegania porządku i reżimu ruchu przez użytkowników drogi. Kontrolę ruchu dokonują punkty kontrolne i ruchome patrole kontroli dróg.

Punkty kontrolne, rozwijane ze składu plutonów regulacji ruchu, pełnią całodobową służbę w miejscach określonych przez komendanta drogi. Do ich zasadniczych zadań należy:

- kontrolowanie dokumentów kierowców i dowódców kolumn, dokumentów przewozowych, sprawdzanie zgodności przejazdu kolumn i pojedynczych pojazdów z wydanymi im rozkazami wyjazdów oraz listami przewozowymi i materiałami;

- kontrolowanie przestrzegania ustalonego porządku ruchu;
- rejestrowanie przejeżdżających kolumn samochodowych oraz prowadzenie ewidencji pojedynczych pojazdów;
- przekazywanie dowódcom kolumn rozkazów i zarządzeń przełożonych dotyczących zmian drogi marszu lub punktu docelowego;
- regulowanie tempa marszu kolumn, odległości i kolejności przejazdu oraz czynne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości w ruchu;
- informowanie użytkowników drogi o jej stanie, zniszczeniach i utrudnieniach w ruchu oraz sposobie pokonywania stref skażeń i zniszczeń;

- składanie do odcinkowych punktów dyspozytorskich meldunków o sytuacji na drodze, szczególnie o zakłóceniach w ruchu i konieczności dokonania zmian w ruchu, potrzebie kierowania ruchu na drogi objazdowe.

W uzasadnionych przypadkach punkty kontrolne mają prawo zatrzymywać pojedynczo jadące pojazdy. O zatrzymaniu pojazdu zawiadamia się komendanta drogi.

Pracą punktu kontrolnego kieruje jego komendant. Określa on sposób wykonywania zadania przez osoby funkcyjne punktu, czas pełnienia dyżurów i odpoczynków oraz stawia zadania dodatkowe, wynikające z sytuacji drogowej.

Na punkcie kontrolnym znajdują się następujące dokumenty:

- instrukcja punktu kontrolnego z obowiązkami osób funkcyjnych;
- zaświadczenie komendanta punktu kontrolnego;
- szkic drogi wraz z naniesionymi stałymi posterunkami regulacji ruchu;
- γ wzory dokumentów drogowych;
- ewidencja przejeżdżających kolumn;
- blankiety protokołów i meldunków.

Patrole kontroli dróg wydziela się ze składu plutonów kontroli dróg. Kontrolują one ruch, stan techniczny drogi i warunki ruchu pomiędzy punktami kontrolnymi i posterunkami regulacji ruchu.

Do patrolu wyznacza się zazwyczaj 3-4 żołnierzy /dowódcę patrolu, regulującego, kontrolera - zwiadowcę, kierowcę/ wyposażając ich w środek transportu i łączności. W celu uzupełnienia brakujących znaków drogowych oraz naprawy uszkodzonych patrol wyposaża się dodatkowo w odpowiednią ilość przygotowanych znaków, torbę i inny sprzęt.

Patrol kontroli dróg porusza się po trasie określonej przez dowódcę plutonu kontroli dróg /komendanta drogi/; sprawdza dokumenty drogowe u kierowców, a w przypadkach uzasadnionych zatrzymuje pojedynczo jadące pojazdy, meldując o tym komendantowi drogi /dowódcy plutonu/. W przy-

padkach powstania zakłóceń w ruchu i innych zdarzeń utrudniających normalny ruch, patrol kontroli dróg interweniuje lub podejmuje regulację ruchu:

Po powrocie z patrolowania drogi, dowódca patrolu składa komendantowi drogi /dowódcy plutonu kontroli dróg/ meldunek, w którym określa m.in. stan ruchu na drodze i stan techniczny drogi.

3.4. Regulacja ruchu

Regulację ruchu organizuje się w celu zapewnienia płynnego ruchu kolumn i pojedynczych pojazdów na drodze oraz zapobiegania kolizjom i zakłóceniom w ruchu. W tym celu stosuje się następujące metody regulowania ruchu :

- działanie stałych posterunków regulacji ruchu;
- działanie ruchomych posterunków regulacji ruchu;
- pilotowanie kolumn;
- stosowanie sygnalizacji świetlnej;
- oznakowanie dróg.

Zasadniczym zadaniem elementów regulacji ruchu jest:

- utrzymanie porządku i dyscypliny na drodze, szczególnie na mostach, przeprawach, przełęczach górskich, odcinkach skażonych i w innych miejscach stanowiących zagrożenie dla ruchu;
- zabezpieczenie nakazanej kolejności i kierunku ruchu;
- kierowanie ruchu na inne drogi zgodnie z ustaleniami w tym zakresie;
- kontrolowanie wykonywania ustaleń dotyczących ruchu na drodze.

Dominującą metodą regulacji ruchu stosowaną obecnie przez pułk drogowo-eksploatacyjny jest regulowanie ruchu przez działanie stałych posterunków regulacji ruchu /PRR/. Występują one w składzie: komendant posterunku regulacji ruchu; 2-3 regulujących. Jego wyposażenie stanowi zestaw regulacji ruchu i namiot. Gdy posterunek wyposaża się w samochód i radiostację, to dodatkowo przydziela się kierowcę i radiotelegrafistę. Posterunki regulacji ruchu wystawia się w miejscach newralgicznych dla ruchu /skrzyżowania, skrzyżowania z liniami kolejowymi w jednym poziomie itp./.

Rozmieszczenia posterunków dokonuje dowódca plutonu lub dowódca drużyny regulacji ruchu. Instruuje on komendanta posterunku o sposobie pełnienia służby.

Działanie PRR polega na podawaniu określonych instrukcją sygnałów dla użytkowników drogi, informowaniu ich o ruchu i reagowaniu w przy-

padkach niestosowania się do zaleceń regulujących, polegającym na udzieleniu upomnień, pouczeniu, a w skrajnych przypadkach zatrzymaniu pojazdu.

Regulowanie ruchu metodą ruchomych posterunków regulacji ruchu dokonuje się doraźnie w sytuacjach powstania zakłóceń w ruchu wymagającym interwencji regulujących lub kierowania pojedynczych kolumn /pojazdów/ na inne drogi.

Regulowanie ruchu w miejscach jego zakłóceń może być dokonywane przez regulujących z drużyn kontroli dróg, które wykonując podstawowe zadanie napotykają taką sytuację, bądź też przez regulujących z drużyn regulacji ruchu specjalnie kierowanych do miejsc zakłóceń. W takich sytuacjach, w zależności od rozmiaru zakłócenia, kieruje się w to miejsce odpowiednio liczne siły wyposażone w niezbędne środki.

Sytuacje konfliktowe /zatorowe/ najczęściej mogą się zdarzać w przypadku zniszczenia drogi, zatarasowania drogi przez niesprawne pojazdy i konieczności przejścia z ruchu dwukierunkowego na ruch jednokierunkowy, pilnego i czasowego kierowania ruchu na objazdy oraz konieczności zawracania kolumn i kierowania na inne drogi, gdy ruch na drodze obsługiwanej nie jest możliwy.

Regulowanie ruchu metodą pilotowania kolumn polega na pilotowaniu kolumn po określonych drogach przez żołnierzy doskonale orientujących się w terenie, znających objazdy miejsc niewralgicznych dla ruchu, przejazdy przez miasta lub ich objazdy. Metoda ta na obszarze kraju będzie rzadko stosowana. Może mieć miejsce w przypadku konieczności doprowadzenia kolumny do określonego rejonu, znajdującego się poza głównymi ciągami drogowymi.

Stosowanie technicznych środków w regulacji ruchu w postaci znaków i sygnałów świetlnych jest metodą uzupełniającą działanie posterunków regulacji ruchu. Techniczne środki stosuje się w celu zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz ułatwienia dowódcom kolumn orientowania się w terenie, a kierowcom pojazdów przestrzegania zasad ruchu.

4. ORGANIZACJA DZIAŁANIA PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO PODCZAS ODBUDOWY DROGI I JEJ UTRZYMANIA

4.1. Ogólne zasady

Odbudowę dróg prowadzą wprowadzić wyspecjalizowane oddziały zmilitaryzowane podległe Ministerstwu Komunikacji, jednak pułk drogowo-eksploatacyjny w sposób interwencyjny może uczestniczyć w tym zadaniu. Podstawą organizacji działania pułku w odbudowie dróg jest rozkaz /zarządzenie/ wyższego przełożonego /szefa Służby Komunikacji Wojskowej

Głównego Kwatermistrzostwa WP/, w rozkazie /zarządzeniu/ tym określa się m.in. miejsce i zakres wykonywanych robót, a w przypadku konieczności współdziałania z jednostkami zmilitaryzowanymi - wymienia się te jednostki i zakres współdziałania z nimi /zadania tych jednostek/.

W uwzględnieniu koncepcji działania pułku drogowo-eksploatacyjnego polegającej na działaniu pododdziałów na odcinkach drogi im podporządkowanych, rejonów wykonywanych zadań przez plutony drogowe rozmieszczone będą na odcinkach drogowych obsługiwanych przez macierzyste kompanie eksploatacyjne. Może zachodzić również konieczność połączenia sił plutonów sąsiednich kompanii, w celu wykonania wspólnego zadania. Natomiast łączenie plutonów drogowych w jeden pododdział do wykonania wspólnego zadania z większej ilości kompanii aniżeli dwóch jest mało racjonalne ze względu na konieczność przemieszczania tych plutonów na stosunkowo duże odległości /około 100-200 km/.

Podczas wykonywania wspólnego zadania przez dwa plutony drogowe, ze szczebla batalionu drogowo-eksploatacyjnego na okres wykonywania zadania wyznacza się dowództwo utworzonej grupy lub jeden z plutonów drogowych czasowo podporządkowuje się dowódcy kompanii eksploatacyjnej, na której odcinku działania wystąpi konieczność wykonywania prac drogowych.

Ze względu na specjalizację plutonów drogowych, udział pułku w odbudowie dróg ogranicza się w zasadzie do prac związanych z odbudową korony drogi, nawierzchni, robót odwadniających oraz pozyskiwaniem gruntu i jego transportowaniem.

Utrzymanie drogi obsługiwanej przez pułk drogowo-eksploatacyjny, podobnie jak jej odbudowa, jest głównym zadaniem jednostek zmilitaryzowanych, jednak pododdziały drogowe pułku uczestniczą w tym zadaniu w sposób ciągły. Zadanie to, polegające na wykonaniu robót mających na celu zapewnienie ustalonej przepustowości drogi przez jej konserwację i likwidację zniszczeń powstałych na skutek użytkowania i niszczących warunków atmosferycznych, pododdziały drogowe wykonują na przydzielonych im odcinkach drogi samodzielnie lub współdziałając z jednostkami zmilitaryzowanymi. Zakres współdziałania w tym względzie ustala się w czasie organizacji działania pułku lub doraźnie, w trakcie wykonywanych prac drogowych.

4.2. Organizacja odbudowy odcinka drogi

Podstawą określenia organizacji działania pododdziału wydzielonego /sformowanego/ do wykonania zadania związanego z odbudową odcinka drogi jest stan sił i środków tego pododdziału, zakres i wielkość re-

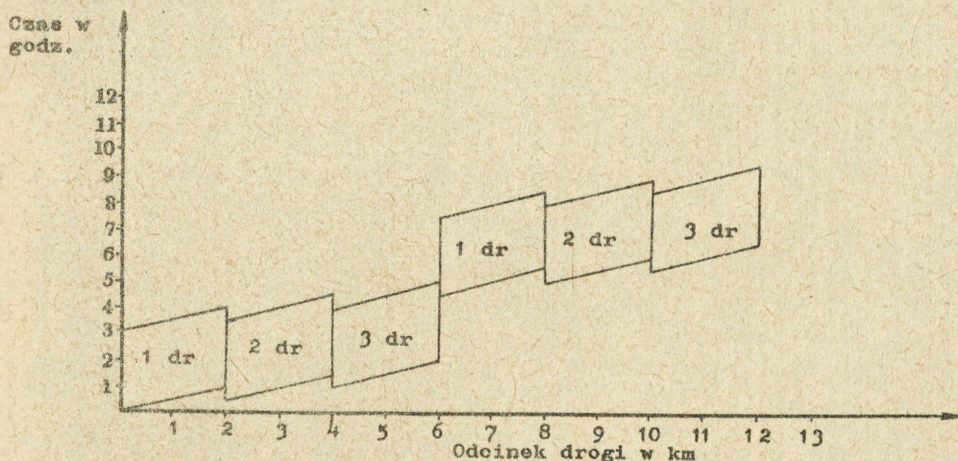
bót planowanych do wykonania oraz termin przekazania odcinka drogi do eksploatacji i zakres współdziałania z jednostkami zmilitaryzowanymi.

We wszystkich okolicznościach, kiedy warunki na to pozwalają, roboty celowo jest prowadzić na całej długości odbudowywanego odcinka drogi metodą "potokową". Należy przy tym przestrzegać zasad:

- cały komplekty robót dzieli się na poszczególne rodzaje, z których każdy jest wykonywany przez wyspecjalizowane zespoły żołnierzy /drużyny/ wyposażone w odpowiedni sprzęt;

- kompletowanie składu osobowego pododdziału odbywa się z takim wyliczeniem, aby każda drużyna mogła wykonać roboty w tempie pozostałych drużyn, przestrzegając przy tym ustalonej technologicznej kolejności prac.

Nakazany do odbudowy odcinek drogi można dzielić na mniejsze odcinki i na każdym z nich stawiać drużynę, która wykonuje wszystkie niezbędne prace. Metoda ta nazywa się "wykonywaniem robót na szerokim froncie". Stosowanie tej metody wymaga jednak sformowania drużyny o zbliżonych możliwościach wykonawczych, posiadających w swoim składzie specjalistów wymaganych grup robót. Wygodnie jest stosować tę metodę, gdy zadanie w jednym rejonie wykonują dwa i więcej plutony drogowo. Wówczas cały odbudowywany odcinek drogi dzieli się na mniejsze odcinki, przydzielając je poszczególnym plutonom drogowym. Podział na mniejsze odcinki powinien być dokonany w taki sposób, aby prace na wszystkich odcinkach zostały zakończone w jednakowym czasie.



Rys.3. Wykonywanie robót na drodze z przemieszczaniem pododdziałów na nowe odcinki

Podczas odbudowy drogi stosować można również metodę polegającą na przemieszczeniu pododdziałów drogowych /drużyn/ na nowe odcinki, po wykonaniu prac na odcinkach poprzednich, omijając odcinki, na których prowadzone są roboty przez inne pododdziały /drużyny/. Metodę tę przedstawia rysunek 3.

5. ZABEZPIECZENIE BOJOWE DZIAŁAŃ PULKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO

Zabezpieczenia bojowe działań pułku drogowo-eksploatacyjnego ma na celu zapewnienie dogodnych warunków do wykonania przez niego zadań, uniknięcia uderzeń nieprzyjaciela przez zaskoczenie i zmniejszenie skutków tych uderzeń. Realizowane jest ono przez wszystkie dowództwa i ich sztaby w sposób ciągły i w każdych warunkach.

Zabezpieczenie działań pułku obejmuje wszystkie rodzaje zabezpieczeń.

Po rozwinięciu pułku wzdłuż obsługiwanej drogi, ze względu na duże jego rozrzedkowanie, zabezpieczenie działań w każdym zakresie realizowane jest samodzielnie przez poszczególne bataliony. Dowództwo pułku jest koordynatorem tych przedsięwzięć na szczeblu pułku.

5.1. Rozpoznanie

Rozpoznanie organizowane w pułku drogowo-eksploatacyjnym pozwala zebrać, przekazywać i przechowywać wiadomości o terenie, w którym pułk działa, o drodze, na której wykonuje główne zadanie, i drogach sąsiednich i inne wiadomości niezbędne do podjęcia decyzji przez dowódcę pułku.

Podstawą do organizacji rozpoznania w pułku będzie zadanie, jakie pułk otrzyma, wytyczne dowódcy do rozpoznania, posiadane informacje o obiektach rozpoznania oraz możliwości sił i środków przewidzianych do rozpoznania.

Koordynatorem wszelkich poczynań rozpoznawczych w pułku jest jego sztab.

Proces rozpoznawczy w pułku składa się z następujących etapów: planowania rozpoznania; przygotowania sił i środków rozpoznawczych do działania; przeprowadzenia rozpoznania wyznaczonych obiektów oraz zbieranie, opracowywanie i przekazywanie analiz z rozpoznania.

Planowanie rozpoznania rozpoczyna się od momentu otrzymania zadania przez pułk i obejmuje następujące przedsięwzięcia: określenie celów i zadań rozpoznawczych; wyznaczenie elementów rozpoznawczych i określenie zadań i czasu na ich wykonanie; sporządzenie planu rozpoznania i uzyskanie jego zatwierdzenia przez dowódcę.

Przygotowanie sił i środków rozpoznawczych do działania obejmuje: utworzenie grup rozpoznawczych stosownie do zadań; wyposażenie ich w sprzęt; szkolenie i zgrywanie; zapoznanie ich z zadaniem; przegrupowanie elementów rozpoznawczych do rejonów działania. Przygotowanie i wyposażenie elementów rozpoznawczych powinno zapewnić im samodzielność rozpoznania, łatwe poruszanie się w terenie i stałą łączność ze sztabem pułku.

Przed przeprowadzeniem rozpoznania w terenie dokonuje się ustaleń na podstawie map i opisów, a dane z tych źródeł wykorzystuje się w planowaniu rozpoznania i określeniu zadań elementom rozpoznawczym.

Rozpoznanie w terenie prowadzi się niezwłocznie po wyznaczeniu drogi do obsługi i postawieniu pułkowi zadań. Obejmuje ono: rozpoznanie drogi i objazdów obiektów stanowiących opłacalne cele dla nieprzyjaciela; rozpoznanie materiałów miejscowych przydatnych do odbudowy drogi i jej utrzymania; rozpoznanie i określenie zakresu robót, jakie trzeba wykonać, aby przygotować drogę i objazdy do użytkowania; rozpoznanie miejsc rozmieszczenia elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu.

Rozpoznanie w terenie może być prowadzone w sposób przyspieszony lub szczegółowy.

Rozpoznanie przyspieszone drogi prowadzi się w zasadzie jako rozpoznanie powietrzne przy pomocy wydzielonych w tym celu samolotów lub śmigłowców. Celem przyspieszonego rozpoznania jest uzyskanie danych niezbędnych do podjęcia decyzji do rozwinięcia pułku wzdłuż wyznaczonej do obsługi drogi i ustalenia objazdów zniszczonych odcinków drogi przed rozwinięciem pułku.

Rozpoznanie szczegółowe prowadzi się metodą naziemną i polega na bezpośrednich oględzinach i badaniu drogi, obiektu drogowego, terenu. Rozpoznanie szczegółowe prowadzi się na szczeblu batalionu i kompanii. Na dowódców grup rozpoznawczych wyznacza się doświadczonych żołnierzy /oficerów/ posiadających umiejętności praktyczne w rozpoznaniu.

Do rozpoznania dróg w celu ich użytkowania, rozpoznania miejsc rozmieszczenia punktów dyspozytorskich, punktów kontrolnych i posterunków regulacji ruchu wyznacza się grupy z kompanii eksploatacyjnych.

Rozpoznanie skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych prowadzą patrole rozpoznania skażeń z plutonu chemicznego i personel medyczny. Ustala się przy tym występowanie skażenia terenu, powietrza, obiektów i pododdziałów substancjami promieniotwórczymi, środkami trującymi i biologicznymi. W trakcie rozpoznania określa się granice stref skażeń i drogi objazdowe.

Zbieranie, opracowywanie i przekazywanie analiz z rozpoznania odbywa się po założeniu natentów przez dowódców grup rozpoznawczych. Dane te dowódca i sztaby /pułku i batalionów/ wykorzystują do podjęcia decyzji, przygotowania działania pułku /batalionu/ i stawiania pododdziałom zadań specjalistycznych.

5.2. Obrona przed bronią masowego rażenia

Obronę pułku drogowo-eksploatacyjnego przed bronią masowego rażenia organizuje się w każdych warunkach jego działania. Ma ona na celu osłabienie oddziaływania broni jądrowej, chemicznej i biologicznej zastosowanej przez nieprzyjaciela oraz zachowanie zdolności bojowej pułku do dalszych działań.

Obronę przed bronią masowego rażenia organizowaną w pułku osiąga się przez stosowanie następujących przedsięwzięć: prowadzenie obserwacji i powiadamianie pododdziałów o zagrożeniu użyciem i użyciu broni masowego rażenia przez nieprzyjaciela oraz skażeniach promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych; rozśrodkowanie pułku i okresową zmianę zajmowanych rejonów; rozbudowę inżynierują zajmowanych rejonów i wykorzystanie właściwości ochronnych terenu; wykonanie przedsięwzięć przeciwepidemiologicznych, sanitarnohigienicznych i izolacyjno-ograniczających, ustalenie skutków użycia broni masowego rażenia i ich możliwości likwidacji; zapewnienie żołnierzom bezpieczeństwa i ochrony podczas działań w strefach skażeń, rejonach zniszczeń, pożarów i zaćmień.

Obronę przed bronią masowego rażenia realizuje się w pułku na wszystkich szczeblach, a kierowniczą rolę w tym przedsięwzięciu sprawują osobiście dowódcy. Organizuje się ją po ogłoszeniu przez dowódcę decyzji o działaniu pułku, natomiast realizowania jej przedsięwzięć dokonuje się sukcesywnie w miarę rozwijania pododdziałów wzdłuż wyznaczonej drogi samochodowej.

Po rozwinięciu pułku wzdłuż drogi i zajęciu rejonów niezwłocznie przystępuje się do wykonania ukryć dla ludzi i sprzętu. Wykorzystuje się przy tym właściwości maskujące terenu.

Obserwację i uprzedzenie pododdziałów o zagrożeniu użyciem i użyciu broni masowego rażenia oraz skażeniach promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych zapewnia się poprzez wyznaczenie posterunków obserwacji powietrznej i skażeń, patroli rozpoznania skażeń oraz stały nasłuch radiowy.

Personel medyczny pułku przez cały czas działania pułku drogowo-eksploatacyjnego na drodze dokonuje obserwacji zagrożenia bronią biologiczną podejmując wskazane przedsięwzięcia przeciwepidemiologiczne, sanitarno-higieniczne i izolacyjno-ograniczające.

Ustalenie skutków użycia broni masowego rażenia dokonują patrole rozpoznania skażeń. W tym zakresie współdziała się z wojskami chemicznymi OTK.

W przypadku uderzeń bronią masowego rażenia, likwidacji skutków tych uderzeń dokonują grupy ratunkowo-ewakuacyjne i ocalałe pododdziały.

5.3. Powszechna obrona przeciwlotnicza

Obrony pułku drogowo-eksploatacyjnego przed napadem z powietrza dokonuje się w systemie obrony przeciwlotniczej obrzaru kraju oraz poprzez realizowanie przedsięwzięć samym pułkiem.

W zakres przedsięwzięć realizowanych w pułku w ramach powszechnej obrony przeciwlotniczej wchodzi: rozpoznanie środków napadu powietrznego i alarmowanie pododdziałów; zwalczanie samolotów nieprzyjaciela bronią strzelecką; maskowanie przed rozpoznaniem z powietrza elementów ugrupowania pułku, w tym przede wszystkim stanowisk dowodzenia i elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu; przygotowanie ukryć przeciwlotniczych; likwidowanie skutków napadu powietrznego nieprzyjaciela.

Obiektami napadu powietrznego nieprzyjaciela mogą być przede wszystkim stanowiska dowodzenia, punkty dyspozytorskie i punkty kontrolne, stąd też w rejonach rozmieszczenia tych elementów wyznacza się obserwatorów, których zadaniem jest prowadzenie obserwacji i alarmowanie przed napadem z powietrza. Ponadto przez cały czas prowadzi się nasłuch w sieci radiowej alarmowania i ostrzegania.

5.4. Walka radioelektroniczna

Za względu na duże nasycenie pułku drogowo-eksploatacyjnego środkami radiowymi średniej mocy, których sygnały mogą być wykrywane przez przeciwnika, ważnym przedsięwzięciem obrony radioelektronicznej jest przestrzeganie zasad uniemożliwiających nieprzyjacielowi demaskowanie miejsc rozmieszczenia stanowisk dowodzenia i punktów dyspozytorskich i punktów kontrolnych. Osiąga się to przez ukrycie radiostacji przed obserwacją wzrokową i ich krótką pracę na nadawanie.

5.5. Maskowanie

Maskowanie realizowane w pułku drogowo-eksploatacyjnym ma na celu ukrycie zasadniczych elementów jego ugrupowania przed nieprzyjacielem. Ma ono charakter bezpośredni i osiąga się je przez: skryte zajęcie rejonów rozmieszczenia pododdziałów, stanowisk dowodzenia i elementów dyspozytorskiego kierowania ruchem oraz dokładnie bezpośrednio ich maskowanie; dokonywanie skrytych zmian w położeniu stanowisk dowodzenia i punktów dyspozytorskich; stosowanie dezinformacji.

Ukrycie przed nieprzyjacielem faktycznego przebiegu obsługiwanej drogi, ze względu na duży ruch na niej, jest niezmiernie trudnym przedsięwzięciem. Stosując jednak pewne przedsięwzięcia, w dużej mierze niezależnie od pułku, można odwrócić uwagę nieprzyjaciela od obsługiwanej drogi. Osiągnąć to można przez: czasowe kierowanie ruchu na inne drogi; demonstracyjno rozwijanie elementów kierowania ruchem na innych drogach samochodowych z jednoczesnym pilotowaniem kolumn na drogach równoległych, budowanie pozornych przepraw mostowych i dróg dojazdowych do tych przepraw.

Maskowanie prac związanych z odbudową drogi odbywa się przez szybkie ich ukończenie, wykonywanie w warunkach ograniczonej widoczności lub przez wykonywanie pozornych prac na innych drogach, realizowanych według planu maskowania operacyjnego.

5.6. Zabezpieczenie inżynieryjne

Zabezpieczenia inżynieryjne realizowane przez pułk drogowo-eksploatacyjny ma na celu stworzenie warunków sprzyjających rozmieszczeniu pododdziałów i elementów dyspozytorskiego kierowania, kontroli i regulacji ruchu w terenie oraz zwiększenie skuteczności obrony przed wszystkimi środkami rażenia nieprzyjaciela.

Zabezpieczenie inżynieryjne działania pułku po jego rozwinięciu wzdłuż wyznaczonej drogi obejmuje następujące przedsięwzięcia: rozpoznanie inżynieryjne rejonów, drogi i obiektów drogowych; inżynieryjną rozbudowę rejonów, w tym przede wszystkim rejonów rozwinięcia stanowisk dowodzenia, punktów dyspozytorskich, punktów kontrolnych i posterunków regulacji ruchu; przedsięwzięcia inżynieryjne w zakresie maskowania obiektów; likwidowanie skutków uderzeń jądrowych; wydobywanie i oczyszczanie wody oraz urządzenie punktów zaopatrywania w wodę.

W zakresie rozbudowy inżynieryjnej stanowisk dowodzenia, rejonów rozmieszczenia punktów dyspozytorskich, punktów kontrolnych i posterunków regulacji ruchu, w pierwszej kolejności wykonuje się ukrycia dla

ludzi i sprzętu. W dalszej kolejności wykonuje się stanowiska ogniowe na kierunkach prawdopodobnych uderzeń grup dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela.

Podczas podejmowania decyzji dotyczącej zakresu rozbudowy inżynierskiej rejonów wykonywania zadania uwzględnia się zagrożenie ze strony nieprzyjaciela, stan naturalnych ukryć ziemnych, przewidywany czas przobywania w tym rejonie, naturalne właściwości maskujące i chroniące rejonu oraz możliwości wykonawcze pododdziałów.

5.7. Zabezpieczenie chemiczne

Zabezpieczenie chemiczne realizowane w pułku drogowo-eksploatacyjnym w celu stworzenia pododdziałom warunków niezbędnych do wykonania zadań w sytuacjach skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych obejmuje: wykrywanie wybuchów jądrowych oraz uderzeń chemicznych i środkami zapalającymi; rozpoznanie skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych; kontrolę napromienienia i stopnia skażenia żołnierzy; zabiegi specjalne uzbrojenia, umundurowania, sprzętu i innych środków materiałowych, odkażenie i dezynfekcję dróg i urządzeń oraz zabiegi sanitarne żołnierzy.

Zabezpieczenie chemiczne organizuje się na podstawie decyzji dowódcy pułku, jego wytycznych i zarządzenia wyższych przełożonych w tym zakresie. Bezpośrednim organizatorem zabezpieczenia chemicznego jest szef zabezpieczenia chemicznego pułku, który wydaje stosowne wytyczne i nadzoruje ich wykonanie w pododdziałach.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia chemicznego realizują pododdziały własnymi siłami i środkami. Natomiast najbardziej złożone zadania wykonują plutony chemiczne.

wykrywania wybuchów jądrowych oraz skażeń chemicznych i środkami zapalającymi dokonują posterunki obserwacji powietrznej i skażeń. Informacje w tym zakresie uzyskuje się ponadto w systemie powiadamiania i ostrzegania.

Rozpoznania skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych dokonują patrole rozpoznania skażeń wydzielane z plutonów chemicznych. Przystępują one do działania w przypadku podejrzenia o użyciu broni chemicznej i promieniotwórczym skażeniu terenu, określając odcinki skażonej drogi i drogi ich obejścia.

Skażenia biologiczne rozpoznaje personel służby medycznej po uzyskaniu danych o prawdopodobieństwie użycia broni biologicznej lub po zaobserwowaniu objawów użycia tej broni.

Neutralizacji skażeń dróg dokonują drużyny zabiegów specjalnych.

Kontroli napromieniania oraz stopnia skażenia żołnierzy dokonuje się w celu uzyskania danych niezbędnych do określania zdolności bojowej pododdziałów oraz ustalenia zakresu zabiegów specjalnych. Ewidencję w tym zakresie prowadzi się w sztabie pułku i sztabach batalionów.

W przypadku parażenia promieniotwórczego i chemicznego pododdziałów, przekraczającego możliwości przeciwdziałania etatowymi siłami, pułk może korzystać z pomocy pododdziałów chemicznych innych jednostek działających w sąsiedztwie.

5.8. Zabezpieczenie topograficzne

Zabezpieczenie topograficzne realizowane w pułku drogowo-eksploatacyjnym obejmuje zgromadzenie map topograficznych rejonów działania, opisów obsługiwanej drogi, planów miast i przekazanie ich pododdziałom.

Głównym organizatorem tego zabezpieczenia jest szef sztabu. Rozpoczyna on w tym zakresie pracę po otrzymaniu zadania przez pułk oraz na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych. Mapy i opisy terenu pobiera się ze wskazanych źródeł zaopatrzenia /składnic/. Dane szczegółowe o obsługiwanej drodze i jej utrzymaniu uzyskuje się ponadto z właściwych szefostw przewozów wojskowych i okręgowych dyrekcji dróg publicznych /rejonów dróg publicznych/.

5.9. Zabezpieczenie hydrometeorologiczne /meteorologiczne/

Zabezpieczenie hydrometeorologiczne /meteorologiczne/ w pułku drogowo-eksploatacyjnym dotyczy przede wszystkim podania pododdziałom wykonującym zadania na wyznaczonej drodze oczekujących warunków meteorologicznych w rejonach ich działania, w celu ewentualnego przeciwdziałania skutkom zmian w pogodzie, przez zapewnienie bezpiecznych warunków ruchu /np. posypanie podjazdów płaskim; dodatkowe oznakowanie drogi itp./ oraz nawiązanie w tym zakresie współdziałania z jednostkami zmilitaryzowanymi, utrzymującymi drogę w sprawności technicznej. Informacje mogą dotyczyć również prognoz w zakresie powodzi w rejonach działania pododdziałów pułku i konieczności wyznaczenia objazdów terenów zalawowych i zniszczonych mostów.

Zabezpieczenie hydrometeorologiczne /meteorologiczne/ organizuje sztab pułku wspólnie z szefami służb na podstawie decyzji dowódcy, jego wytycznych, zarządzeń sztabu nadrzędnego i danych hydrometeorologicznych /meteorologicznych/ w rejonach działania pułku.

5.10. Ubezpieczenie

Ubezpieczenie pułku drogowo-eksploatacyjnego ma na celu niedopuszczenie do przeniknięcia nieprzyjaciela w głąb ugrupowania oraz wykluczenie możliwości niespodziewanego napadu grup dywersyjno-rozpoznawczych. Organizuje się je w każdych warunkach działania i przez wszystkich dowódców.

Ubezpieczenie pułku po jego rozwinięciu wzdłuż obsługiwanej drogi dotyczy ubezpieczenia stanowisk dowodzenia, rejonów rozmieszczenia pododdziałów, elementów dyspozytorskiego kierowania kontroli i regulacji ruchu oraz pododdziałów /grup żołnierzy/ wykonujących prace drogowe.

Ubezpieczenia stanowisk dowodzenia, rejonów rozmieszczenia pododdziałów, punktów dyspozytorskich i punktów kontrolnych dokonuje się przez działanie patroli, posterunków wartowniczych i pododdziałów /w nocy/ na kierunkach dogodnych podejść do ubezpieczonych elementów ugrupowania pułku.

Patrole kontroli dróg i stałe posterunki regulacji ruchu ubezpieczają się samodzielnie przez odpowiednie działanie w terenie i obserwację. W przypadku zatrzymania osób podejrzanych zachowują gotowość do otwarcia ognia, przy czym w czasie kontrolowania przestrzega się zasady, że kontroluje 1-2 żołnierzy, osłanianych z ukrycia przez innych żołnierzy.

Ubezpieczenie pododdziałów wykonujących prace drogowe organizuje się podobnie, jak w czasie przebywania pododdziału w rejonie rozmieszczenia - przez patrole i posterunki wartownicze.

Ubezpieczenie organizuje szef sztabu na podstawie decyzji dowódcy i jego wytycznych. W pododdziałach ubezpieczenie organizują dowódcy pododdziałów w każdej sytuacji i w zasadzie właściwymi siłami i środkami.

6. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE

Zabezpieczenie techniczne realizowane w pułku drogowo-eksploatacyjnym, podobnie jak w innych jednostkach, ma na celu zaopatrywanie, utrzymanie w sprawności technicznej, remont i ewakuację sprzętu technicznego pułku.

Zadanie związane z zabezpieczeniem technicznym /i metrologicznym/ stawia się pododdziałom w rozkazie technicznym pułku^{7/}, który podpisuje dowódca, szef sztabu i zastępca dowódcy do spraw technicznych, lub w zarządzeniach zastępcy dowódcy do spraw technicznych i wytycznych szefów służb.

7/ Wzór rozkazu technicznego przedstawiono w załączniku nr 1 do części II.

Głównym organizatorem zabezpieczenia technicznego w pułku /batalionie/ jest zastępca dowódcy do spraw technicznych. Kieruje jego realizacją i ponosi odpowiedzialność za wykonanie zadań zabezpieczenia technicznego przez podległe służby oraz koordynuje działalność innych służb w zakresie odstawiania sprawności sprzętu, organizuje ewakuację uzbrojenia, pojazdów mechanicznych i pozostałego sprzętu technicznego.

Wzyscy szefowie służb planują i organizują zabezpieczenie techniczne w ramach kierowanej służby i ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za jego realizację.

Zapatriywanie pułku drogowo-eksploatacyjnego w uzbrojenie, sprzęt techniczny, techniczne środki bojowe /amunicję, materiał wybuchowy itd./ i techniczne środki materiałowe /zestawy remontowe, części zamienne i materiały eksploatacyjno-remontowe/ odbywa się na podstawie składanych zapotrzebowań do właściwych służb i szefostw rodzajów wojsk.

Ódbioru przydzielonego sprzętu i środków materiałowych dokonuje się siłami i środkami pułku /batalionu/ ze wskazanych składów.

Utrzymanie w stałej sprawności technicznej uzbrojenia pojazdów mechanicznych i innego sprzętu technicznego osiąga się przez właściwą eksploatację, natomiast jego remontu dokonuje się siłami i środkami pododdziałów remontowych pułku /batalionów/ oraz wskazanych jednostek /warsztatów/ remontowych.

Ewakuacji uszkodzonego sprzętu pułk dokonuje własnymi siłami do wskazanych jednostek /warsztatów/ remontowych.

Organizując zabezpieczenie techniczne, na szczeblu batalionu uwzględnia się: ugrupowanie batalionu /rozmeszczenie jego pododdziałów wzdłuż obsługiwanej drogi/ i główne zadanie wykonywane przez batalion; zagrożenie ze strony nieprzyjaciela; wytyczne zastępcy dowódcy pułku do spraw technicznych dotyczące zabezpieczenia technicznego i zarządzenia wyższych przełożonych; stan techniczny uzbrojenia, pojazdów mechanicznych i innego sprzętu technicznego oraz możliwości plutonu remontowego.

Podstawę organizacji zabezpieczenia technicznego stanowi plan zabezpieczenia technicznego pułku /batalionu/; opracowuje go zastępca dowódcy do spraw technicznych z udziałem szefów służb, z zasady na mapie z legendą /niezbędnymi obliczeniami i kalkulacjami/. Plan uzgadnia się w zakresie zabezpieczenia tyłowego z zastępcą dowódcy - kwatermistrzem. W planie ująmuje się: zadania zabezpieczenia technicznego; sposób organizacji zabezpieczenia pododdziałów w uzbrojenie, sprzęt techniczny, techniczne środki bojowe i techniczne środki materiałowe; zużycie amunicji i zasobów eksploatacyjnych zależnie od wykonywanych przez pod-

oddziały zadań; sposób organizacji, terminy i miejsca wykonania okresowych sprawdzeń i obalugowań technicznych, ewakuacji i remontu uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu technicznego; rejon rozwińnięcia plutonów remontowych oraz jednostek /warsztatów remontowych/ czyniących usługi na rzecz pułku /batalionu/; przedsięwzięcia dotyczące obrony i ochrony plutonów remontowych.

Plan podpisują szef sztabu i zastępca dowódcy do spraw technicznych, a zatwierdza dowódca.

Zastępca dowódcy pułku /batalionu/ do spraw technicznych oraz szefowie służb kierują zabezpieczeniem technicznym ze stanowiska dowodzenia, korzystając z łączności dowodzenia i łączności dyspozytorskiej.

Orelnocyjne dzienne straty w zasadniczych rodzajach sprzętu wynoszą około 3%.

Niesprawny sprzęt z miejsca uszkodzenia ewakuuje się do PZUS poszczególnych batalionów transportem plutonów remontowych lub macierzystych pododdziałów. Sprzęt ten remontuje się siłami plutonów remontowych, a w przypadku konieczności przeprowadzenia remontu średniego lub głównego - ewakuuje do wyznaczonych jednostek /warsztatów/ remontowych.

W uzasadnionych przypadkach sprzęt może być naprawiany w rejonie, w którym uległ uszkodzeniu. W tym celu do uszkodzonego sprzętu udaje się ekipa remontowa z plutonu remontowego.

7. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE

Zasadniczymi rodzajami zabezpieczenia tyłowego realizowanymi w pułku drogowo-eksploatacyjnym są: zabezpieczenie materiałowe, zabezpieczenie medyczne, zabezpieczenie weterynaryjne.

Zabezpieczenie tyłowe organizuje się na szczeblu pułku i w poszczególnych batalionach. Na szczeblu pułku ustala się jego główne zadania i sposób ich wykonania oraz koordynuje ich wykonawstwo. W batalionach natomiast realizuje się wszystkie przedsięwzięcia zabezpieczenia tyłowego wynikające z zadania, jakie batalion wykonuje, i sytuacji, w jakiej się znajduje.

Podstawą organizacji zabezpieczenia tyłowego jest decyzja dowódcy i jego wytyczne do zabezpieczenia tyłowego oraz zarządzenie wyższego przełożonego w tym zakresie. W odniesieniu do zabezpieczenia tyłowego dowódca pułku /batalionu/ zwykle określa: zadania tyłów i kierunki skupienia głównego wysiłku; rejon rozmieszczenia tyłów, terminy zgromadzenia i ilość zapasów środków materiałowych w pododdziałach oraz kolejność ich dowozu, limity zużycia paliw, a w razie konieczności - również innych środków materiałowych, sposób, kolejność i terminy uzupełniania paliw w zbiornikach pojazdów, drogi dowozu i ewakuacji, sposób i kolej-

ność udzielania pomocy medycznej rannym i chorym oraz ich ewakuacji, przedsięwzięcia w zakresie obrony i ochrony tyłów, terminy ich gotowości.

Tylami w pułku drogowo-eksploatacyjnym /batalionie drogowo-eksploatacyjnym/ dowodzi dowódca pułku /batalionu/ za pośrednictwem swojego zastępcy - kwatermistrza.

Zadania zabezpieczenia tyłowego przekazuje się wykonawcom w formie rozkazu^{8/} lub zarządzenia tyłowego. Rozkaz tyłowy podpisują: dowódca, szef sztabu i zastępca dowódcy - kwatermistrz.

Organizatorem zabezpieczenia tyłowego pułku /batalionu/ jest zastępca dowódcy pułku /batalionu/ - kwatermistrz. Organizuje on i ponosi pełną odpowiedzialność za: wszechstronne przygotowanie i funkcjonowanie tyłów oraz kierowanie ich pracą; uzgodniona z szefem sztabu i zastępcą dowódcy do spraw technicznych rozmieszczenie i przesuwanie pododdziałów zabezpieczenia tyłowego i technicznego, dowóz uzbrojenia, sprzętu technicznego, amunicji, paliw i innych środków materiałowych, wykorzystanie środków transportowych, zabezpieczenia materiałowe i obsługę pododdziałów w zakresie podległych mu służb, zabezpieczenie medyczne, zabezpieczenie techniczne w podległych służbach i inne rodzaje zabezpieczenia tyłowego, kierowanie tyłami, obronę i ochronę tyłów.

W pułku drogowo-eksploatacyjnym /batalionie drogowo-eksploatacyjnym/ opracowuje się plan zabezpieczenia tyłowego na mapie reboowej z legendą i uzgadnia go z zastępcą dowódcy do spraw technicznych. Plan podpisują szef sztabu i zastępca dowódcy - kwatermistrz, a zatwierdza dowódca.

Zabezpieczenie materiałowe realizuje się przez zaopatrywanie, dowóz środków materiałowych oraz przedsięwzięcia usługowo-produkcyjne.

Zaopatrywanie pułku drogowo-eksploatacyjnego w środki materiałowe w postaci materiałów pędnych i smarów, żywności, umundurowania, sprzętu i środków medycznych, weterynaryjnych i kwaterunkowych odbywa się na podstawie składanych zapotrzebowań do wyznaczonych organów zaopatrzeniowych.

Dowóz środków materiałowych odbywa się transportem batalionów ze źródeł zaopatrzenia zgodnie z przydziałem i w wyznaczonych terminach. Organizatorem dowozu wszelkich środków materiałowych jest zastępca dowódcy - kwatermistrz. Czuwa on nad terminowym dowozem i racjonalnym wykorzystaniem transportu. Przestrzega się w tym względzie centralizacji dowozu oraz łączy się dowóz z ewakuacją.

8/ Wzór rozkazu przedstawiono w załączniku nr 2 do części II.

Przedsięwzięcia usługowo-produkcyjne realizowane w pułku dotyczą przede wszystkim przygotowania posiłków, organizowania kąpielii i usług szewsko-krawieckich.

Najtrudniejszym problemem do rozwiązania jest wyżywienie pododdziałów rozwiniętych wzdłuż obsługiwanej drogi, działających małymi grupkami, w większości posterunkami regulacji ruchu w składzie osobowym 3-4 żołnierzy. Problem ten rozwiązuje się przez przygotowanie gorących posiłków w kuchniach polowych i rozwożenie ich do najbliższych położonych posterunków regulacji ruchu i punktów kontrolnych oraz przez użycie kuchenek plecakowych do przygotowywania posiłków przez najbardziej oddalone grupy żołnierzy.

Kąpiel żołnierzy organizuje się zwykle raz w tygodniu, obowiązuje przy tym wymiana pełnego kompletu bielizny osobistej. Bieliznę brudną pierze się w najbliższych pralniach garnizonowych. Usług szewsko-krawieckie dokonuje się w oparciu o garnizonowe zakłady szewsko-krawieckie. Na bieżąco wymienia się zużyte umundurowanie i obuwie. W tym celu pododdziały posiadają ustaloną wielkość zapasów i fundusz wymienny.

Zabezpieczenie medyczne organizuje się i realizuje w celu zachowania zdolności bojowej i utrzymania odpowiedniego stanu zdrowotnego żołnierzy, udzielania we właściwym czasie pomocy medycznej rannym i chorym, szybkiego ich wyleczenia i umożliwienia im powrotu do pododdziałów. Obejmuje ono: przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne, sanitarno-higieniczne i przeciwepidemiologiczne oraz przedsięwzięcia służby zdrowia związane z ochroną żołnierzy przed bronią masowego rażenia.

Całością przedsięwzięć wchodzących w zakres zabezpieczenia medycznego pułku kieruje starszy lekarz pułku. Wydaje w tym zakresie wytyczne dowódcom plutonów medycznych i koordynuje ewakuację rannych w przypadku powstania masowych strat.

Przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne w pułku drogowo-eksploatacyjnym obejmują: udzielenie rannym i chorym pierwszej pomocy medycznej, ewakuowanie rannych i chorych do punktów medycznych batalionów drogowo-eksploatacyjnych i udzielenie im pomocy lekarskiej, ewakuowanie rannych i chorych do wyznaczonych szpitali stacjonarnych celem dalszego leczenia.

Pierwszej pomocy medycznej rannym i chorym udzielają przeszkoleni sanitariusze w pododdziałach. Jeżeli stan rannych i chorych tego wymaga, ewakuuje się ich do punktów medycznych rozwijanych w rejonach stanowisk dowodzenia batalionów. Ewakuacji tej dokonuje się transportem ogólnego przeznaczenia lub samochodami sanitarkami punktów medycz-

nych. Jeżeli stan rannych i chorych wskazuje na konieczność udzielenia pomocy lekarskiej na miejscu, na miejscu zdarzenia przybywa lekarz i podejmuje decyzję co do dalszego postępowania.

Chorych zakaźnie - odizolowanych od innych rannych i chorych - ewakuuje się do wskazanych szpitali zakaźnych.

Do przedsięwzięć sanitarnohigienicznych i przeciwoepidemicznych należą: sprawowanie nadzoru nad warunkami sanitarno-bytowymi żołnierzy, w tym przestrzeganie sanitarnohigienicznych norm i zasad rozmieszczenia, żywienia, zaopatrywania w wodę, wykonywania usług kąpielowo-pralniczych dla żołnierzy; nadzorowanie grzebania poległych i zmarłych żołnierzy, przeprowadzanie ekspertyzy medycznej żywności i wody; rozpoznanie sanitarno-epidemiologiczne, stosowanie środków dla zmniejszenia wrażliwości żołnierzy na czynniki wywołujące choroby zakaźne, lokalizowanie i likwidowanie ognisk chorób zakaźnych w pododdziałach. Przedsięwzięcia te realizuje personel służby zdrowia pułku. W przypadkach koniecznych korzysta z pomocy służby zdrowia innych jednostek.

Przedsięwzięcia służby zdrowia związane z ochroną żołnierzy przed bronią masowego rażenia obejmują: wyposażenie żołnierzy w środki profilaktyki i pierwszej pomocy medycznej, dokonywanie ekspertyz medycznych żywności i wody pod kątem zakażenia substancjami promieniotwórczymi i trującymi oraz środkami biologicznymi, /przedsięwzięcia izolacyjno-ograniczające i inne realizowane w czasie likwidacji skutków użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia, przeprowadzenie kontroli żołnierzy, którzy zostali poddani oddziaływaniu broni masowego rażenia, lecz zachowali zdolność bojową.

Zabezpieczenie weterynaryjne w pułku drogowo-eksploatacyjnym organizuje się i realizuje w celu ochrony żołnierzy przed chorobami zakaźnymi, zapewnienia nadzoru nad zaopatrywaniem pododdziałów w mięso i jego przetwory.

Wzór rozkazu technicznego pułku drogowo-eksploatacyjnego

ROZKAZ TECHNICZNY ... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO Nr ... SD ...
/miejsce, współrzędne/. ... /godz., data/. Mapa ... /skala/, wydanie
19 ... r.

1. Główne zadania zabezpieczenia technicznego:
2. Rozmieszczenie pododdziałów technicznych
a/ w marszu:
b/ w rejonie rozmieszczenia:
3. Drogi dowozu i ewakuacji:
- dla 1 bde: ... ;
- dla 2 bde: ... ;
- dla 3 bde: ... ;
- dla pozostałych pododdziałów:
4. Limity zużycia środków materiałowych na ... /dzień, tydzień, dekada,
okres/.

Rodzaj materiału	Pododdział			
	1 bde	2 bde	3 bde	Pozostałe
amunicja strzelecka /jo/				
materiał wybuchowy /t/				
Inne rodzaje materiałów				

5. Ewakuację i remont sprzętu technicznego prowadzić:
a/ w okresie organizacji działań: ... ;
b/ w czasie działania na WDS:
6. Prowadzić odbudowę odcinków drogowych i obiektów:
- w rejonie działania 1 bde: ... ;
- w rejonie działania 2 bde: ... ;
- w rejonie działania 3 bde:
7. W czasie utrzymania i odbudowy drogi współdziałać ... /jednostki,
zmilitaryzowanie/.

8. Meldunki składać:

DOWÓDCA ... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO

... /stopień, imię i nazwisko/

SZEF SZTABU
... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO

... /stopień, imię i nazwisko/

ZASTĘPCA DOWÓDCY
... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO
DO SPRAW TECHNICZNYCH

... /stopień, imię i nazwisko/

Wykonano w ... egz.

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Egz. nr ...

Wyk. ...

Druk ...

Nr ks. ...

Załącznik nr 2

do części II

Wzór rozkazu tyłowego pułku drogowo-eksploatacyjnego

ROZKAZ TYŁOWY ... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO Nr ... SD ... /miejsce współrzędne/ ... /godz., data/. Mapa ... /skala/, wydanie 19 ... r.

1. Głównie zadania zabezpieczenia tyłowego
2. Rozmieszczenie pododdziałów tyłowych:
 - a/ w marszu: ... ;
 - b/ w rejonie rozmieszczenia:
3. Drogi dowozu i ewakuacji:
 - dla 1 bde: ... ;
 - dla 2 bde: ... ;
 - dla 3 bde: ... ;
 - dla pozostałych pododdziałów
4. Uzupelnic zapasy ruchome środków materialowych:
 - do ... /godz., data/ w pododdziałach ... /wysokość zapasów/;
 - do ... /godz., data/ w tyłach ... /wysokość zapasów/
 - do ... /godz., data/ zgromadzić zapasy doraźne .../rodzaj środków materialowych i ilość/.
5. Limity zużycia środków materialowych na ... /dzień, tydzień, dekada, okres/

Rodzaj materiału	Pododdział			
	1 bde	2 bde	3 bde	Pozostałe
benzyna samochodowa /jn/				
olej napędowy /jn/				
inne rodzaje materiałów				

6. Dowóz środków materialowych:
 - a/ w okresie organizacji działań: ... ;
 - b/ w czasie działania na WDS:
7. Rannych i chorych ewakuować:
 - a/ w okresie organizacji działań:
 - z ... /pododdział/ do ... /godz., data/ ewakuować rannych i chorych do ... /szpital/;
 - b/ w czasie działania na WDS:
 - z ... /pododdział/ ewakuować rannych i chorych do ... /szpital/

c/ Inne przedsięwzięcia: ...
8. Meldunki składać: ...

DOWÓDCA ... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO
... /stopień, imię i nazwisko/

SZEF SZTABU
... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO

ZASTĘPCA DOWÓDCY
... PUŁKU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO
KWATERMISTRZ

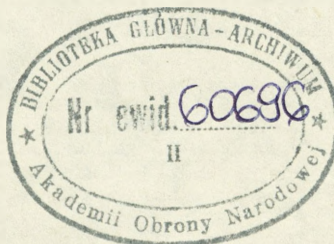
... /stopień, imię i nazwisko/

Wykonano w ... egz. z.

Egz.nr ...
Egz.nr ...
Egz.nr ...
Wyk. ...
Druk ...
Nr ks. ...

Wydrukowano w 20 egz.

Egz.nr 1-20 Bibl.Nauk.DZS
Wyk. ppłk Nowak
Druk: zespół maszynistek
Druk ASG WP nr 0144/0722/WW
Kor. autorska



112

