

ПЛАНИРАЊЕ И ДОКУМЕНТИ ЖЕЛЕЗНИЧКО-ПЛОВИДБЕНЕ ГРАНЕ САОБРАЋАЈНЕ СТРУКЕ

За правилно и успешно руковођење војном железничко-пловидбеном граном саобраћајне струке потребна је одговарајућа документација. При томе је неопходно да сви војно-железнички органи (ВК, армије, корпуса итд) врше одговарајуће планирање и воде што једнообразнију и реалнију документацију. А какав значај има правилно функционисање војног железничког и пловног саобраћаја у рату, па и у миру, није потребно ни говорити. Зато ћу у овом чланку размотрити само техничку страну планирања, тј. неке документе који претстављају најбитнији део тог планирања. При томе треба имати у виду да су документи и планирање железничко-пловидбених органа у армији и корпусу, а донекле и команданата железничких и пловидбених мрежа (с обзиром на њихове улоге које имају, дужности и сродност задатака који им се постављају) веома слични.

Пошто прими задатак од претпостављеног старешине железничко-пловидбени орган (односно командант мреже) треба најпре да састави лични план рада, затим да упозна своје потчињене са задатком и изда им потребна припремна наређења, па тек потом да приступи изради реферата и осталих докумената.

Реферат се може подносити усмено или писмено, било по свима или само по одређеним питањима, што ће зависити од ситуације и добивеног наређења. Ако се подноси усмено, онда се за реферат могу припремити кратке прибелешке и мањи прорачуни. У реферату, углавном, треба изнети (нарочито у припремном периоду):

- дотадашње задатке и степен њиховог извршења;
- утицај новонастале ситуације (у вези са накнадно примљеним задацима) на дотадашњу организацију и рад службе;
- кратак опис стања железничких пруга, односно пловних линија и њихових објеката;
- попуњеност, стање и распоред возног, односно пловног парка и особља;
- материјално-техничко обезбеђење осталих потреба (гориво, мазиво, итд.);
- капацитет (пропусна и превозна моћ) појединих пруга, односно пловних линија, у 24 сата и да ли се исте користе потпуно и самостално или се употребљавају заједно са претпостављеном, односно потчињеном командом, за које време и у ком обиму;

— мере које би требало предузети за отклањање евентуалних сметњи и недостатака и ради побољшања постојећег стања и повећања капацитета у циљу правилног извршења постављеног задатка;

— евентуалне предлоге у погледу отклањања сметњи које утичу на организацију и рад железничко-пловидбене гране саобраћајне струке које захтевају помоћ или сарадњу других органа и установа, нарочито у погледу расподеле стручног особља, транспортних и других средстава, материјално-техничког и другог обезбеђења, прикупљање и проверу података, итд.

Ако је потребно, у реферату се може изнети и *предлог за употребу и рад инжињерије* на изградњи, ојачавању или оправци разних железничких пруга и објеката, или за обављање других техничких и грађевинских послова на железничкој, а по потреби и пловидбеној мрежи. Међутим, овај се предлог може и посебно поставити кад се укаже хитна потреба за употребом инжињерије и кад се ради о потпуном прекиду или ограничењу саобраћаја, који би настао услед непријатељског дејства, временских непогода и слично. По потреби инжињерија може изводити ове радове (нарочито у дубљој позадини) у споразуму са народним властима, коришћењем цивилне радне снаге, грађевинских и других предузећа. На крају реферата треба дати закључак у којој је мери и за које време железничко-пловидбена грана саобраћајне струке способна да изврши поверени задатак, узимајући у обзир и учињене предлоге.

Припремна наређења која железничко-пловидбени органи армије или корпуса (команданти мрежа, линија, итд.) у току припремног периода или за време извршења задатка издају потчињеним установама, органима и јединицама, могу бити различита и по обиму и по садржини, тј. оријентациона (авизо-наређења) или коначна, што ће зависити од конкретне ситуације и питања која треба да се решавају.

У тим наређењима требало би најпре у кратким цртама упознати команданта мреже (линије) са ситуацијом на фронту и на позадинском рејону армије (корпуса), затим са примљеним задацима или задацима који ће бити накнадно постављени команданту мреже и најзад са припремама које треба извршити до одређених рокова у вези са материјално-техничким или другим обезбеђењем. У наређењу, такође, треба предвидети и следеће:

— шта треба извидети и проверити;

— какве прорачуне и податке треба доставити; кога, о чему и до ког времена треба известити и какве податке, од кога и до ког времена треба тражити;

— како извршити расподелу средстава по врстама и у ком обиму; где их и до ког времена треба припремити за употребу; како организовати рад у одређеном периоду, итд.;

— шта им се, колико, за које време, где и у коју сврху ставља на расположење или одузима.

Према томе, овим наређењима треба регулисати сва она питања која се морају благовремено и претходно решити, или са којима

треба упознати команданте мрежа и друге органе. Оваква наређења издају се углавном само онда када за то наступи потреба, односно када то захтева промена првобитне ситуације или новопостављени задаци, како у припремном периоду тако и у току извршења задатака.

Да би се железничке и пловидбене државне установе благовремено припремиле за извршење масовнијих војних превозења, нарочито ако ће се планови превозења накнадно достављати, потребно им је преко команданата надлежних мрежа благовремено достављати захтеве из којих ће се јасно видети шта, на ком месту и до ког времена треба урадити и обезбедити да би се предвиђена превозења могла на време извршити. Командант мреже је дужан да лично или преко одговарајућих органа стално контролише ток извршења ових припрема, да благовремено предузима одговарајуће мере, да по потреби поставља нове задатке за извршење превозења и да редовно извештава свог претпостављеног о току извршених припрема.

План извиђања комуникација и других објеката

Због просторне развучености железничке мреже, бројности објеката на њој, осетљивости према елементарним непогодама и дејству непријатеља, као и због разноврсности терена на коме се мрежа налази, често ће бити потребно да се предвиди посебно железничко извиђање, нарочито у оним случајевима када дође до изненадних и већих промена на мрежи и објектима, као и при постављању нових задатака. Ако ће се ово извиђање вршити самостално, онда план извиђања треба да ради онај орган који ће га и спровести, а ако ће се вршити скупно (позадинско) извиђање, план извиђања ради оперативно-плански орган позадине, а може га радити и одређени вођа извиђачке групе, с тим да му остали органи дају потребне податке о ономе шта и где треба извиђати.

За скупно извиђање може се оформити више извиђачких група, а исто тако може се једна извиђачка група поделити на више делова, нарочито када треба једновремено и у што краћем року извидети ширу просторију, односно више упоредних или различитих праваца или разних објеката. Број и састав група за самостална и скупна извиђања и њихове задатке треба да одређује претпостављени старешина који је наредио извиђање и који одобрава план извиђања.

План извиђања се обично ради у виду прегледа и начелно треба да обухвати следеће:

- број извиђачких група (1, 2, итд.);
- састав сваке групе и придата средства, материјал и алат;
- маршруту, односно правац кретања посебно за сваку групу;
- садржај извиђања: шта и које објекте треба извидети;
- време извиђања и колико ће извиђање трајати и
- начин и време подношења извештаја о извршеном извиђању.

План превозења железницом (водом) је устаљени докуменат чији је образац и начин обраде изнет у Правилнику о војним превозењима, те га овде нећемо износити. Важно је уочити да се правилно

израђеним планом превозења решавају многа важна питања у организацији и раду железничко-пловидбених органа. Такав план, који је заснован на реалним могућностима, помаже да се расположива транспортна средства најбоље и најрационалније искористе; да се одговарајућа превозења изврше у одређено време; да се избегну непотребна нагомилавања, закрчавања и нереди (гужве) на комуникацијама; да се безусловно одржи одређени ред хитности, тј. приоритет превозења и одреди време и место његовог почетка и завршетка и да се благовремено предузму и обаве све припремне радње материјално-техничког обезбеђења.

Помоћни графикон за извршење војних превозења по данима треба радити паралелно са планом превозења. Његов је циљ да железничко-пловидбеним органима омогући што успешнији рад на планирању, праћењу и извршењу војних превозења. Треба га радити по данима и правцима за сва превозења која се обављају једновремено и истог дана на целокупној железничко-пловидбеној мрежи.

Поред планом инстрадираних возова, у помоћни графикон треба унети и возове са транспортима из супротног правца, као и локомотивске возове и празне гарнитуре када се враћају ради поновног утовара војних транспората.

Образац помоћног графикона сличан је обрасцу обичног железничког графикона, с тим што у њега треба уносити само важнија службена места на дотичној прузи, као: полазне, укрцне, искрцне или прекрцне станице и станице на којима се налазе војно-железнички органи, прикључне и друге станице, које су важне са гледишта војно-железничке службе, и коначне железничке станице на којима се врши железничка манипулација (смена локомотива, особља, узимање воде, горива, итд.). У овај графикон треба уносити само оне трасе возова из обичног важећег железничког графикона које су стварно заузете по плану превозења и намењене за горе наведене потребе. Помоћни графикон треба радити у одговарајућој размери, с тим што величина формата може бити произвољна. При томе треба тежити да графикон у целини не буде пренаатрпан, већ такав да се сви уписани подаци могу врло брзо и при слабој светлости са лакоћом прочитати, као и да се може пратити кретање возова. Ради боље прегледности, транспорте са различитим садржајем треба уносити различитим бојама.

Сва евентуална отступања од плана која би настала у току извршења планираних превозења треба уносити у помоћни графикон и даље их водити онако како се буду извршавала. Показало се практично и корисно да се заузете трасе из обичног графикона уносе у помоћни графикон испрекиданим линијама, с тим да се оне у току праћења и постепено извршења кретања спајају и појачавају одговарајућом бојом ако би се транспорти при извршењу кретали по предвиђеном плану. Ако би извесни транспорти при кретању отступали од плана, онда на помоћном графикону треба извлачити истом бојом нове линије, онако како се ови транспорти стварно крећу, с тим

што постојеће линије за те транспорте остају неизвучене, тј. испрекидане. На овај начин добиће се најбољи преглед кретања појединих транспората и моћи ће се најбрже интервенисати ради отклањања насталих застоја.

План материјално-техничког обезбеђења треба да раде војно-железнички (пловидбени) органи само за оне пруге и пловне линије које су додељене армији (корпусу) на самостално и потпуно коришћење или за оне које се користе заједно са вишим или нижим командама, а чије ће материјално-техничко обезбеђење бити стављено потпуно или делимично у њихову надлежност. Овај план треба радити једновремено и ускупно за све врсте војних превозења која ће се обавити у истом временском периоду и за све железничке пруге и пловне линије на којима ће се вршити ова превозења. Он се мора потпуно реализовати пре почетка укрцавања и најкасније до почетка покрета првих транспората. Начелно, он треба да обухвати:

а) *На железници:*

— потребан број локомотива и вагона одговарајућих серија, које се могу употребити на дотичним пругама;

— потребне количине горива, мазива, воде, колске опреме и товарног прибора; и

— потребан број возног, машинског и другог стручног особља.

б) *На речној и језерској пловидби:*

— потребан број бродова и тегљача (реморкера);

— потребан број и врсту шлепова и других пловних објеката за извршење предвиђеног превозења;

— потребне количине погонског горива и мазива по врстама;

— потребно стручно и друго особље; и

— потребне помоћне утоварно-истоварне објекте, разна средства и др.

За остала војна и масовна превозења овај план раде и обезбеђују органи државних транспортних установа (железничких и пловидбених) на основу примљених глобалних података од одговарајуће команде мреже. Војно-железнички и пловидбени органи дужни су у овим случајевима да лично или преко одређених претставника ових установа проверавају извршење овог плана и да по потреби предузимају мере у циљу његовог обезбеђења.

Радна карта је докуменат који железничко-пловидбеном органу омогућава потпуну прегледност његове територије и комуникациске мреже, границе његовог рејона, границе претпостављених и потчињених јединица, распоред војно-железничких установа, органа и јединица, и распоред јединица и установа које ће се превозити или за чији рачун ће се вршити превозење. Она служи и као помоћно средство за што лакшу и бржу организацију железничко-пловидбене гране саобраћајне струке. Радна карта железничко-пловидбеног органа треба да буде исте размере и исто тако кодирана као и карта за општи задатак, односно задатак по позадини. У њу начелно треба унети следеће податке:

- предњу, леву, задњу и десну границу псзадинског рејона;
- линије разграничења између корпуса, односно дивизија;
- линију фронта;
- место распореда другог дела команде армије и других делова команде корпуса, односно дивизија ако је армија састављена само од дивизија;
- место распореда база армије, корпуса и дивизија;
- места истурених одељака армиске и корпусне базе и делова болничке базе;
- протезање железничке мреже, као и веза са другим комуникацијама које чине једноставан ланац у дотуру и евакуацији;
- места распоредних, укрцних, искрцних и прекрцних станица и пристаништа;
- распоред војно-железничких и пловидбених установа, органа и јединица, итд.

Дневни (сумарни) извештај треба подносити у одређено време за протекли дан, односно за протекли период од подношења последњег извештаја, док се ванредни извештаји могу подносити у свако доба — када за то наступи потреба. Време и начин подношења извештаја одређује старешина коме се извештаји подносе. Извештај треба да прикаже сажето али потпуно, право стање и ситуацију која влада на дотичној мрежи. Која ће се питања и у којој мери износити и обрађивати зависи од конкретне ситуације, те их је унапред тешко прецизирати.

Начелно, у дневном извештају требало би обухватити следећа питања:

1) извршење плана превозења, тј. да ли је план превозења извршен и у којој мери; да ли је било отступања од плана превозења навести и разлоге који су то условили;

2) стање и могућности железничке (пловне) мреже (линије) и њихових објеката, средстава и материјала, као и евентуална ограничења у пропусној и превозној моћи и њихов утицај на даљи рад за извршење превозења;

3) сметње које се јављају у организацији рада, извршењу превозења и обављању других задатака, разлоге који су их проузроковали, начин њиховог отклањања и последице;

4) губитке настале при превозењу, у људству, средствима и материјалу који се превозио и због чега су они настали, као и друге удесе и ванредне догађаје који су од утицаја за даљи рад или захтевају предузимање извесних нових мера;

5) губитке настале у стручном, железничком и пловидбеном особљу, возном и пловном парку и другом материјалу и њихов утицај на даљи рад и извршење задатака;

6) задатке који су у току, односно који се очекују, као и дотада предузете мере за њихово извршење, као и отклањање насталих сметњи и недостатака, итд.;

7) шта је потребно и до ког рока да уради или достави претпостављена команда, установа или јединица која се превози, да би се задатак извршио;

8) предлоге за организацију рада, тј. каква је помоћ потребна, нарочито по питањима материјално-техничког и другог обезбеђења, у чему и од кога.

Први — почетни сумарни извештај — ако се подноси по устаљеном обрасцу — треба да буде потпун и детаљан, док се у наредним извештајима износе само промене и допуне, и то тако да се што краће одговара на постављена питања, као например: тачка 2 без промене, итд.

Поред изнетих докумената може се указати потреба (нарочито када на железничкој или пловидбеној мрежи наступе значајне промене) да војно-железнички и пловидбени органи извесна питања регулишу заповешћу за позадину или посебним наређењима. У таквим случајевима они треба да поднесу *предлог*, у коме се најчешће могу обухватити следећа питања:

— које се железничке пруге или пловне линије додељују на самостално и потпуно коришћење армији (корпусу), односно које су у употреби, са ким, у ком обиму и за које време;

— како организовати рад и вршити превозе на расположивој железничко-пловидбеној мрежи, тј. да ли ће се користити кружно или двосмерно кретање војних транспората и празних гарнитура, и да ли ће се обављати и на којим пругама и пловним линијама непрекидан или само ноћни саобраћај;

— ко и какве техничке и друге радове треба да обави на мрежи и њеним објектима, и до ког времена;

— шта и коме доделити или одузети, када и за које време;

— која службена места на прузи или делове отворене пруге треба припремити за укрцавање (искрцавање), као и за прекрцавање на остале видове транспорта;

— шта треба претходно да уради јединица или установа која ће се превозити и коме треба шта да достави;

— шта треба и преко кога проверити, односно од кога и какве податке треба тражити, и

— какво материјално-техничко или друго обезбеђење треба и до кога рока извршити.

Која ће од предложених питања бити стварно регулисана заповешћу за позадину, а која посебним наређењима, треба да одлучи заменик команданта за позадину.

Мишљење које сам изнео о планирању и документима железничко-пловидбене гране саобраћајне струке, као и о питањима која она третира не треба сматрати ни потпуним ни коначним. Оно је изнето као лично искуство са намером да послужи само као основа за дискусију и изналагање најправилнијег решења покренутих и других важних недодирнутих питања.