

010030

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~
Egz... 1

Tylko dla nauczycieli
akademickich



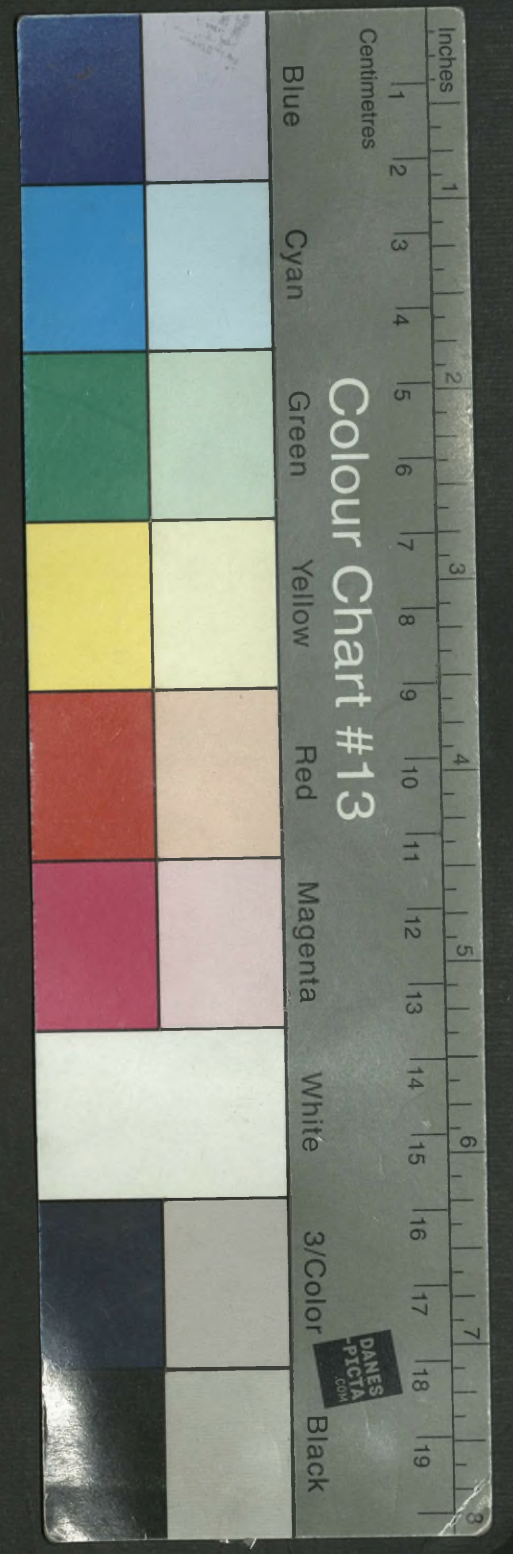
ĆWICZENIE SPECJALISTYCZNE 312/KW
ZABEZPIECZENIE KOMUNIKACYJNE FRONTU
W OPERACJI OBRONNEJ
/Opracowanie metodyczne/



~~XXXXXXXXXX~~
40596

WARSZAWA

1990



010036

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~
Bgz... 1

Tylko dla nauczycieli
akademickich



ĆWICZENIE SPECJALISTYCZNE 312/KW

ZABEZPIECZENIE KOMUNIKACYJNE FRONTU

W OPERACJI OBRONNEJ

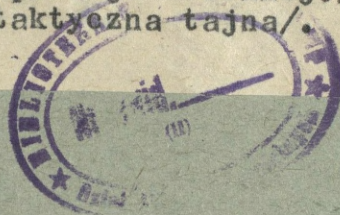
/Opracowanie metodyczne/



40596

Opis załącznika.

1. Mapa nr RWD 47/022/89 skala 1:500 000 na 24 ark.
Plan przeprowadzenia ćwiczenia specjalistycznego 312/KW . Zabezpieczenie komunikacyjne frontu w operacji obronnej. /Mapa poufna - sytuacja taktyczna tajna/



JAWNE

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

PRZEKLASYFIKOWANO
PRZEKLASYFIKOWANO Protokół Nr 12657

Protokół Nr 54305

~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXX~~

Egz. nr 1

ZATWIERDZAM
SZEFA KATEDRY TAKTYKI TYŁÓW

płk prof.dr hab. Władysław JAKUBISIAK



Tylko dla nauczycieli
akademickich



ĆWICZENIE SPECJALISTYCZNE Nr 312/ KW

Temat: ZABEZPIECZENIE KOMUNIKACYJNE FRONTU W OPERACJI
OBRONEJ

Opracowanie metodyczne

OPRACOWAŁ
ADIUNKT ZAKŁADU KW

ppłk dr Mieczysław PAWLISIAK

SPRAWDZIŁ
KIEROWNIK ZAKŁADU KW

płk dr inż. Zygmunt OSTOJSKI

MAPY

1 : 500 000

N - 32 A, B, C, D

N - 33 A, B, C, D

N - 34 A, B, C, D

M - 32 A, B, C, D

M - 33 A, B, C, D

M - 34 A, B, C, D

I. TEMAT: DZIAŁANIE ZWIĄZKÓW KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

II. CELE SZKOLENIOWE:

- a/ nauczyć słuchaczy stosowania teoretycznych zasad podczas praktycznego rozwiązywania problematyki zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej;
- b/ nauczyć słuchaczy metodologii pracy szefa służby komunikacji wojskowej frontu podczas wypracowywania koncepcji zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej;
- c/ doskonalić umiejętności słuchaczy w zakresie:
 - prowadzenia analizy zadania;
 - dokonywania oceny sytuacji komunikacyjnej;
 - opracowania dokumentacji planistycznej i dokumentów dowodzenia;
 - składaniu meldunków w roli szefa służby komunikacji.

III. FORMA: Ćwiczenie grupowe w sali

IV. GŁÓWNE ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE:

1. Wypracowanie zamiaru zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej.
2. Ocena sytuacji komunikacyjnej w pasie obrony frontu.
3. Opracowanie danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza.
4. Opracowanie dokumentów planistycznych i dowodzenia.

V. STRUKTURA ĆWICZENIA :

Nr zajęcia	Temat	Ilość godzin
1	Analiza zadania	2
2	Wypracowanie zamiaru	4/1 R
3	Ocena sytuacji komunikacyjnej	4
4	Opracowanie meldunku danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza	2
5	Opracowanie planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu	6/1 R
6	Opracowanie zarządzeń dla związków i oddziałów komunikacji wojskowej	8 /4+4/ 1 R
	RAZEM	26

VI. WARUNKI ORGANIZACJI ĆWICZENIA

1. W ćwiczeniu przyjęto tło operacyjno-tyłowe opracowane do ćwiczenia informacyjno-pokazowego na temat: Operacja obronna frontu prowadzona na terytorium własnego kraju.
2. W ćwiczeniu przyjęto strukturę organizacyjną związków komunikacji wojskowej wg. etatu ćwiczebnego obowiązującego w ASG WP.
3. Rejon ćwiczenia obejmuje terytorium RP i NRD na północnym i centralnym kierunku strategicznym ZTDW.
4. Specyfikę ćwiczenia określają cele szkoleniowe poszczególnych zajęć, które prowadzone są w warunkach uwzględniających sytuację polityczną i militarną na ZTDW tj. w większości odbywają się w okresie przygotowania i prowadzenia operacji obronnej frontu.
5. W ćwiczeniu założono, że działania prowadzone są w warunkach zagrożenia obustornnego użycia BMR.

VII. SKŁAD STRON

A. NIEPRZYJACIEL /ZACHODNI/

- a/ wojska lądowe - PGA wraz z JKA, CGA;
- b/ lotnictwo - 2 i 4 PTSP;

B. WSCHODNI

- a/ 2 front /ćwiczący/ w składzie - 8, 9, 11 A, WLF;
- b/ 1 i 3 front;
- c/ tyły frontu a w tym: 26, 28, 30BSzF, 21, 23, 25 FBR, 28, 30 FBMZ, 2 TBF, 15, 27 BWK, 210 BM, 212 BDE, 67, 68 BTr.

VII. ZAMIAR STRON

- a/ ZACHODNI w ramach strategicznej operacji zaczepnej zamierzają zmasowanymi uderzeniami lotnictwa, środków wojny elektronicznej, broni precyzyjnego rażenia, desantów powietrznych, siłami zgrupowań uderzeniowych PGA i CGA rozbić siły WSCHODNICH na terytorium NRD, opóźnić podejście ich odwodów, uchwycić przyczółki na ODRZE i NYSIE i stworzyć warunki do przeniesienia działań na terytorium POLSKI.

W tym celu :

Zgrupowania uderzeniowe PGA kontynuują operację zaczepną w kierunku NEURUPPIN, CHOJNA, rozbijają siły główne 1 F i do 19.11 wychodzą na rubież ODRY na odcinku SZCZECIN, FRANKFURT uchwycając przyczółki w rejonie CHOJNA-MIESZKOWICE, SŁUBICE-CYBINKA. Następnie z opanowanych przyczółków PGA wprowadza kolejne siły tj. 3 KA/A/ i 2 KA/WB/ i wykonując

uderzenie w kierunku CHOJNA - PIŁA, SŁUBICE - POZNAŃ i we współdziałaniu ze zgrupowaniami uderzeniowymi CGA i Europejskim Zgrupowaniem Wojsk Desantowych /EZWD/ rozbija siły wschodnich w obszarze pñ.zach. POLSKI i do 27-30.11 opanowuje rubież JASTROWIE, WĄGROWICE, POZNAŃ, stwarzając warunki do forsowania z marszu WISŁY i pobicia kolejnych odwód WSCHODNICH.

CGA kontynuuje operację zaczepną w kierunku LUCKAU - GUBIN i DREZNO - LUBAŃ, we współdziałaniu z wojskami PGA rozbija siły główne 3 F i do 19.11 opanowuje rubież GUBIN, GOZDNICA, ZAWIDÓW, utrzymując jednocześnie przyczółki na NYSIE w rejonie GUBIN - LUBSKO, GOZDNICA - LUBAŃ. Następnie wprowadza odwody 5 KA/A/, 6 KA/A/, które uderzeniami w kierunku IŁAWA - LESZNO, LUBAŃ - WROCŁAW we współdziałaniu z PGA rozbijają siły główne WSCHODNICH w obszarze pñd.-zach. POLSKI i do 27-30.11 opanowują rubież LESZNO, OLEŚNICA, STRZELIN.

- b/ WSCHODNI w ramach strategicznej operacji obronnej zamierzają ostatecznie załamać natarcie zgrupowań uderzeniowych WSCHODNICH prowadząc frontową operację obronną w oparciu o zachodnią granicę POLSKI oraz zachodnie obszary CZECHOSŁOWACJI, stwarzając warunki do wprowadzenia drugiego rzutu strategicznego i przejścia do przeciwuderzenia.

W tym celu:

- 1 Front przechodzi do obrony pñn-wsch. obszarów NRD i współdziałając z 2 frontem ostatecznie załamuje natarcie zgrupowań uderzeniowych PGA i JKA na północnonadmorskim kierunku operacyjnym. Częścią sił zabezpiecza organizację obrony 2 frontu.
- 2 front przechodzi do obrony zachodniej granicy POLSKI. Współdziałając z 1 i 3 frontem ostatecznie załamuje natarcie zgrupowań uderzeniowych PGA i CGA na berlińsko-warszawskim i pomorsko-mazurskim kierunku operacyjnym. Jednocześnie 2 front częścią sił organizuje obronę przeciwdesantową wybrzeża.
- 3 front przechodzi do obrony zachodnich obszarów CZECHOSŁOWACJI z zadaniem załamania natarcia zgrupowań uderzeniowych CGA.

OPRACOWANIE METODYCZNE ZAJĘĆ

ZAJĘCIE 1

TEMAT: ANALIZA ZADANIA

CEL: Nauczyć słuchaczy prowadzenia w roli szefa służby komunikacji wojskowej frontu analizy zadania oraz precyzowania wniosków z niej wynikających.

CZAS: 2 x 45' = 90'

FORMA: Zajęcie grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia	10'
1. Zadanie służby komunikacji wojskowej frontu oraz wytyczne kwatermistrza dotyczące organizacji zabezpieczenia komunikacyjnego	10'
2. Cel działania służby komunikacji wojskowej	10'
3. Zrozumienie zamiaru przełożonego	10'
4. Rola zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym 2 frontu	15'
5. Zadania sąsiadów i sposób współdziałania z nimi	10'
6. Uściślenie terminów wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego	10'
7. Wnioski - przedsięwzięcia, które należy wykonać niezwłocznie	10'
Omówienie zajęcia	5'

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY

1. Instruktaż do zajęcia prowadzić minimum tydzień przed rozpoczęciem ćwiczenia.
2. Nakazać słuchaczom pobrać założenia do ćwiczenia oraz mapy, które należy skleić i przygotować do pracy /obciążenia, złożenia, nanieśienia współrzędnych/.
3. Nakazać słuchaczom przestudiować założenie oraz nanieść sytuację na mapy.
4. Słuchacze do zajęcia przygotowują ~~xx~~ w zeszytach konspekty, w których ujmują:
 - cel działania służby komunikacji wojskowej 2 frontu w operacji obronnej;
 - rolę zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym 2 frontu;
 - terminy wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego;
 - przedsięwzięcia, które należy wykonać niezwłocznie, pozwalające zrealizować główne cele zabezpieczenia komunikacyjnego.

14.00. 16. 11 - gotowid

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE

1. Zajęcie prowadzić pięciominutową kartkówką.
2. W toku zajęcia egzekwować referowanie poszczególnych zagadnień bez korzystania z notatek.
3. Przyjmowane rozwiązania budzące wątpliwości rozstrzygać drogą dyskusji, biorąc za podstawę obowiązujące regulaminy i instrukcje.
4. Dążyć do uzyskania innych rozwiązań niż przedstawione w opracowaniu metodycznym.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Podać temat, cel i organizację zajęcia.
2. Sprawdzić przygotowanie do zajęcia mapy i konspekty.
3. Przeprowadzić pisemny sprawdzian ze znajomości danych zawartych w założeniu.

ZAGADNIENIE §

Zadanie służby komunikacji wojskowej frontu oraz wytyczne kwatermistrza dotyczące organizacji zabezpieczenia komunikacyjnego

Pytanie : Przedstawić, co powinno być treścią analizy zadania prowadzonej przez szefa służby komunikacji wojskowej frontu ?

Odpowiedz: Analiza zadania jest pracą myślową, prowadzoną po otrzymaniu zadania. Treścią analizy zadania prowadzonej przez szefa służby komunikacji wojskowej frontu powinno być:

- zrozumienie celu działania służby komunikacji wojskowej frontu i zamiaru kwatermistrza frontu;
- uświadomienie /zrozumienie/ roli zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym frontu;
- zrozumienie zadań sąsiadów /jednostki wojsk inżynieryjnych, jednostki obszaru kraju/ i sposobu współdziałania z nimi;
- uściślenie terminów wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego;
- sprecyzowanie przedsięwzięć, które należy wykonać niezwłocznie /przedsięwzięcia zabezpieczenia komunikacyjnego/.

Po uzyskaniu odpowiedzi na zadane pytanie prowadzący zajęcia wyznacza dwóch słuchaczy, którzy przedstawiają zadanie służby komunikacji wojskowej 2 frontu oraz treść wytycznych kwatermistrza drugiego frontu dotyczących organizacji zabezpieczenia komunikacyjnego.

Proponowane rozwiązanie

1. Zadaniem służby komunikacji wojskowej 2 frontu jest:
 - a/ utrzymywanie w sprawności eksploatacyjnej dwóch dofrontowych linii kolejowych i jednej rokadowej linii kolejowej;
 - b/ utrzymanie ciągłości ruchu na dwóch frontowych drogach samochodowych i trzech rokadowych drogach samochodowych;
 - c/ prowadzenie osłony technicznej mostów przecinających fronto-
gę we i rokadowe drogi samochodowe;
 - d/ utrzymanie w gotowości do dowozu środków materiałowych dwóch brygad transportowych;
 - e/ utrzymanie części sił i środków służby komunikacji wojskowej w gotowości do realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w przypadku jego przejścia do przeciwuderzenia.
2. Z wytycznych kwatermistrza 2 frontu dotyczących organizacji zabezpieczenia komunikacyjnego wiadomo, że:
 - a/ dofrontowe linie kolejowe powinny posiadać przelotność 18 par pociągów na dobę, natomiast linia rokadowa 16 par pociągów na dobę;
 - b/ frontowe drogi samochodowe powinny posiadać przepustowość: 6.000 pojazdów na dobę - dofrontowe, 4.000 pojazdów na dobę - rokadowe;
 - c/ w systemie frontowych dróg samochodowych należy uwzględnić centralne składnice w STAWACH, PIONKACH, CELESTYNOWIE, REMBERTOWIE, JAWIDZU, ZEGRZU;
 - d/ dla zabezpieczenia ciągłości dowozu środków materiałowych zorganizować dwa TRP na WISLE;
 - e/ w meldunku danych ~~kwatery~~ komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza ująć: ocenę zadań komunikacyjnych; prognozę zniszczeń sieci komunikacyjnej oraz sposób wykorzystania sił i środków komunikacji wojskowej.

ZAGADNIENIE 2

Cel działania służby komunikacji wojskowej

Pytanie kontrolne: Co należy rozumieć pod pojęciem zabezpieczenie komunikacyjne frontu w operacji obronnej ?

Odpowiedz: Zabezpieczenie komunikacyjne frontu w operacji obronnej to całokształt przedsięwzięć planistycznych i organizacyjnych mających na celu wykorzystanie sieci komunikacyjnej frontu oraz środków transportowych do realizacji zadań przewozowych na rzecz wojsk i tyłów frontu oraz zapewnienia im swobody ruchu i manewru w toku operacji, jak również ciągłości dowozu i manewru.

Nauczyciel akademicki powinien dążyć do ~~wyegzekwowania~~ wyegzekwowania prawidłowej i pełnej odpowiedzi. Jest to bowiem konieczne do właściwego sprecyzowania celu działania służby komunikacji wojskowej drugiego frontu.

Po uzyskaniu odpowiedzi na zadane pytanie wyznaczyć słuchacza, który powinien przedstawić cel działania służby komunikacji wojskowej drugiego frontu.

Proponowane rozwiązanie

Najogólniej rzecz ujmując celem działania służby komunikacji wojskowej 2 frontu jest zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych /sieć komunikacyjna i środki transportowe/ wojsk i tyłów frontu.

Dokonując analizy ogólnego celu działania służby komunikacji wojskowej 2 frontu można w nim wyróżnić następujące cele cząstkowe:

- a/ utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej dwóch dofrontowych linii kolejowych i jednej rokadowej linii kolejowej;
- b/ organizacja dwóch TRP na WIŚLE w celu utrzymania ciągłości ruchu kolejowego przez szeroką przeszkodę wodną;
- c/ utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej dwóch frontowych dróg samochodowych i trzech rokadowych dróg samochodowych;
- d/ kierowanie i kontrola ruchu na frontowych drogach samochodowych;
- e/ utrzymanie drogowych przejść mostowych na frontowych drogach samochodowych;
- f/ organizowanie dowozu środków materiałowych siłami dwóch BTr.

Uwaga metodyczna

Przedstawione cele cząstkowe są jednym z możliwych wariantów. W przypadku, gdy słuchacze przedstawiają inne cele cząstkowe, odpowiednio uzasadnione należy uznać odpowiedź za poprawną i przyjąć do dalszych zajęć.

ZAGADNIENIE 3

Zrozumienie zamiaru przełożonego

Dokonując wprowadzenia do zagadnienia należy uświadomić słuchaczom, że szef służby komunikacji wojskowej frontu nie będzie w zasadzie znał treści zamiaru dowódcy frontu. Będzie natomiast znał koncepcję zabezpieczenia tyłowego i te elementy zamiaru dowódcy, które mają wpływ na organizację zabezpieczenia komunikacyjnego.

Wykładowca wyznacza słuchacza, który w roli szefa służby komunikacji wojskowej frontu przedstawia elementy zamiaru przełożonego /dowódcy frontu/ oraz elementy koncepcji zabezpieczenia tyłowego i na tej podstawie precyzuje wnioski. dla ~~słuchaczy~~ służby komunikacji wojskowej 2 frontu.

Proponowane rozwiązanie

1. 2 front przechodzi do obrony zachodniej granicy POLSKI, a także części północnej i południowej granicy naszego kraju, mając w pierwszym rzucie dwie armie, a w drugim rzucie jedną armię. Do obrony 2 front przechodzi bez styczności z nieprzyjacielem. Z powyższego można wyciągnąć następujące wnioski:
 - a/ organizacja zabezpieczenia komunikacyjnego, przynajmniej w pierwszym okresie będzie ^{ułatwiona} ~~nie łatwa~~ z tego względu, że oddziaływanie nieprzyjaciela może być mniej intensywne;
 - b/ mając w pierwszym rzucie dwie armie należy utrzymywać dwie frontowe drogi samochodowe;
 - c/ uwzględniając ustalenia zawarte w koncepcji FOFA główny wysiłek służby komunikacji wojskowej 2 frontu należy skupić na utrzymaniu ciągłości ruchu ~~na~~ przez WISŁĘ ;
 - d/ ze względu na to, że organizacja obronna prowadzona jest na terytorium POLSKI, należy nawiązać ścisłe współdziałanie z SSKW Gł.Kwat. WP; SSKW OW i SPW;
2. W początkowym okresie wojny kwatermistrz 2 frontu zamierza korzystać ze środków materiałowych znajdujących się w magazynach i składnicach. Z powyższego ~~wynik~~ można wyciągnąć wniosek, że w początkowym okresie sieć dróg /samochodowych i kolejowych/ dowozu będzie dostosowana do źródeł zaopatrzenia, którymi będą magazyny i składnice.
3. Kwatermistrz 2 frontu stosując zasady rozśrodkowania zamierza TBF rozmieścić w trzech rejonach. Stąd też konieczne jest zorganizowanie odpowiedniej sieci komunikacyjnej.

ZAGADNIENIE 4

Rola zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym

2 frontu

Wykładowca wyznacza słuchacza do przedstawienia roli zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym 2 frontu.

Proponowane rozwiązanie

Mówiąc o roli zabezpieczenia komunikacyjnego w zabezpieczeniu tyłowym frontu należy pamiętać, że są organizowane /stałe lub polowe/ składy materiałowe niezbędne do prowadzenia efektywnych działań. Jednak zorganizowanie składów i zgromadzenie w nich środków materiałowych sprawy do końca nie załatwia. Należy jeszcze wymienione składy połączyć siecią komunikacyjną, co również nie jest sprawą ostateczną. Musimy na tą sieć nałożyć odpowiednie siły i środki, które będą utrzymywały sieć komunikacyjną w sprawności eksploata-

cyjnej a oprócz tego będą prowadziły kierowanie i kontrolę ruchu na tejże sieci.

Bardziej obrazowo mówiąc zabezpieczenie komunikacyjne frontu spełnia podobną rolę jak układ krwionośny człowieka.

ZAGADNIENIE 5

Zadania sąsiadów i sposób współdziałania z nimi

Dokonując wprowadzenia do zajęcia wykładowca przedstawia z kim służba komunikacji wojskowej 2 frontu powinna współdziałać, aby zadania zabezpieczenia komunikacyjnego były realne do wykonania. Podkreśla również rolę współdziałania w warunkach gdy działania wojenne prowadzone są na terytorium własnego kraju.

Proponowane rozwiązanie

Sąsiadami dla służby komunikacji wojskowej 2 frontu, z którymi można a wręcz trzeba organizować współdziałanie są:

- szefostwo służby komunikacji wojskowej Gł.Kwat. WP;
- szefostwa służby komunikacji wojskowej OW;
- szefostwa przewozów wojskowych.

Można jeszcze wymienić wiele szefostw, komend i jednostek organizacyjnych, jednak wydaje się, że przedstawione szefostwa są wiodącymi organami, z którymi należy organizować współdziałanie.

1. Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Gł.Kwat. WP wykonuje zadania związane z organizowaniem i prowadzeniem osłony technicznej sieci komunikacyjnej na terytorium POLSKI. Ponadto szefostwo jest centralnym ogniwem planowania przewozów wszystkimi rodzajami transportu na obszarze POLSKI. Biorąc pod uwagę wyżej przedstawione zadania oraz zadania służby komunikacji wojskowej 2 frontu oczywiste jest, że część zadań zazębia się lub posiada punkty styczności. Stąd też w interesie szefostwa służby komunikacji wojskowej 2 frontu jest nawiązanie ścisłego współdziałania z SSKW Gł.Kwat.WP. Współdziałanie to powinno głównie dotyczyć:

- użycia brygad wojsk kolejowych i kolejowej dyrekcyjnej specjalnej do utrzymania ciągłości ruchu na sieci kolejowej frontu;
- użycia brygady drogowo-eksploatacyjnej i brygady mostowej do utrzymania frontowych dróg samochodowych i kierowania ruchem na tych drogach;
- wydzielenia taboru kolejowego i lokomotyw na potrzeby frontu;
- sposobu wykorzystania sieci komunikacyjnej /wyłączając sieć komunikacyjną frontu/ kraju do przewozów na potrzeby frontu zwłaszcza w warunkach silnego oddziaływania nieprzyjaciela i występowania zniszczeń na sieci komunikacyjnej frontu;
- kierowania ruchem zwłaszcza kolejowym realizowanym przez organa PKP.

2. Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej OW wykonują zadania związane z organizowaniem osłony technicznej sieci komunikacyjnej na obszarze okręgu oraz organizują przewozy wojskowe na podległym im obszarze. Zachodzi zatem konieczność organizacji współdziałania pomiędzy SSKW 2 frontu i SSKW OW. Dotyczyło ono będzie podobnej problematyki, jak z SSKW Gł.Kwat.WP, z tym, że zakres tego współdziałania będzie zawężony bowiem jest ograniczony obszarem okręgu.
3. Szefostwa przewozów wojskowych wykonują zadania związane z przewozami wojskowymi będąc jednocześnie organem przedstawicielskim służby komunikacji wojskowej przy DOKP.
Mając na uwadze powyższe zadania, współdziałania pomiędzy SPW a SSKW 2 frontu dotyczyć będzie organizowania i realizacji przewozów na potrzeby wojsk 2 frontu.

UWAGA METODYCZNA

Przedstawione propozycje dotyczące zakresu współdziałania oraz organów współdziałania nie mogą być traktowane jako jedyne rozwiązanie. Umożliwić słuchaczom przedstawienie ich rozwiązań i w przypadku gdy będą uzasadnione przyjąć propozycje słuchaczy do dalszych zajęć jako obowiązujące.

ZAGADNIENIE 6

Uściślenie terminów wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego

Jedną z końcowych czynności prowadzonej analizy zadania jest sprecyzowanie terminów wykonania zasadniczych zadań.

Wykładowca wyznacza słuchacza, który przedstawia zasadnicze zadania zabezpieczenia komunikacyjnego oraz nieprzekraczalne terminy realizacji tychże zadań.

Proponowane rozwiązanie

Do głównych zadań służby komunikacji wojskowej 2 frontu zaliczyć należy:

- a/ wybór rejonów rozmieszczenia brygad stosownie do zadań je czekających - 18.00 14.11;
- b/ postawienie zadań brygadam do przesunięcia do rejonów wykonania zadań - 23.00 14.11;
- c/ przeprowadzenie rozpoznania technicznego wybranych ciągów komunikacyjnych /wykonują przedstawiciele brygad/ do 18.00 15.11;
- d/ nawiązania współdziałania ze służbą komunikacji wojskowej obszaru kraju do 16.00 15.11;
- e/ zameldowanie koncepcji zabezpieczenia komunikacyjnego 2 frontu w operacji obronnej - 21.00 14.11.

UWAGA METODYCZNA

Proponowane główne zadania służby komunikacji wojskowej 2 frontu dotyczą okresu organizacji tj. sytuacji gdy jednostki po zmobilizowaniu osiągnęły pełną gotowość bojową w rejonach alarmowych. Umożliwić słuchaczom przedstawienie swoich propozycji i gdy będą one uzasadnione przyjąć do dalszej realizacji.

ZAGADNIENIE 7

Wnioski - przedsięwzięcia, które należy wykonać niezwłocznie

Prowadzona analiza zadania każdorazowo powinna być zakończona wnioskami. Mogą być one przedstawione w formie zadań, których natchmiastowe wykonanie stworzy dogodny warunki wykonania głównego zadania. W tym przypadku będą to wstępne /częstkowe/ przedsięwzięcia umożliwiające pomyślne wykonanie zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej prowadzonej na terytorium POLSKI.

Proponowane rozwiązanie

Prowadzenie operacji obronnej frontu na terytorium własnego kraju stwarza jakościowo nowe warunki wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego. Aby te zadania pomyślnie wykonać należy:

- 1/ dokonać oceny i analizy sieci komunikacyjnej POLSKI i po jej zakończeniu dokonać wyboru linii kolejowych i dróg samochodowych, które będą wykorzystywane do przewozów wojskowych na potrzeby 2 frontu;
- 2/ uzgodnić rejony rozmieszczenia brygad i przekazać im zadania dotyczące przesunięcia do rejonu wykonywania zadań;
- 3/ przeprowadzić rozpoznanie techniczne wyznaczonych ciągów komunikacyjnych;
- 4/ nawiązać współdziałanie z SSKW Gł.Kwat. WP w celu ustalenia zakresu odpowiedzialności /podział kompetencji/ oraz sposobów działania w przypadku wystąpienia masowych zniszczeń;
- 5/ wypracować koncepcję zabezpieczenia komunikacyjnego drugiego frontu., którą o 21.00 14.11 zameldować kwatermistrzowi.

Omówienie zajęcia

Dokonując omówienia zajęcia wykładowca określa czy cel zajęcia został osiągnięty. Zwraca uwagę na zagadnienia słabiej opanowane i nakazuje stwierdzone niedociągnięcia usunąć.

Podaje temat i termin kolejnego zajęcia.

UWAGA

W toku zajęcia wykładowca dokonuje oceny wystąpienia każdego słuchacza. ~~Ocenia~~ Ocena powinna głównie dotyczyć treści merytorycznych, niemniej jednak błędy językowe czy niedociągnięcia natury dyscyplinarnej nie powinny zostać również pominięte.

ZAJĘCIE 2

TEMAT : Wypracowanie zamiaru

CEL: Nauczyć słuchaczy prowadzenia w roli szefa służby komunikacji wojskowej oceny sytuacji i precyzowania zamiaru zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej. Doskonalić umiejętności słuchaczy w zakresie meldowania zamiaru w roli szefa służby komunikacji wojskowej 2 frontu.

CZAS: 4 x 45' = 180' w tym jedna godzina w języku rosyjskim

FORMA: Zajęcie grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia	10'
1. Ocena sytuacji	80'
2. Sprecyzowanie zamiaru	40'
3. Meldowanie zamiaru w języku rosyjskim	45'
Omówienie zajęcia	5'

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY

1. W czasie instruktażu należy słuchaczom przekazać że:
 - kalkulacja czasu została przeprowadzona /opracowana/ i szef służby komunikacji wojskowej 2 frontu ją zaakceptował;
 - szef służby komunikacji wojskowej 2 frontu wydał wytyczne szefom oddziałów w celu przygotowania niezbędnych danych do oceny sytuacji.
2. W czasie instruktażu nakazać słuchaczom opracowanie konspektów w których ująć:
 - a/ ocenę sytuacji, a w niej:
 - ocenę sieci komunikacyjnej - ogólnie;
 - ocenę zagrożenia sieci komunikacyjnej;
 - ocenę wojsk własnych;
 - zadania sąsiadów i organizacja współdziałania;
 - ocenę sytuacji skażeń i zakażeń;
 - ocenę sytuacji radioelektronicznej;
 - b/ zamiar szefa służby komunikacji wojskowej drugiego frontu w języku polskim i rosyjskim.
3. Nanieść na mapy /kredkami/ ustalenia wynikające z przyjętego zamiaru działania służby komunikacji wojskowej.
4. Podać słuchaczom układ i organizację zajęcia.
5. Nakazać przestudiowanie literatury podanej w punkcie piątym założeń.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Podać temat, cel i organizację zajęcia.
2. Sprawdzić przygotowanie do zajęcia mapy i konspekty w zeszytach.
3. Przeprowadzić krótki, pisemny sprawdzian, którego treścią powinny być ustalenia regulaminowe i znaki taktyczne.
4. Dokonać wprowadzenia do zajęcia pokazując rolę i znaczenie właściwego przeprowadzenia oceny sytuacji.

ZAGADNIENIE 1

Ocena sytuacji

Zagadnienie to rozpocząć należy od zadania pytania: Co powinien rozpatrzyć szef służby komunikacji wojskowej 2 frontu dokonując oceny sytuacji ?

Odpowiedz: Dokonując oceny sytuacji szef służby komunikacji wojskowej 2 frontu powinien rozpatrzyć:

- ocenę sieci komunikacyjnej;
- ocenę zagrożenia sieci komunikacyjnej frontu;
- położenie, skład, stan, stopień zaopatrzenia, możliwości wykonawcze wojsk własnych;
- położenie, charakter działania sąsiadów i warunki współdziałania z nimi;
- sytuację skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych;
- sytuację radioelektroniczną,

Po uzyskaniu odpowiedzi na zadane pytanie wykładowca przystępuje do kolejnych czynności a mianowicie rozpatruje kolejne punkty oceny sytuacji:

Wykładowca wyznacza kolejno, co najmniej sześciu słuchaczy, którzy przedstawiają poszczególne punkty oceny sytuacji.

1. Ocena sieci komunikacyjnej

W ocenie sieci komunikacyjnej szczególną uwagę zostanie skupiona na

- układzie sieci, jej stanie zniszczenia oraz możliwości powstania i charakterze zniszczeń oraz możliwości ^{ich} na likwidacji /objazdu/;
- obiektach znajdujących się na sieci komunikacyjnej nieprzyjaciela, których zniszczenie gwałtownie obniży możliwości eksploatacyjne tej sieci;
- obiekty na własnej sieci komunikacyjnej na utrzymaniu, których szczególnie zależy szefowi służby komunikacji wojskowej 2 frontu;
- właściwości terenu, warunki klimatyczne, stan pogody, porę roku oraz ich wpływ na eksploatację sieci komunikacyjnej;

- sieć komunikacyjna /linie komunikacyjne/ przewidziane do odbudowy i utrzymania w toku operacji obronnej frontu.

W powyższym układzie należy rozpatrzyć:

- sieć kolejową;
- sieć dróg samochodowych;
- sieć wodnych dróg śródlądowych;
- sieć lotnisk;
- sieć rurociągów;
- morskie linie żeglugowe.

UWAGA METODYCZNA

Z przedstawionych wyżej punktów należy rozpatrzyć wszystkie z tym jednak, że bardziej szczegółowo te elementy sieci komunikacyjnej, które decydują o wykonaniu zadań przewozowych. Z uwagi na to, że tematem kolejnych zajęć jest ocena sytuacji komunikacyjnej przedstawione niżej proponowane rozwiązanie będzie uogólnione. Szczegóły natomiast znajdują się w opracowaniu metodycznym zajęcia 3.

Proponowane rozwiązanie

SIEĆ KOLEJOWA

Na planowanym obszarze prowadzenia operacji obronnej frontu znajduje się siedem zasadniczych linii kolejowych o ogólnym kierunku wschód - zachód i cztery kolejowe linie rokadowe o ogólnym kierunku północ-południe.

Średnia gęstość sieci kolejowej normalnotorowej na terytorium POLSKI wynosi 7,6 km linii na 100 km² powierzchni i wykazuje duże zróżnicowanie uwarunkowane czynnikami historycznymi.

Łączna długość linii dofrontowych wynosi 4.627 km, z tego zelektryfikowanych 2.692 km, linii dwutorowych 3.566 k. Na liniach dofrontowych występuje 55 mostów o długości powyżej 100 m i 83 mosty o długości 50 - 100 m. Ogólna przelotność linii dofrontowych wynosi 387 par pociągów /dobę.

Łączna długość linii rokadowych wynosi 3.061 km, z tego zelektryfikowanych 1.837 km, dwutorowych 1.755 km. Na liniach rokadowych znajdują się 23 mosty o długości powyżej 100 m oraz 45 mostów o długości do 100 metrów.

Średnia ilość przepustów na wymienionych liniach kolejowych wynosi ok. 5 szt. na jeden kilometr toru.

Biorąc pod uwagę ilość i przebieg linii kolejowych można stwierdzić, że zapewniają one warunki wykonania zadań przewozowych na potrzeby frontu, a nawet te potrzeby przewyższają. Będzie to miało miejsce wówczas, gdy oddziaływanie nieprzyjaciela będzie niewielkie

lub wcale jego nie będzie. Jest to sytuacja nierealna i dlatego też dokładniej i szerzej na temat możliwości wykorzystania sieci kolejowej będzie można mówić po dokonaniu oceny zagrożenia terytorium POLSKI. Wówczas jeden z wniosków powinien dotyczyć linii, które powinny być utrzymywane i eksploatowane na potrzeby frontu.

Dokonując oceny sieci kolejowej znajdującej się na terytorium zajętych przez nieprzyjaciela można powiedzieć, że jest ona stosunkowo dobrze rozwinięta. Obiektami barierowymi będą mosty na ŁABIE ~~ixdługokxxwax~~ których odbudowa jest stosunkowo trudna i długotrwała. Stąd też nasuwa się wniosek postulujący zniszczenie mostów kolejowych na ŁABIE, co w znaczny sposób może zakłócić wykorzystanie transportu kolejowego przez nieprzyjaciela.

SIEĆ DRÓG SAMOCHODOWYCH

Na planowanym obszarze prowadzenia operacji obronnej frontu znajduje się siedem zasadniczych dróg samochodowych o ogólnym kierunku wschód - zachód i pięć dróg samochodowych o ogólnym kierunku północ - południe.

Srednia gęstość sieci dróg samochodowych w POLSCE wynosi 71,2 km na 100 km² powierzchni.

Nawierzchnia tych dróg jest wykonana w zdecydowanej większości z asfaltu, a na niewielkich odcinkach z kostki kamiennej /granitowej i bazaltowej/. Szerokość jezdni wynosi minimum 6-7 m. Mosty na tych drogach są przeważnie stalowo-betonowe i posiadają nośność 30-80 ton.

Przedstawiona ilość dróg samochodowych pozwala na wyznaczenie potrzebnych FDS /rokadowych i dofrontowych/.

W przypadku wystąpienia zniszczeń na sieci drogowej istnieje możliwość dokonania objazdu zniszczonych obiektów za wyjątkiem mostów na szerokich przeszkodach wodnych /WISŁA, NAREW, BUG, WARTA, PILICA/. Zatem zniszczenie mostów drogowych może spowodować znaczne zakłócenia w ruchu pojazdów samochodowych.

Sieć dróg samochodowych na obszarach zajętych przez nieprzyjaciela jest bardzo dobrze rozwinięta. Pozwala to w pełni zabezpieczyć potrzeby przewozowe wojsk nieprzyjaciela. Dla sparalizowania ruchu pojazdów samochodowych nieprzyjaciela celowe jest zniszczenie mostów drogowych na ŁABIE, co w zasadniczy sposób utrudni ruch pojazdów samochodowych nieprzyjaciela w kierunku dofrontowym.

Na sieci dróg samochodowych nieprzyjaciela znajduje się stosunkowo duża ilość budowli inżynierskich. Ich zniszczenie /wiadukty, przepusty, akwedukty/ może dodatkowo utrudnić ruch pojazdów samochodowych.

SIEĆ WODNYCH DRÓG ŚRÓDLĄDOWYCH

Sieć wodnych dróg śródlądowych na terytorium POLSKI jest bardzo uboga. Można jedynie mówić o następujących ciągach wodnych:

- rzeka Odra od KOZŁA do SZCZECINA - ze względu na przebieg pierwszego pasa obrony nie może być brana ^{ogółem} ~~wspólnie~~ pod uwagę przy rozpatrywaniu jej przydatności do przewozów wojskowych;
- rzeka WARTA od KOSTRZYNA do ŚREMU WLKP dostępna przy średnim poziomie wody dla barek o wyporności 200 ton;
- rzeka NOTEC od SANOKA do NAKŁA n/NOTECIĄ łącznie z kanałem BYDGOSKIM dostępna przy średnim poziomie wody dla ~~barek~~ barek o wyporności 400 ton;
- rzeka WISŁA podzielona na odcinki SANDOMIERZ - WŁOCŁAWEK i WŁOCŁAWEK - GDAŃSK przy średnim poziomie wody jest dostępna dla barek o wyporności 400 ton;
- rzeka NAREW od SURAZA do zapory w DĘBEM przy średnim poziomie wody jest dostępna dla barek o wyporności 200 ton;
- rzeka BUG od TERESPOLA do ujścia przy średnim poziomie wody jest dostępna dla barek o wyporności 200 ton.

Z wymienionych ciągów wodnych do przewozów wojskowych możliwe do wykorzystania są rzeki WISŁA, BUD i NAREW. Biorąc pod uwagę stan taboru rzeczno-^o, oraz infrastruktury wzdłuż wymienionych rzek /porty za i wyładownicze/ transport wodny śródlądowy do przewozów wojskowych na potrzeby frontu będzie wykorzystywany sporadycznie.

Sieć wodnych dróg śródlądowych na terytorium nieprzyjaciela jest bardzo dobrze rozwinięta. Tabor rzeczny odpowiada wszelkim wymogom stawianym przez współczesne armie. Wodne drogi śródlądowe nieprzyjaciela posiadają stosunkowo dużą ilość różnych budowli hydrotechnicznych np. śluzy, akwedukty itp. Ponadto są odcinki kanałów, które zbudowano na powierzchni gruntu. ~~Zniszczenie kanałów i akweduktów~~ Zniszczenie śluz, akweduktów czy wałów kanałów spowoduje zakłócenia w ruchu taboru rzeczno-^o, niekiedy nawet uniemożliwi ruch. W przypadku zniszczenia wałów czy akweduktów może spowodować również wystąpienie rozlewisk i podtopień na dużych obszarach.

SIEĆ LOTNISK

Rozważając możliwość wykorzystania transportu powietrznego do przewozów wojskowych z jednej strony należy rozpatrzeć sieć lotnisk, z drugiej natomiast stan taboru. Taboru transportowego praktycznie nie posiadamy. Natomiast sieć lotnisk jest dostosowana do ruchu pasażerskiego. Istniejące lotniska posiadają możliwości przyjmowania praktycznie wszystkich istniejących obecnie samolotów transportowych.

Oceniając realnie stan taboru i sieci lotnisk można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że transport lotniczy do przewozów wojskowych w operacji obronnej prowadzonej na terytorium POLSKI praktycznie nie będzie wykorzystany. a gdyby nawet był wykorzystany to w minimalnym zakresie.

Ilość lotnisk i stan samolotów nieprzyjaciela, które mogą być wykorzystane przez niego do przewozów wojskowych jest na poziomie dobrym. Inaczej mówiąc, nieprzyjaciel posiada dogodne warunki wykorzystania lotnictwa do dowozu środków materiałowych czy też przetransportowania wojsk. Sądzić jednak należy, że w ogólnej masie towarowej udział lotnictwa będzie niewielki.

SIEĆ RUROCIĄGÓW

Na terytorium POLSKI posiadamy w zasadzie jeden rurociąg, tj. PRZYJAZN, który przecina nasz kraj ze wschodu na zachód. Jest on wykorzystany do tłoczenia ropy naftowej ze ZWIĄZKU RADZIECKIEGO do NRD i POLSKI. Jest również rurociąg łączący Port Północny w GDANSKU z rafinerią w PŁOCKU, przeznaczony także do transportu ropy naftowej.

Ograniczona ilość i obecne przeznaczenie istniejącego w POLSCE rurociągów praktycznie wyklucza możliwość ich wykorzystania do transportu paliw płynnych.

Sieć rurociągów na terytorium nieprzyjaciela jest bardzo dobrze rozwinięta. Kierunki ich przebiegu to głównie północ-południe /od portów i rafinerii w głąb kraju/. Najczęściej spotykane średnice to 152 mm. Istniejący stan i gęstość rurociągów stwarzają dogodne warunki zaopatrywania wojsk w paliwa. Aby utrudnić czy uniemożliwić korzystanie z istniejących sieci rurociągów celowe jest zniszczenie stacji pomp.

UWAGA: Szczegóły w zakresie wykorzystania i niszczenia rurociągów prawdopodobnie przedstawia w propozycjach szef służby MPS.

MORSKIE LINIE ŻEGLUGOWE

Na polskim odcinku wybrzeża morskiego znajdują się następujące porty: GDANSK, GDYNIA, PUCK, HEL, WŁADYSŁAWOWO, ŁEBA, USTKA, DARŁOWO, KOŁOBRZEG, SZCZECIN, ŚWINOUJSCIE. Wymienione porty posiadają możliwości przyjmowania statków o wyporności do 1.500 ton /nie dotyczy to wielkich portów typu GDANSK czy ŚWINOUJSCIE/. W portach tych znajdują się niezbędne urządzenia przeładunkowe

umożliwiająca w znacznym zakresie zmechanizowanie prac przeładunkowych. Stan polskiej floty handlowej pozwala na jej wykorzystanie do przewozów wojskowych. Ważnym czynnikiem warunkującym celowość wykorzystania transportu morskiego do przewozów wojskowych jest uzyskanie panowania na morzu w ~~akwenie~~ akwenie BAŁTYKU. Drugim czynnikiem są potrzeby środków materiałowych. Te z kolei choć są wysokie i mają w dalszym ciągu tendencje wzrostowe mogą być zaspokajane przy wykorzystaniu innych rodzajów transportu.

Reasumując można powiedzieć, że choć istnieją sprzyjające warunki wykorzystania transportu morskiego do przewozów wojskowych na potrzeby 2 frontu, to jednak uwzględniając odległość, zagrożenie i potrzeby, zakres wykorzystania tego rodzaju transportu będzie raczej niewielki.

2. Zagrożenie sieci komunikacyjnej frontu

Zasadniczym zagrożeniem sieci komunikacyjnej 2 frontu broniącego się na terytorium POLSKI będą środki napadu powietrznego nieprzyjaciela oraz jego siły naziemne działające na tyłach naszych wojsk.

a/ środki napadu powietrznego

Wojska lądowe CGA i PGA w toku działań są wspierane przez 2 i 4 PTSP oraz część sił PTSP CB i BZ. Wspierać działania mogą również siły 3 ALT/USA/ i do trzydziestu eskadr również amerykańskich.

Ogółem wojskom 2 frontu może zagrażać

- 72 wyrzutnie pocisków raketowych typu PERSHUNG - 1A;
- około 1.600 samolotów bojowych /z tego ok. 700 to nosiciele broni jądrowej/;

Zgodnie z koncepcją FOFA nieprzyjaciel będzie wykonywał uderzenia małego /5-30 km/, średniego /30-150 km/ i dużego zasięgu /150-800 km/. Koncepcja ta przewiduje również niszczenie obiektów komunikacyjnych na trzech rubieżach /ODRA, WISŁA i wschodnia granica POLSKI/ natomiast pomiędzy tymi rubieżami przewiduje się niszczenie ważnych węzłów i innych obiektów.

Do wykonania zadań związanych z niszczeniem obiektów na terytorium POLSKI nieprzyjaciel może użyć jednorazowo ok. 250 środków. Prawdopodobnie do niszczenia obiektów komunikacyjnych nieprzyjaciel wydzieli ok. 30 % swoich środków. Oznacza to, że jednorazowo ^{na} obiekty komunikacyjne może oddziaływać 80 SNP.

Uwaga: Przyjęto wielkości średnie, choć wiadomo, że w pierwszych dniach wojny ze względu na zasięg będą użyte tylko te środki, których zasięg jest odpowiedni. W kolejnych dniach wraz ze zbliżaniem się frontu do zachodniej granicy POLSKI nieprzyjaciół będzie wykorzystywał kolejne środki ale trzeba uwzględnić jego straty.

b/ siły naziemne

Na terytorium POLSKI mogą działać wojska specjalnego przeznaczenia i wojska dalekiego rozpoznania. Mogą być one wydzielone ze składu sił zbrojnych USA, WIELKIEJ BRYTANII, BELGI, HOLANDII i RFN. Ogółem na terytorium POLSKI tj na tyłach wojsk 2 frontu może działać do 400 różnego rodzaju grup /GS, GDR, GPB/. Przyjmuje się, że jednorazowo działania dywersyjne i rozpoznawcze może prowadzić około 1/3 sił, tj. 100-130 grup. /1/3 - wraca do baz, 1/3 - odtwarza zdolność bojową". Z ~~kwadrant~~ liczby tej ok. 30 % może oddziaływać na obiekty Komunikacyjne.

c/ przewidywany charakter i wielkość zniszczeń

Biorąc za podstawę przyjętej przez NATO koncepcji FOFA, siły i środki nieprzyjaciela oraz istniejącą na terytorium POLSKI sieć komunikacyjną może przyjąć, że zniszczenia sieci komunikacyjnej będą miały charakter strefowy. Oznacza to, że wszystkie lub zdecydowana większość mostów na WISLE, ODRZE, WARCIE, NARWI i BUGU będą zniszczone. Oprócz tego stacje przeładunkowe na wschodniej granicy POLSKI będą również obiektem ataku. Pomiędzy rubieżami, tj. wschodnią granicą POLSKI, WISŁĄ oraz ODRĄ będą również niszczone węzły komunikacyjne, których wyeliminowanie z sieci komunikacyjnej zakłóci a niekiedy wręcz spowoduje przerwanie ruchu na określonym obszarze.

3. położenie, stan, skład i stopień zaopatrzenia wojsk własnych

Uwaga: problem ten szczegółowo zostanie rozpatrzony i rozwiązany w czasie kolejnych zajęć. Stąd też w tym miejscu zostanie potraktowany bardziej ogólnie.

Jednostki służby komunikacji wojskowej /dwie BUK, BDE, BM, dwie BTR, bremsk, PSSDM oraz PSSKP/ kończą mobilizacyjne rozwinięcie w rejonach alarmowych. Ze względu na to, że jednostki te nie były obiektami ataku posiadają w pełni ukompletowany stan osobowy oraz należną etatem ilość sprzętu. Stan środków materiałowych jest zgodny z ustaleniami dotyczącymi urzutowania zapasów.

Biorąc pod uwagę ewentualną sieć komunikacyjną frontu, którą trzeba utrzymać w sprawności eksploatacyjnej zajdzie potrzeba przesunięcia jednostek stosownie do zadań zabezpieczenia komunikacyjnego.

4. położenie, stan, charakter działania sąsiadów i warunki współdziałania z nimi

Sąsiadem dla szefa służby komunikacji wojskowej drugiego frontu jest szef służby komunikacji wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP i Szef Wojsk inżynieryjnych drugiego frontu. Można w tym miejscu wymienić inne szefostwa czy komendy. Wydaje się jednak, że te dwa wymienione z nazwy szefostwa są najbardziej ważne i współdziałanie z nimi może stworzyć dogodne warunki do ~~wykra~~ wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu.

Zadaniem szefostwa służby komunikacji wojskowej Gł.Kwat. WP jest:

- organizacja i prowadzenie osłony technicznej sieci komunikacyjnej na terytorium POLSKI. /zadanie to dotyczy tych ciągów komunikacyjnych, które są przewidywane jako trasy przewozów wojskowych/;
- planowanie i kierowanie przewozami wojskowymi na terytorium POLSKI.

Uwzględniając powyższe zadania i dokonując ich porównania z zadaniem służby komunikacji wojskowej 2 frontu okazuje się, że zadania te w zdecydowanej większości pokrywają się. Zachodzi zatem konieczność zorganizowania i kontynuowania współdziałania dotyczącego:

- które linie komunikacyjne wydzielić jako ciągi frontowe /linie kolejowe, drogi samochodowe/;
- jakimi siłami wydzielone ciągi komunikacyjne będą utrzymywane, jaki będzie podział kompetencji i jak można wspierać działania sił podporządkowania frontowego;
- w jaki sposób planować przewozy wojskowe na potrzeby frontu i jak tymi przewozami kierować aby zostały one w pełni wykonane.

Przedstawione dziedziny czy kierunki współdziałania stanowią jedynie część problematyki będącej obiektem zainteresowania SSKW Gł. KWAT. WP i SSKW 2 F. Są to jednak najważniejsze problemy, które w decydujący sposób wpływają na wykonanie zadań przewozowych.

Jednym z ważniejszych zadań szefostwa wojsk inżynieryjnych 2 frontu będzie utrzymanie ciągłości ruchu na drogach samochodowych w rejonie przeszkód wodnych. Inaczej mówiąc zadaniem wojsk inżynieryjnych 2 frontu będzie budowa mostów głównie pontonowych przez przeszkody wodne. Podobne zadanie spoczywa na siłach i środkach służby komunikacji wojskowej 2 frontu w odniesieniu do frontowych dróg samochodowych. Stąd też konieczne jest zorganizowanie współdziałania mające na celu utrzymanie ciągłości ruchu w rejonie przecięcia

frontowych dróg samochodowych z przeszkodami wodnymi.

5. Sytuacja skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych

Dotychczasowe działania wojenne są prowadzone bez stosowania broni masowego rażenia. Niemniej jednak należy liczyć się z możliwością przejścia do działań z użyciem broni masowego rażenia. Może to mieć miejsce gdy cele polityczno-militarne nieprzyjaciela nie zostaną osiągnięte przy użyciu konwencjonalnych środków rażenia.

W sytuacji gdy nastąpi przejście do działań z użyciem broni masowego rażenia, zniszczenia na sieci komunikacyjnej będą prawdopodobnie większe. Znając poglądy NATO na sposób użycia broni masowego rażenia, należy liczyć się z tym, że powstaną trzy strefy - bariery zniszczeń i skażeń i będą to prawdopodobnie:

- rubież ODRY;
- rubież WISŁY;
- wschodnia granica POLSKI.

Ponadto pomiędzy tymi rubieżami mogą mieć miejsce zniszczenia punktowe.

Reasumując można powiedzieć, że oprócz zniszczeń powstaną strefy skażeń, które utrudnią a w początkowym okresie wręcz uniemożliwią odbudowę zniszczeń. Przedstawione założenia stanowią hipotezę. Konkretne oceny miały by miejsce po ewentualnym użyciu broni masowego rażenia.

6. Sytuacja radioelektroniczna

Dotychczasowe działania charakteryzowały się bardzo intensywnymi oddziaływaniami środków walki radioelektronicznej nieprzyjaciela. Stąd też oprócz zasadniczego sposobu łączności - tj. łączności radiowej należy dla zapewnienia ciągłości kierowania zabezpieczeniem komunikacyjnym zorganizować sieci dublujące.

Mogą to być ruchome środki /łącznicy na środkach transportowych/ i łączność przewodowa /MTŻiŁ/ odpowiednio utajniona.

ZAGADNIENIE 2

Sprecyzowanie zamiaru

Szef Służby Komunikacji Wojskowej 2 frontu mając za podstawę otrzymane zadanie, sytuację komunikacyjną, stan, położenie i zaopatrzenie podległych jednostek oraz dodatkowe wytyczne kwatermistrza 2 frontu powinien sprecyzować ~~wytyczne~~ koncepcję zabezpieczenia komunikacyjnego. Nie jest błędem użycie stwierdzenia, że szef służby komunikacji wojskowej 2 frontu precyzuje zamiar zabezpieczenia komunikacyjnego 2 frontu w obronie organizowanej na terytorium POLSKI.

- Pytanie kontrolne: Jakie treści powinien zawierać zamiar szefa służby komunikacji wojskowej 2 frontu ?
- Odpowiedz: Podstawa pkt 59 str. 51 Regulaminu walki wojsk lądowych SZ PRL część I. Zamiar zabezpieczenia komunikacyjnego 2 frontu powinien zawierać następujące elementy:
- 1/ miejsce skupienia głównego wysiłku /czasowe i przestrzenne/;
 - 2/ sposób i kolejność wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego;
 - 3/ ugrupowanie sił służby komunikacji wojskowej 2 frontu.

UWAGA METODYCZNA

Przedstawiony układ zamiaru SSKW 2 frontu może budzić kontrowersje. Dlatego też drogą kierowanej dyskusji należy ewentualne wątpliwości wyjaśnić. Należy również zaakcentować, że decydującym elementem zamiaru jest punkt 2, który powinien stanowić podstawę do wydania zarządzeń wstępnych pozwalających na rozpoczęcie pracy na niższych szczeblach dowodzenia /brygady, batalionu, składy, komendy itp./.

Kontynuując to zagadnienie wykładowca drogą dyskusji ustala treści, które powinny znaleźć się w zamiarze SSKW 2 frontu.

Proponowane rozwiązanie

1. Miejsce skupienia głównego wysiłku.
Główny wysiłek służby komunikacji wojskowej 2 frontu należy skupić na:
 - a/ utrzymaniu ciągłości ruchu na wyznaczonych ciągach komunikacyjnych frontu;
 - b/ zapewnieniu ciągłości ruchu w miejscach przecięcia ciągów komunikacyjnych z przeszkodami wodnymi;
 - c/ sprawnym kierowaniu przewozami wojskowymi w warunkach wystąpienia zniszczeń na sieci komunikacyjnej na terytorium POLSKI.
2. Sposób i kolejność wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego
W celu utrzymania ciągłości ruchu na sieci kolejowej 2 frontu wykorzystać siły: dwóch brygad wojsk kolejowych; kolejowej dystrykcji specjalnej; dwóch komend TRP i części sił obszaru kraju.
Dla realizacji wymienionego zadania należy:
 1. Dwie brygady wojsk kolejowych przesunąć sposobem kombinowanym z rejonów mobilizacyjnego rozwinięcia do:
 - zach. BYDGOSZCZ - 17 BWK;
 - KŁODAWA - 15 BWK;

Po osiągnięciu nakazanych rejonów brygady zorganizują rozpoznanie techniczne następujących odcinków linii kolejowych:

17 BWK - BYDGOSZCZ - WAŁCZ i GDYNIA - KUTNO;

15 BWK - WARSZAWA- POZNAŃ - wył. KUTNO - KRAKÓW.

Na podstawie uzyskanych informacji z rozpoznania technicznego przystąpią od 14.00 16.11 do prowadzenia osłony technicznej wymienionych odcinków linii kolejowych.

2. Dwie komendy TRP zostaną przesunięte z rejonów mobilizacyjnego rozwinięcia BYDGOSZCZ i LUBLIN do ~~planowanych~~ planowanych rejonów rozwinięcia TRP tj. DĘBLIN i GRUDZIĄDZ, gdzie od 8.00 16.11 są w gotowości do działania.
3. Kolejowa dyrekcja specjalna po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia od 12.00 13.11 przejmie część zadań związanych z osłoną techniczną linii kolejowych za zachód od WISŁY, co pozwoli na wycofanie do odwodu określonych sił brygad wojsk kolejowych. KDS od 12.00 18.11 przystąpi do eksploatacji linii kolejowych frontu na zachód od WISŁY.
4. Zgodnie z porozumieniem pomiędzy szefem służby komunikacji wojskowej 2 frontu a szefem służby komunikacji wojskowej Gł. Kwat. WP /obszaru kraju/ określone jednostki, tj. 10 i 11 pk OK prowadzą od 14.00 16.11 osłonę techniczną linii kolejowych.
10 pk KUŹNICA BIAŁOSTOCKA - TORUŃ;
11 pk TERESPOL - wył. WARSZAWA.

Dla utrzymania ciągłości ruchu na frontowych drogach samochodowych wykorzystuje się siły brygady drogowo-eksploatacyjnej i brygady mostowej.

W celu zrealizowania powyższego zadania należy:

1. 212 BDE z rejonu mobilizacyjnego rozwinięcia pld. NOWY DWÓR MAZOWIECKI przesunąć na własnych środkach do m. SŁUPCA.
Przeprowadzić rozpoznanie techniczne i od 14.00 16.11 przystąpić do osłony technicznej i kierowania ruchem na
FDS - 1 TORUŃ, NAKŁO, PIŁA, WAŁCZ
FDS - 2 PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WIELUŃ, WROCŁAW;
RFDS - 2 GDĄSK, STAROGARD GD., BYDGOSZCZ, INOWROCŁAW,
WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW MAZ., KIELCE, KRAKÓW;
RFDS - 3 SŁUPSK, SZCZECINEK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO.

2. 210 BM z rejonu mobilizacyjnego rozwinięcia pld.zach. PŁOCK przesunąć do rejonu pld. TUREK i od 14.00 16.11 przystępuje do osłony technicznej mostów drogowych na WISLE w TORYNIU i PUŁAWACH oraz na ODRZE we WROCŁAWIU.

Kolejnym zadaniem jest ewakuacja i dowóz środków materiałowych. Do realizacji tego zadania służba komunikacji wojskowej drugiego frontu dysponuje siłami dwóch brygad transportowych.

Brygady te po zakończeniu mobilizacji oddzielnymi batalionami zgodnie z wcześniej opracowanymi planami pobierają środki materiałowe. Po pobraniu środków materiałowych bataliony oddzielnymi kolumnami udają się do:

- 67 BTr do rejonu pkn. GŁOWNO, gdzie od 14.00 16.11 są w gotowości do realizacji dowozu zgodnie z decyzją kwatermistrza 2 frontu;
- 68 BTr do rejonu wsch. PRZEDBORZ, gdzie od 14.00 16.11 są w gotowości do realizacji dowozu zgodnie z decyzją kwatermistrza 2 frontu.

Dla realizacji zadań związanych z kierowaniem przewozami wojskowymi służba komunikacji wojskowej dysponuje siłami:

- w odniesieniu do przewozów kolejowych - komendami SRF, po zmobilizowaniu KDS i konieczne jest nawiązanie ścisłego współdziałania i współpracy z odpowiednimi SPW;
- w odniesieniu do realizacji przewozów wojskowych organami dowodzenia BDE.

Oczywistym jest, że całością spraw związanych z kierowaniem przewozami wojskowymi 2 frontu zajmuje się Oddział Organizacji i Planowania Przewozów.

W celu zrealizowania zadań związanych z kierowaniem przewozami wojskowymi:

- Oddział Organizacji i Planowania Przewozów SSKW 2 F wykorzystuje posiadane środki.

W sposób scentralizowany planuje i kieruje przewozami wojskowymi wszystkimi rodzajami transportu. Odnacza to, że wykorzystując środki łączności TSD frontu przekazuje odpowiednim wykonawcom polecenia dotyczące realizacji przewozów wojskowych. Ponadto oddział ten jest głównym organizatorem i wykonawcą uzgodnień pomiędzy SSKW 2 F a SSKW Gł.Kwat. WP w zakresie kierowania przewozami wojskowymi przez jednostki organizujące OK świadczące usługi na rzecz frontu;

- Komendy Stacji Rozdzielczych Frontu zgodnie ze swoim przeznaczeniem dokonują przeadresowań pociągów wojskowych, rozformowują przybywające pociągi a ponadto formują nowe pociągi i zgodnie z decyzją SSKW 2 F wysyłają do właściwych adresatów;

- KDS po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia i osiągnięcia pełnej gotowości bojowej może realizować zadania związane z kierowaniem wojskowymi przewozami transportem kolejowym,; uważa się obecnie, że w operacji obronnej prowadzonej na terytorium POLSKI, KDS do kierowania przewozami wykorzystywana nie będzie, natomiast będzie w gotowości do realizacji tych zadań w przypadku gdy wojska frontu przejdą do przeciwuderzenia; zadania związane z kierowaniem przewozami wojskowymi transportem kolejowym będą realizowały organy PKP już istniejące na sieci kolejowej na podstawie poleceń przekazywanych przez SPW czy WKOK.
- brygada drogowo-eksploatacyjna na podstawie otrzymanych z SSKW 2 F grafików ruchu kolumn i wykonanych z nich wyciągów poprzez rozwinięte SPD, RPD, OPD i PRR będzie kierowała przewozami wojskowymi transportem samochodowym realizowanymi na wyznaczonych i utrzymywanych frontowych drogach samochodowych.

3. Ugrupowanie sił służby komunikacji wojskowej 2 frontu.

Biorąc ~~na~~ za podstawę rejony mobilizacyjnego rozwinięcia, istniejącą sieć komunikacyjną na terytorium POLSKI, wyznaczoną sieć komunikacyjną 2 frontu, możliwości oddziaływania nieprzyjaciela i zadania służby komunikacji wojskowej 2 F celowe jest następujące ugrupowanie sił służby komunikacji wojskowej:

- † 27 BWK - 10 km zach. BYDGOSZCZ;
- 15 BWK - KŁODAWA;
- 212 BDE - STRZAŁKOWO;
- 210 BM - pld. TUREK;
- 67 BTr - GŁOWNO;
- 68 BTr - wsch. PRZEDBÓRZ;
- 227 KDS - w rejonie SKIERNIEWICE, ŻYRARDÓW, MSZCZONÓW;
- 272 WLSRF - DZIAŁDOWO;
- 273 WLSRF - MINSK MAZÓ;
- 274 bremsk - GĄBIN;
- 275 PSSKP - INOWROCŁAW;
- 276 PSSDM - INOWROCŁAW.

Powyższe ustalenia przedstawione przez słuchaczy i wspólnie przedyskutowane stanowią podstawę do ostatecznego sprecyzowania treści zamiaru szefa służby komunikacji wojskowej 2 frontu. Ze względu na to, że treścią zagadnienia 3 jest meldowanie zamiaru w języku rosyjskim ostateczną proponowaną wersją zamiaru w języku polskim i rosyjskim jest w nim zawarta.

ZAGADNIENIE 3

Meldowanie zamiaru w języku rosyjskim

Wykładowcy przypomina, że ustalono iż w zamiarze szef przedstawia trzy zasadnicze punkty /wymienione w zagadnieniu 2/, po czym wyznacza słuchaczy do przedstawienia treści zamiaru.

Uwaga metodyczna: słuchacze występują podczas meldowania bez notatek.

Proponowane rozwiązanie

ZAMIERZAM główny wysiłek służby komunikacji wojskowej 2 frontu skupić na utrzymaniu ciągłości ruchu na sieci komunikacyjnej frontu i sprawnym kierowaniu przewozami wojskowymi na potrzeby frontu.

W tym celu:

- wyznaczyć dwie dofrontowe linie komunikacyjne i jedną rokadową linię kolejową miejscowioną na zachodnim brzegu WISŁY;
- na rubieży WISŁY w miejscach przecięcia kolejowych linii dofrontowych od 8.00 16.11 być w gotowości do zorganizowania tymczasowych rejsów przeładunkowych;
- wyznaczyć dwie zasadnicze frontowe drogi samochodowe na kierunku 8 i 9 A i trzy frontowe rokadowe drogi samochodowe.

Dla realizacji powyższych celów zamierzam:

- 1/ siłami 27 BWK rozmieszczonej 10 km zach. BYDGOSZCZ zorganizować od 14.00 16.11 osłonę techniczną dofrontowej linii kolejowej BYDGOSZCZ, NAKŁO, PIŁA, WAŁCZ i rokadowej linii kolejowej na odcinku GDYNIA, TCZEW, BYDGOSZCZ, INOWROCŁAW, KUTNO;
- 2/ siłami 15 BWK rozmieszczonej w KŁODAWIE od 14.00 16.11 zorganizować osłonę techniczną dofrontowej linii kolejowej WARSZAWA, ŁOWICZ, KUTNO, WRZEŚNIA, POZNAŃ i rokadowej linii kolejowej wyż. BARŁOGI, ZDUŃSKA WOLA, BLACHOWNIA;
- 3/ siłami 212 BWK rozmieszczonej w STRZAŁKOWIE od 14.00 16.11 zorganizować osłonę techniczną i eksploatacyjną:
 - FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, CZARNE;
 - FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WROCŁAW;
 - RFDS - 2 - GDAŃSK, STRARGARD GD., BYDGOSZCZ, INOWROCŁAW, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW MAZ., KIELCE, KRAKÓW
 - RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, CHODZIEŻ, OBORNIKI, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO;
- 4/ siłami 210 BM rozmieszczonej w rejonie pld. TUREK od 14.00 16.11 zorganizować osłonę techniczną mostów drogowych na WISLE w TORUNIU i PUŁAWACH oraz na ODRZE we WROCŁAWIU;

- 5/ siłami 272 i 273 WKS RF zorganizować od 14.00 16.11 dwie stacje rozdzielcze frontu - DZIAŁDOWO i MIŃSK MAZ. z zadaniem kierowania pociągów wojskowych do odpowiednich odbiorców;
- 6/ siły 227 KDS po zmobilizowaniu ześrodkować w rejonie SKIERNIEWICE, ŻYRYRÓW, MSZCZONÓW gdzie być w gotowości do prowadzenia osłony technicznej sieci kolejowej i eksploatacji wyznaczonych linii kolejowych;
- 7/ siły 274 bremsk po zmobilizowaniu przesunąć do rejonu wsch. GĄBIN, gdzie od 14.00 16.11 być w gotowości do ewakuacji i remontu specjalistycznego sprzętu służby komunikacji wojskowej;
- 8/ siłami 275 PSS KP oraz 276 PSS DM rozwinąć w rejonie INOWROCŁAW, KRUSZWICA, ŁOJEWO polowe składy i od 14.00 16.11 być w gotowości do wydawania sprzętu i materiałów zgodnie z rozdzielnikiem;
- 9/ siłami 67 i 68 BTr po zmobilizowaniu pobrać zgodnie z dokumentami mobilizacyjnymi środki materiałowe i ześrodkować się w rejonach:

67 BTr - GŁOGOWO;

68 BTr - PRZEDBÓRZ, gdzie od 14.00 16.11 być w gotowości do dostarczania środków materiałowych zgodnie z planem dowozu.

Siły służby komunikacji wojskowej 2 frontu zamierzam ugrupować w następujący sposób:

- 212 BDE rozmieścić w RADZIEJOWIE a organizowane przez bde rejonowe punkty dyspozytorskie w następujących miejscowościach NAKŁO, WIELUŃ, RAWA MAZ.; odwód 212 BDE rozmieścić w rejonie płn. STRZAŁKOWO;
- 210 BM rozmieścić w rejonie płd. TUREK wydzielając odpowiednie siły do osłony nakazanych mostów znajdujących się na frontowych drogach samochodowych;
- siłami 272 WKS RF rozwinąć SRF w DZIAŁDOWIE a 273 WKS RF rozwinąć SRF w MIŃSKU MAZ.;
- siły 227 KDS po zmobilizowaniu rozmieścić w rejonie SKIERNIEWICE, ŻYRYRÓW, MSZCZONÓW - odwód szef służby komunikacji wojskowej 2 F;
- 274 bremsk rozmieszczony w GĄBINIE w gotowości do ewakuacji i remontu sprzętu komunikacji wojskowej;
- 275 PSS KP rozwinąć w rejonie ŁOJEWA;
- 276 PSS DM rozwinąć w rejonie INOWROCŁAW;
- 67 BTr rozmieścić w rejonie GŁOWNA;
- 68 BTr rozmieścić w rejonie PRZEDBÓRZ.

ZAJĘCIE 3

TEMAT : Ocena sytuacji komunikacyjnej

CEL: 1. Nauczyć słuchaczy prowadzenia oceny sieci komunikacyjnej w roli szefa służby komunikacji wojskowej frontu.
2. Pogłębić znajomość słuchaczy w odniesieniu do sieci komunikacyjnej POLSKI oraz w zakresie stanu i możliwości związków komunikacyjnych frontu.

CZAS: 4 x 45' = 180'

FORMA: Zajęcie grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE: I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia

1. Sposoby i treść prowadzenia oceny sieci komunikacyjnej oraz stanu i możliwości związków komunikacyjnych.
2. Ocena sieci kolejowej na obszarze tyłów frontu.
3. Ocena sieci dróg samochodowych na obszarze tyłów frontu.
4. Ocena stanu i możliwości związków komunikacyjnych frontu.

Omówienie zajęcia.

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY:

1. Słuchacze do zajęcia przygotowują się na podstawie wytycznych zawartych w założeniu.
2. Ocena sieci komunikacyjnej /sieci kolejowej i drogowej/ słuchacze prowadzą na podstawie map 1 : 500 000 oraz map zawartych w następujących materiałach:
 - 1/ Warunki komunikacyjne POLSKI, nr bibl. 014283;
 - 2/ Warunki komunikacyjne POLSKI - sieć drogowa, nr bibl. 015532 i 015896.
3. Ocena związków komunikacyjnych /BWK, BDE, BM i BTr/, słuchacze prowadzą na podstawie danych zawartych w założeniu oraz na podstawie etatów tych jednostek i obowiązujących norm taktycznych.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE

1. W związku z planowanymi zmianami struktury jednostek służby komunikacji wojskowej w razie ich wprowadzenia - uwzględnić w toku ~~opracowań~~ zajęć.
2. Słuchacze przygotowują notatki z niezbędnymi do referowania danymi.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Podać słuchaczom temat, cel i organizację zajęcia.
2. Sprawdzić przygotowanie do zajęcia konspekty i mapy z naniesioną oceną sytuacji komunikacyjnej oraz położeniem jednostek komunikacyjnych frontu.

3. Przeprowadzić krótki pisemny sprawdzian dotyczący położenia, stanu i możliwości jednostek komunikacyjnych frontu.

ZAGADNIENIE 1

Sposoby i treść prowadzenia oceny sieci komunikacyjnej oraz stanu i możliwości związków komunikacyjnych

UWAGA METODYCZNA

Zagadnienie 1 przeprowadzić metodą pytań i odpowiedzi.

Pytanie 1 : Na czym polega ocena sieci komunikacyjnej frontu ?

Odpowiedz: Ocena sieci komunikacyjnej frontu polega na określeniu możliwości realizacji zadań /wymogów/ stojących przed siecią komunikacyjną frontu, w zakresie zabezpieczenia ruchu transportów wojskowych, które to wynikają z zamiaru dowódcy frontu oraz zadań wojsk i tyłów operacyjnych.

Pytanie 2: Przedstawić treść oceny sieci komunikacyjnej frontu.

Odpowiedz: Szef służby komunikacji wojskowej frontu oceniając sieć komunikacyjną rozpatruje:

- układ sieci, jej stan techniczny, ^{położenia i charakter związków} możliwość ^{ich} likwidacji /objazdów/;
- obiekty na sieci komunikacyjnej nieprzyjaciela przeznaczone do niszczenia oraz tą część sieci /odcinki/, których zniszczenie gwałtownie obniży możliwości eksploatacyjne tej sieci;
- obiekty na własnej sieci komunikacyjnej na utrzymaniu których /w zdolności eksploatacyjnej/ szczególnie zależy szefowi służby komunikacji wojskowej;
- właściwości terenu, warunki klimatyczne, stan pogody, porę roku oraz ich wpływ na eksploatację sieci komunikacyjnej;
- sieć komunikacyjna /linie komunikacyjne/ przewidziane do odbudowy i utrzymania w toku operacji obronnej frontu.

Pytanie 3: Na czym polega ocena stanu i możliwości związków komunikacyjnych frontu ?

Odpowiedz: Ocena stanu i możliwości związków komunikacyjnych frontu polega na określeniu:

- terminów zakończenia ich mobilizacji oraz tras i czasu przesunięcia do rejonów wyjściowych do działań;
- ich stanu i potrzeb w zakresie zabezpieczenia technicznego, materiałowego i medycznego;
- czasu osiągnięcia gotowości do działań podległych związków komunikacyjnych;
- możliwości wykonawczych zadań zabezpieczenia komunika-

ZAGADNIENIE 2

Ocena sieci kolejowej na obszarze tyłów frontu

Prowadzący zajęcia wyznacza 2-3 słuchaczy, którzy występując w roli szefa służby komunikacji wojskowej frontu, prowadzą ocenę sieci kolejowej na terytorium POLSKI .

Proponowana treść oceny

Obecna sieć kolejowa POLSKI jest rezultatem ponad 130 - letniego rozwoju, dokonującego się w różnych organizmach państwowych i stąd też, nie ma ona z punktu widzenia obecnych potrzeb układu w pełni racjonalnego.

~~Ważne~~ Oceniając układ i funkcjonalność polskiej sieci kolejowej, trzeba pamiętać, że 50 % jej długości wytrasowano jeszcze w XIX wieku, a 81 % przed wybuchem I wojny światowej.

Według stanu ~~na~~ na dzień 31.12.1987 r., długość eksploatowanej normalnotorowej sieci kolejowej PKP wynosiła 24.309 km, w tym linii zelektryfikowanej 9.978 km, a jednotorowej 15.347 km. Średnia gęstość sieci kolejowej normalnotorowej na terenie POLSKI wynosi 7,6 km linii na 100 km² powierzchni i wykazuje duże zróżnicowanie spowodowane czynnikami historycznymi.

Obszary o największej gęstości sieci tworzą na mapie POLSKI jak gdyby literę "L", której podstawą jest pas ciągnący się od KRAKOWA do DOLNEGO ŚLĄSKA, a elementem pionowym jest pas biegnący od DOLNEGO ŚLĄSKA do TRÓJMIASTA w skali województw do 20,5 km/100 km² woj. katowickie. Najlepiej rozwiniętą sieć kolejową posiadają województwa katowickie, jeleniogórskie i warszawskie, najsłabiej zamojskie, chełmskie i łomżyńskie.

Największy wpływ na charakterystykę sieci i jej odporność na zniszczenia mają: teren i przeszkody wodne.

Rzeźba terenu w POLSCE, mimo występujących miejscami różnic w wysokościach względnych, jest na ogół korzystna dla budownictwa kolejowego. Główne ciągi komunikacyjne przebiegają przeważnie w terenie dogodnym do budownictwa kolejowego, tj. trasami, gdzie różnice wysokości względnych są stosunkowo niewielkie. Większy problem stanowią natomiast przeszkody wodne, które są przecinane przez główne ciągi komunikacyjne. Są one na ogół trudne do pokonania. Płyną bowiem przeważnie szerokimi, często podmokłymi dolinami. Doliny te są głównymi barierami dla sieci kolejowej na NIŻU POLSKIM.

Liczba mostów kolejowych przez główne rzeki jest niedostateczna. WISŁĘ od OŚWIĘCIMIA do ujścia a więc na długości 940 km przekracza 17 linii kolejowych co daje średnią ~~długość~~ odległość pomiędzy mostami

ok. 55 km. ODRĘ na odcinku od RACIBORZA do ujścia, tj. na długości 763 km przekracza również 17 linii, co daje średnią odległość pomiędzy mostami ok. 45 km. Bardzo małą ilością przepraw mostowych odznaczają się rzeki na wschodniej części kraju. Dla przykładu przez BUG i NAREW mosty kolejowe ~~xxx~~ występują średnio co 90 km.

Na bazie istniejącej sieci kolejowej, w celu zabezpieczenia dowozu i ewakuacji, przewiduje się do utrzymania i eksploatacji siedem linii dofrontowych i cztery linie rokadowe.

Są to następujące linie kolejowe:

a/ o przebiegu wschód-zachód:

- BRANIEWO, ELBLĄG, TCZEW, CHOJNICE, SZCZECINEK, ZŁOCIENIEC, SZCZECIN - nr 1;
- SKANDAWA, OLSZTYN, JABŁONOWO, GRUDZIĄDZ, CHOJNICE i dalej jak linia nr 1 - nr 2;
- KUZNICA, BIAŁYSTOK, OSTROŁĘKA, BRODNICA, TORUŃ, PIŁA, GORZÓW WLKP - nr 3;
- CISÓWKA, SIEDLCE, WARSZAWA, POZNAŃ, SŁUBICE - nr 4;
- MAŁASZEWICZE, CZACHÓWEK, SKIERNIEWICE, ŁÓDZ, LESZNO, GŁOGÓW, ŻAGAŃ, ZASIEKI - nr 5;
- DOROWUSK, LUBLIN, DĘBLIN, KIELCE, CZĘSTOCHOWA, LUBLINIEC, WROCŁAW, WĘGLINIEC - nr 6;
- PRZEMYŚL, KRAKÓW, ZEBRZYDOWICE - nr 7;

b/ o przebiegu północ-południe:

- KORSZE, EŁK, BIAŁYSTOK, SIEDLCE, LUBLIN, SZCZEBRZESZYN, HREBENNE JAROSŁAW, PRZEMYŚL - nr 1;
- NOWY DWÓR GD., MALBORK, TORUŃ, WARSZAWA, LUBLIN, STAŁOWA WOLA, PRZEWORSK, RZESZÓW, JASŁO - nr 2;
- GDAŃSK, BYDGOSZCZ, WŁOCŁAWEK, SKIERNIEWICE, OPOCZNO, KRAKÓW - nr 3;
- KOŁOBRZEG, PIŁA, POZNAŃ, OSTRÓW WLKP., KLUCZBORK, KĘDZIERZYN, RYBNIK, CHYBIE - nr 4.

Łączna długość linii dofrontowych wynosi 4.627 km, z tego zelektryfikowanych 2,692 km, linii dwufrentowych 3.566 km.

Na liniach dofrontowych znajduje się 55 mostów o długości powyżej 100 m i 83 mosty o długości 50-100 m. Ogólna przelotność linii dofrontowych wynosi 387 par poc./dobę.

Łączna długość linii rokadowych wynosi 3.061 km, a z tego zelektryfikowanych 1.837, dwutorowych 1.755. Na liniach rokadowych znajdują się 23 mosty o długości powyżej 100 m i 45 mostów o długości 50-199 m. Ogólna przelotność rokadowych linii kolejowych wynosi 102 par poc./dobę.

Średnia ilość przepustów na wymienionych dofrontowych i rokadowych liniach kolejowych wynosi 0,5 szt. na kilometr szlaku.

Na terytorium nieprzyjaciela sić kolejowa jest rozwinięta bardzo dobrze. Dotyczy to zwłaszcza terytorium RFN. Istotnym utrudnieniem dla ruchu kolejowego w kierunku wschód-zachód może być pokonanie rzeki ŁABY. Wynika to stąd, że na rzece tej znajduje się niewielka ilość mostów kolejowych /średnio co 80 km/. Dlatego też koniecznym wydaje się zniszczenie wszystkich mostów kolejowych na LABIE, co w zdecydowanym stopniu ograniczy ruch pociągów w kierunku zachód-wschód.

Należy również rozpatrzyć konieczność zniszczenia mostów kolejowych na ODRZE i NYSIE w czasie gdy rubież styczności wojsk przebiegać będzie wzdłuż zachodniej granicy POLSKI.

Utrzymanie ciągłości ruchu kolejowego na terytorium POLSKI zależeć głównie będzie od utrzymania w sprawności eksploatacyjnej mostów i dużych węzłów kolejowych, są to:

a/ mosty kolejowe w: TCZEWIE, GRUDZIĄDZU, BYDGOSZCZY, TORUNKU, WARSZAWIE, GÓRZE KALWARII, DĘBLINIE, SANDOMIERZU,

- na WISLE; ŁAPACH i OSTROŁĘCE - na NARWI; WYSZKOWIE, MAŁKINI i PONOŁOWIE - na BUGU; KONIECPOLU i TOMASZOWIE MAZ. - na PILICY; SIERADZU, SOLCU WLKP i POZNANIU - na WARCIE; GŁOGOWIE i OPOLU - na ODRZE;

b/ węzły kolejowe - BIAŁYSTOK, KORSZE, MALBORK, TCZEW, CHOJNICE, SZCZECINEK, BIAŁYSTOK, GRUDZIĄDZ, LASKOWICE POM., SIEDLCE, ŁUKÓW, WARSZAWA, TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, POZNAŃ, ŁOWICZ, SKIERNIEWICE, PILAWA, LUBLIN, DĘBLIN, KOLUSZKI, OSTRÓW WLKP., KRAKÓW, WŁOSZCZOWA, FOSOWSKIE.

Stąd też główny wysiłek służby komunikacji wojskowej 2 frontu oraz służby komunikacji wojskowej Gł.Kwat. WP, a także jednostek drogowych i mostowych PKP powinien zostać skupiony na prowadzeniu osłony technicznej wymienionych mostów i węzłów.

Biorąc pod uwagę ugrupowanie operacyjne, rozmieszczenie tyłów operacyjnych, istniejącą sieć kolejową oraz możliwości służby komunikacji wojskowej 2 frontu celowe jest utrzymywać w toku operacji obronnej następujące linie kolejowe:

- dofrontową nr 3 na odcinku KUZNICA, BIAŁYSTOK, OSTROŁĘKA, BRODNICA, TORUŃ, PIŁA. WAŁCZ;

- dofrontową nr 4 na odcinku CISÓWKA, SIEDLCE, WARSZAWA, POZNAŃ;

- rokadową nr 3 na odcinku GDAŃSK, BYDGOSZCZ, WŁOCŁAWEK, SKIERNIEWICE, OPOCZNO, KIELCE, KRAKÓW.

ZAGADNIENIE 3

Ocena sieci dróg samochodowych na obszarze tyłów frontu

Prowadzący zajęcia wykładowca wyznacza 2-3 słuchaczy, którzy występują w roli szefa służby komunikacji wojskowej drugiego frontu prowadzą ocenę sieci dróg samochodowych. Występujący słuchacze korzystają z przygotowanych map 1 : 500 000.

Proponowana treść oceny

Na terytorium POLSKI sieć drogowa jest dość dobrze rozwinięta. Średnia gęstość sieci drogowej wynosi 71,2 km na 100 km² powierzchni.

Na planowanym obszarze prowadzenia operacji obronnej frontu, tj. na terytorium POLSKI można wyznaczyć siedem dróg samochodowych dofrontowych i pięć dróg rokadowych. Są to:

a/ drogi dofrontowe:

- nr 1 - GDAŃSK, SŁUPSK, KOSZALIN, PŁOTY, ŚWINOUJŚCIE;
- nr 2 - GRZECHOTKI, ELBLĄG, TCZEW, CHOJNICE, WAŁCZ, SZCZECIN;
- nr 3 - AUGUSTÓW, OLSZTYN, OSTRODA, GRUDZIĄDZ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ, GORZÓW WLKP., KOSTRZYN;
- nr 4 - BIAŁYSTOK, ŁOMŻA, OSTROŁĘKA, RÓŻAN, CIECHANÓW, DROBIN, TORUŃ, BYDGOSZCZ i dalej jak droga nr 3;
- nr 5 - BIAŁA PODL., SIEDLCE, WARSZAWA, KUTNO, KONIN, POZNAŃ, ŚWIEBODZIN, ŚWIECKO,;
- nr 6 - CHEŁM, LUBLIN, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WROCŁAW, LEGNICA, OLSZYNA;
- nr 7 - PRZEMYŚL, RZESZÓW, TARNÓW, KRAKÓW, KATOWICE, OPOLE, WROCŁAW, JELENIA GÓRA;

b/ drogi rokadowe:

- nr 1 - SUWAŁKI, BIAŁYSTOK, MIĘDZYRZECZ PODL., LUBLIN, ZAMOŚĆ;
- nr 2 - BARTOSZYCE, OLSZTYN, PŁOŃSK, WARSZAWA, LUBLIN, RZESZÓW, KROSNO;
- nr 3 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, KONIN, KALISZ, OPOLE;
- nr 4 - SŁUPSK, POŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO;
- nr 5 - ŚWINOUJŚCIE, SZCZECIN, GORZÓW, ZIELONA GÓRA, LEGNICA.

Zasadnicze drogi samochodowe występują średnio co 60-80 km. Szerokość jezdni na drogach kołowych i stan nawierzchni zapewniają dwukierunkowy ruch transportu samochodowego oraz przejazd ciężkich pojazdów gąsienicowych.

Układ sieci dróg samochodowych pozwala na stosunkowo łatwe przechodzenie z transportu samochodowego na transport kolejowy oraz daje możliwość przygotowania dróg objazdowych i zapasowych na wypadek zniszczenia zasadniczych kierunków drogowych.

Mosty na głównych drogach samochodowych są przeważnie o konstrukcji żelbetowej lub stalowej i o nośności 60 ton dla pojazdów gąsienicowych i 15 ton dla pojazdów kołowych.

Szczególnie wrażliwymi na zniszczenie na drogach samochodowych są mosty na średnich i szerokich przeszkodach wodnych takich jak: BUG, NAREW, WISŁA, PILICA, WARTA-ODRA, NOTEC. Równie wrażliwymi na zniszczenia są duże węzły drogowe, które występują średnio co 80-100 km.

Opłacalnymi obiektami do zniszczenia na sieci drogowej są:

- mosty w NOWYM DWORZE GD., TCZEWIE, GRUDZIĄDZU, CHEŁMNIE, BYDGOSZCZY, TORUNKU, WŁOCŁAWKU, PŁOCKU, WYSZOGRODZIE, MODLINIE, WARSZAWIE, GORZE KALWARII, DĘBLINIE, PUŁAWACH, ANNOPOLU, NAGNATOWIE, SZCZUCINIE, KRAKOWIE - na rzece WISŁA; WYSZKOWIE, MAŁKINI i TURNIE - na rzece BUG; ZEGRZU, PUŁTUSKU, RÓŻANIE, OSTROŁĘCE, ŁOMŻY, WIZNEJ, ZŁOTORYJI, ZAJĄCZKACH - na rzece NAREW; NAKLE, ujściu CZARNKOWIE i DREZDENKU na NOTECI; SIERADZI, KOLE, KONINIE, NOWYM MIEŚCIE, POZNANIU, OBORNIKACH, SKWIERZYNIE I GORZOWIE na WARCIE; RYBAKACH, NOWEJ SOLI, GŁOGOWIE, WROCŁAWIU, BRZEGU i OPOLU na ODRZE;
- węzły drogowe: ANGUSTÓW, OLSZTYN, OSTRODA, ELBLĄG, ŁOMŻA, BIAŁYSTOK, RÓŻAN, OSTRÓW MAZ., GLINOJECK, DROBIN, MIĘDZYRZECZ PODL., LUBLIN, RZESZÓW, OPATÓW, KIELCE, RADOM, WARSZAWA, ŁOWICZ, KROŚNIEWICE, TORUŃ, BYDGOSZCZ, CZŁUCHÓW, BIAŁY BÓR, WAŁCZ, GORZÓW, PIŁA, POZNAŃ, ŚWIEBODZIN, KONIN, PIOTRKÓW TRYB., CZĘSTOCHOWA, KRAKÓW, OPOLE, CZĘSTOCHOWA, KĘPNO, WROCŁAW, LESZNO.

Zniszczenie wyżej wymienionych mostów i węzłów drogowych może w zdecydowany sposób wpłynąć na ciągłość ruchu pojazdów samochodowych. Stąd też konieczne wydaje się skupienie głównego wysiłku służby komunikacji wojskowej 2 frontu na utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej wymienionych wyżej obiektów.

Na terytorium nieprzyjaciela sieć dróg samochodowych jest bardzo dobrze rozwinięta. Dotyczy to zarówno jakości nawierzchni jak i szerokości jezdni oraz ich gęstości. Taki stan rzeczy pozwala w miarę swobodnie dokonywać manewrów wojskowymi przewozami transportem samochodowym. Jedynym utrudnieniem na terytorium nieprzyjaciela jest kanalizowanie ruchu ~~na~~ na mostach w rejonach przeszkód wodnych. Stąd też w celu utrudnienia ~~na~~ ruchu pojazdów samochodowych nieprzyjaciela koniecznym wydaje się zniszczenie mostów, zwłaszcza na szerokich przeszkodach wodnych. Dotyczy to głównie rzeki ŁABA. Należy również rozpatrzyć konieczność zniszczenia mostów drogowych na ODRZE i NYSIE w czasie, gdy rubież styczności wojsk przebiegać będzie wzdłuż zachodniej granicy POLSKI.

Biorąc pod uwagę ugrupowanie operacyjne, rozmieszczenie tyłów operacyjnych, istniejącą sieć dróg samochodowych oraz możliwości służby komunikacji wojskowej drugiego frontu celowe jest utrzymywać w toku operacji obronnej frontu następujące frontowe drogi samochodowe:

a/ dofrontowe

- FDS - 1 - RÓŻAN, CIECHANÓW, DROBIN, TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ
- FDS - 2 - LUBLIN, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WROCŁAW;
- RFDS - 1 - OLSZTYN, PŁOŃSK, WARSZAWA, LUBLIN;
- RFDS - 2 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KIELCE, KRAKÓW ;
- RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO.

ZAGADNIENIE 4

Ocena stanu i możliwości związków komunikacyjnych frontu

UWAGA METODYCZNA

Zagadnienie 4 prowadzić metodą pytań i odpowiedzi.

Pytanie 1: Przedstawić strukturę organizacyjną służby komunikacji wojskowej frontu.

Odpowiedz: W skład służby komunikacji wojskowej frontu wchodzi:

- A. Organa liniowe służby komunikacji wojskowej:
 - Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Frontu /SSKWF/;
 - Wojskowe Komendy Stacji Rozdzielczych Frontu /WKS RF/;
 - Wojskowe Komendy Odcinków Kolejowych Frontu /WKOK/;
 - Wojskowe Komendy Stacji Wyładowych /WKS W/;
 - Wojskowe Komendy Tymczasowych Rejonów Przeładunkowych /WKTRP/;
- B. Jednostki Wojskowe:
 - Brygady Wojsk Kolejowych /BWK/;
 - Brygada Drogowo-Eksploatacyjna /BDE/;
 - Brygady Transportowe /BTr/;
 - Brygada Mostowa /BM/;
 - Batalion remontu sprzętu komunikacyjnego /brensk/;
- C. Składy polowe:
 - polowy skład sprzętu kolejowego i przeładunkowego /PSSKP/;
 - polowy skład sprzętu drogowo-mostowego /PSSDM/;

D. Oddziały zmilitaryzowane:

- Kolejowa Dyrekcja Specjalna /KDS/;
- Kolejowe Odcinki Specjalne /KOS/;
- Pociągi:
 - zmechanizowanej budowy nawierzchni /PZBN/;
 - odbudowy nawierzchni /PON/;
 - odbudowy mostów /POM/;
 - odbudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów i łączności /POUZRPIŁ/;
 - odbudowy urządzeń wodnych /POUW/;
 - naprawy lokomotyw /PNL/;
 - naprawy wagonów /PNW/;
- kolumny lokomotywowe /KL/.

Pytanie 2: Podać możliwości wykonawcze związków komunikacyjnych frontu oraz oddziałów zmilitaryzowanych.

Odpowiedz: Brygada Wojsk Kolejowych:

- odbudowa linii kolejowych ok. 20 km;
- osłona techniczna linii kolejowych 180-240 km;
- odbudowa mostów kolejowych - 90 m;
- budowa nawierzchni kolejowej - 3,6 km;

Brygada Drogowo-Eksploatacyjna:

- eksploatacja i utrzymanie WDS 1.200-1.800 km;
- budowa mostu niskowodnego - 100 m;
- odbudowa krótkotrwała /prowizoryczna WDS/ - 10-14 km;
- odbudowa tymczasowa WDS - 6-10 km;
- organizacja PD i PK - 60 szt.;
- organizacja PRR - 270 szt.;

Brygada Mostowa:

- budowa mostu składanego - 500 m;
- budowa mostu pontonowego - 530 m;
- przygotowanie konstrukcji mostu niskowodnego 120-149 km;

Brygada Transportowa:

- przewóz środków materiałowych - ok. 10.000 ton w jednym rejsie.

Oddziały zmilitaryzowane wydzielone do działania na obszarze ~~xxx~~ tyłów frontu posiadają zdolności wykonawcze w wysokości ok. 0,7-0,8 możliwości wykonawczych odpowiadających im batalionów w związkach komunikacyjnych frontu.

Pytanie 3: Podać sposób przesunięcia oraz czasy rozwijania do działań związków komunikacyjnych frontu.

Odpowiedz:

	BWK	BDE	BM	BTr
1/ sposób przesunięcia	tr. kolejowym	kombino- wany	kombino- wany	na własnych środkach
2/ czas rozwijania	24 godz.	30 godz.	30-40 godz.	24 godz.

Pytanie 4: Jaki stan ukończenia powinny posiadać związki komunikacyjne po przesunięciu na obszar tyłów frontu ?

Odpowiedz: Pożądane jest, aby związki komunikacyjne po przegrupowaniu na obszar tyłów frontu posiadały następujące ukończenie:

- w stanie osobowym 95 %
- w sprzęcie 95 %.

Powyższy stan ukończenia wynika z następujących kalkulacji:

- straty eksploatacyjne w ciągu jednego dnia marszu wynoszą ok. 3 %, a związki komunikacyjnej zależnie od rejonu mobilizacyjnego rozwinięcia mogą przegrupowywać się 1-2 dni;
- straty bojowe w ciągu jednego dnia walki mogą wynosić: w ludziach ok. 5 %; w sprzęcie 6-7 %.

Pytanie 5: W jakim czasie związki komunikacyjne frontu mogą przystąpić do wykonania zadań ?

Odpowiedz: Czas osiągnięcia gotowości poszczególnych związków komunikacyjnych do działań uzależniony jest od:

- czasu mobilizacyjnego rozwinięcia;
- czasu przesunięcia z rejonu mobilizacyjnego rozwinięcia do rejonu wykonania zadań;
- czasu odtwarzania zdolności bojowej po przegrupowaniu;
- czasu otrzymania zadania;
- czasu niezbędnego do rozwinięcia /pyt.3/.

Można przyjąć, że poszczególne brygady przystąpią do wykonania zadań po upływie

- 6,5 doby od chwili ogłoszenia stanu P1GB - BWK;
- 6,5 doby od chwili ogłoszenia stanu P1GB - BTr;
- 6,75 doby od chwili ogłoszenia stanu P1GB - BDE;
- 7,0 dób od chwili ogłoszenia stanu P1GB - BM.

Omówienie zajęcia

Wykładowca omawia zaangażowanie poszczególnych słuchaczy w czasie zajęcia. Zwraca uwagę na zagadnienia, które sprawiły słuchaczom największe trudności.

Podaje temat i termin kolejnych zajęć i ~~wstaka~~ udziela instruktażu do zajęcia nr 4.

ZAJĘCIE 4

TEMAT : Opracowanie meldunku danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza.

CEL : Nauczyć słuchaczy opracowywania danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza.

Doskonalić słuchaczy w meldowaniu danych.

CZAS: 2 x 45 '

FORMA: Zajęcie grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia

1. Opracowanie danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza frontu

2. Meldowanie danych do decyzji kwatermistrza przez szefa służby komunikacji wojskowej frontu.

Omówienie zajęcia

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY:

1. Słuchacze do zajęcia opracowują konspekty, w których należy ująć:

- treść meldunku danych komunikacyjnych;
- niezbędne uzasadnienia przyjętych rozwiązań.

2. Na mapach słuchacze nanoszą proponowane rozwiązania dotyczące zabezpieczenia komunikacyjnego.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE

1. Słuchacze proponowaną treść meldunku danych do decyzji przedstawiają przy mapach starając się nie korzystać z notatek.

2. W czasie zajęć metodą dyskusji kierowanej przyjąć ostateczne ustalenia dotyczące koncepcji zabezpieczenia komunikacyjnego.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Podać słuchaczom temat, cel i organizację zajęcia.
2. Sprawdzić przygotowane do zajęcia mapy i konspekty.

ZAGADNIENIE 1

Opracowanie danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza frontu

UWAGA !

Zagadnienie to należy prowadzić metodą zadawania kolejnych pytań dotyczących treści poszczególnych części meldunku danych. W miarę potrzeby proponowane treści poddać pod dyskusję. Wypracowane w ten sposób poglądy powinny pozwolić na opracowanie meldunku danych do decyzji kwatermistrza frontu.

Pytanie 1: Z jakich części powinien składać się meldunek danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza frontu ?

Odpowiedz: Meldunek danych do decyzji powinien ~~zawierać~~ składać się z:

1. OCENY głównych zadań stojących przed służbą komunikacji wojskowej 2 frontu.
2. PROGNOZY przebiegu sytuacji i powstawania głównych trudności w zakresie zabezpieczenia komunikacyjnego.
3. ZAMIARU realizacji głównych zadań.
4. PROPOZYCJI rozwiązań jakie chce zastosować szef służby komunikacji wojskowej w zakresie zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej.
5. SPOSOBU organizacji dowodzenia i kierowania siłami służby komunikacji wojskowej.
6. Ewentualnych próśb ~~skłamać~~ do przełożonych.

Pytanie 2: Jakie główne zadania stoją przed służbą komunikacji wojskowej 2 frontu ?

Odpowiedz: Głównymi zadaniami będą:

- utrzymanie ciągłości ruchu na dwóch dofrontowych i jednej rokadowej linii kolejowej;
- utrzymania ciągłości ruchu na dwóch dofrontowych i trzech rokadowych frontowych drogach samochodowych;
- zabezpieczenie sprawnej pracy dwóch stacji rozdzielczych frontu.

Pytanie 3: Przedstawić ocenę głównych trudności jakie mogą zaistnieć w czasie realizacji zadań.

Odpowiedz: W czasie realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego należy liczyć się z :

- dążeniem nieprzyjaciela do sparaliżowania ruchu na sieci komunikacyjnej frontu poprzez utworzenie stref zniszczeń i skażeń promieniotwórczych na rubieżach rzek WISŁA, BUG, NAREW, WARTA i częściowo ODRA; mogą być również tworzone strefy zniszczeń i skażeń zwłaszcza w rejonach krzyżowania się ciągów komunikacyjnych;
- uderzeniami jądrowymi nieprzyjaciela na obiekty komunikacyjne zwłaszcza na mosty i duże węzły kolejowe i drogowe;
- uderzeniami sił naziemnych nieprzyjaciela na obiekty komunikacyjne; uderzenia te mogą wykonywać wojska specjalne, dywersyjno-rozpoznawcze i powietrzno-desantowe oraz wrogie zbrojne podziemie.

Pytanie 4: W jaki sposób należy zorganizować system zabezpieczenia komunikacyjnego 2 frontu mając na uwadze posiadane siły i środki, istniejącą sieć kolejową i realne zagrożenie uderzeniami sił i środków nieprzyjaciela ?

Odpowiedz: Mając na uwadze wszystkie uwarunkowania łącznie z tym, że operacja obronna jest prowadzona na terytorium POLSKI, w ramach zabezpieczenia komunikacyjnego należy:

- siłami dwóch wojskowych komend stacji rozdzielczych frontu zorganizować dwie stacje rozdzielcze frontu DZIAŁDOWO i MIŃSK MAZ. z zadaniem kierowania pociągów wojskowych /po ewentualnym wcześniejszym sformowaniu/ do odpowiednich adresatów;
- siłami dwóch brygad wojsk kolejowych utrzymywać w sprawności eksploatacyjnej dwóch dofrontowych linii kolejowych:
 - nr 1 - TORUŃ, PIŁA, WAŁCZ;
 - nr 2 - WARSZAWA, POZNAŃi rokadowej linii kolejowej GDANSK, BYDGOSZCZ, WŁOCŁAWEK, SKIERNIEWICE. OPOCZNO, KIELCE, KRAKÓW;
- w razie zniszczenia mostów kolejowych na WISLE zorganizować dwa TRP w rejonach GRUDZIĄDZA i DĘBLINA;
- siłami brygady drogowo-eksploatacyjnej zorganizować eksploatację i kierowanie ruchem na:
 - FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ;
 - FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WROCŁAW,
 - RFDS - 2 - GDANSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KIELCE, KRAKÓW;
 - RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO.
- siłami brygady mostowej zorganizować osłonę techniczną mostów na frontowych drogach samochodowych zwłaszcza przez WISŁĘ , BUG, NAREW, WARTĘ i ODRĘ.
- siłami dwóch brygad transportowych być w gotowości do dowozu środków materiałowych zgodnie z planem dowozu;
- siłami polowych składów i batalionu remontu ~~węzła~~ sprzętu komunikacyjnego zabezpieczać działania związków komunikacyjnych frontu;
- w odwodzie posiadać KDS, którą awaryjnie wykorzystać w sytuacji gdy użyte siły w postaci dwóch BWK nie będą w stanie utrzymać w sprawności eksploatacyjnej wyznaczonych linii kolejowych.

Pytanie 5: Jakie zadania /zdaniem szefa służby komunikacji wojskowej drugiego frontu/ powinny wykonać wojska frontu na rzecz zabezpieczenia komunikacyjnego ?

Odpowiedz: Powinny to być zadania związane przede wszystkim:

- z niszczeniem obiektów komunikacyjnych na terytorium zajmowanym przez nieprzyjaciela głównie mostów na ŁABIE;
- z niszczeniem sił zagrażających obiektom komunikacyjnym 2 frontu;
- z osłoną przed atakiem SNP nieprzyjaciela obiektów decydujących o sprawności eksploatacyjnej sieci komunikacyjnej frontu;
- z realizacją przedsięwzięć obrony i ochrony linii komunikacyjnych na obszarze tyłów frontu.

ZAGADNIENIE 2

Meldowanie danych do decyzji kwatermistrza przez szefa służby komunikacji wojskowej frontu

Wyznaczyć dwóch - trzech słuchaczy, którzy występując w roli szefa służby komunikacji wojskowej składają meldunek kwatermistrzowi 2 frontu

Proponowana treść meldunku danych:

1. OCENIAM, że głównymi zadaniami w zakresie zabezpieczenia komunikacyjnego drugiego frontu w czasie operacji obronnej prowadzonej na terytorium POLSKI będą:
 - a/ utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej dwóch dofrontowych i jednej rokadowej linii kolejowych oraz dwóch dofrontowych i trzech rokadowych frontowych dróg samochodowych;
 - b/ kierowanie ruchem samochodowym i kolejowym na sieci komunikacyjnej frontu.
2. LICZĘ SIĘ z :
 - a/ dążeniem nieprzyjaciela do sparaliżowania ruchu na sieci komunikacyjnej frontu poprzez wykonywanie uderzeń na obiekty komunikacyjne o charakterze barierowym zwłaszcza na rubieżach rzek: WISŁA, BUG, WARTA i częściowo ODRA;
 - b/ uderzeniami na siły i środki oraz obiekty komunikacyjne frontu nie wykluczając stosowania broni masowego rażenia;
 - c/ uderzeniami sił naziemnych nieprzyjaciela na obiekty komunikacyjne. Mogą to być wojska specjalne, dywersyjno-rozpoznawcze, powietrzno-desantowe oraz wrogie zbrojne podziemie.
3. ZAMIERZAM zadania zabezpieczenia komunikacyjnego 2 frontu w operacji obronnej realizować następująco:

- a/ siłami dwóch brygad wojsk kolejowych we współdziałaniu z jednostkami obszaru kraju i organami PKP zorganizować osłonę techniczną i eksploatacyjną sieci kolejowej frontu;
- b/ siłami BM i BDE współdziałając z jednostkami obszaru kraju i organami terytorialnymi zorganizować osłonę techniczną frontowych dróg samochodowych, a zwłaszcza mostów na szerokich przeszkodach wodnych;
- c/ wyspecjalizowanymi siłami z BDE zorganizować kierowanie i kontrolę ruchu na frontowych drogach samochodowych.

4. W TYM CELU proponuję:

- a/ siłami 27 BWK rozmieszczonej 10 km zach. BYDGOSZCZ zorganizować ~~lin~~ od 14.00 16.11 osłonę techniczną dofrontowej linii kolejowej: TORUŃ, PIŁA, WAŁCZ i rokadowej linii kolejowej na odcinku GDAŃSK, BYDGOSZCZ, WŁOCŁAWEK, wył. KUTNO;
- b/ siłami 15 BWK rozmieszczonej w KŁODAWIE od 14.00 16.11 zorganizować osłonę techniczną linii kolejowej: WARSZAWA, POZNAŃ, i rokadowej linii kolejowej na odcinku KUTNO, SKIERNIEWICE, OPOCZNO, KIELCE, KRAKÓW;
- c/ siłami 121 BDE rozmieszczonej w STRZAŁKOWIE zorganizować od 14.00 16.11 osłonę techniczną i eksploatację:
 - FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ;
 - FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW, WROCŁAW;
 - RFDS - 2 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KIELCE, KRAKÓW ;
 - RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO;
- d/ siłami 210 BM rozmieszczonej pld. TUREK zorganizować od 14.00 16.11 osłonę techniczną mostów drogowych w TORUNIU i PUŁAWACH na WISLE, w OBORNIKACH na WARCIE i we WROCŁAWIU na ODRZE;
- e/ siłami 272 i 273 WKS RF zorganizować od 14.00 16.11 dwie stacje rozdzielcze frontu DZIAŁDOWO i MINSK MAZ. z zadaniem kierowania pociągów wojskowych do właściwych odbiorców;
- f/ siłami dwóch komend TRP być w gotowości do rozwinięcia dwóch tymczasowych rejonów przeładunkowych GRUDZIĄDZ i DĘBLIN, każdy o zdolności przeładunkowej 6.000 ton na dobę.
- g/ w odwodzie posiadać siły i środki KDS, które są w gotowości do prowadzenia osłony technicznej sieci kolejowej w przypadku wystąpienia zniszczeń uniemożliwiających jej eksploatację;
- h/ siły brygad transportowych po pobraniu środków materiałowych utrzymywać w gotowości do realizacji dowozu środków materiałowych;
- i/ jednostki zabezpieczenia tj. bremsk, PSSKP, oraz PSSDM posiadać w gotowości do działania zgodnie z przeznaczeniem.

5. Zabezpieczeniem komunikacyjnym frontu w operacji obronnej kierował będą z TSD frontu. Ponadto do rejonów wykonawstwa głównych zadań kierował będą swoich przedstawicieli.

6. Prośby.

Proszę o zorganizowanie obrony przeciwlotniczej mostów kolejowych i drogowych przez szerokie przeszkody wodne.

Omówienie zajęcia

Wykładowca omawia i ocenia wystąpienia poszczególnych słuchaczy. Następnie podaje temat i ~~fw~~ termin kolejnych zajęć oraz udziela instruktażu do tych zajęć.

ZAJĘCIE 5

TEMAT: Opracowanie planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu

- CEL : 1. Zapoznać słuchaczy z treścią i formą planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu.
2. Nauczyć słuchaczy opracowania planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej /części graficznej i opisowej - legendy/.
3. Doskonalić słuchaczy w opracowaniu dokumentacji bojowej z zakresu zabezpieczenia komunikacyjnego.

CZAS: 6 x 45' = 270 ; w tym jedna godzina w języku rosyjskim

FORMA: Zajęcie grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia

1. Opracowanie części graficznej planu zabezpieczenia komunikacyjnego.
2. Opracowanie legendy do planu zabezpieczenia komunikacyjnego.

Omówienie ćwiczenia.

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY:

W czasie instruktażu nakazać słuchaczom:

- przygotować się teoretycznie z zakresu opracowywania planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu;
- przygotować konspekty do zajęcia;
- przygotować kalki i przybory kreślarskie.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE:

1. W czasie zajęcia wyeksponować problematykę treści planu zabezpieczenia komunikacyjnego /części graficznej i opisowej/;
2. W zagadnieniu drugim poświęcić jedną godzinę lekcyjną na opracowanie części legendy w języku rosyjskim.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Podać temat, cel i organizację zajęcia.
2. Sprawdzić przygotowane przez słuchaczy mapy i konspekty, w których słuchacze powinni ująć:
 - wiadomości teoretyczne dotyczące formy i treści części graficznej planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu.
 - wiadomości teoretyczne dotyczące legendy do planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu;
 - wzory dokumentów wchodzących w skład powyższej legendy.

ZAGADNIENIE 1

Opracowanie części graficznej planu zabezpieczenia komunikacyjnego

UWAGA METODYCZNA

Czyś wydzielony na przeprowadzenie tego zagadnienia podzielić na dwie zasadnicze części. W pierwszej części /krótszej/ omówić zagadnienia teoretyczne dotyczące części graficznej planu przeprowadzenia ćwiczenia. Natomiast w drugiej części /dłuższej/ słuchacze nanoszą na kalki problematykę komunikacyjną po uprzednim przedyskutowaniu i akceptacji przez wykładowcę.

Pytania kontrolne

Pytanie 1 : Na jakie zasadnicze pytania powinien odpowiadać każdy
* plan ?

Odpowiedz : W każdym planie powinny być zawarte odpowiedzi na pięć zasadniczych pytań :

- co należy wykonać /zadanie/ ?
- miejsce wykonania zadania /gdzie ?/;
- termin wykonania zadania /kiedy ?/;
- siły i środki przewidziane do tego celu /kto wykonuje ?/
- sposób wykonania zadania /jak ?/.

Inaczej mówiąc co, gdzie, kiedy, kto i jak.

Pytanie 2 : Co należy podać w planie zabezpieczenia komunikacyjnego Frontu w operacji obronnej ?

Odpowiedz: W planie zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej należy podać przede wszystkim:

- zadania zabezpieczenia komunikacyjnego wykonywane w okresie przygotowania i prowadzenia operacji obronnej;
- miejsca /rejony i rubieże/ wykonywania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego;
- siły wydzielone do realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego /ugrupowanie jednostek komunikacyjnych/;
- zabezpieczenie materiałowe, techniczne i medyczne jednostek komunikacyjnych;
- terminy wykonania zadań.

Pytanie 3: W jakiej formie opracowuje się plan zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej ?
*

Odpowiedz: Plan zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej opracowuje się zazwyczaj na mapie 1 : 500 000 / 1:200 000/ oraz pisemnie w postaci legendy z niezbędnymi kalkulacjami i uzasadnieniami.

Ważniejsze z planowanych do realizacji zadań, jak np. organizacja TRP, odbudowa mostów itp. mogą być opracowane na mapach w skali 1:50000, a nawet 1:25 000.

Pytanie 4 : Co powinna zawierać graficzna część planu zabezpieczenia
× komunikacyjnego frontu w operacji obronnej ?

Odpowiedz: Na mapie nanosi się:

- pas działania i zadania frontu;
- dane komunikacyjne dotyczące sieci i obiektów nieprzyjaciela;
- zadania zabezpieczenia komunikacyjnego i terminy ich realizacji;
- położenie wyjściowe jednostek komunikacyjnych i oddziałów zmilitaryzowanych i ich kolejne planowane rozmieszczenie w toku operacji;
- sieć komunikacyjną /linie kolejowe, FDS, RFDS. TRP, MRP, LZM, SRF/ obiekty barierowe na tejże sieci oraz drogi dojazdowe;
- linie rozgraniczenia stref /rejonów/ drogowo-eksploatacyjnych oraz linie rozgraniczenia pomiędzy jednostkami komunikacyjnymi;
- rozmieszczenie odwodów jednostek komunikacyjnych.

UWAGA Po przerobieniu powyższego materiału słuchacze przystępują do opracowania graficznej części planu zabezpieczenia komunikacyjnego

ZAGADNIENIE 2

Opracowanie legendy do planu zabezpieczenie komunikacyjnego

Pytanie 1: Co powinna zawierać pisemna część planu zabezpieczenia
× komunikacyjnego frontu ?

Odpowiedz: Pisemna część planu w postaci legendy zawierać powinna:

- zasadnicze zadania służby komunikacji wojskowej frontu;
- stan sieci komunikacyjnej;
- siły i środki komunikacji wojskowej frontu;
- organizację eksploatacji, technicznej osłony i odbudowy sieci komunikacyjnej frontu;
- organizację przewozów;
- zabezpieczenie żywotności sieci komunikacyjnej;
- dowodzenie i łączność;
- obronę, ochronę i osłonę systemu komunikacyjnego;
- wnioski i propozycje;
- załączniki /mapy, schematy, wykresy itp./.

Pytanie 2: Od czego uzależniony jest stopień dokładności planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej i co stanowi jego podstawę ?

Odpowiedz: Stopień dokładności /szczegółowości/ planu zabezpieczenia komunikacyjnego, a przede wszystkim części opisowej tego planu uzależniony jest od zaistniałych okoliczności oraz dysponowanego czasu na jego opracowania .

Podstawę jego opracowania stanowi:

- zatwierdzony zamiar dowódcy frontu;
- przyjęta koncepcja zabezpieczenia tyłowego;
- wytyczne kwatermistrza frontu;
- stan sił i środków służby komunikacji wojskowej;
- istniejąca sieć komunikacyjna.

Pytanie 3: Jakie dokumenty planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej powinny być opracowane w sposób bardzo szczegółowy ?

Odpowiedz: Powinny to być przede wszystkim:

- możliwości dowozu środków materiałowych transportem samochodowym frontu;
- plany współdziałania;
- stany i możliwości jednostek komunikacyjnych;
- sposób wykorzystania jednostek komunikacyjnych;

Proponowana treść legendy do planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej

Załącznik

do planu zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej

LEGENDA

DO PLANU ZABEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNEGO FRONTU W OPERACJI
OBRONEJ

I. ZASADNICZE ZADANIA SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

1. Utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej dwóch dofrontowych i jednej rokadowej linii kolejowej oraz dwóch dofrontowych i trzech rokadowych frontowych dróg samochodowych.
2. Kierowanie ruchem kolejowym i samochodowym na sieci komunikacyjnej frontu.

II. STAN SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Dla zabezpieczenia przewozów operacyjnych, dowozu środków materiałowych i ewakuacji, w toku operacji planuje się wykorzystać na obszarze tyłów frontu:

1/ linie kolejowe:

- dofrontową linię kolejową nr 1 - TORUŃ, PIŁA, WAŁCZ;
- dofrontową linię kolejową nr 2 - WARSZAWA, POZNAŃ;
- rokadową linię kolejową - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, WŁOCŁAWEK, SKIERNIEWICE, OPOCZNO, KIELCE, KRAKÓW;
- zasadnicze stacje rozdzielcze frontu MINSK MAZ. i DZIAŁDOWO.

Stan techniczny linii kolejowych zabezpiecza przepuszczenie pociągów o masie brutto 1.200 ton. długości 120 umownych osi i nacisku ~~xx~~ 20 ton/os.

Ogólna przelotność dofrontowych linii kolejowych wynosi 84 pary pociągów na dobę a rokadowej trzydzieści sześć par pociągów na dobę.

2/ drogi samochodowe:

- FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ;
- FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW TRYB., WROCŁAW;
- RFDS - 2 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KIELCE, KRAKÓW ;
- RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO.

Ogólna przepustowość dróg samochodowych wynosi:

FDS - /2 x 6.000/ - 12.000 pojazdów na dobę;

RFDS - /3 x 4.000/ - 12.000 pojazdów na dobę,

Stan techniczny i parametry dróg zapewniają ruch dwukierunkowy z szybkością:

- w dzień 40-50 km/godz.;
- w nocy 30-40 km/godz.

~~Wypunktowa~~

3/ drogi wodne śródlądowe :

W pasie działania frontu istnieje możliwość wykorzystania WARTY i NOTECI do przewozów wojskowych. Dotyczy to zwłaszcza okresu organizacji działań obronnych i ewakuacji środków materiałowych z magazynów stacjonarnych rozlokowanych wzdłuż zachodniej granicy POLSKI.

III. SIŁY I ŚRODKI

1. Jednostki kolejowe:

- 27 BWK ukończona w 98 % od 14.00 16.11 prowadzi osłonę techniczną linii kolejowej nr 1 z rejonu 10 km zach. BYDGOSZCZ;
- 15 BWK ukończona w 97 % od 14.00 16.11 prowadzi osłonę techniczną linii kolejowej nr 2 z rejonu KŁODAWA;
- 275 PSSKP od 14.00 16.11 ŁOJEWO;

2. Jednostki drogowe:

- 212 BDE ukończona w 98 % od 14.00 16.11 organizuje eksploatację i kierowanie ruchem na frontowych drogach samochodowych; SD rozwinięty w RADZIEJOWIE;
- 210 BM ukończona w 98 % z rejonu płd. TUREK prowadzi od 14.00 16.11 osłonę techniczną mostów na frontowych drogach samochodowych;
- 276 PSSDM rozwinięty od 14.00 16.11 w INOWROCŁAWIU;

3. Jednostki transportowe:

- 67 BTr ukończona w 97 % z ładunkiem 11.200 ton środków materiałowych od 14.00 16.11 ześrodkowana w rejonie GŁOWNO;
- 68 BTr ukończona w 98 % z ładunkiem 11.200 ton środków materiałowych od 14.00 16.11 ześrodkowana w rejonie PRZEDBORZ;

4. Organa służby komunikacji wojskowej:

- 122 i 123 WKSR na nakazanych stacjach od 14.00 16.11;
- Wojskowe Komendy Odcinków Kolejowych w rejonach mobilizacyjnego rozwinięcia /przy odpowiednich SPW/;
- WKTRP - w planowanych rejonach rozwinięcia;

5. Oddziały zmilitaryzowane:

227 KDS kończy mobilizacyjne rozwinięcie i przegrupowuje się do rejonu SKIERNIEWICE. ŻYRARDÓW, MSZCZONÓW, gdzie pozostaje w odwodzie SSKW 2 F.

IV. ORGANIZACJA EKSPLOATACJI, OSŁONY TECHNICZNEJ I ODBUDOWY SIECI KOMUNIKACYJNEJ FRONTU

Eksploatacja, osłona techniczna i odbudowa sieci komunikacyjnej w pasie tyłów frontu na terytorium POLSKI organizowana jest siłami obszaru kraju, PKP i drugiego ~~KZM~~ frontu.

Jednostki podporządkowania frontowego planuje się wykorzystać w następujący sposób:

- dwie brygady wojsk kolejowych użyć do osłony technicznej i odbudowy dwóch dofrontowych i jednej rokadowej linii kolejowej;
- siłami dwóch komend TRP rozwinąć na rubieży WISŁY dwa TRP z zadaniem utrzymania ciągłości ruchu ~~na~~ przez WISŁĘ ;
- dwie komendy SRF organizują kierowanie pociągów wojskowych do właściwych adresatów;
- przy poszczególnych SPW wyznaczeni przedstawiciele SSKW 2 F kierują przewozami kolejowymi na potrzeby wojska;
- w odwodzie szefa służby komunikacji wojskowej 2 F pozostaje KDS ześrodkowana w rejonie SKIERNIEWICE, ŻYRARDÓW, MSZCZONÓW;
- siłami 212 BDE planuje się zabezpieczyć eksploatację, utrzymanie i osłonę techniczną dwóch FDS i trzech RFDS;
- siłami 210 BM planuje się osłonę techniczną i odbudowę mostów drogowych;
- na WISLE w TORUNKU i PUŁAWACH;
- na WARCIE w OBORNIKACH;
- na ODRZE we WROCŁAWIU.

V. ORGANIZACJA ~~XXXXXXXXXX~~ PRZEWOZÓW

1. Transportem kolejowym.
2. Transportem samochodowym.
3. Transportem wodnym śródlądowym.
4. Transportem morskim.
5. Transportem lotniczym.

VI. ZABEZPIECZENIE ŻYWOTNOŚCI SIECI KOMUNIKACYJNEJ

VII. DOWODZENIE I ŁĄCZNOŚĆ

VIII. OBRONA I OCHRONA

IX. WNIOSKI I PROPOZYCJE

UWAGA

Ze względu na brak wystarczających ilości czasu zrezygnowano z punktów 5 - 9 legendy. Dzięki temu można w sposób bardziej szczegółowo rozpatrzyć i opracować pkty 1 - 4 legendy.

Omówienie zajęcia

Wykładowca omawia zaangażowanie poszczególnych słuchaczy w czasie zajęcia. Zwraca uwagę na zagadnienia, które sprawiły słuchaczom największej trudności. Podaje temat i termin kolejnego zajęcia oraz udziela do niego instruktażu.

ZAJĘCIE 6

TEMAT: Opracowanie zarządzeń dla związków i oddziałów komunikacji wojskowej

CEL: Uczyć słuchaczy opracowywania zarządzeń w roli szefa służby komunikacji wojskowej.

Doskonalić umiejętności słuchaczy w zakresie opracowywania dokumentów dowodzenia.

CZAS: 8 x 45' = 360', w tym 1 godz. w języku rosyjskim.

FORMA: Zajęcia grupowe w sali.ą

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU

Wprowadzenie do zajęcia

1. Formy i sposoby przekazywania zadań bojowych.
2. Wymogi dotyczące opracowania dokumentów bojowych i zasady ich opracowania.
3. Opracowanie zarządzeń dla związków komunikacji wojskowej.

Omówienie zajęcia.

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY

W czasie instruktażu nakazać słuchaczom:

1. Przygotować się teoretycznie z zakresu form i sposobów przekazywania zadań bojowych oraz wymogów obowiązujących podczas opracowywania dokumentów dowodzenia.
2. Opracować konspekty w których ująć proponowane treści zarządzeń bojowych dla związków komunikacji wojskowej.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE

1. Zagadnienie 1 i 2 przeprowadzić metodą pytań i odpowiedzi.
2. Zagadnieniu 3 poświęcić najwięcej czasu, po to, aby dokładnie opracować przykładowo zarządzenie bojowe, którego część przetłumaczyć na język rosyjski.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

Podać temat, cel oraz organizację zajęcia. Sprawdzić przygotowanie przez słuchaczy konspekty oraz mapy z naniesionym planem zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej.

ZAGADNIENIE 1

Formy i sposoby przekazywania zadań bojowych

Zagadnienie to prowadzić zadając pytania wyznaczonym słuchaczom. Przed przystąpieniem do zadawania pytań wykładowca powinien tytułem wstępu przypomnieć słuchaczom, że zadania związku komunikacji wojskowej otrzymują najczęściej w formie zarządzenia bojowego wydanego przez szefa służby komunikacji wojskowej frontu. W związku z tym, że zarządzenie to stanowi podstawę do szczegółowego planowania działań, istotny jest czas jego przekazywania. Sądzić należy, że będzie ono przekazywane związkom komunikacyjnym po uzyskaniu akceptacji przyjętej koncepcji zabezpieczenia komunikacyjnego.

Pytanie 1: Przedstawić stosowane w praktyce sposoby przekazywania zadań bojowych .

Odpowiedz: Na podstawie dotychczasowej praktyki bojowej i wniosków z ćwiczeń można wyrpźnić trzy następujące sposoby przekazywania zadań bojowych:

- osobiście przez dowódcę lub wyznaczonego oficera sztabu, przy czym dowódca /szef sztabu/ może **weszać** podwładnego do siebie, może udać się do niego osobiście lub też wysłać oficera sztabu;
- za pomocą technicznych środków łączności;
- drogą przekazywania podwładnym pisemnych, graficznych lub zapisanych na taśmie magnetofonowej rozkazów i zarządzeń bojowych /mogą być w przyszłości wodeoteksty/.

Pytanie 2: Omówić i scharakteryzować przekazywanie zadań przez dowódcę lub wyznaczonego oficera sztabu /ustnie/.

Odpowiedz : Przekazywanie zadań osobiście przez dowódcę lub wyznaczonego oficera sztabu w formie graficznej na mapie z ustnym rozkazem /zarządzeniem/ bojowym jest najlepszym sposobem przekazywania zadań. Sposób ten aczkolwiek związany jest ze stratą czasu na przejazd - zapewnia najszybsze i najwierniejsze przekazanie treści zadania bojowego. Ponadto pozwala na pełne zrozumienie zadania bojowego przez podwładnego. Każdorazowo, o ile warunki na to pozwalają należy dążyć do takiego właśnie sposobu przekazywania zadań. Wydaje się, że najkorzystniejsze warunki do styczności osobistej dowódcy z podwładnymi będą miały miejsce w okresie organizacji działań. Ponadto należy mieć na uwadze fakt, że jednoczesne zebranie w tym samym miejscu /SD, TSD/ wszystkich dowódców może być niebezpieczne w przypadku uderzeń SNP czy sił naziemnych.

Pytanie 3 : Omówić i scharakteryzować przekazywanie zadań przy wykorzystaniu technicznych środków łączności.

Odpowiedz: Wykorzystanie technicznych środków łączności do przekazywania zadań będzie najczęściej miało miejsce w warunkach skrajnie ograniczonego czasu. Przekazując zadanie bojowe przez techniczne środki łączności należy liczyć się z zakłóceniami i przerwami. Dlatego też należy w pierwszej kolejności przekazywać zadania bojowe, a następnie wszystkie inne informacje uzupełniające. Ponadto należy dążyć do tego, aby korzystać z automatycznych urządzeń utajniających. Uwzględniając wyposażenie związków komunikacji wojskowej w środki łączności, należy w szerokim ~~zakresie~~ zakresie wykorzystywać sformalizowane wzory dokumentów pozwalając w krótkim czasie w sposób zakodowany przekazać żadaną ilość informacji.

ZAGADNIENIE 2

Wymogi dotyczące opracowania dokumentów bojowych i zasady ich opracowania

Zagadnienie drugie, podobnie jak pierwsze należy prowadzić w formie pytań i odpowiedzi.

Pytanie 1: Wymienić i scharakteryzować wymogi dotyczące opracowywania dokumentów bojowych.

Odpowiedz: Dokumenty bojowe spełnią swoje przeznaczenie tylko wówczas, gdy będą odpowiadały określonym wymogom, do których zaliczyć należy: właściwy czas opracowania i dostarczenia /w razie potrzeby/ dokumentu wykonawcom; zwięzłość, jasność, wiarygodność i komunikatywność

Właściwy czas opracowania i wykorzystania dokumentów zgodnie z jego przeznaczeniem to najważniejsze wymaganie. Wynika to stąd, że nawet najdokładniej wykonany dokument spełniający wszystkie inne wymagania, lecz opóźniony traci swą ważność, a w niektórych wypadkach może być wręcz szkodliwy. Dlatego też podczas opracowywania i przesyłania dokumentów bojowych należy korzystać z najbardziej wydajnych środków mechanizacji, stosować najbardziej racjonalne sposoby opracowywania dokumentów, a zwłaszcza w szerokim zakresie stosować gotowe blankiety lub sformalizowane wzory dokumentów.

ZWIĘZŁOŚĆ dokumentu uzyskuje się przez stosowanie krótkich a zarazem bogatych w treści sformułowań, prostych wyrażen oraz ustalonych skrótów i znaków umownych. Podczas opracowywania dokumentów należy unikać ogólnych /niekonkretnych/ zdań, długich wyrażen, zbędnych słów zaciemniających treść i utrudniających jej zrozumienie.

JASNOŚĆ jest nierozłączna ze związłością. Stąd też dokument bojowy musi być pisany językiem prostym i zrozumiałym, by nie stwarzać możliwości dowolnej interpretacji.

Niestosowanie się do ~~nikadokładnego zrozumienia~~ tego wymagania może doprowadzić do niedokładnego zrozumienia i wykonania przez podwładnego zawartego w dokumencie zadania /rozkaz, zarządzenie/ lub też do niezrozumienia podanej w nim informacji. Treść dokumentu bojowego nie powinna wywoływać żadnych nieporozumień, dodatkowych pytań czy wymagać objaśnień. Stąd też należy w dokumentach bojowych unikać określeń ogólnikowych i nieprecyzyjnych typu: "zależnie od sytuacji", "w miarę możliwości", "postarać się", "dążyć do", itp., bowiem mogą one być dowolnie interpretowane. Również nie należy używać określeń niejasnych dotyczących czasu wykonania zadania np. "natychmiast z nastaniem ciemności". itp.

WIARYGODNOŚĆ dokumentu bojowego zapewnia się przez umieszczenie w nim danych dokładnie sprawdzonych i potwierdzonych. Natomiast wiadomości wątpliwe, wymagające sprawdzenia lub udokładnione podaje się z objaśnieniami lub nie zamieszcza się ich w ogóle.

KOMUNIKATYWNOŚĆ I PRZEJRZYSTOŚĆ to wymagania, które są w zasadzie nierozłączne. Posiadają duże znaczenie i dlatego też tekst pisany należy poprawnie formułować, zaczynać poszczególne punkty i myśli od nowego wiersza, pisać na sprawnych, mających wyraźny druk maszynach lub ręcznie wyraźnym i czytelnym charakterem. Ponadto podczas opracowywania dokumentów graficznych należy stosować w sposób prawidłowy ustalone znaki umowne. Dla uzyskania większej przejrzystości i komunikatywności należy uwypuklić te treści, które są w głównym elementem dokumentu bojowego. Należy w tym miejscu dodać, że ~~stosowanie~~ stosowanie zbytecznych upiększeń jest niewskazane. Dlatego też należy dążyć do maksymalnego uproszczenia dokumentów bojowych co skróci czas ich opracowania i jednocześnie ułatwi posługiwanie się nimi.

Pytanie 2: Przedstawić zasady opracowywania dokumentów bojowych.

Odpowiedz: Dokumenty dowodzenia powinny posiadać: klauzurę tajności; numer egzemplarza, podpis właściwych osób funkcyjnych oraz rozdzielnik. Natomiast dokumenty przesyłane do przełożonego, podwładnego, sąsiada czy współdziałającego ponadto powinny mieć nazwę adresata, termin wysłania i otrzymania dokumentu. Klauzurę tajności wpisuje się w prawym górnym rogu dokumentu. Piszę się ją dużymi literami oraz roztrze-
lonym drukiem i podkreśla linią ciągłą. Pod linią ciągłą pisze się numer egzemplarza. Nazwę adresata pisze się powyżej górnej krawędzi, wymieniając funkcję danej osoby, do której wysyła się dokument bojowy. Można również zamiast adresu podać kryptonim węzła łączności i sygnał /numer/ rozpoznawczy osoby funkcyjnej. Nazwy adresata nie podaje się podczas przesyłania rozkazu bojowego w całości. Nazwę dokumentu, nazwę związku taktycznego /oddziału, wydającego dokument, numer porządkowy dokumentu, nazwę i miejsce rozmieszczenia punktu dowodzenia, datę i godzinę podpisania dokumentu, skala i rok wydania mapy pisze się w linii ciągłej w górnej części dokumentu. Podpisy na dokumentach powinny być czytelne. Na dokumencie wymienia się stanowisko, stopień, imię i nazwisko osoby podpisującej. Podpisy muszą być opatrzone pieczęcią herbową związku taktycznego /oddziału/. Zabronione jest podpisywanie za dowódcę i szefa sztabu. Rozdzielnik umieszcza się w lewym dolnym rogu na czołowej lub odwrotnej stronie ostatniej kartki dokumentu, podając w nim: liczbę wydrukowanych /wykonanych/ egzemplarzy dokumentu, stopień, imię i nazwisko wykonawcy, inicjały maszynistki /kreślarza/, datę wykonania dokumentu i numer z dziennika ewidencji wydrukowanych /wykonanych/ dokumentów.

Podczas opracowywania pisemnych dokumentów bojowych należy przestrzegać następujących zasad:

- nazwy miejscowości pisać dużymi literami w pełnym brzmieniu podając w nawiasach rzeczywiste współrzędne siatki kilometrowej;
- wyliczanie miejscowości /rejonu rozmieszczenia/ dla wojsk własnych podawać z prawej w lewo; w stosunku do nieprzyjaciela odwrotnie, z tym, że muszą być co najmniej trzy;
- rubieże i kierunki podawać nie mniej niż dwoma punktami;
- drogi marszu podawać kilkoma punktami;
- kierunki podawać od strony wojsk własnych do nieprzyjaciela;
- w tekście pisemnym używać tylko ustalonych skrótów nazw.

ZAGADNIENIE 3

Opracowanie zarządzeń dla związków komunikacji wojskowej

Przystępując do tego zagadnienia należy przypomnieć słuchaczom jakie punkty powinno zawierać zarządzenie szefa służby komunikacji wojskowej frontu.

Na podstawie ustaleń regulaminowych oraz doświadczeń z ćwiczeń wiadomo, że punkty zarządzenia SSKW F powinny być następujące:

- krótkie wnioski z oceny nieprzyjaciela;
- zadanie bojowe;
- czas gotowości do wykonania zadania;
- zadania sąsiadów;
- inne dane a w nich informacje dotyczące zabezpieczenia /skąd, kiedy, jakie środki materiałowe pobrać, gdzie ewakuować rannych i chorych, gdzie ewakuować uszkodzony sprzęt.

UWAGA METODYCZNA

Dla zobrazowania różnorodnej problematyki i w celu właściwego przygotowania słuchaczy do wykonywania obowiązków po ukończeniu akademii w czasie zajęć należy opracować zarządzenia bojowe dla jednej BWK, BM i BDE.

Przykładowe treści zarządzeń bojowych dla 27 BWK, 210 BM i 212 BDE

TAJNE

Egz. poj.

DOWÓDCA 27 BWK

ZARZĄDZENIE BOJOWE SSKW 2 F nr 01 TSD F GORZEWO
16.00 14.11 Mapa 1 : 500 000, wydanie 1978 r.

1. Nieprzyjaciel siłami lądowymi wykonując zdecydowane uderzenie w kierunku WITTENBERGE , GRYFINO, DESSAU - GUBIN i DREZNO - ZGORZELEC pobił część sił 1 F. Wprowadzając do bitwy kolejne odwody, operacyjne potęguje natarcie dążąc do rozbicia sił WSCHODNICH na terytorium NRD i uchwycenia przyczółków na ODRZE i NYSIE. Wykorzystując SNP i grupy dywersyjno-rozpoznawcze dąży do sparaliżowania ruchu kolejowego na terytorium POLSKI, a tym samym uniemożliwienia przerzutu wojsk i dowozu środków materiałowych transportem kolejowym. O 10.00 14.11 w wyniku uderzeń lotnictwa zniszczono most kolejowy w MALBORKU. Należy się liczyć z kolejnymi uderzeniami SNP.

Stwierdzono działalność grup dywersyjno-rozpoznawczych i specjalnych w rejonach SZCZYTNA, płn. KORONOWO, pld. JASTROWIEC, pld. STRZELNO.

2. 27 BWK po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia przesunąć sposobem kombinowanym do rejonu KRUSZYN, WOJNOWO, OSOWA GÓRA i od 14.00 16.11 przystąpić do osłony technicznej linii kolejowej TORUŃ, BYDGOSZCZ, NAKŁO, PIŁA. WAŁCZ i rokadowej linii kolejowej na odcinku GDANSK, TCZEW, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, KUTNO. Rzutem kołowym maszerować po drodze INOWROCLAW, JAKSICE, BRZOZA, TRZCINIEC, OSOWA GÓRA. Transporty operacyjne z ciężkim sprzętem w ilości 16 sztuk ładować na stacji MATWY i ŁOJEWO i przewieźć po trasie INOWROCLAW, BYDGOSZCZ, OSOWA GÓRA. Zapasowa stacja załadowcza INOWROCLAW. Stacja wyładowcza OSOWA GÓRA, zapasowa stacja wyładowcza SLESIN.
3. Gotowość do rozpoczęcia przesunięcia 20.00 14.11 .
Gotowości do prowadzenia osłony technicznej 14.00 16.11.
4. Osłonę techniczną linii kolejowej BIAŁYSTOK, OSTROŁĘKA, BRODNICA wył. TORUŃ prowadzi 10 pk OK SD pułku rozwinięte od 14.00 16.11 w WIELBARKU.
5. SD brygady rozwinąć w miejscowości SMUKAŁA DLN. Środki materiałowe pobierać własnym transportem z 28 FBMZ rozwiniętej w rejonie KOWALEWO POMORSKIE, PŁONNE, ZĘBOWO. Uszkodzony sprzęt ewakuować do 21 FBR rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie ŚWIECIE, BŁADZIM, OSIE. Materiały nawierzchniowe i konstrukcje mostowe pobierać z PSSKP rozwiniętego od 14.00 16.11 w ŁOJEWIE. Rannych i chorych żołnierzy ewakuować do 28 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie TRZCIANKA, CZŁOPA, pld. WAŁCZ oraz do szpitala wojskowego w BYDGOSZCZY.

SZEF
SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ
2 FRONTU

płk Stanisław PARANDOWSKI

TAJNE

Egz. pojedynczy

DOWÓDCA 210 BM

ZARZĄDZENIE BOJOWE SSKW 2 F nr 01 TSD F GORZEWO
16.00 14.11 Mapa 1 : 500 000, wydanie 1978 r.

1. Nieprzyjaciel siłami lądowymi wykonując zdecydowane uderzenia w kierunku WITTENBERGE - GRYFINO, DESSAU - GUBIN i DREZNO - ZGORZELEC pobił część sił 1 F. Wprowadzając do bitwy kolejne odwody operacyjne potęguje natarcie dążąc do rozbicia sił WSCHODNICH na terytorium NRD i uchwycenia przyczółków na ODRZE I NYSIE. Wykorzystując SNP i grupy dywersyjno-rozpoznawcze nieprzyjaciel dąży do sparaliżowania ruchu drogowego na terytorium POLSKI, a tym samym spowodowania zakłóceń w przegrupowaniu wojsk operacyjnych i dowozie środków materiałowych. O 10.00 14.11 w wyniku uderzeń lotnictwa uszkodzono mosty drogowe w MALBORKU, PŁOCKU i WARSZAWIE. Należy się liczyć z kolejnymi uderzeniami SNP nieprzyjaciela na mosty znajdujące się na frontowych drogach samochodowych.

Stwierdzono działanie GDR w rejonie płn. KORONOWO, zach. KOZIENICE, SIERAKÓW, wsch. TRZEBNICA.

2. 210 BM po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia przesunąć na własnych środkach transportowych do rejonu TUREK, DOBRA, GRĄBKÓW i od 14.00 16.11 przystąpić do osłony technicznej mostów drogowych w TORUNIU i PUŁAWACH na WISLE, w OBORNIKACH WLKP na WARCIE i we WROCŁAWIU na ODRZE.

Drogi marszu LUCIEŃ, GOSTYNIN, KROŚNIEWICE, DĄBIE, TUREK.

3. Gotowość do rozpoczęcia marszu 20.00 14.11.
Gotowość do prowadzenia osłony technicznej 14.00 16.11.
4. 212 BDE od 14.00 16.11 z rejonu STRZAŁKOWO prowadzi osłonę techniczną i eksploatacyjną.
 - FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ;
 - FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW TRYB. , WROCŁAW;
 - RFDS - 2 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN-SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KILECE, KRAKÓW;
 - RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, LESZNO; WROCŁAW, KŁODZKO.SPD 212 BDE rozwinięty od 14.00 16.11 w RADZIEJOWIE.
5. SD 210 BM od 14.00 16.11 rozwinąć w KOWALACH KSIĘŻYCH. Środki materiałowe pobrać własnym transportem:
 - z 28 FBMZ rozwiniętej w rejonie KOWALEWO POM., PŁONNE, ZĘBOWO;
 - z 30 FBMZ rozwiniętej w rejonie ŁASK, TUSZYN, ZELÓW.

Uszkodzony sprzęt ewakuować do 21 FBR rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie SWIECIE, BŁADZIM, OSIE i do 23 FBR rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie GOSTYNIN, GĄBIN, ŻYCHLIN.

Konstrukcje mostowe pobierać własnym transportem z PSSDM rozwiniętego od 14.00 16.11 w INOWROCŁAWIU.

Rannych i chorych żołnierzy ewakuować do 28 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie TRZCIANKA, CZŁOPA, pld. WAŁCZ, 26 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie CZEMPIŃ, GRABIANOWO, KOŚCIAN; 30 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie KALISZ, BŁASZKI KAKAWA i do szpitali stacjonarnych w LUBLINIE, BYDGOSZCZY, POZNAŃNIU i WROCŁAWIU.

SZEF

SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ 2 F

płk Stefan PARANDOWSKI

TAJNE

Egz. pojedynczy

DOWÓDCA 212 BDE

ZARZĄDZENIE BOJOWE SSKW 2 F nr 01 TSD F GORZEWO

16.00 14.11 Mapa 1 : 500 000, wydanie 1978 r.

1. Nieprzyjaciel siłami lądowymi wykonując zdecydowane uderzenie w kierunku WITTENBERGE - GRYFINO, DESSAU - GUBIN ~~■~~ i DREZNO - ~~TRZ~~ ZGORZELEC pobił część sił 1 F. Wprowadzając do bitwy kolejne odwoły operacyjne potęguje natarcie dążąc do rozbicia sił WSCHODNICH na terytorium NRD i uchwycenia przyczółków na ODRZE i NYSIE, Wykorzystując SNP i grupy rozpoznawczo-dywersyjne dąży do sparaliżowania ruchu samochodowego na terytorium POLSKI, a tym samym uniemożliwienia dowozu środków materiałowych i przegrupowania wojsk. O 10.00 14.11 w wyniku zmasowanego uderzenia ~~xxxxxx~~ SNP zniszczeniu uległy następujące węzły komunikacyjne CHOJNICE, SZCZYTNO, GNIEZNO, JAROCIN, OLEŚNICA. Należy się liczyć z kolejnymi zmasowanymi uderzeniami SNP na obiekty drogowe. Stwierdzono działalność GDR w rejonach: zach. TWARDOGÓRA, pld. JASTROWIEC, pld. KRZYŻ, pld. PIOTRKÓW TRYB., pln.wsch. RADOM, pld. STRZELNO, pln. KORONOWO, zach. SZCZYTNO.
2. 212 BDE po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia przesunąć na własnych środkach transportowych do rejonu STRZAŁKOWO, MIELŻYN, POWIDZ i do 14.00 16.11 przystąpić do osłony technicznej i eksploatacji:
 - FDS - 1 - TORUŃ, BYDGOSZCZ, PIŁA, WAŁCZ;
 - FDS - 2 - PUŁAWY, RADOM, PIOTRKÓW, WROCŁAW;
 - RFDS - 2 - GDAŃSK, BYDGOSZCZ, TORUŃ, WŁOCŁAWEK, GOSTYNIN, SOCHACZEW, MSZCZONÓW, TOMASZÓW, KIELCE, KRAKÓW;
 - RFDS - 3 - SŁUPSK, PIŁA, POZNAŃ, ŁESZNO, WROCŁAW, KŁODZKO.Droga marszu BŁONIE, SOCHACZEW, KUTNO, KOŁO. STRZAŁKOWO.
3. Gotowość do rozpoczęcia marszu 18.00 14.11. Gotowości do prowadzenia osłony technicznej i ~~eksploatacyjnej~~ eksploatacji frontowych dróg samochodowych 14.00 16.11.
4. 210 BM z rejonu TUREK, DOBRA, GRĄBKÓW od 14.00 16.11 prowadzi osłonę techniczną mostów drogowych w TORUNIU i PUŁAWACH na WISLE, w OBORNIKACH WLKP na WARCIE i we WROCŁAWIU na ODRZE. SD 210 BM - od 14.00 16.11 w KOWALACH.

5. SD 212 BDE od 14.00 16.11 rozwinąć w NIEZGODZIE, SPD 212 BDE od 14.00 16.11 rozwinąć w RADZIEJOWIE.

Środki materiałowe pobierać własnym transportem z :

- 28 FBMZ rozwiniętej w rejonie KOWALEWO POM., PŁONNE, ZĘBOWO;
- 30 FBMZ rozwiniętej w rejonie ŁASK, TUSZYN, ZELÓW.

Uszkodzony sprzęt techniczny ewakuować do 21 FBR rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie ŚWIECIE, BŁADZIM, OSIE i do 23 FBR rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie GOSTYNIN, GĄBIN, ŻYCHLIN. Konstrukcje mostowe pobierać własnym transportem z PSSDM rozwiniętego od 14.00 16.11 w INOWROCŁAWIU.

Rannych i chorych żołnierzy ewakuować do:

- 28 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie TRZCIANKA, CZŁOPA, pld. WAŁCZ;
- 26 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie CZEMPIŃ, GRABIANOWO, KOŚCIAN;
- 30 BSzF rozwiniętej od 14.00 16.11 w rejonie KALISZ, BŁASZKI, KAKAWA;
- szpitali stacjonarnych w PILE, BYDGOSZCZY, OLSZTYNIE, BIAŁYMSTOKU, LUBLINIE, PIOTRKOWIE, WROCŁAWIU, WARSZAWIE, POZNANIU.

SZEF

SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ 2 F

płk Stanisław PARANDOWSKI

UWAGA METODYCZNA

Słuchacze po opracowaniu przykładowych zarządzeń dla brygad przedstawiają własne rozwiązania po czym pod kierownictwem wykładowcy odbywa się dyskusja nad treścią merytoryczną zarządzeń bojowych.

ZAŁĄCZNIKI

nr 1 - Założenie

nr 2 - Mapa autorska tylko w egz. 1

Wykonano w 3 egz.

Egz. nr 1-3 - Bibl. Nauk. OZS

Wykonał: ppłk M. Pawlisiak

Druk: E.P.

Dnia: 1990.01.19

Nr ks. masz. 02

ROZWIĄZANIA PROBLEMÓW W JĘZYKU ROSYJSKIM

DO ZAJĘĆ Nr 1, 5 i 6

РЕШЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ВОЕННО ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ

Решил главное усиление военно транспортной службы 2 Фронта сосредоточит на удержанию непрерывного движения военных транспортов и правильном управлении военными перевозками.

С этой целью;

- назначить две основные фронтальные железные дороги и одну рокадную железную дорогу;
- на рубеже реки ВИСЛА в точках мостовой переправы с 8.00 16.11 быть в готовности организовать временные перегрузочные районы;
- назначить две фронтовые и три рокадные дороги.

Для выполнения этих целей решил:

- 1) силами 27 ждб расположенной 10 км зап. БЫДГОЩ организовать с 14.00 16.11 техническое прикрытие основной фронтовой железной дороги КУЗНИЦА БЯЛОСТОЦКА, БЯЛЫСТОК, ОСТРОЛЭКА, ДЗИАЛДОВО, БРОДНИЦА, ГРУДЗИОНДЗ, БЫДГОЩ, НАКЛО, ПИЛА, ВАЛЧ, и рокадной железной дороги на участке ГДЫНЯ, ТЧЕВ, БЫДГОЩ, ИНОВРОЦЛАВ, БАРЛОГИ;
- 2) силами 15 ждб расположенной в КЛОДАВЕ с 14.00 16.11 организовать техническое прикрытие основной фронтовой железной дороги ТЕРЕСПОЛЬ, ЛУКУВ, ПИЛЬАВА, СКЕРНИЕВИЦЭ, ЛОВИЧ, КУТНО, ВЖЭСНЯ, ПОЗНАНЬ и рокадной железной дороги искл. БАРЛОГИ, ЗДУНЬСКА ВОЛЬА, БЛЯХОВНЯ;
- 3) силами 212 дкб расположенной в районе СТЖАЛКОВО с 14.00 16.11 организовать техническое прикрытие и эксплуатацию:
 - ФВАД-1 МЛАВА, БРОДНИЦА, ХЭЛМНО, ХОИНИЦЭ, ОКОНЭК;
 - ФВАД-2 ЛЬУБЛИН, ПУЛАВЫ, РАДОМ, ПИОТРКУВ, КАЛИШ, ОСТРУВ, РАВИЧ;
 - РВАД-1 ЭЛЬБЛЬОНГ, НИДЗИЦА, МЛАВА, ПЛОНСК, ЛЕГИОНОВО, РАДЗЫМИН, МИНСК, ГАРВОЛИН, ЛЬУБЛИН, ИАНУВ, СЕНИАВА;
 - РВАД-2 СТАРОГАРД, БЫДГОЩ, ИНОВРОЦЛАВ, ВЛОЦЛАВЕК, ГОСТЫНИН, СОХАЧЕВ, МШЧОНУВ, ТОМАШУВ, КЕЛЬЦЕ, КРАКУВ;
 - РВАД-3 ОКОНЕК, ПИЛА, ХОДЗЕЖ, ОБОРНИКИ, ПОЗНАН, СЬРЭМ, ГОСТЫН, ЖМИГРУД, ВРОЦЛАВ, ОЛАВА, НЫСА;
- 4) силами 210 мб расположенной в районе сев. зап. ГОСТЫНИН с 14.00 16.11 организовать техническое прикрытие мосьюв на реке ВИСЛА в ХЕЛМЕ и ПУЛАВАХ, на реке НАПЕВ в ДЕМБЕМ, на реке ПИЛИЦА в ТОМАШОВЕ, на реке ВАРТА в СЬРЭМЕ и на реке ОДЕР в ВРОЦЛАВЮ;

5) силами 272 и 273 военных разпорядительных станции фронта организовать с 14.00 16.11 две разпорядительные станции фронта - ДЗЯЛДОВО и ПИЛЬАВА с задачей управления военными эшелонами;

6) силы и средства 227 военно эксплуатационного управления (ВЭУ) сосредоточить в районе СКЕРНЕВИЦЕ, ЖЫРАДУВ, МШЧОНУВ в готовности к ведению технического прикрытия железной сети и эксплуатации назначенных железнодорожных участков;

7) силы и средства 274 ремонтного батальона после окончания мобилизации передвинуть в район города КОЛО, с 14.00 16.11 быть в готовности ведения технической эвакуации и ремонта техники военно-транспортной службы;

8) силами 275 полевого склада железнодорожного и перегрузочного имущества и силами 276 полевого и мостового имущества развернуть в районе ИНОВРОЦЛАВ, КРУШВИЦА, ЛОЕВО полевые склады и с 14.00 16.11 быть в готовности к отпуску имущества материальных средств согласно с расчетам;

9) 67 и 68 атбр после окончания мобилизации погрузить материальными средствами согласно документации и сосредоточить их в районе:

-67 атбр- ГЛОВНО;

-68 атбр- ПЖЭДБУЖ;

С 14.00 16.11 атбр в готовности к ведению подвоза материальных средств согласно с планом.

Группировка сил и средств военно-транспортной службы второго фронта следующая :

-27 ждб расположена в районе 10км зап. БЫДГОШЧ;

-15 ждб расположена в районе города КЛОДАВА

-завесный дисперченный пункт 212дкб расположен в городе РАДЗЕЮВ, районные диспетчерские пункты расположены в городах: ТУХОЛЬА, ОСТРУВ, ПЛОНЬСК, резерв 212дкб сосредоточен в районе города СТЖАЛКОВО;

-210мб сосредоточена в районе сев. зап. ГОСТЫНИН, соответствующие силы и средства откомандировать с целью ведения технического прикрытия мостов на фронтовых военных автомобильных дорогах;

-силами 272 военной комендатуры разпорядительной станции фронта организовать развитие разпорядительной станции фронта в ДЗЯЛДОВЕ

-силами 273 военной комендатуры разпорядительной станции фронта организовать развитие разпорядительной станции фронта в ПИЛЬАВЕ

-силы 227 ВЭУ по окончании мобилизации сосредоточить в районе СКЕРНЕВИЦЕ ЖЫРАДУВ МШЧОНУВ- резерв начальника военно-транспортной службы второго фронта;

-274 ремонтный батальон рассредоточен в городе КОЛО в готовности к ведению эвакуации ремонта техники военно-транспортной службы;

-275 полевой склад железнодорожного и перегрузочного имущества в районе ЛОЕВО;

-276 полевой склад пылево-мостового имущества сосредоточен в районе ИНОВРОЦЛАВ;

-67атрб расположена в районе ГЛОВНО;

-68атрб расположена в районе ПЖЕДБЫЖ.

1. ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ

- 1/ Удержание в непрерывном состоянии двух основных фронтовых и одной рокадной железной дороги, двух основных и трех рокадных автомобильных путей;
- 2/ Управление железнодорожным и автомобилном движением на коммуникационной сети фронта.

2. СОСТОЯНИЕ КОМУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ

Для обеспечения перегрузки войск, подвоза материальных средств и эвакуации, в ходе ведения оборонительной операции надо использовать на территории тылов фронта:

железные дороги

- основную железную дорогу по 1 КУЗНИЦА, БЯЛЫСТОК, ОСТОЛЭНКА, БРОДНИЦА, ТОРУНЬ, ПИЛА, ВАЛЧ;
- основную железную дорогу по 2 ЦИСУВКА, СИЭДЛЬЦЭ, ВАРШАВА, ПОЗНАНЬ;
- рокадную железную дорогу ГДАНЬСК, БЫДГОЩ, ВЛОЦЛАВЕК, СКЕРНЕВИЦЭ, КЕЛЬЦЭ, КРАКУВ;
- главные разпарадительные станции фронта - ПИЛЬАВА и ДЗИАЛДОВО.

Техническое состояние железных дорог обеспечивает движение поездов весом брутто 1200 т, длиной 600 м и нажим 20 т/ось.

Общая мимолетность основных железных дорог - 84 пар поездов в сутки, а рокадной железной дороги 34 пар поездов в сутки.

автомобильные дороги

- ФАД - 1 РУЖАН, ЦЕХАНУВ, ДРОБИН, ТОРУНЬ, БЫДГОЩ, ПИЛА, ВАЛЧ;
- ФАД - 2 ЛЬУБЛИН, РАДОМ, ПИОТРКУВ, ВРОЦЛАВ;
- РФАД - 1 ОЛЬШТЫН, ПЛОНЬСК, ВАРШАВА, ЛЬУБЛИН;
- РФАД - 2 ГДАНЬСК, БЫДГОЩ, ТОРУНЬ, ВЛОЦЛАВЕК, СОХАЧЭВ, ТОМАШУВ, КЕЛЬЦЭ, КРАКУВ;
- РФАД - 3 СЛУПСК, ПИЛА, ПОЗНАНЬ, ЛЬЭШНО, ВРОЦЛАВ, КЛОЦКО.

Общая мимолетность автомобильных дорог:

- ФАД - (2 * 6000) 12000 автомобилей в сутки;
- РФАД - (3 * 4000) 12000 автомобилей в сутки.

Техническое состояние автомобильных дорог обеспечивает двухстороннее движение со скоростью:

- днем 40 - 50 км в час;
- ночью 30 - 40 км в час.

Сек. секретаря

пути речново транспорта

В полосе действий фронта существует возможность использования реки ВАРТЫ и НОТЭЦИ в военных перевозках. Относиться это прежде всего к периоду организации обороны и эвакуации материальных средств из стационарных складов расположенных вдоль западной границы ПОЛЬШИ.

1. Противнику сухопутными войсками нанося удар в направлении ВИТКЕВИЦ - ГРЫБИНО, ЛЕССАУ - ГУБИН и ДРЕЗНО - ЭГОХЕЛЦ разгромив часть сил 1 Ф. Вводит в бой оперативные резервы с целью разгрома сил ВОСТОЧНЫХ на территории ГДР и захвата плацдармов на реках ОБЕР и НИСА. Используя авиацию и диверсионно разведывательные группы хочет сорвать железнодорожное движение на территории ПОЛЬШИ и невозможности перегруппировки войск и подвоза материальных средств железнодорожным транспортом. В 10.00 14.11 в результате удара авиации уничтожено железнодорожный мост в НАЛЬБЕРКУ. Недалеко считаясь с повторением ударами средств воздушного нападения обнаружено действия диверсионно-разведывательных и спешивых групп в районах ГРЫБИНО, сел. КОРОНОВО, сг. ЯСТРОВЕ, сг. СТХЕЛЬНО.

2. 27 хдо после окончания мобилизации перегруппировать комбинированным способом в район КРУШИН ВОИНСКО ОСОВА ГУРА и с 14.00 14.11 организовать техническое прикрытие железной дороги ТОРУНЬ, БЫГОНЯ, НАКЛО, ПИЯ, ВАПЧ и рокавной железной дороги на участке ГДАНЬК, ГЧЕВ, БЫГОНЯ, ТОРУНЬ, ВЛОЦЛАВЕК, КУТНО. Автомобильным эшелонам двигаться по дороге ЯКОВРОЦЛАВ, ЯКОМИР, БЖОЗА, ОСОВА ГУРА. Военные эшелоны с тяжелой военной техникой в количестве 10 эшел. погрузить на станциях ЛОНГЕВ и ЛОНГЕВО и перегрунтовать по дороге ЯКОВРОЦЛАВ, БЫГОНЯ, ОСОВА ГУРА. Запасная погрузочная станция ЯКОВРОЦЛАВ. Выгрузочная станция ОСОВА ГУРА, запасная выгрузочная станция СЯДЕСИН.

3. Готовность начала перегруппировки 20.00 14.11. Готовность к ведению технического прикртия 14.00 16.11.

4. Техническое прикрытие железной дороги ВЯДЫСТОК, ОСТРОЛЖСКА, БРОДНИЦ, НИСА, ТОРУНЬ организует 10 хя, КВ, 10 хя с 14.00 16.11. ВЕЛЬБАРК.

5. КП 27 хдо развернуть в городе СЛУКАЛА ДОЛЬНА. Материальные средства получать своим автомобильным транспортом с 28 ебю рассредоточеной в районе КОВАЛЕНО ПОЛОРСКЕ, ПЛОИНО, ЗЕМБОВО.

Сов. секретно
экз. единственный

КОМАНДИР 27 ждб

БОЕВЫЕ РОСПОРАЖЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ВОЕННО ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ 2 Ф но 1, ТПУ Ф ГОЖЕВО 16.00 14.11. Карта 1:500000, издане 1978 г.

1. Противник сухопутными войсками нанося удар в направлении ВИТТЕНБЕРГЕ - ГРЫФИНО, ДЕССАУ - ГУБИН и ДРЕЗНО - ЭГОЖЕЛЕЦ разгромил часть сил 1 Ф. Вводит в бой оперативные резервы с целью разгрома сил ВОСТОЧНЫХ на территории ГДР и захвта плацдармов на реках ОДЕР и НЫСА. Используя авяцию и диверсенно разведывательные группы хочет сорвать железнодорожное движение на территории ПОЛЬШИ и недопустит перегруппировки войск и подвоза матерьяльных средств железнодорожным транспортом. В 10.00 14.11 в результате ударов авяции уничтожено железнодорожный мост в МАЛБОРКУ. Нада считатьця с повторными ударами средств воздушного нападения. Абнаружено действия диверсенно - разведывательных и специальных групп в районах: ШЧЫТНО, сев. КОРОНОВО, юг. ЯСТРОВЕ, юг. СТЖЕЛЬНО.

2. 27 ждб после оконьчения мобилизации перегруппировать комбинированным способом в район КРУШЫН, ВОИНОВО, ОСОВА ГУПА и с 14.00 14.11 организовать техническое прикритие железной дороги ТОРУНЬ, БЫДГОШЧ, НАКЛО, ПИЛА, ВАЛЧ и рокадной железной дороги на участке ГДАНЬЦК, ТЧЕВ, БЫДГОШЧ, ТОРУНЬ, ВЛОЦЛАВЕК, КУТНО. Автомобильным эшелонем двигатьця по дороге ИНОВРОЦЛАВ, ЯКСИЦЭ, БЖОЗА, ОСОВА ГУРА. Военные эшелоны с тяжелой военной техникой в количестве 16 штук погрузить на станциях МОНТВЫ и ЛОИЕВО и перегруппировать по дороге ИНОВРОЦЛАВ, БЫДГОШЧ, ОСОВА ГУРА. Запасная погрузочная станция ИНОВРОЦЛАВ. Выгрузочная станция ОСОВА ГУРА, запасная выгрузочная станция СЪЛЕСИН.

3. Готовноцть начала перегруппировки 20.00 14.11. Готовность к ведению технического прикрития 14.00 16.11.

4. Техническое прикритие железной дороги БЯЛЫСТОК, ОСТРОЛЭХКА, БРОДНИЦА, искл. ТОРУНЬ организует 10 ждп. КП. 10 ждп с 14.00 16.11 ВЕЛЬБАРК.

5. КП 27 ждб развернуть в городе СМУКАЛА ДОЛЬНА. Матерьяльные средства получать своим автомобильным транспортом с 28 фбмо рассредоточоной в районе КОВАЛЕВО ПОМОРСКЕ, ПЛОННЭ, ЗЕМБОВО.

Поврежденную технику эвакуировать в 21 фрб расположенную с 14.00
16.11 в районе СЪВЕЦЕ, БЛОНДЗИМ ОСЕ. Наспилочные материалы получать
с полевого склада ЛОЕВО. Раненых и больных солдат эвакуировать в 28
Госпитальную Базу Фронта расположенную с 14.00 16.11 в районе ТЖЦИАНКА,
ЧЛОПА, юг. ВАЛЧ и в военный госпиталь БЫДГОШЧ.

НАЧАЛЬНИК
ВОЕННО ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ 2 Ф
плк. Станислав КОВАЛЭВСКИ

СВИДЕТЕЛЬ СПЕЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ № 311 / 23

Ученый ЗАВЕДЕНИЕМ КОМАНДИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Март
N - 32 - А, В, С, D
N - 33 - А, В, С, D
N - 34 - А, В, С, D
N - 32 - А, В, С, D
N - 33 - А, В, С, D
N - 34 - А, В, С, D

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

~~WYDZIAŁ~~

Egz. nr ...

Dla nauczycieli akademickich
i słuchaczy

ĆWICZENIE SPECJALISTYCZNE Nr 312/ KW

Temat: ZABEZPIECZENIE KOMUNIKACYJNE FRONTU W OPERACJI
OBRONEJ

ZAŁOŻENIE

Mapy N - 32 - A, B, C, D
N - 33 - A, B, C, D
N - 34 - A, B, C, D
M - 32 - A, B, C, D
M - 33 - A, B, C, D
M - 34 - A, B, C, D

I

ZACHODNI o 10.00 11.11 rozpoczęli działania wojenne. Wykorzystując zaskoczenie wykonali uderzenia zgrupowaniami PSZ NATO na PłnE i SETDW na wojska i obiekty WSCHODNICH. Główny wysiłek skupiają na obezwładnieniu drugich rzutów i odwodów frontów pierwszego rzutu, systemu OPK i OPL oraz niszczeniu obiektów przemysłowych, mostów i węzłów komunikacyjnych.

W ciągu 3 dni wojny rozbili część broniących się związków operacyjnych 1 i 3 frontu i do 16.00 14.11 wdarli się na terytorium NRD i CZECHOSŁOWACJI na głębokość 60-100 km. Nacierające zgrupowania wojsk lądowych największe powodzenie uzyskały na północ od BERLINA i w rejonie DREZNA.

Trwa nadal mobilizacja i rozwijanie nowych jednostek w kontynentalnej części SE TDW oraz przerzut odwodów z WYSP BRYTYJSKICH i STANÓW ZJEDNOCZONYCH AP.

PGA wykonując uderzenie w kierunku BREMEN-CHOJNA współdziałając z JKA pobiła część sił 1 frontu i wyszła na rubież LUBEKA, LUDWIGLUST, PRITZWALK, NEURUPIN, RATHENOW, BRANDENBURG, LUCKENWALDE. CGA wykonując uderzenia w kierunku SALZGITTER-GUBIN i KASSEL-ZGORZELEC pobiła część związków operacyjnych 3 frontu i opanowała południowo-zachodnie terytorium NRD i CZECHOSŁOWACJI. Jej związki operacyjne walczą na rubieży: LUBBEN, FURSTENWALDE, TORGAU, RIESA, DREZNO, KARLMARXSTADT, KARLOWE WARY.

Dowódca PGA zamierza wprowadzić kolejne siły i we współdziałaniu z wojskami powietrzno-desantowymi rozbić pozostałe siły 1 F na terytorium NRD i do końca dnia 19.11 wyjść na rubież ODRY oraz opanować przyczółki w rejonie GRYFINA, CEDYNI, MIESZKOWIC i SŁUBIC. Z uchwycionych przyczółków rano 20.11 wprowadzić dwa korpusy w kierunku CHOJNA-PILA i SŁUBICE-POZNAN. Do 27.-30.11 pobić część sił 2 F i opanować rubież JASTROWIE, KRAJENKA, MARGONIN, POBIEDZISKA, KÖRNIK, KOŚCIAN, po czym wprowadzając kolejne siły kontynuować działania zaczepne w kierunku wschodnim.

Dowódca CGA zamierza wprowadzając kolejne siły rozbić wojska 3 F na terytorium NRD i zach. CZECHOSŁOWACJI i do końca 19.11 wyjść na zachodnią granicę POLSKI. Siłami wojsk powietrzno-desantowych uchwycić przyczółki na NYSIE ŁUŻYCKIEJ w rejonie GUBINA, GOZDNICY, ZGORZELCA, stąd rano 20.11 wprowadzić dwa korpusy w kierunku WIEDERWASSER - MIEJSKA GÓRKA i ZGORZELEC-WROCŁAW. Do 27-30.11 pobić część sił 2 F i opanować rubież SMIGIEL, MIEJSKA GÓRKA, OLEŚNICA, STRZELIN, KŁODZKO, po czym wprowadzając kolejne siły kontynuować działania zaczepne w kierunku wschodnim.

WSCHODNI od początku wojny prowadzą działania obronne w celu powstrzymania operacji ZACHODNICH. Zgrupowanie wojsk 1 i 3 F/AR/ prowadzą operację obronne na terytorium NRD i zachodniej CZECHOSŁOWACJI.

Wojska WSCHODNICH w rezultacie przewagi powietrzno-lądowych zgrupowań PGA i CGA spychane są na kolejne rubieże w głąb ugrupowania strategicznego. Czynione są jednocześnie przygotowania do obrony północnej i zachodniej granicy POLSKI.

1 front/R/ - 5 i 12 A/R/ współdziałając z wojskami 3 frontu odpiera uderzenia głównych sił PGA.

3 front /R/ odpiera uderzenia CGA. Wobec przewagi zgrupowań uderzeniowych ZACHODNICH wojska frontu spychane są na kolejne rubieże obrony.

Siły powietrzne w tym również wojska lotnicze 1,2 i 3 F we współdziałaniu z wojskami OPK i OPL nie dopuszczają do wykonania zmasowanych uderzeń SNP ZACHODNICH na wojska oraz inne obiekty znajdujące się na terytorium NRD, POLSKI i CZECHOSŁOWACJI. Jednocześnie wykonują uderzenia na obiekty systemu dowodzenia OPL, wojny elektronicznej, środki napadu powietrznego, bazy morskie oraz wojska stacjonujące na ZTDW.

Zjednoczona Flota Bałtycka realizuje zadania osłabienia głównych zgrupowań uderzeniowych sił morskich nieprzyjaciela na BAŁTYKU, osłony nadmorskiego skrzydła wojsk 1 i 2 frontu oraz obiektów na wybrzeżu MEKLEMBURGII i POMORZA ZACHODNIEGO.

II

ZACHODNI wykorzystując SNP i grupy specjalne oraz grupy dywersyjno rozpoznawcze dążą do sparaliżowania systemu komunikacyjnego na terytorium POLSKI.

Do 16.00 14.11 zniszczeniu uległy:

- mosty kolejowe na WIŚLE w TCZEWIE, SANDOMIERZU i DĘBLINIE;
- mosty kolejowe na ODRZE w SZCZECINIE i KOSTRZYNIU;
- mosty drogowe na WIŚLE w TCZEWIE, WYSZOGRODZIE i SANDOMIERZU;
- † mosty drogowe na ODRZE w RADZISZEWIE i SŁUBICACH;
- węzły komunikacyjne JABŁONOWO POMORSKIE, CHOJNICE, BIAŁOGARD, GNIEZNO, CZERWIENSK, KROTOSZYN, CZĘSTOCHOWA.

WSCHODNI - 2 front /ćwiczący/ w składzie: 8,9,11 A, 31,33,36 RDZ, 12 BOW, 11 BPD organizuje obronę północnej i zachodniej granicy POLSKI.

O 16.00 14.11 wojska 2 frontu znalazły się w następujących położeniu:

a/ 8 A po zakończeniu mobilizacyjnego rozwinięcia organizuje obronę wybrzeża morskiego na odcinku Jez. GARDNO - KAMIEN POM; i zachodniej granicy POLSKI od NOWEGO WARPNA do KOSTRZYŃNIA.

Związki taktyczne 8 A wykonują następujące zadania:

- 20 DZ organizuje obronę wybrzeża morskiego w pasie ROWY - BĘBICA KASZUBSKA, JEZ. JAMNO - POLANÓW;
- 13 DZ organizuje obronę wybrzeża morskiego w pasie KOSZALIN - BIAŁOGARD, KAMIEN POMORSKIE - PŁOTY;
- 21 DPanc organizuje obronę pasa NOWE WARPNO - GOLENIÓW, 5 km pld. CRYFINO - BARNIM;
- 17 DZ organizuje obronę pasa WIDUCHOWA - PYRZYCE, SZUMIŁOWO-WITNICA;
- 85 DPanc ześrodkowuje się w rejonie ZŁOCIENIEC, wył. WĘGORZEWO, wył. ŚWIDWIN;
- 12 BOW ześrodkowuje się w rejonie KOŚCIERZYNA, KARSIN, BRUSY;
- 8 ABMZ od 14.00 16.11 rozwinięta w rejonie DEBRZNO, SYPNIEWO, ZŁOTÓW;
- 0ABMZ - 8 od 14.00 16.11 rozwinięty w rejonie wył. KRZYŻ, pln. DREZDENKO, pld. DOBIEGNIEW;
- 8 ABR od 14.00 16.11 rozwinięta w rejonie zach. JASTROWIEC, WAŁCZ, NADARZYCE;
- SD 8 A od 14.00 16.11 rozwinięte w WĄDOLKU /pln. JASTROWIEC/;
- TSD 8 A od 14.00 16.11 rozwinięte w BARKOWIE /pln. DEBRZNO/.

b/ 9 A odtwarza zdolność bojową po uderzeniach SNP nieprzyjaciela, częścią sił organizuje obronę zachodniej granicy POLSKI. Jej związki taktyczne znalazły się w następującym położeniu:

- 9 DZ organizuje obronę pasa GÓRZYCA - OSNO LUBBSKIE, RABCICE - BUDACHÓW;
- 10 DPanc organizuje obronę pasa GUBIN - BOBROWICE, PRZEWOZ - ŻAGAN;
- 7 DZ organizuje obronę pasa GORDNICA - RUSZÓW, ZAWIDDÓW - LEŚNA;
- 16 DPanc ześrodkowuje się w rejonie CHOCIANÓW, ZŁOTORYJA, BOLESŁAWIEC;
- 15 DPanc ześrodkowuje się w rejonie SŁAWA, KARGOWA, WOLSZTYN;
- SD 9 A rozwinięta od 14.00 16.11 w OSIECZNEJ;
- TSD 9 A rozwinięte od 14.00 16.11 w BORKU WLKP.
- 9 ARMZ rozwinięta od 14.00 16.11 w rejonie WOŁÓW- WĄSOSZ, ZMIGRÓW, OBORNIKI ŚL.;
- 9 ABR rozwinięta od 14.00 16.11 w rejonie pld. GOSTYŃ, MIEJSKA GÓRKA, PONIEC.

- c/ 11 A - drugi rzut frontu ześrodkowuje się w rejonie KCYNIA, TORUŃ, LIPNO, GOSTYNIN, KONIN, ORZECHOWO, wsch. POZNAŃ, ROGOŹNO;
- d/ 31 RDZ ześrodkowuje się w rejonie MIĘDZYBÓRZ, płd. OSTRÓW WLKP. DORUCHÓW;
- e/ 36 RDZ ześrodkowuje się w rejonie PLESZEW, RYCHWAŁ, STAWISZYN;
- f/ 33 RDZ ześrodkowuje się w rejonie BRZEG, GRODKÓW, WIĄZÓW;
- g/ 11 BPD ześrodkowuje się w rejonie SZCZEKOCINY, płd. KONIECPÓL, płd. WŁOSZCZOWA;
- h/ TSD 2 frontu od 16.00 14.11 rozwinięte w rejonie miejscowości GORZEWO;
- i/ od 14.00 16.11 działalność ewakuacyjno-ratunkową i hospitalizacyjną prowadzą:
 - 26 BSZF rozwinięta w rejonie CZEMPIN, GRABIANOWO, KOŚCIAN;
 - 28 BSZF rozwinięta w rejonie TRZCIANKA, CZŁOPA, płd. WAŁCZ;
 - 30 BSZF rozwinięta w rejonie KALISZ, BŁASZKI, KAKAWA;
- j/ od 14.00 16.11 działalność ewakuacyjno-remontową prowadzą:
 - 21 FBR w rejonie ŚWIECIE, BŁĄDZIM, OSIE;
 - 23 FBR w rejonie GOSTYNIN, GĄBIN, ŻYCHLIN, od 16.00 20.11. przechodzi do odvodu w rejonie WYSZKÓW, URLE, TŁUSZCZ;
 - 25 FBR w rejonie
- k/ od 14.00 16.11 28 FBMZ rozwinięta w rejonie KOWALEWO, POMORSKIE, PŁONNE, ZĘBOWO; od 14.00 16.11 30 FBMZ rozwinięta w rejonie ŁASK, TUSZYN, ZELÓW;
- l/ od 10.00 18.11 składy z TBF rozwinięte w rejonach:
 - nr 1 - wył. SOCHACZEW, wył. ŁOWICZ, SŁUBICE;
 - nr 2 - wsch. TOMASZÓW MAZ., NOWE MIASTO n. PILICĄ , 5 km pñ. STĄPORKÓW;
- ł/ jednostki komunikacyjne frontu od 8.00 11.11 przystąpiły do mobilizacyjnego rozwinięcia i po szkoleniu zgrywającym o 3.00 15.11 osiągną gotowość do wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu.

III

Na podstawie zamiaru zabezpieczenia tyłowego frontu w operacji obronnej, kwatermistrz 2 frontu sprecyzował główne zadania służby komunikacji wojskowej z których wynika, że:

- a/ zadania zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej realizują wspólnie siły i środki podporządkowania frontowego i jednostki obszaru kraju;
- b/ w okresie organizacji i prowadzenia operacji obronnej frontu:
 - siłami dwóch brygad wojsk kolejowych utrzymać w sprawności eksploatacyjnej dwie dofrontowe linie kolejowe /BIAŁYSTOK-

WAŁCZ, TERESPOL - POZNAN/ i jedną rokadową linię kolejową na zachodnim brzegu WISŁY ;

- siłami brygady drogowo-eksploatacyjnej utrzymywać dwie FDS /na kierunkach armii pierwszego rzutu/ oraz trzy rokadowe drogi samochodowe;
- siłami brygady mostowej osłaniać mosty na przeszkodach wodnych przecinających FDS;
- siłami dwóch brygad transportowych pobrać środki materiałowe z wyznaczonych w planach mobilizacyjnego rozwinięcia składów i po ich podjęciu brygady ześrodkować w pobliżu rejonów rozmieszczenia TBF;
- PSSDM i PSSKiP rozwinąć na bazie istniejących składnic sprzętu komunikacyjnego;
- bremsk rozwinąć na bazie Wojskowych Warsztatów Remontu Sprzętu Komunikacyjnego oraz Fabryki Maszyn Żniwnych w PŁOCKU po czym rozwinąć w rejonie miejscowości GĄBIN;
- działania jednostek komunikacji wojskowej frontu wspierać siłami jednostek zmilitaryzowanych podporządkowania frontowego ~~xxx~~ wg. potrzeb i uznania szefa służby komunikacji wojskowej frontu;

c/koncepcję zabezpieczenia komunikacyjnego frontu w operacji obronnej przedstawił szef na TSD 2 F o 21.00 14.11.

IV

Dodatkowo szefowi służby komunikacji wojskowej wiadomo:

1. W początkowym okresie wojny głównym źródłem zaopatrzenia są stacjonarne składy i magazyny.
2. W czasie wykonywania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego istnieje możliwość korzystania ze stacjonarnych składów, składnic i szpitali, które znajdują się w :
 - a/ PUSZCZA MARIANSKA - 36 Wojskowa Składnica MPS;
 - b/ ŁASKU, KONINIE, GUTOWIE, PIOTRKOWIE, NOWYM TOMYŚLU, WRZEŚNI, KOCUSZKACH, KALISZU, EMILIANOWIE, KUTNIE, PŁOCKU - składy CPN;
 - c/ BIAŁYMSTOKU, REMBERTOWIE, WAŁCZU, ELBLĄGU, TORUNIU, ŁODZI - rejonowe składnice kwatermistrzowskie;
 - d/ GRUDZIĄDZU i GDANSKU - składnice intendenckie;

Czas - organizacja sub. dow. - polowa

- e/ WARSZAWIE, TORUNIU, POZNANIU, ELKU, ELBLĄGU, BYDGOSZCZY, OLSZTYNIE, GRUDZIĄDZU, GDANSKU, ŁODZI - szpitale wojskowe;
- f/ GDANSKU, LĘBORKU, SŁUPSKU, BARTOSZYCACH, WĘGORZEWIE, ELBLĄGU, MALBORKU, CHOJNICACH, GIŻYCKU, OSTRODZIE, GRUDZIĄDZU, ŚWIECIU, PILE, SIEDLCACH, WYSZKOWIE, PUŁTUSKU, CIECHANOWIE, PŁONSKU, TORUNIU, BYDGOSZCZY, CHODZIEŻY, GARWOLINIE, OTWOCKU, GROJCU, SOCHACZEWIE, PŁOCKU, WŁOCŁAWKU, STRZELINIE, GNIEZNIENIE, ŁODZI, ŁĘCZYCY, KONINIE, WRZEŚNI, POZNANIU, KONSKICH, PIOTRKOWIE, OSTROWIE, KALISZU, PLESZEWIE, JAROCINIE, ŚREMIE, ŚRODZIE, KOŚCIANIE - szpitale społecznej służby zdrowia;
3. 10 pk od 14.00 16.11 osłania linię kolejową KUZNICA, BIAŁYSTOK, OSTROŁĘKA, DZIAŁDOWO, wył. TORUŃ. SD 10 pk czynne od 10.00 16.11 w WIELBARKU.
4. 11 pk ok od 14.00 16.11 osłania linię kolejową CZEREMCHA, SIEDLCE, wył. WARSZAWA. SD 11 pk czynne od 10.00 16.11 w MORDACH.
5. 10 pde OK od 14.00 16.11 utrzymuje ciągłość ruchu na WDS na wschodnim brzegu WISŁY.
- WDS - 1 /FDS - 1/ - BOBROWNIKI, BIAŁYSTOK, OSTRÓW MAZ., CIECHANÓW, DROBIN, TORUŃ;
 - WDS - 2 /FDS - 2/ - LUBLIN, PUŁAWY;
 - WDS - 3 /RFDS - 1/ - OLSZTYN, MŁAWA, PŁONSK., WARSZAWA, RYKI, LUBLIN;
- SD 10 pde od 10.00 16.11 rozwinięte w PŁONSKU,
6. 8 pmk ok od 14.00 16.11 ~~XXXXXXXXXXXX~~ osłania most kolejowy na WISLE w GÓRZE KALWARII. SD 8 pmk od 10.00 16.11 rozwinięte na zachodnim skraju GÓRY KALWARII.
7. Obronę przeciwlotniczą organizują siły i środki OPL 2 F we współdziałaniu z :
- 8 KOPK - WROCŁAW;
 - 7 KOPK - BYDGOSZCZ;
 - 6 KOPK - WARSZAWA.
8. Ponadto z wytycznych kwatermistrza 2 F szefowi służby komunikacji wojskowej wiadomo:
- a/ linie kolejowe frontu powinny posiadać przelotowość:
- 18 par poc./dobę - dofrontowe;
 - 16 par poc./dobę - rokadowe;
- b/ frontowe drogi samochodowe powinny posiadać przepustowość: 6.000 pojazdów na dobę - dofrontowe; 4.000 pojazdów na dobę - rokadowe;

- c/ w systemie frontowych dróg samochodowych ~~xxxx~~ uwzględnić możliwość dojazdu do centralnych składnic w STAWACH, PIONKACH, CELESTYNOWIE, REMBERTOWIE, JAWIDZU i ZEGRZU;
- d/ w celu utrzymania ciągłości dowozu środków materiałowych przewidzieć rozwinięcie dwóch TRP na WISLE;
- e/ w meldunku danych komunikacyjnych do decyzji kwatermistrza ująć: ocenę, prognozę oraz sposób wykorzystania sił i środków komunikacji wojskowej.

9. Rozmieszczenie i zadania organów komunikacji wojskowej obszaru kraju:

- a/ SSKW Gł. Kwat. WP - WARSZAWA - jest głównym organizatorem osłony technicznej sieci komunikacyjnej na obszarze kraju; organizuje przewozy wojskowe przy kompleksowym wykorzystaniu wszystkich rodzajów transportu na potrzeby wojsk frontu i obszaru kraju;
- b/ SSKW OW - WARSZAWA, BYDGOSZCZ, WROCŁAW - organizuje osłonę techniczną sieci komunikacyjnej na obszarze okręgu, a także organizują przewozy wojskowe na podległym im obszarze;
- c/ SPW - GDANSK, SZCZECIN, POZNAŃ, WROCŁAW, KATOWICE, KRAKÓW, WARSZAWA, LUBLIN wykonują zadania związane z kierowaniem przewozami wojskowymi na obszarze DOKP i są organem przedstawicielskim służby komunikacji wojskowej przy DOKP.

10. Położenie i realizowanie zadania służby komunikacji wojskowej z frontu na 16.00 14.11:

- a/ 27 BWK zakończyła mobilizację i szkolenie zgrywające w rejonie wył. INOWROCŁAW, KOŁODZIEJEWO, PAKOŚĆ. Jest w gotowości do wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu;
- b/ 15 BWK zakończyła mobilizacyjne rozwinięcie i jest w trakcie szkolenia zgrywającego w rejonie MIASTECZKO ŚL., WOŹNIKI, KALETY. Gotowość do realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego osiągnie do 18.00 14.11.
- c/ 210 BM zakończyła mobilizację i szkolenie zgrywające w rejonie RADZIWIE, ŁĄCK, GORZEWO. Jest w gotowości do realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego frontu;
- d/ 212 BDE zakończyła mobilizację w rejonie KAZUN, 4 km zach. TRUSKAW, GÓRKI. Kończy szkolenie zgrywające. Do 17.00 14.11 osiągnie gotowość do wykonania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego.

e/ 68 BTr zakończyła mobilizację. Jej oddziały znajdują się w następujących rejonach:

- dowództwo i sztab - SIECHNICE /płd. wsch. WROCŁAW/;
- 1 btr - SIECHNICE;
- 5 btr mps - SIECHNICE;
- 2 btr - LESZNO;
- 3 btr - JAROCIN;
- 4 btr - OSTRÓW WLKP;
- 6 btr mps - PROCHOWICE;

i od 17.00 14.11 rozpoczną przesunięcie do wyznaczonych w planach mobilizacyjnych składów i magazynów celem pobrania nakazanych ilości środków materiałowych;

f/ 67 BTr zakończyła mobilizację. Jej oddziały znajdują się w następujących rejonach:

- dowództwo i sztab - POZNAN;
- 1 btr - POZNAN;
- 5 btr mps - POZNAN;
- 2 btr - GNIEZNO;
- 3 btr - LUBON;
- 4 btr - CZARNKÓW;
- 6 btr mps - PIŁA i od 16.30 14.11 rozpoczną przesunięcie do wyznaczonych w planach mobilizacyjnego rozwinięcia składów i magazynów celem pobrania nakazanych ilości środków materiałowych.

g/ siły i środki 227 KDS są w trakcie formowania, które zakończy się do 18.00 17.11; formowanie odbywa się na bazie istniejących jednostek organizacyjnych PKP; SD KDS od 14.00 15.11 będzie rozwinięte w SKIERNIEWICACH;

h/ 272 i 273 WK SRF od 16.00 14.11 przy SPW WARSZAWA w gotowości do realizacji zadań zgodnie z decyzją SSKW 2 F;

i/ 281 WKTRP od 16.00 14.11 przy SPW LUBLIN w gotowości do rozwinięcia TRP zgodnie z decyzją SSKW 2 F;

j/ 282 WK TRP od 16.00 14.11 przy SSKW POW BYDGOSZCZ w gotowości do rozwinięcia TRP zgodnie z decyzją SSKW 2 F;

k/ 274 bremsk w rejonie GĄBINA jest w gotowości do wykonania zadań związanych z ewakuacją i remontem sprzętu komunikacyjnego;

l/ 275 PSSKP w rejonie ŁOJEWA w gotowości do wydawania materiałów i konstrukcji zgodnie z rozdzielnikiem;

- l/ 276 PSSDM w rejonie INOWROCŁAW w gotowości do wydawania materiałów i konstrukcji zgodnie z rozdzielnikiem;
- m/ 2 F przechodzi do obrony pasa DZIWNÓW, USTKA, HEL - ZAWIDÓW, MIĘDZYLESIE, GŁUCHOŁAZY, ZAKOPANE, MUSZYNA.
- n/ tylna granica 2 F HEL, OLSZTYN, OSTRÓW MAZ., ŁUKÓW, LUBLIN, RZESZÓW, MUSZYNA.

V

Praca do wykonania

Do zajęcia 1

- 1. Pobrać założenia główne do ćwiczenia.
- 2. Pobrać, skleić i przygotować mapy do pracy.
- 3. Przestudiować założenia.
- 4. Nanieść sytuację na mapy. *kredkami delik*
- 5. Opracować do zajęcia konspekty w których ująć:
 - a/ zagadnienia teoretyczne dotyczące treści analizy zadania i elementów składowych pojęcia zabezpieczenie komunikacyjne
 - b/ proponowaną treść analizy zadania w roli szefa służby komunikacji wojskowej 2 F.

Do zajęcia 2

- 1. Opracować w zeszytach konspekty, w których ująć:
 - a/ ocenę sytuacji /ocenę sieci komunikacyjnej - ogólnie; ocenę zagrożenia sieci komunikacyjnej; położenie, stan, skład i możliwości jednostek komunikacji wojskowej 2 F; położenie, charakter działania sąsiadów i sposób współdziałania z nimi; sytuację skażeń i sytuację radioelektroniczną
 - b/ proponowaną treść zamiaru szefa służby komunikacji wojskowej 2 F w języku polskim i rosyjskim,
- 2. Nanieść na mapy kredkami - delikatnie ustalenia zawarte w przygotowanym zamiarze.

Do zajęcia 3

- Opracować konspekty w zeszytach, w których uwzględnić:
- sposoby i treść oceny sieci komunikacyjnej - teoretycznie;
 - szczegółowo ocenę sieci komunikacyjnej w pasie obrony frontu;
 - pełną ocenę stanu i możliwości jednostek komunikacyjnych.

Do zajęcia 4

1. Nanieść na mapy ustalenia wynikające z przyjętego zamiaru zabezpieczenia komunikacyjnego 2 F pogłębiane przeprowadzoną oceną sieci komunikacyjnej i sił oraz środków komunikacji wojskowej 2 frontu.
2. Opracować w zeszytach tekstową część meldunku szefa służby komunikacji wojskowej 2 frontu w którym ująć:
 - ocenę głównych zadań zabezpieczenia komunikacyjnego;
 - prognozę możliwych zniszczeń sieci komunikacyjnej;
 - ogólny zamiar realizacji głównych zadań;
 - koncepcję użycia jednostek służby komunikacji wojskowej 2 F;
 - sposób kierowania zabezpieczeniem komunikacyjnym frontu;
 - ewentualne prośby skierowane do kwatermistrza frontu.

Do zajęcia 5

1. Pobrać i przygotować do pracy kalki.
2. W zeszytach opracować konspekty w których ująć:
 - a/ treść części graficznej planu zabezpieczenia komunikacyjnego 2 F;
 - b/ treść legendy /proponowaną/ do części graficznej planu zabezpieczenia komunikacyjnego;
 - c/ dwa pierwsze punkty legendy w języku rosyjskim

Do zajęcia 6

- Na podstawie opracowanego planu zabezpieczenia komunikacyjnego w konspektach przedstawić propozycje zarządzeń dla jednej BWK, BDE i BM. Przygotować się teoretycznie z zakresu:
- form i sposobów przekazywania zadań;
 - wymogów dotyczących opracowania dokumentów bojowych.

Załączniki do założenia:

- Nr 1 - Struktura organizacyjna i możliwości BWK.
- Nr 2 - Struktura organizacyjna i możliwości BM.
- Nr 3 - Struktura organizacyjna i możliwości BDE.
- Nr 4 - Struktura organizacyjna i możliwości BTR.

OPRACOWAŁ
ADIUNKT KTT

SPRAWDZIŁ
KIEROWNIK ZAKŁADU KW

ppłk dr Mieczysław PAWLISIAK

ppłk dr inż. Zygmunt OSTOJSKI

Załącznik nr 1
do założenia głównego

STRUKTURA ORGANIZACYJNA I MOŻLIWOŚCI BWK

1. Struktura organizacyjna

- dowództwo;
- sztab;
- wydział wychowawczy;
- wydział wykonawstwa ;
- wydział WSW;
- kwatermistrzostwo;
- służby techniczne;
- trzy bataliony kolejowe;
- trzy bataliony mostów kolejowych;
- batalion transportowy;
- kompania dowodzenia;
- kompania eksploatacyjna;
- stacja pocztowa;
- punkt rozdzielczy;

2. Możliwości BWK:

a/ odbudowa torów kolejowych:

- przy 100 % zniszczenia toru - $3 \times 2,5 \text{ km} = 7,5 \text{ km/dobę}$;
- przy 80 % zniszczenia toru - $3, \times 4,0 \text{ km} = 12 \text{ km/dobę}$;
- przy 20 % zniszczenia toru - $3 \times 15,0 \text{ km} = 45 \text{ km/dobę}$.

b/ budowa /odbudowa/ mostów kolejowych - $3 \times 35 \text{ m} = 105 \text{ m/dobę}$;

c/ osłona techniczna linii kolejowych - $3 \times 60-80 \text{ km} = 180-240 \text{ km}$

d/ przygotowanie podtorza kolejowego - $3 \times 1,2 \text{ km} = 3,6 \text{ km/dobę}$;

e/ odbudowa linii telefonicznej:

- naziemnej - 4-7 km/dobę;
- kablowej - 8-12 km/dobę;

f/ odbudowa urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów na 3 małych stacjach na dobę;

g/ jednorazowa ładowność środków transportowych - 800 ton.

Załącznik nr 2
do założenia głównego

STRUKTURA ORGANIZACYJNA I MOŻLIWOŚCI BM

1. Struktura organizacyjna BM:

- dowództwo;
- sztab;
- wydział wychowawczy;
- wydział wykonawstwa;
- wydział WSW;
- służby techniczne;
- kwatermistrzostwo;
- pięć batalionów mostów składanych;
- dwa bataliony pontonowe;
- kompania dowodzenia;
- kompania transportowa;
- sekcja pocztowa;
- punkt rozdzielczy

2. Dobowe możliwości wykonawcze BM w zakresie budowy mostów:

a/ drewniane niskowodne:

- jednokierunkowe - 300-400 m;
- dwukierunkowe - 240-320 m;

b/ składane wysokowodne pod obciążeniem 40 t:

- jednokierunkowe - 200 m;
- dwukierunkowe - 160 m;

c/ składane niskowodne pod obciążeniem 40 t:

- jednokierunkowe - 480 m;
- dwukierunkowe - 280 m;

d/ pontonowe z parku PP-64;

- pod obciążeniem 40 ton - 742 m;
- pod obciążeniem 80 ton - 388 m.

Załącznik nr 3
do założenia głównego

STRUKTURA ORGANIZACYJNA I MOŻLIWOŚCI BDE

1. Struktura organizacyjna BDE:

- dowództwo;
- sztab;
- wydział wychowawczy;
- wydział eksploatacji dróg;
- służby techniczne;
- kwatermistrzostwo;
- pięć batalionów drogowo-eksploatacyjnych;
- dwa bataliony drogowo-mostowe;
- wydział WSW;
- kompania dowodzenia;
- kompania łączności;
- stacja pocztowa.

2. Możliwości wykonawcze BDE:

a/ kierowanie ruchem na WDS - 5 x 300-450 km = 1500-2250 km;

b/ kontrola ruchu na WDS - 5 x 550 km = 2750 km;

c/ rozwijanie punktów dyspozytorskich i posterunków regulacji ruchu:

- strefowy punkt dyspozytorski /SPD/ - 1;
- rejonowy punkt dyspozytorski /RPD/ - 5;
- odcinkowy punkt dyspozytorski /OPD/ - 15;
- punkt kontroli - 45;
- posterunek regulacji ruchu - 270-360;

d/odbudowa dróg:

- doraźna - 20 - 30 km/dobę;
- krótkotrwała - 10 - 15 km/dobę;
- tymczasowa - 5 - 10 km/dobę.

e/ budowa mostów drogowych 2 x 50 m = 100 m/dobę;

f/ rozwijanie drogowych punktów obsługi /PT, PZ, PN, PM, PPT -
każdy batalion drogowo-eksploatacyjny/ - 5 x 5 = 25;

g/ budowa mostu pontonowego - 196 m;

h/ organizacja patroli regulacji ruchu - 90.

81-

Załącznik nr 4
do założenia głównego

STRUKTURA ORGANIZACYJNA I MOŻLIWOŚCI BTr

1. Struktura organizacyjna BTr:

- dowództwo;
- sztab;
- wydział wychowawczy;
- wydział planowania przewozów i przeładunków;
- punkt dyspozytorski;
- służby techniczne;
- kwatermistrzostwo;
- cztery bataliony transportowe;
- dwa bataliony transportowe mps;
- kompania dowodzenia i zabezpieczenia;
- warsztat naprawy pojazdów kołowych.

2. Możliwości transportowe BTr w jednym rejsie:

- BTr - 11.200 ton;
- btr 1.700 ton;
- btr mps - 2.200 ton.

Wydrukowano w 50 egz.
Egz. nr 1-3 Oprac. metod.
Egz. nr 4-50 Bibl.Nauk.DZS
Wyk. ppłk Pawlisiak
Druk E.P. dnia 16.01.90r.
Druk ASG WP nr 083/WW
Korekta autorska.

