

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

INSTYTUT ORGANIZACJI I TECHNIKI DOWODZENIA



13

ZBIÓR
MATERIAŁÓW Z ZAKRESU RUCHU

(materiały do studiów)

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/568



05-000589-003-0

WARSZAWA

WRZESIEŃ

1966

12887



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. gen. broni K. Świerczewskiego

INSTYTUT ORGANIZACJI I TECHNIKI DOWODZENIA



13

ZBIÓR MATERIAŁÓW Z ZAKRESU RUCHU

(materiały do studiów)

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/568



05-000589-003-0

WARSZAWA

WRZESIEŃ

1966

12887

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

INSTYTUT ORGANIZACJI I TECHNIKI DOWODZENIA



ZBIÓR
MATERIAŁÓW Z ZAKRESU RUCHU

(materiały do studiów)



WARSZAWA

WRZESIEŃ

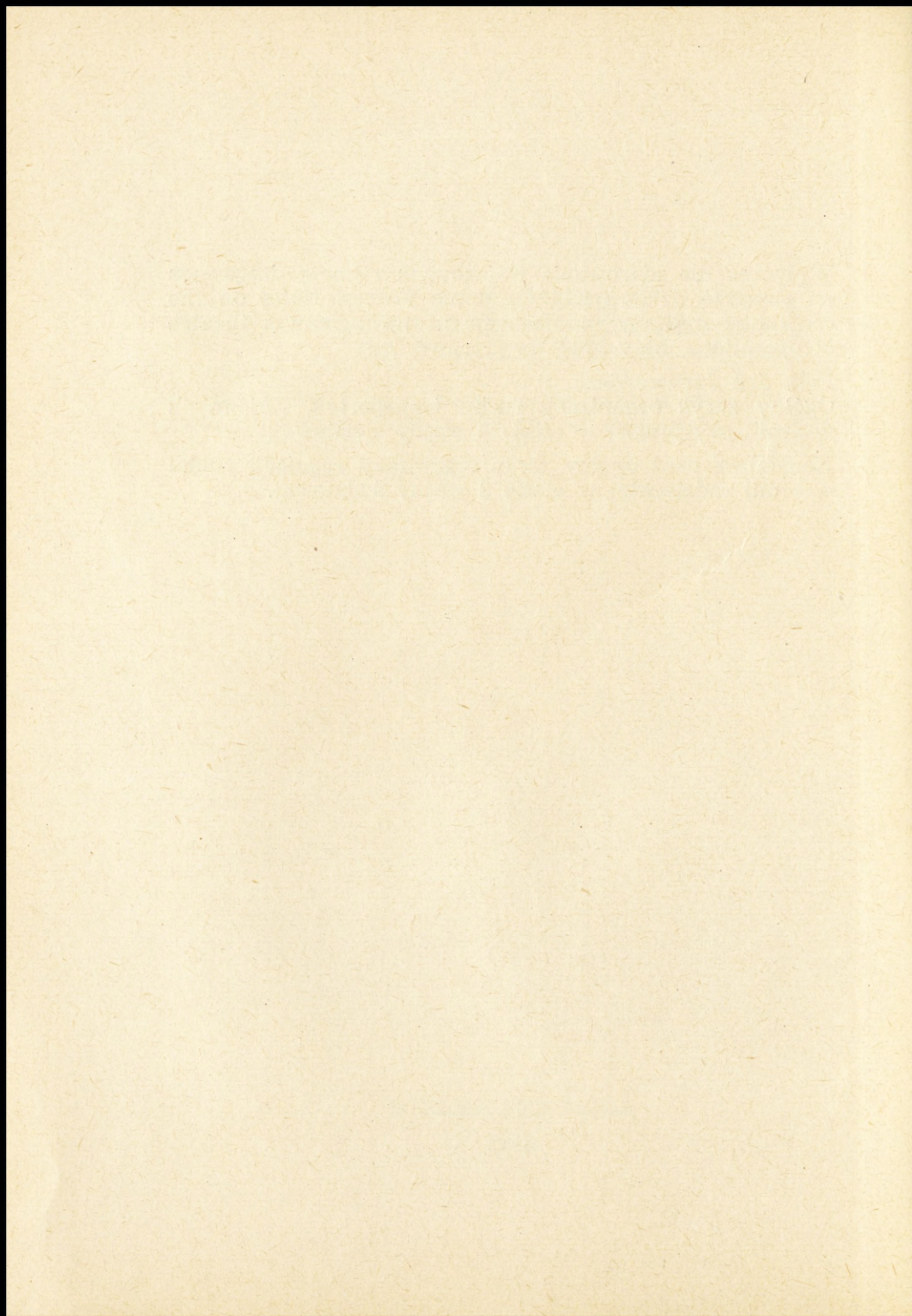
1 9 6 6

W Y T Y C Z N E
DLA KIEROWANIA WOJSKOWYM RUCHEM DROGOWYM
NA OBSZARZE DZIAŁAŃ

(G.H.Q. Home Forces, Notes on the control of military road movement throughout a theatre of operations, May 1943)

WIELKA BRYTANIA
1943

1. Wytyczne dla kierowania wojskowym ruchem drogowym na obszarze działań (G.H.Q. Home Forces. Notes on the control of military road movement throughout a theatre of operations, May 1943).
2. Półk Jan Jaroszewicz
Ogólny zarys organizacji ruchu transportów wojennych w armii brytyjskiej w czasie 2 wojny światowej.
3. Komentarz oraz ogólny zarys organizacji regulacji ruchu w armii radzieckiej w czasie 2 wojny światowej.



WSTĘP

Celem niniejszych wytycznych jest ujednolicenie zasad kierowania wojskowym ruchem drogowym na obszarze działań.

Ruch wojskowy należy pojmować w najszerszym tego słowa znaczeniu; obejmuje on ruch pojazdów wojska, lotnictwa i wojsk sprzymierzonych. Ministerstwo Lotnictwa wydało ze swej strony zarządzenia dla jednostek lotnictwa, na zasadzie których mają one zastosować się do zasad ruchu drogowego, obowiązujących na obszarach poszczególnych armii w polu.

Obecna wojna wyraźnie dowiodła, że planowanie i kierowanie ruchem drogowym jest niezbędnym warunkiem uniknięcia opóźnień i zatorów, które powodują zwiększoną wrażliwość na ataki powietrzne oraz wypaczenia planów operacyjnych i kwatremistrzowskich.

Niniejsze wytyczne dotyczą przede wszystkim ruchu o charakterze operacyjnym oraz ruchu dla potrzeb zaopatrywania. Przy podjęciu ruchu taktycznego oddziały muszą być gotowe do walki, w związku z tym, skład i kierowanie ruchem kolumn zależy od położenia.

Z zasadami wytycznych powinny zapoznać się te sztaby, które opracowują plan danego przesunięcia, organa R.R. i żandarmerii, jako przede wszystkim zainteresowane w jego wykonaniu oraz oddziały broni i służb odpowiedzialne za organizację regulacji ruchu; mogą one bowiem w każdej chwili otrzymać rozkaz wyznaczenia personelu do pomocy w służbie regulacji ruchu.

W czasie ćwiczeń należy dołożyć wszelkich starań, aby zasady zawarte w niniejszych wytycznych były wykonywane automatycznie. Sprawna regulacja ruchu zależy od dobrego wyszkolenia i rozumnej współpracy wszystkich oddziałów z organami R.R.

Wyszkolenie personelu R.R. i żandarmerii leży w kompetencji dowódców (szefów) R.R., jeżeli tylko warunki na to pozwalają, sztaby powinny udzielić wszelkiej pomocy w przeprowadzeniu szkolenia zbiorowego i doskonalenia.

Każdy dowódca batalionu (równorzędny) powinien posiadać wystarczający personel wyszkolony w R.R., mogący w razie

potrzeby obsadzić odcinek drogi, którą dany oddział będzie się poruszał. Odcinek taki zazwyczaj wynosi około 30 mil; należy na nim zorganizować dowództwo R.R. odcinka oraz placówki R.R. Potrzebny w tym celu personel R.R. składa się z 1 oficera oraz 25 szeregowych. Szef R.R. wielkiej jednostki powinien udzielać pomocy drogą wskazówek i współpracy oraz czuwać nad jednolitym szkoleniem regulacji ruchu w oddziałach.

Czytanie niniejszych wytycznych należy połączyć z przestudiowaniem instrukcji:

- a) Organizacja ruchu oddziałów — $\frac{\text{Panc} \cdot 31}{1942}$ (M. Tr. Pamphlet No 47) — obecnie w przepracowaniu przez wojskowe władze brytyjskie.
- b) Działania wojsk w polu. Cz. VIII. Forsowanie przeszkód wodnych — $\frac{0\ 28}{1943}$ (M.Tr. Pamphlet Nr 23. Part. VIII).
- c) Ruch na drogach i kolejach żelaznych (Podręcznik służby polowej. Cz. I/9/FSPS. Part. I. Pamphlet No 9). *
- d) FSPB. Part II. Pamphlet No 5.

*) Uwaga C.K.R.: W chwili wydawania niniejszych wytycznych przekład podręcznika „Ruch na drogach i kolejach żelaznych” (FSPB, Part. I. No 9) został przez Centralną Komisję Regulaminową przedstawiony Ministrowi Obrony Narodowej do zatwierdzenia. Podręcznika wymienionego pod d) centralna Komisja Regulaminowa dotąd nie posiada; przewiduje się wydanie go z początkiem 1944 r.

WYTYCZNE DLA KIEROWANIA WOJSKOWYM RUCHEM DROGOWYM NA OBSZARZE DZIAŁAŃ

CZĘŚĆ I

PLANOWANIE RUCHU DROGOWEGO W SZTABIE

1. CEL PLANOWANIA RUCHU.

Planowanie ruchu drogowego ma na celu zapewnienie przybycia kolumn w nakazanym czasie i możliwie bez przeszkód do miejsca przeznaczenia.

2. KONIECZNOŚĆ JEDNOLITEGO PLANU RUCHU DROGOWEGO

Podstawowe wytyczne dla planu ruchu drogowego wydaje Sztab Naczelnego Wodza; na ich podstawie następuje rozpracowanie w szczegółach na szczeblach sztabów, armii, korpusów i dywizji.

Plan ruchu drogowego powinien się opierać na następujących czynnikach: ilość dróg nadających się do wykorzystania, ich zdolność przelotowa, nośność mostów, przewidywane nasilenie ruchu, miejsca możliwych zatorów oraz stopień prawdopodobieństwa zagrożenia ze strony lotnictwa nieprzyjaciela.

Sztab jest odpowiedzialny za uzgodnienie zasad ruchu z wymogami natury operacyjnej oraz zorganizowanie i ustalenie osi dla zaopatrywania zgodnie z tymi wymogami.

Plan ruchu W.J. powinien obejmować całą sieć drogową w strefie przydzielonej dla jej ruchu, a w uzasadnieniu z jednostką niższego szczebla (np. brygada) powinien obejmować również drogi w rejonie tej ostatniej łącznie z osiami dla zaopatrywania.

Plan powinien uwzględniać tak drogi przewidziane dla ruchu o charakterze operacyjnym jak i drogi potrzebne dla zaopatrywania i ewakuacji.

W praktyce W.J., oddział lub kolumna może być przerzucona z jednej osi na drugą, co pociąga za sobą ruch

w kierunku bocznym, mogą też być konieczne obejścia przy użyciu drogi już wykorzystywanej.

Dlatego plan ruchu musi racjonalnie uwzględniać całość dróg i komunikacji bocznych, łączących się z osiami głównymi dla ruchu dofrontowego i odfrontowego (do przodu i do tyłu).

3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PLANOWANIE I REGULACJĘ RUCHU

Sztab przygotowuje plan ruchu, ustala pierwszeństwo przejazdu i wydaje instrukcje i rozkazy dla organów R.R. (Provost service *) odnośnie jego wykonania. Instrukcje dla organów R.R. muszą wskazywać miejsca, w których mogą powstawać zatory (ciaśniny, mosty, miasta itp.). W tych miejscach konieczne jest zastosowanie specjalnych środków dla zapewnienia płynności ruchu.

Organa R.R. współpracują ze sztabem przy układaniu planu ruchu, a następnie wykonują plan ten własnymi oraz przydzielonymi im do pomocy środkami. Konieczne jest posiadanie pewnego odwodu dla nieprzewidzianych wypadków.

4. SZTAB REGULACJI RUCHU

Sztab R.R. jest zwykle umieszczony przy dowództwie terytorialnym np. dowództwie podobszaru bazy, dowództwie obszaru etapu itp. oraz przy Kwat. Gł. armii (oddział kwaterymistrzowski — kier. ruchu).

W korpusie sztab R.R. składa się z 3-ch oficerów: 1 oficera sztabowego działu kwat. i 1 oficera operacyjnego wraz z pomocnikiem.

Oficerowie żandarmerii współpracują ściśle ze sztabem i są informowani stale o sytuacji. Oficerowie żandarmerii (R.R.) nie mogą być unieruchomieni przez przydzielenie ich do sztabu R.R. Ich głównym zadaniem jest bowiem osobisty nadzór nad ruchem na drogach.

Obowiązki sztabu R.R. ulegają nieznacznym zmianom w zależności od szerebła jednostki lub dowództwa obszaru, w ramach których pełni on swe obowiązki.

*) Uwaga C.K.R. „Provost service” odpowiada właściwie pojęciu służby wojskowo-policyjnej tj. służbie żandarmerii. W wojsku brytyjskim całą prawie regulację ruchu wykonują organa policji wojskowej (żandarmerii).

W zasadzie sztab R.R. powinien:

a) przydzielać drogi i ustalać czas dla większych przesunięć w danym obszarze;

b) zapewnić pomoc organów R.R. przy wykonywaniu planowych ruchów;

c) prowadzić ewidencję większych przesunięć i stanu dróg. (Przez „większe przesunięcie” należy rozumieć marsz kolumny w składzie 50 pojazdów i więcej, z tym że liczba ta może być zmieniona przez sztab R.R. w zależności od okoliczności);

d) stale informować zainteresowane wyższe dowództwo o postępach większych przesunięć i o stanie dróg w danym czasie.

Wiadomości z rozpoznania saperskiego dotyczące stanu dróg należy bezzwłocznie przekazywać do sztabu R.R. tak, by posiadał on stale dokładny obraz sytuacji.

Jeżeli sztab armii jest podzielony na 1-szy i 2-go rzut, kwatermistrz armii w porozumieniu z oddz. operac. decyduje czy sztab R.R. będzie znajdować się przy 1-szym czy 2-gim rzucie. M.p. Sztabu R.R. zależy od przewidywanego natężenia ruchu drogowego oraz zadań postawionych przez oddz. operac. odnośnie kierowania ruchem drogowym na obszarze armii. Na szczęblu korpusu sztab R.R. będzie zwykle przy 1-szym rzucie, przydzielony do oddziału operacyjnego lub do oddziału kwatermistrzowskiego.

Zwykle niekonieczne jest organizowanie sztabu R.R. przy Kwaterze Głównej dywizji, gdzie plan przesunięcia opracowuje oddział taktyczny przy ścisłej współpracy z oddziałem organizacyjno-kwatermistrzowskim, po czym przekazuje szefowi R.R. do wprowadzenia w życie.

W wypadku przesunięcia operacyjnego meldunki o postępie ruchu przekazuje się zwykłą drogą służbową (przez sztab R.R. wielkiej jednostki).

5. ORGANA REGULACJI RUCHU

Dowódca W.J. lub dowódca terytorialny posiada w dyspozycji następujące organa regulacji ruchu:

a) Oddział żandarmerii (CMP/P): kompania (szwadron) żandarmerii *) dywizji lub etapowa, złożona jest z 6 plutonów; kompania żandarmerii na szczęblu korpusu lub armii składa

*) Uwaga C.K.R.: W dyw. panc. polskiej istnieje osobny szwadron regulacji ruchu; należy doń zatem stosować te wszystkie postanowienia niniejszych wytycznych, które odnoszą się do bryt. żandarmerii w w.j.

się z 9 plutonów. Pluton składa się z sierżanta (plutonowego) i 15 podoficerów;

b) **Oddziały R.R.** na szczeblu wyższych związków — CMP(TC): są to oddziały etapowe, zwykle w ilości 4 komp. R.R. (każda po 6 plutonów) na armię. Każdy pluton składa się z sierżanta (plutonowego) i 16 młodszych podoficerów lub szeregowców. Kompanie takie mogą być przydzielone czasowo do korpusu, celem wzmocnienia kompanii R.R. żand. w rejonach o silnym natężeniu ruchu lub w wypadkach szczególnie ważnego przesunięcia. Przydziału kompanii nie można dokonywać schematycznie, ale uzależniać należy od rzeczywistej potrzeby. Obowiązkiem dowództwa korpusu jest zwolnić przydzieloną doraźnie kompanię po wykonaniu przez nią zadania. Ponadto na tyłowych komunikacjach armii i w rejonie bazy znajdują się stałe terytorialne kompanie R.R.

c) **Oddziały walczące:** Każdy batalion (oddział równorzędny) powinien posiadać personel przeszkolony w służbie R.R. w składzie 1 oficera i około 25 szeregowych. Zestaw sprzętu R.R. według tabeli G 1098 wystarcza dla wykonania zadań przewidzianych dla oddziału.

6. DYSPONOWANIE ORGANAMI R.R.

Zakres pracy organów R.R. zależy: od natężenia ruchu na drogach oddanych do użytku, od ilości, jakości i stanu dróg oraz ilości miejsc, w których zachodzi możliwość powstania zatorów (ciaśniny, mosty itp.). Jeżeli drogi zezwalają na przejazd większej ilości pojazdów w ciągu godziny, aniżeli jest to konieczne, wówczas R.R. będzie miała charakter ogólny. W wypadkach przeciwnych należy ustalić pierwszeństwo przejazdów oraz zwiększyć stopień kontroli.

W zasadzie można przyjąć, że regulacja ruchu jest zawsze konieczna tam, gdzie ruch wynosi ponad 200 pojazdów na godzinę na odcinku dobrej drogi. Zwiększenie kontroli jest potrzebne w wypadku większego nasilenia ruchu lub gorszych warunków drogowych.

Wielka jednostka odpowiedzialna za pewien obszar, na którego drogach istnieje możliwość zwiększenia nasilenia ruchu pojazdów, powinna posiadać dostateczną ilość środków dla zwiększenia regulacji. Normalnie największe nasilenie ruchu w czasie działań ma miejsce na bezpośrednich tyłach dywizji lub korpusu.

Głównym zadaniem regulacji ruchu jest zapewnienie elastyczności i płynności ruchu. W szczególnie trudnych okolicznościach należy skoncentrować wszystkie posiadane środki R.R. w jednym rejonie dla zapewnienia tej płynności. Należy przyjąć jako zasadę, że organa R.R. nigdy nie są wystarczająco liczne, dlatego opracowanie rozsądnego planu jest bardzo ważne, jeżeli posiadane środki mają być wykorzystane do maksimum.

7. INFORMOWANIE ORGANÓW R.R. PRZEZ SZTAB

Celem umożliwienia organom R.R. należytego pełnienia obowiązków, sztab powinien dostarczać placówkom i posterunkom R.R. aktualnych i stałych informacji odnośnie:

- a) szczegółów ruchu większych kolumn;
- b) możliwości pomocy ze strony saperów, organów ratownictwa i służby zdrowia;
- c) m.p. dowództw i najbliższych ośrodków, składów itp. jednostek służb;
- d) rozmieszczenia lotnisk, lądowisk oraz ośrodków i składów zaopatrzenia lotnictwa;
- e) m.p. oddziałów znajdujących się w pobliżu osi obsadzonych przez organa R.R.

Posiadanie powyższych wniosków umożliwia organom R.R. przekazywanie potrzebnych informacji sztabowi, jak również oddziałom rozmieszczonym na odnośnych drogach.

8. INFORMOWANIE SZTABU PRZEZ ORGANA R.R.

Sztab musi być stale zorientowany o postępie poważniejszych przesunięć tak oddziałów broni jak i jednostek służb oraz odnośnie różnych szczegółów dotyczących kolumn, maszerujących po osiach obsadzonych przez organ R.R. — Sztab musi stale posiadać najświeższe meldunki, co do stanu dróg, przekazywane mu drogą służbową od placówek R.R., rozmieszczonych na trasie.

9. OKREŚLENIE OSI

Jedyną niezawodną metodą określania osi jest podanie miejscowości, przez które ona przebiega oraz współrzędnych według mapy. Sztab może uznać za bardziej dogodne posługiwanie się liczbami lub literami przy określeniu osi. Należy wtedy zachować jednolitość określenia osi na całej jej dłu-

gości tj. na obszarze armii, korpusu i dywizji. W razie niejednolitego określenia osi (np. gdy drogi zostały wyznaczone zanim wyższe dowództwo ustaliło plan ruchu) należy uzgodnić to określenie jak najszybciej. Oś określona przez dowództwo armii jako „A” powinna mieć tę samą nazwę na obszarze korpusu i dywizji i powinna być oznaczona jednako- kowo tak na trasach marszu wskazanych przez sztab, jak i w terenie.

10. ŁĄCZNOŚĆ

Organa R.R. w szczególności sztaby R.R. i dtwa komp. (szw.) R.R., powinny posiadać dostateczną ilość środków łączności i możliwość korzystania z nich, ponieważ to umożliwia im dobre wykonanie zadań i przekazywanie najświeższych wiadomości. Sztab W.J. powinien mieć na uwadze te względy przy określeniu pierwszeństwa w korzystaniu z sieci łączności.

Przy przesunięciach taktycznych należy przydzielać radiostacje w zależności od taktycznych potrzeb, co tym samym zaspokoi potrzeby samego ruchu.

Przy przesunięciach strategicznych obejmujących stały plan ruchu, albo w rejonach o silnym natężeniu ruchu, należy szczegółowo zorganizować sieć łączności.

C Z Ę Ś Ć II

WYKONYWANIE PLANU RUCHU PRZEZ ORGANA R.R. (ŻANDARMERII)

1. PRZYDZIAŁ ŚRODKÓW R.R. — ZASADY OGÓLNE.

Kompanie R.R. przydziela sztab w porozumieniu z szefem R.R. w zależności od natężenia ruchu na drogach.

Przy planowaniu każdego przesunięcia, sztab powinien wskazać wszystkie miejsca wymagające specjalnej wagi jak: ciałniny, wąwozy, mosty, obszary zabudowane itp.

2. SZCZEGÓŁOWE ZASADY PRZYDZIAŁU ŚRODKÓW R.R.

Oddziały R.R. (żandarmerii) wykonują plan ruchu w zależności od posiadanych środków. Powinny one powiadomić sztab jeżeli posiadane środki są niewystarczające. Konieczne

jest posiadanie odwodu, celem użycia go w specjalnych wypadkach oraz celem umożliwienia odpoczynku ludziom. Należy utrzymać stałą osobistą łączność z oficerami R.R. (żandarmerii) tak wyższych jak i niższych szczebli, aby usprawnić w ten sposób przekazywanie sobie zadań.

Szef R.R. na szczeblu armii powinien być stale zorientowany, jakie zagadnienia i trudności stają przed szefami R.R. w korpusach, podobnie szef R.R. korpusu musi znać sytuację organów R.R. w każdej dywizji.

Oficerowie R.R. (żandarmerii) powinni być w stałym kontakcie z oddziałami sąsiednich W.J. oraz zorientowani w stanie dróg, poważniejszych przesunięciach i organizacji R.R. w tych oddziałach. Podobnie dowódcy oddziałów R.R. (żandarmerii) powinni nawiązać i utrzymać łączność z sąsiednimi oddziałami R.R.

Dowódcy komp. R.R. (żandarmerii) dzielą personel R.R. na przydzielone im trasy (drogi) oraz rozmieszczają placówki R.R. na punktach początkowych każdego odcinka; są one odpowiedzialne za ciągłość ruchu do przodu i utrzymanie łączności z kompaniami R.R. rozmieszczonymi na tyłach. Inne placówki R.R. rozmieszczają dcy komp. (szwadr.) w myśl instrukcji otrzymanych od sztabu oraz w tych punktach dodatkowych, gdzie zadaniem dcy komp. (szwadr.) placówka R.R. jest konieczna.

M.P. dowództwa kompanii powinno znajdować się tam, skąd najlepiej można wykonywać stały nadzór nad placówkami R.R. — Normalnie będzie znajdować się na najważniejszej osi marszu przy jednej z placówek.

3. PLACÓWKA R.R.

a) Skład placówki (najmniejszej) wynosi: 1 podoficer i 2 lub 3 szeregowych. Dca placówki prowadzi dziennik zdarzeń i pełni dyżur przy telefonie; jeden z szeregowych pełni służbę jako posterunek R.R. podczas gdy drugi pełni służbę gońca-motocyklisty. Skład placówki R.R. ulega zmianie i zależy od nasilenia ruchu oraz przewidywanych trudności w jego kontroli. Należy przewidzieć zmianę placówki. Dla sprostania nagłej konieczności zorganizowania objazdów lub w wypadku zaistnienia innych trudności na ważnej ciążynie, powinno się mieć przy takiej placówce odwód w sile 1/2 plutonu. M.p. dcy plutonu jest zawsze na jednej z placówek R.R.

b) Pluton R.R. nie jest w stanie zorganizować więcej jak 2 placówki R.R. jeżeli ma również wyznaczyć potrzebną

ilość dodatkowych posterunków R.R. i gońców motocyklowych.

Pluton R.R. kontroluje odcinek drogi od 8—30 mil, zależnie od trudności, jakich na tym odcinku można oczekiwać. Dlatego odległość między placówkami wynosi od 4—15 mil zależnie od rodzaju terenu.

c) Placówka R.R. powinna być małą centralą informacyjną, zdolną do informowania przejeżdżających kolumn o różnych ważnych urządzeniach, m.p. dowództw, stanie dróg itp. Jest ona również rodzajem składnicy meldunkowej, przekazującej meldunki po osi marszu, a w razie potrzeby działa jako punkt kontrolny.

Dla umożliwienia wykonania tych zadań, oficer wyznaczający placówkę, przydziela w tym celu do niej jednego podoficera, któremu przekazuje odnośne informacje, otrzymane ze sztabu. Poza tym udziela szczegółowych instrukcji co do prowadzenia ewidencji ruchu i co do rodzajów wiadomości, które należy przekazywać do d-ctwa komp. (szwadr.). Te instrukcje są jednak tylko podstawa, ponieważ personel placówki R.R. musi stale sam zbierać informacje, wykazując własną inicjatywę. Placówka R.R. musi znać m.p. sąsiednich placówek na osi własnej oraz na drogach bocznych. Jest odpowiedzialną za rozpoznanie i zanotowanie danych co do możliwości objazdów, odnośności mostów na osi własnej oraz na drogach bocznych.

d) Placówki R.R. powinny znajdować się na punktach styku (przekazywania kontroli R.R. — hand-over), to znaczy na punktach początkowych każdego kontrolowanego odcinka drogi, gdzie odpowiedzialność za regulację i kontrolę ruchu przechodzi z jednej komp. R.R. na drugą lub z jednego plutonu R.R. na drugi (często dwa plut. R.R. z tej samej komp. będą rozmieszczone na tej samej osi, tak że jeden przedłuża odcinek drugiego). Na punktach styku dwóch kompanii, placówkę R.R. organizuje komp. będąca w przodzie. Jeżeli warunki na to pozwalają powinien na niej znajdować się oficer lub podoficer łącznikowy z kompanii będącej w tyle.

Placówki R.R. również są potrzebne dla kontrolowania przejścia przez ciałninę lub pole minowe; w tym wypadku m.p. placówki znajdują się w takiej odległości od wejścia do ciałniny, aby mogła ona zapewnić sprawną regulację ruchu. Podobną placówkę umieszcza się u wylotu ciałniny dla zapewnienia płynności ruchu do przodu. Nie można ustalić odległości placówki od ciałniny; zależy to od jej długości

i ważności; może dochodzić nawet do 5 mil. Przede wszystkim należy wybrać miejsce w celu ewentualnego sparkowania wozów z boku od drogi. Jeżeli kilka dróg zbiega się u wejścia do ciałniny, może okazać się konieczne zorganizowanie placówek na każdej z nich.

e) Każda placówka notuje przejazd każdej zorganizowanej kolumny od 5 wozów wzwyż, zapisuje kolejny numer oddziału, wielkiej jednostki, ilość pojazdów oraz czas przejścia przez placówkę. Dane te należy meldować do d-ctwa komp. tylko na specjalny rozkaz; powinny być jednak w każdej chwili pod ręką, tak aby można było stwierdzić ruch każdej kolumny oraz ustalić, gdzie ona w danym czasie się znajduje.

4. POSTERUNEK R.R.

Posterunek R.R. należy rozstawiać w takich miejscach jak rozwidlenie dróg, ważniejsze skrzyżowania, mosty lub ciałniny, gdzie kontrola ruchu za pomocą znaków wystawionych jest wystarczająca. Należy zapewnić zmianę posterunku R.R. tak, aby nie pełnił on służby dłużej niż przez 4 godz., a najwyżej przez 8 godzin bez przerwy. Niezależnie od posterunku R.R. należy wystawić znak orientacyjny, aby zapewnić prawidłowe skierowanie wozów w razie czasowej nieobecności żołnierza na posterunku R.R.

Posterunek R.R. powinien posiadać szczegółowe informacje dotyczące jego m.p. Z chwilą objęcia służby powinien on także wykazać własną inicjatywę w kierunku zebrania jak najwięcej szczegółów o oddziałach rozmieszczonych w pobliżu i o kolumnach (łącznie z kolumnami RAF), które przechodzą po danej osi.

Posiadany zapas map rzadko umożliwi wyposażenie każdego posterunku R.R. w mapę. Dlatego podoficer wystawiający posterunek R.R. powinien go zawsze zaopatrywać w szkic najbliższego rejonu uwzględniając:

- współrzędne, wskazujące m.p. posterunku R.R. (według mapy);
- nazwy miejscowości, do których prowadzą poszczególne drogi;
- m.p. najbliższych posterunków R.R.;
- m.p. dtw, znajdujących się pobliżu;
- rozmieszczenie pobliskich organów służb (składy, ośrodki itp.).

Posterunek R.R. musi mieć dane co do spodziewanego prze-marszu większych kolumn (tj. 50 wozów więcej, zależnie od tego jaka ilość została ustalona przez sztab). Aczkolwiek udzielanie takich informacji jest sprzeczne z zasadami ochrony tajemnic, niemniej jednak jest rzeczą konieczną, aby posterunek R.R. je posiadał. Dlatego musi on pamiętać, o zniszczeniu wszelkich informacji otrzymanych na piśmie, gdy zagraża mu niebezpieczeństwo dostania się w ręce nieprzyjaciela.

5. PATROLE

Patrol drogowy składa się z jednego, lub jeżeli środki na to pozwalają, z dwóch motocyklistów, których zadaniem jest kontrolowanie odcinka drogi w pewnych odstępach czasu. Jakkolwiek patrol spełnia ważne zadanie, skład jego nie powinien być duży, gdyż w czasie jazdy mało może pomóc przejeżdżającym kolumnom.

Zadaniem patrolu jest:

- a) utrzymywanie łączności pomiędzy placówką, a poszczególnymi posterunkami R.R.;
- b) kontrola znaków orientacyjnych;
- c) zbieranie i przekazywanie placówkom i posterunkom R.R. wiadomości, dotyczących stanu dróg i ruchu na danym odcinku drogi.

6. PRZESYLANIE PRZEZ ORGANA R.R. MELDUNKÓW DO SZTABU

Rozwiązanie tego zagadnienia zależne jest od stanu łączności. Może ono być w szerszym zarysie następujące:

a) patrole uzyskują dane z rozpoznania dróg i wszystkie wiadomości dotyczące ruchu drogą własnej obserwacji, inicjatywy oraz od posterunków R.R. Wiadomości te przekazują do placówek R.R.

b) Placówki R.R. prowadzą ewidencję tych meldunków uzupełniając je wiadomościami zebranymi przez siebie, prowadzą one również dziennik zdarzeń (p. wyżej pkt. 3a oraz 3e).

c) Placówki przekazują jak najszybciej do dowództwa komp. a ono z kolei doręcza sztebowi (szefowi) R.R. następujące meldunki dotyczące:

1. poważniejszych nagłych przeszkód w ruchu drogowym;
2. ważniejszych odchyień od poprzednio ustalonych planów;

3. ważniejszych szczegółów z zakresu rozpoznania dróg;
4. wszystkich specjalnie przez sztab żądanych wiadomości, np. o postępie ważnego ruchu;
5. wszystkich pilnych spraw.

7. ZNAKOWANIE DRÓG

Przy znakowaniu dróg należy ograniczyć ilość znaków orientacyjnych do koniecznego minimum. Na drodze prostej, gdzie możliwość zbłądzenia jest mała, wystarczy 1 do 2 znaków na milę. Znaki nie są konieczne na małych skrzyżowaniach, gdzie kierunek drogi głównej jest wyraźny. Tam gdzie oś marszu schodzi z drogi głównej na boczną lub na niepewnych skrzyżowaniach, należy wystawić znak ostrzegawczy w formie tablicy z napisem z odległości 50 y przed zakrętem (zmiana kierunku) lub skrzyżowaniem. Poza tym w odległości 50—100 y za takim zakrętem względnie skrzyżowaniem należy umieścić strzałkę wskazującą dalszy kierunek.

W nocy odległości te należy zmniejszyć do 20 y.

Znaki drogowe ustawia się po lewej stronie drogi (w krajach o ruchu prawostronnym — po prawej). Muszą one być umieszczone tak, aby były zwrócone powierzchnią znaku ku jadącym i wyraźnie widoczne z kierunku ruchu.

Należy zawsze umieszczać tablice ostrzegawcze, oznaczające zbliżanie się do m.p. placówki R.R., dtwa R.R. odcinka lub innych dowództw, m.p. organów służb lub objazdów, przy czym jedną tablicę ostrzegawczą należy umieścić na 100 do 200 y przed danym punktem, a drugą oznaczyć sam punkt.

8. ZNAKI DROGOWE

Przy znakowaniu osi stosuje się:

a) **Tarczki kierunkowe** — czarna strzałka na białym polu. Należy je używać wyłącznie do oznaczania głównych osi operacyjnych i zaopatrywania oraz osi pomocniczych wyznaczonych przez sztab. Na drogach dofrontowych (w kierunku oddziałów czołowych) strzałka ma być skierowana w górę; na drogach odfrontowych (w odwrotnym od oddziałów czołowych) strzałka skierowana w dół. Na zakrętach dodatkowe strzałki ustawione poziomo lub pod kątem wskazują kierunek, w jakim należy skręcić.

b) **Tarczki kierunkowe** — biała strzałka na czerwonym polu. Używa się ich tylko do wytyczania objazdów z osi głównych. Znaki te należy wystawiać dopiero wtedy, gdy maszerująca kolumna ma wykorzystać objazd, przedtem zaś, należy objazd dokładnie rozpoznać.

c) **Tablice ostrzegawcze („Franco” signs)**. Obecnie używane metalowe tablice są prostokątne o wymiarach 30×17 cali, pomalowane na białło (na odwrocie na czarno). Napisy drukowane, wysokość liter i cyfr 4 cale. W przyszłości będą użyte tablice o wymiarach 15×17 cali — czarne z obu stron; napisy w kolorze białym. Zestaw tablic obejmować będzie dwukrotną ilość tablic małych w stosunku do dużych. Tablica jest osadzona na małej podstawie metalowej; długość proporcjonalna do wielkości tablicy; można je też umieszczać opierając o słupy telefoniczne, latarnie uliczne, drzewa itp.

Tablice ostrzegawcze wystawia się tylko wtedy, jeżeli zachodzi konieczność zwrócenia specjalnej uwagi przejeżdżającej kolumny (kierowców) na: ważną wiadomość, ważną zmianę kierunku, m.p. placówki R.R., drogę zamkniętą itp. oraz dla oznaczenia dowództw lub m.p. organów służb. Nazwy organów służb (lub urzędzeń) należy podawać clair'em, lecz w skrócie. M.p. dowództw oznacza się zwykle kolejnym numerem (serial number) z dodaniem znaku rozpoznawczego W.J., na specjalne zezwolenie dcy W.J.

d) **Znaki lokalne**. Służą do oznaczania dróg dla ruchu wewnętrznego oddziałów i **nie** mogą być wystawiane na drogach głównych lub pomocniczych (używanych dla celów operacyjnych lub zaopatrywania). Znak lokalny jest wielkości około 9 cali kw z czerwoną strzałką na białym polu. Poza tym może być na nim uwidoczniiony kolejny numer oddziałów i znak rozpoznawczy W.J. (na zezwolenie dowódcy). Znaki te nie są wyposażeniem etatowym; oddział wykonuje je we własnym zakresie. Celem ujednostajnienia znaków we wszstkich jednostkach szef służby R.R. każdej W.J. ma dopilnować, aby wykonanie znaków lokalnych oraz oznaczenie dowództw w oddziałach danej jednostki było jednolite i zgodne z przepisami.

9. ZNAKOWANIE W NOCY

W nocy będzie można oświetlić tylko kilka znaków rozstawionych na osi; należy ograniczyć się do znaków ustawionych w takich punktach, gdzie istnieje obawa zbłądzenia

kolumny. Sposoby oświetlania znaków w nocy są następujące:

- a) oświetlenie latarką regulacyjną tablicy ostrzegawczej albo tarczy kierunkowej;
- b) umieszczenie latarki w pustych 4-gal. bańkach od benzyny, z wyciętymi w ściankach znakami (liczby, strzałki, litery itp.);
- c) stosowanie tylko laterek regulacyjnych, posiadających nakładkę z wyciętą strzałką.

10. PRZEKAZYWANIE I ZBIERANIE ZNAKÓW

Jeżeli wytyczona droga ma być przejęta przez inny pluton lub kompanię R.R. nie należy znaków zbierać. Oddział przejmujący powinien wydać ze swego zestawu odchodzącemu odpowiednią ilość znaków. Podobną zasadę stosuje się gdy oddział zmieniający jeszcze nie przyszedł; znaki należy zostawić, a z oddziałem zmieniającym porozumieć się później. W przeciwnym wypadku, jeżeli znaki zostaną zabrane, może zajść wypadek zbłądzenia dalszych kolumn.

Znaki należy jednak bezwarunkowo zebrać z drogi, na której ruch planowany skończył się, lub gdy pozostawianie ich na drodze nie jest konieczne.

11. ZNAKOWANIE SKŁADÓW ORAZ M.P. JEDNOSTEK I ORAGNÓW SŁUŻB

W wypadku, gdy oddział R.R. został podporządkowany dowódcy (kmdtowi) jednostek służb, lub tam gdzie trasę ruchu reguluje personel jednostek służb, należy zawsze umieszczać placówkę R.R. celem udzielania informacji oraz dla porządkowania i kierowania wjeżdżających i wyjeżdżających wozów. Plan utrzymania porządku i kierowania ruchem zależy od szybkości ładowania i wyładowania wozów; organizacja tego ruchu i porządku należy do oficera zarządzającego danym składem w porozumieniu z podoficerem, dowódcą przydzielonej jednostki R.R.

12. ŁĄCZNOŚĆ

Rzadko ilość środków łączności będzie wystarczająca, dlatego też, gdy ruch odbywa się zgodnie z planem, należy nie przeciążać środków łączności i wysyłać tylko meldunki nakazane. Brak meldunków należy rozumieć jako brak po-

ważniejszych przeszkód dla ruchu. Odwrotnie, należy meldować natychmiast o każdej ważniejszej zmianie w poprzednio ustalonym planie, lub o każdym ważnym szczególe z zakresu rozpoznania dróg, używając wszelkich możliwych środków.

Ważnym jest utrzymanie łączności pomiędzy placówkami, pilnującymi przejść przez pola minowe; również pomiędzy placówkami nadzorującymi dojazdy do mostu lub ciaśniny, pomiędzy posterunkami R.R. z jednej strony mostu (ciaśniny), a placówką R.R. — po drugiej stronie danej przeszkody. Łączność utrzymywana tylko przez gońców motocyklowych jest nie wystarczająca; należy dążyć jak najwcześniej do jej ulepszenia przy pomocy innych środków. Sztab powinien to mieć na uwadze, ustalając pierwszeństwo korzystania ze środków łączności. Zwykle organa łączności będą w stanie szybko założyć stosunkowo krótką linię telefoniczną, potrzebny w tym celu personel R.R. powinien być jednak wyszkolony w naprawie urządzeń oraz w utrzymaniu i obsłudze linii telefonicznej. Sztab może też przydzielić czasowo radiostacje do dyspozycji organów R.R. (w ramach środków W.J.).

Jeżeli szerokość mostu lub wąwozu wymaga ruchu jednokierunkowego i gdy placówki R.R. rozmieszczone po obu stronach danej przeszkody nie mają łączności wzrokowej, co zdarza się bardzo często, koniecznie należy założyć linię telefoniczną celem uniknięcia poważniejszych zatorów i opóźnień.

Głośnik wmontowany na samochodzie jest bardzo pomocny przy przekazywaniu rozkazów personelowi R.R. lub kolumnie wozów znajdujących się na drodze celem szybkiego oczyszczenia trasy z pojazdów, np. gdy wskutek nieprzewidzianych okoliczności zachodzi konieczność przepuszczenia bardzo pilnej kolumny. Głośników używa się tylko w wyjątkowych wypadkach i na specjalny rozkaz dowódcy W.J. Jeżeli opracowanie planu ruchu jest racjonalne, to potrzeba taka rzadko tylko zaistnieje.

C Z Ę Ś Ć III

OBOWIĄZKI WSZYSTKICH KOLUMN W STOSUNKU DO ORGANÓW R.R.

Sprawność R.R. zależy od ścisłego przestrzegania dyscypliny marszowej w oddziałach. Istnieje szereg sposobów,

jakimi oddziały mogą pomagać organom R.R., a tym samym osiągnąć korzyść z tej pomocy.

a) Wszystkie oddziały muszą zrozumieć, że służba R.R. jest organem odpowiedzialnym za wykonywanie zamierzeń sztabu oraz że wszystkie zarządzenia organów R.R. są poparte autorytetem wyższego dowództwa i muszą być bezwzględnie wykonywane.

b) Wszystkie kolumny składające się z 5 lub więcej wozów muszą meldować każdej placówce R.R. przy mijaniu: kolejny numer oddziału, przynależność do jednostki oraz ilość wozów w kolumnie. Należy to do obowiązków motocyklisty, wyprzedzającego znacznie czoło maszerującej kolumny, lub z braku tego — do obowiązków obsługi pojazdu czołowego. Motocyklista zamykający kolumnę lub obsługa ostatniego pojazdu kolumny są odpowiedzialni za meldowanie wypadków i uszkodzeń (strat marszowych).

c) Wszystkie kolumny i gońcy motocyklowi, przejeżdżający do przodu lub do tyłu, powinni przekazywać ważne wiadomości z zakresu rozpoznania dróg każdej mijanej placówce R.R.; odwrotnie powinni oni mieć możliwość otrzymywania najświeższych wiadomości z tego zakresu od placówek R.R.

d) Wszystkie oddziały, rozmieszczone w pobliżu placówki R.R. powinny zawiadomić ją o swych m.p.

e) Czołowy pojazd każdego oddziału lub niezależnego członu, wymienionego w tabeli marszu oraz każdej kolumny składającej się z 5-ciu lub więcej pojazdów, musi mieć niebieską chorągiewkę w dzień, a niebieską latarnię w nocy; zaś ostatni pojazd zieloną chorągiewkę w dzień i zieloną latarnię w nocy.

Ppłk Jan JAROSZEWICZ

OGÓLNY ZARYS ORGANIZACJI RUCHU TRANSPORTÓW WOJENNYCH W ARMII BRYTYJSKIEJ W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

A. WSTĘP

Masowe wprowadzanie na współczesne pole walki silnika i automatycznej broni o dużym kalibrze, nadało jednostkom walczącym wielką ruchliwość i dużą zdolność przebojową.

To z kolei spowodowało szybkie zużywanie dużych ilości materiałów wojennych na polu walki, które musiały być dowożone we właściwym czasie z głębi kraju.

Dla zapewnienia jednostkom walczącym stałej ruchliwości, należało zapewnić im bieżącą ewakuację wszystkiego, co dla nich było zbędne na polu walki.

Powyższe czynniki spowodowały szybki wzrost znaczenia linii komunikacyjnych oraz konieczność zapewnienia na nich sprawnej organizacji ruchu transportów wojennych.

Sztab Brytyjski nad tym zagadnieniem zaczął pracować już w czasie I Wojny Światowej, kiedy zetknął się z wielkimi trudnościami pod tym względem podczas dowozu rezerw i materiałów wojennych dla swych jednostek ekspedycyjnych, walczących na terenie Francji.

Już wtedy utworzono wspólną komórkę Brytyjsko-Francuską dla koordynowania i kierowania ruchem transportów wojennych, którą nazwano — „NOVEMENT”.

W czasie II Wojny Światowej transport stanowił jedno z ważniejszych zagadnień w Brytyjskiej „machinie wojennej”, zwłaszcza w okresie, kiedy wyspa Wielkiej Brytanii stała się jedną wielką bazą dla sił Atlantycznych. Wówczas „Kierownictwo Ruchu Transportów Wojennych” zostało rozbudowane do niebywałych dotąd rozmiarów, które z postawionych przed nim zadań wywiązywało się należycie, nawet w najtrudniejszych i najbardziej skomplikowanych warunkach.

Z tego też względu uważam, że należy zapoznać z tym zagadnieniem wszystkich oficerów Wojska Polskiego na łamach prasy wojskowej, grach wojennych i ćwiczeniach w terenie. To niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia organizacji „Ruchu Transportów Wojennych” w naszym kraju, a tym samym da lepszą gwarancję naszym jednostkom walczącym na froncie wykonania powierzonych im zadań bojowych.

Zagadnienie to jest zbyt obszerne, aby można go było omówić w jednym artykule, i dlatego należałoby spowodować, aby jak najliczniejsze grono czytelników wzięło udział w dyskusji nad tym zagadnieniem, gdyż w ten sposób można będzie gruntownie go poznać.

B. ORGANIZACJA RUCHU TRANSPORTÓW WOJENNYCH NA WYSPIE WIELKIEJ BRYTANII

1. POJĘCIE TRANSPORTU

Pojęcie „transportu” istniało od najdawniejszych czasów. Obecnie w „dobie mechanizacji”, pojęcie to nabrało dużego znaczenia i szerokiego zastosowania. Wyrazu „transport” używamy w codziennym życiu bardzo często, lecz niejednokrotnie stosujemy go niewłaściwie lub mało dokładnie. Użycie samego wyrazu „transport”, bez bliższego jego określenia może oznaczać kilka różnych pojęć.

Dla lepszego wyjaśnienia powyższego, przytoczę kilka przykładów:

- a) Ostatni „transport” amunicji uległ w drodze częściowemu uszkodzeniu, na skutek złego opakowania;
- b) Nie otrzymałem amunicji w nakazanym terminie, z powodu braku „transportu”;
- c) „Transport” wodny jest najtańszy ze wszystkich rodzajów transportu.

Z powyższych przykładów widzimy, że wyrazu „transport” w pierwszym wypadku użyto dla określenia ładunku, w drugim — środków, transportowych, a w trzecim — jednego z rodzajów transportu wraz ze wszystkimi jego urządzeniami.

Dlatego używając wyrazu „transport”, należy dodawać do niego bliższe określenie, aby nie było najmniejszej wątpliwości, co on ma oznaczać. Ma to duże znaczenie, szczególnie w rozkazodawstwie bojowym.

2. RODZAJE TRANSPORTU I ICH KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA

W Armii Brytyjskiej rozróżniano trzy zasadnicze rodzaje transportu:

- lądowy;
- wodny;
- powietrzny.

Transport lądowy dzielili na:

- drogowy — (motorowy);
- kolejowy — (szerokotorowy i wąskotorowy);
- konny — (zwierzęcy);
- ludzki.

Transport wodny — na:

- morski i
- śródlądowy.

Transport powietrzny dzielili na:

- osobowy i
- materiałowy.

Każdy z w/w rodzajów transportu posiada następujące właściwości:

Transport drogowy — jest dość szybki i elastyczny, przez co był dość odporny na działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego. Jest on mało wydajny i wymaga dużej ilości środków transportowych, gęsto rozbudowanej i dobrze utrzymanej oraz zorganizowanej sieci drogowej.

Transport kolejowy — jest szybki i wydajny, lecz sztywny, przez co był wrażliwy na działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Transport zwierzęcy i ludzki — jest najmniej wydajny i — najpowolniejszy, lecz był czasami niezastąpiony.

Transport morski — jest najtańszy i najwydajniejszy, lecz jest dość powolny.

Transport śródlądowy — jest tańszy od każdego transportu lądowego, lecz nieco za powolny i jest uzależniony od kierunku biegu arterii wodnych. W warunkach wojennych stosowano go przede wszystkim dla przewozu materiałów wojennych o dużym tonażu, które nie wymagały szybkiego ich gromadzenia.

Transport powietrzny — jest najszybszy ze wszystkich rodzajów transportu, lecz jest on najdroższy i mało wydajny. Wymaga on dużej ilości specjalnych samolotów, paliwa i lot-

nisk odpowiednio do tego celu przystosowanych. Stosowano go w razie konieczności, lecz był on w niektórych okolicznościach niezastąpiony.

3. ROLA TRANSPORTU

Transport w warunkach pokojowych stanowił jedno z ważniejszych zagadnień w całej ekonomice Wielkiej Brytanii. Charakteryzował się on wielokierunkowością i różnorodnością pracy wszystkich rodzajów transportu.

Transport w warunkach wojennych zajmował jedno z czołowych miejsc w brytyjskiej „machinie wojennej” gdyż służył dla „żywienia i czyszczenia” pola walki. W warunkach wojennych charakteryzował się on jednokierunkowością i dużą ruchliwością.

Transport w warunkach wojennych spełnił należycie swoją rolę, gdyż dysponował dobrze rozbudowanymi i zorganizowanymi liniami komunikacyjnymi, przebiegającymi we właściwych kierunkach.

Z tego też względu linie komunikacyjne w II Wojnie Światowej stanowiły jeden z ważniejszych obiektów dla działań lotnictwa nieprzyjacielskiego, w celu unieruchomienia transportu i izolowania walczących na froncie wojsk od ich zaplecza.

4. PODZIAŁ TERYTORIALNY. — Schemat nr 1

Ze względu na organizację ruchu transportów wojennych, całe terytorium wyspy Wielkiej Brytanii było podzielone na pewne „obszary” i „podobszary” wojskowe. Na czele tych obszarów i podobszarów były ustawione „Dowództwa Obszarów”, które podlegały Sztabowi Generalnemu w Londynie.

W skład każdego Dowództwa Obszaru wchodził „Sztab Kierownictwa Ruchu”.

Granice obszarów i podobszarów przeważnie pokrywały się z granicami podziału administracyjnego wyspy W. Brytanii.

Natomiast każdy z portów stanowił samodzielny obszar na czele ze swym Dowództwem, podlegającym bezpośrednio Sztabowi Generalnemu w Londynie.

Wszystkie urządzenia o znaczeniu wojskowym, znajdujące się na poszczególnych obszarach podlegały odnośnym Dowództwom.

5. ORGANIZACJA KIEROWNICTWA RUCHU.

W skład Sztabu Generalnego w Londynie wchodził Sztab Kierownictwa Ruchu. Jemu podlegały wszystkie Sztaby Kierownictwa Ruchu, znajdujące się na wszystkich obszarach i portach krajowych i zamorskich.

Sztab Kierownictwa Ruchu przy Sztabie Generalnym składał się z 4 Wydziałów: — drogowego, kolejowego, morskiego i powietrznego, a Sztaby Kierownictwa Ruchu znajdujące się w Dowództwach obszarów i portów, składały się z 3 Wydziałów: — drogowego, kolejowego i morskiego.

6. ZADANIE KIEROWNICTWA RUCHU.

Głównym zadaniem Kierownictwa Ruchu było wykonywanie wszelkich przesunień na podległych im obszarach.

Dla umożliwienia wykonania zadania Kierownictwu Ruchu były podporządkowane wszystkie linie komunikacyjne wraz ze wszelkimi ich urządzeniami, środki transportowe i jednostki techniczne, objęte planem wojennym.

7. PRACA KIEROWNICTWA RUCHU.

W związku z wykonaniem powierzonych im zadań, Kierownictwo Ruchu przeprowadzało planowanie wszelkich przesunień, opracowywało potrzebną dokumentację oraz przy pomocy podległych jemu organów Kontroli Ruchu, czuwało nad sprawnym realizowaniem poszczególnych przesunień.

8. ORGANIZACJA KONTROLI RUCHU

Pierwszym organem Kontroli Ruchu były „Zespoły oficerów” z odnośnych Sztabów Kierowania Ruchu, które planowały dane przesuniecie.

Następnym organem Kontroli Ruchu były specjalne jednostki, rozmieszczone na poszczególnych liniach komunikacyjnych, objętych planem wojennym.

a) Organizacja Kontroli Ruchu na liniach kolejowych

Na każdej stacji kolejowej o znaczeniu wojskowym znajdował się jeden lub kilku oficerów kontroli ruchu, do obowiązków których należało:

— kierowanie pracą związaną z przepisowym załadowaniem i wyładowaniem wojsk i materiałów wojennych;

- składanie meldunków do Sztabu Kierownictwa Ruchu odnośnego obszaru o przebiegu transportów wojennych przez daną stację oraz o wszelkich z tym związanych spostrzeżeniach;
- współpraca z władzami kolejowymi na danej stacji, w zakresie właściwego i punktualnego podstawiania pod załadowanie i wyładowanie taboru kolejowego, punktualnego przyjmowania i wypuszczania ze stacji transportów wojskowych oraz we wszystkich innych sprawach, za wyjątkiem spraw techniczno-kolejowych;
- czuwanie nad przestrzeganiem dyscypliny wojskowej przez żołnierzy na terenie danej stacji.

b) Organizacja i praca Kontroli Ruchu na drogach

Kontrolę ruchu na drogach wojskowych wykonywały jednostki Policji Wojskowej przy pomocy Policji Cywilnej. Armia Brytyjska posiadała trzy rodzaje Policji Wojskowej:

- Czerwoną — (Oddziałową);
- Białą — (Armijną) i
- Niebieską — (Terytorialną).

Policja Czerwona etatowa wchodziła w skład każdej jednostki wojskowej w sile:

- 1 pluton na Brygadę á 1+15 (a więc na pułk);
- 1 kompania na Dywizję á 6 plutonów á 1+15;
- po 1 kompanii na Korpus i Armię á 9 plut. á 1+15.

Zadaniem jej była przede wszystkim osłona sztabów oraz kontrola ruchu na przydzielonych jej odcinkach.

Uprawnienia jej były wszechstronne, upoważniające ją do wkraczania we wszystkie rodzaje wykroczeń osób wojskowych.

Policja Biała wchodziła w skład Armii w ilości 6 kompanii á 9 plutonów á 1+15. W warunkach wojennych — bojowych Armia przydzielała do każdego jej podległego Korpusu po 1 kompanii na każdą Dywizję wchodzącą w skład danego Korpusu. W razie potrzeby Armia otrzymywała pod tym względem pomoc ze szczebla wyższego.

Uprawnienia Policji Białej były ograniczone i dotyczyły wyłącznie kontroli ruchu, co było jej głównym zadaniem.

Policja Niebieska nie wchodziła w skład organizacyjny jednostek liniowych, lecz pełniła służbę na wyznaczonych obszarach lub etapach. Składała się ona z samodzielnych kompanii, każda po 9 plutonów, á 1+15. Ze względu na charakter swej służby, nazywali ją często policją statyczną.

Uprawnienia jej były identyczne z uprawnieniami Policji Czerwonej.

Zewnętrznie Policja Wojskowa w Armii Brytyjskiej różniła się tylko nakryciem głowy. Policja Czerwona nosiła czapki z czerwonym wierzchem lub czerwonym paskiem na hełmie, Policja Biała — białym, a Policja Niebieska — niebieskim kolorem. Poza tym różniła się ona wyposażeniem w środki transportowe. Policja Czerwona i Biała posiadały więcej indywidualnych środków transportowych, a to ze względu na ruchomy charakter swej pracy, gdyż podczas działań bojowych stale posuwały się ze swymi macierzystymi jednostkami. Natomiast Policja Niebieska posiadała więcej samochodów ciężarowych, gdyż pełniła swoją służbę na jednym miejscu.

Wyżej opisane jednostki Kontroli Ruchu na drogach, czuwały nad zachowaniem dyscypliny marszowej przez maszerujące kolumny oraz meldowały po swej linii do Sztabu Kierownictwa Ruchu o postępie marszu na ich odcinkach, jak również o wszelkich spostrzeżeniach z tym związanych.

W ten sposób sztab Kierownictwa Ruchu posiadał dokładne dane o postępie przesunąć na odnośnych drogach wojskowych.

9. ZADANIE KONTROLI RUCHU.

Głównym zadaniem wszystkich organów Kontroli Ruchu było czuwanie nad sprawnym wykonywaniem przesunięć i szybkie usuwanie wszelkich napotykaných trudności godzących w sprawność wykonania zaplanowanego przesunięcia.

Ponadto do ich zadań należało pilnowanie przestrzegania dyscypliny marszowej i wojskowej przez przesuwane jednostki.

10. SYSTEMY KONTROLI RUCHU

W Armii Brytyjskiej rozróżniano dwa systemy kontroli ruchu: „stały” i „ruchomy”.

„Stały” system kontroli ruchu polegał na tym, że o postępie ruchu na poszczególnych liniach komunikacyjnych składały meldunki do Kierownictwa Ruchu organa Kontroli Ruchu, rozmieszczone w terenie. Ten system był stosowany przy dużym nasileniu ruchu w danym rejonie i w strefach przyfrontowych.

Ruchomy system kontroli ruchu polegał na tym, że w czasie marszu dowódcy kolumn składali meldunki do dowódcy

jednostki w nakazanym czasie lub po przekroczeniu określonego rozkazem punktu na drodze marszu.

Ten system kontroli ruchu stosowano z dala od nieprzyjaciela, gdzie nie obowiązywała „cisza radiowa”.

11. ORGANIZACJA DRÓG

Sieć dróg na wyspie Wielkiej Brytanii była zorganizowana stosownie do potrzeb ich w warunkach wojennych.

Wszystkie drogi były podzielone na wojskowe i cywilne. **Drogi wojskowe**, ze względu na swoją budowę, nadawały się dla ruchu wszystkich pojazdów wojskowych. Posiadały one dużą przelotność i przebiegały w kierunkach odpowiadających planom wojennym. Wzdłuż nich były rozmieszczone „Stacje Postojowe”, „Punkty Medyczne”, „Punkty Ratownictwa Technicznego” oraz zapewniona OPL.

Wszystkie wojskowe drogi, znajdujące się na wyspie Wielkiej Brytanii, organizacyjnie stanowiły jedną całość i podlegały Kierownictwu Ruchu Sztabu Generalnego w Londynie.

Natomiast wszystkie drogi nie objęte planem wojskowym były przeznaczone dla ruchu cywilnego.

Z dróg wojskowych mogli także korzystać i cywile, lecz tylko pojedynczymi pojazdami, a w przeciwnym wypadku, musieli posiadać pozwolenie z Kierownictwa Ruchu danego obszaru lub podobszaru.

Ponadto wszystkie drogi wojskowe były obsadzone jednostkami Kontroli Ruchu, które były wyposażone w dobre środki łączności, przy pomocy których Sztab Kierownictwa Ruchu mógł sprawnie i szybko kierować maszerującymi kolumnami.

12. RODZAJE PRZESUNIĘĆ

Armia Brytyjska rozróżniała cztery zasadnicze rodzaje przesunięć:

- strategiczne;
- operacyjne;
- administracyjne i
- taktyczne.

Przesunięciami strategicznymi nazywano takie przesunięcia, które odbywały się bez zagrożenia na lądzie i z powietrza.

Przesunięciami operacyjnymi nazywano takie przesunięcia, które odbywały się przy zagrożeniu na lądzie i z powietrza.

Przesunięciami administracyjnymi nazywano takie przesunięcia, podczas których jednostki maszerowały nie w pełnym składzie organizacyjnym i bez ugrupowania bojowego.

Przesunięciami taktycznymi nazywano przesunięcia oddziałów bezpośrednio zaangażowanych w walce z nieprzyjacielem.

Przesunięciami taktycznymi kierowali bezpośrednio odnośni dowódcy oddziałów, a wszelkimi innymi przesunięciami, wyznaczone Sztaby Kierownictwa Ruchu.

Dla każdego przesunięcia Sztab Kierownictwa Ruchu opracowywał szereg dokumentów, które dostarczał w odpowiedniej ilości i we właściwym czasie wszystkim zainteresowanym komórkom. W opracowaniu w/w dokumentów brali także udział oficerowie Sztabu Kwatermistrzowskiego odnośnej jednostki, co należało do ich zasadniczych obowiązków.

Rodzaj dokumentacji i sposób jej opracowywania postaram się nakreślić w konkretnym przykładzie 1 Dywizji Pancernej, która po zakończeniu mobilizacji była kolejno przesuwana, do czasu koncentracji jej pod Caen w Normandii.

1 Dywizja Pancerna w okresie mobilizacji stacjonowała w południowo-wschodniej części Szkocji, w rejonie miasta Edinburgh. Po zakończeniu mobilizacji została przesunięta do Rejonu Koncentracji, który znajdował się w rejonie miasta Scarborough.

W związku z tym, Kierownictwo Ruchu Obszaru Szkockiego przysłało do Sztabu Dywizji wytyczne do przesunięcia, w którym był podany nowy rejon rozmieszczenia i termin wymarszu — dzień „D”. Ponadto Kierownictwo Ruchu zażądało od Sztabu Kwatermistrzowskiego Dywizji przedstawienia „wykazów” stanu osobowego poszczególnych oddziałów Dywizji, w rozbiciu na oficerów i szeregowych oraz wykazów sprzętu według rodzajów i marki.

Na podstawie powyższych wykazów, Sztab Kierownictwa Ruchu opracował „Tabele Ruchu” Dywizji w rozbiciu na transport kolejowy i drogowy. Następnie „Tabele Ruchu”, dotyczące transportu kolejowego, przesłał do Kierownictwa Ruchu Sztabu Generalnego. Po kilku dniach odbyła się odprawa, przy udziale oficera ze Sztabu Kierownictwa Ruchu w Londynie, przedstawiciela Sztabu Kwatermistrzowskiego 1 Dywizji Pancernej, przedstawiciela Ministerstwa Kolei i przedstawiciela zainteresowanych Dyrekcji Kolejowych, na której zostały ustalone dokładne terminy załadowania, przejazdu przez ważniejsze stacje i wyładowania, dla każdego transportu kolejowego.

Po zakończeniu wyżej podanej odprawy, „Tabele Ruchu” zostały dostarczone w odpowiedniej ilości wszystkim zainteresowanym komórkom.

Przedstawiciel Sztabu Kwatermistrzowskiego Dywizji, jadąc na tego rodzaju odprawę, musiał posiadać dokładny „Plan Rozmieszczenia” Dywizji w nowym rejonie.

W wyżej opisany sposób zostały przesunięte wszystkie pojazdy gąsienicowe Dywizji wraz z ich bezpośrednią obsługą oraz cały stan osobowy, za wyjątkiem bezpośredniej obsługi pojazdów kołowych. Pozostała część Dywizji przeszła do nowego rejonu marszem kołowym. W związku z tym Sztab Kierownictwa Ruchu Obszaru Szkockiego przysłał do Sztabu Dywizji tzw. „Przepustkę” — jak zał. nr 1, która obejmowała:

- nazwę jednostki;
- drogi marszu;
- ilość pojazdów;
- linie przejścia i rozejścia;
- czas przekroczenia przez linię przejścia godzina „Z” + 50;
- datę marszu w dniu „D”;
- gęstość pojazdów na kilometr;
- przeciętną szybkość kilometrów na godzinę;
- kontrolę ruchu zapewnia Q/Movement poszczególnych Obszarów.

Na podstawie tej „przepustki” Sztab Dywizji opracował rozkaz do marszu w stosunku do godziny „Z”.

Następnie Kierownictwo Ruchu Obszaru Szkockiego zorganizowało Sztab Kontroli Ruchu, w skład którego wszedł oficer Sztabu Kwatermistrzowskiego Dywizji.

W czasie przesunięcia Dywizji był zastosowany „Stały” system kontroli ruchu, wskutek czego Sztab Kontroli Ruchu posiadał dokładne dane o postępie ruchu poszczególnych transportów kolejowych i kolumn marszowych.

W ten sposób 1 Dywizja Pancerna została przesunięta z rejonu „Koncentracji” do rejonu „Załadowczego”, który znajdował się w południowej części Anglii w m. Aldershot.

Przesunięcie Dywizji z Rrejonu Załadowczego na północne wybrzeże Francji przedstawiało się następująco:

Na żądanie Kierownictwa Ruchu Transportu Morskiego, Sztab Kwatermistrzowski 1 Dywizji Pancerniej opracował i dostarczył mu wykazy ludzi i sprzętu poszczególnych Oddziałów Dywizji, na podstawie których Sztab Kierownictwa opracował „Tabele Ruchu”, obejmującą poszczególne jednostki Dywizji i sprzęt, w rozbiciu na statki.

Następnie oficer Sztabu Kwatermistrzowskiego otrzymywał kolejno „przepustki”, na podstawie których wysyłał poszczególne oddziały Dywizji do wyznaczonych Punktów Załadowniczych. Sposób ładowania i wylądowania poszczególnych statków był przeprowadzany przez „Oficerów Załadowniczych” z Kierownictwa Ruchu poszczególnych Portów, na podstawie specjalnych przepisów i instrukcji transportu morskiego.

Po wylądowaniu Oddziały Dywizji przechodziły do Rejonu Koncentracji pod kierunkiem jednostek kontroli ruchu 21 Grupy Armii.

W czasie transportu morskiego, dowództwo nad Oddziałami Dywizji leżało w ręku wyłącznie władz morskich. Dowódca Dywizji objął dowództwo nad Dywizją dopiero po koncentracji jej w Normandii.

C. ORGANIZACJA RUCHU TRANSPORTÓW WOJENNYCH NA KONTYNENCIE

1. ORGANIZACJA KIEROWNICTWA RUCHU 21 GRUPY ARMII **Schemat nr 2**

Zagadnienie transportu Wojsk Brytyjskich na Kontynencie leżało w ręku Sztabu Kierownictwa Ruchu 21 Grupy Armii. Jemu podlegały „Kierownictwa Ruchu” wszystkich szczebli, znajdujących się w pasie działania Wojsk Brytyjskich.

Sztab Kierownictwa Ruchu 21 grupy Armii posiadał w swej dyspozycji szereg jednostek transportowych i technicznych, których głównym zadaniem było utrzymywanie linii komunikacyjnych w stanie użyteczności. Do zakresu ich obowiązków należało przeprowadzanie remontu dróg uszkodzonych podczas działań bojowych, budowa nowych dróg oraz przewóz materiałów wojennych.

Powyższe Kierownictwo planowało i kontrolowało wszystkie poważniejsze przesunięcia przez podległe jemu jednostki Kontroli Ruchu i było w stałej łączności z Kierownictwem Ruchu Sztabu Generalnego w Londynie. Spełniało ono na kontynencie identyczną rolę, co Kierownictwo Ruchu Sztabu Generalnego na wyspie Wielkiej Brytanii.

2. PODZIAŁ TERYTORIALNY

W miarę działań, wszystkie linie komunikacyjne znajdujące się w pasie działań 21 Grupy Armii, były dzielone na „etapy”, których długość była uzależniona od dziennego prze-

marszu kolumn marszowych i wynosiła około 300 kilometrów. Na czele każdego etapu stał Komendant Etapu, który posiadał swój Sztab, w skład którego wchodził Sztab Kierownictwa Ruchu.

Głównym jego zadaniem było:

- zapewnienie płynności ruchu transportów wojennych na jego etapie;
- zapewnienie pomocy medycznej i technicznej maszerującym przez jego etap kolumnom;
- utrzymanie porządku i dyscypliny w całym etapie.

W zależności od nasilenia ruchu w danym etapie i w zależności od powierzchni, niektóre etapy były dzielone na „podetapy”.

Podział terytorialny na etapy i podetapy na kontynencie, odpowiadał podziałowi na obszary i podobszary na wyspie Wielkiej Brytanii.

3. ORGANIZACJA DRÓG

Transport drogowy był podstawowym rodzajem transportu w działaniach wojennych na kontynencie, na skutek całkowitego unieruchomienia transportu kolejowego przez bombardowania lotnictwa Alianckiego.

Wszystkie drogi, znajdujące się w pasie działania 21 Grupy Armii były podzielone na: frontowe, armijne, korpusne, dywizyjne i lotnicze.

Tego rodzaju podział dróg według szczebli nakładał obowiązek na niższe szczeble utrzymania ich w stanie użyteczności.

Na drogi frontowe i armijne były wybierane najlepsze z punktu widzenia ich przelotności i przydatności.

Wszystkie drogi przebiegające od Bazy do „Linii Walki” były ujęte w jeden plan. Były one dokładnie znakowane, do czego używano — nazw drzew, kolorów do gry, nazw miast i rzek nie znajdujących się w pobliżu działań bojowych. Prócz tego wszystkie drogi były wytyczane znakami regulacji ruchu. Znaki regulacji ruchu określały kierunki, szybkość marszu na poszczególnych odcinkach drogi, punkty, przejścia i rozejścia, rejony postojów, punktów medycznych, stacji postojowych, punktów Ratownictwa technicznego, rejony rozmieszczenia organów kontroli ruchu oraz skracały w pewnym stopniu rozkazodawstwo do marszu. Ponadto wszystkie drogi, na przestrzeni od Bazy do Linii Walki, były obsadzone przez

Oddziały Kontroli Ruchu. Na każdej drodze w danym etapie znajdowało się dowództwo, które podlegało Kierownictwu Ruchu danego etapu. **Każda droga była podzielona na poszczególne odcinki, na których były wystawione Placówki Kontroli Ruchu, które podlegały Dowództwu znajdującemu się na danej drodze.**

Placówki Kontroli Ruchu wystawiały od siebie w ważniejszych punktach Posterunki Kontroli Ruchu.

Wszystkie powyższe komórki Kontroli Ruchu były wyposażone w radiowe środki łączności i indywidualne środki transportowe, które umożliwiały im utrzymywanie stałej łączności ze Sztabami Kierownictwa Ruchu.

Ponadto przy drogach w poszczególnych etapach były zorganizowane wszelkie „udogodnienia” dla maszerujących kolumn, jak:

Stacje Postojowe, które zapewniały maszerującym kolumnom żywność, paliwo, pomoc medyczną i techniczną oraz dobre warunki wypoczynkowe. Były one organizowane przy głównych drogach, w miejscach zapewniających dobrą obronę bierną i czynną przeciwlotniczą, dobre drogi wjazdu i wyjazdu oraz dobre źródła wody.

Na tego rodzaju urządzenie najbardziej nadawały się wszelkie parki, duże ogrody i przydrożne lasy.

Punkty medyczne, były organizowane w takich rejonach na drogach marszu, gdzie przewidywano dużo wypadków w ludziach. Zadaniem ich było udzielanie żołnierzom pierwszej pomocy medycznej oraz zapewnienie ewakuacji rannych do szpitali polowych lub miejscowych.

Punkty Ratownictwa Technicznego, były organizowane w miejscach, gdzie przewidywano częste uszkodzenia środków transportowych, a zwłaszcza w takich punktach, gdzie nie było możliwości objazdu uszkodzonych pojazdów.

Głównym zadaniem Punktu Ratownictwa Technicznego było usuwanie z drogi marszu uszkodzonych pojazdów i udzielania im doraźnej pomocy technicznej.

Praca służby technicznej na drogach marszu zapewniała w ten sposób ciągłość ruchu transportów wojennych, co było konieczne dla sprawnego przeprowadzania przesunięć.

4. ORGANIZACJA I PRACA KIEROWNICTWA I KONTROLI RUCHU

Kierownictwa Ruchu na kontynencie występowały na szczeblu Frontu, Armii i Korpusu. **Ze względu na charakter swej służby, podlegały one kierownictwu Ruchu wyższego**

szczebla i Dowódcy danej jednostki, przy której dane Kierownictwo się znajdowało.

Do niego napływały zapotrzebowania ze Sztabu Operacyjnego, dotyczące przesunięć wojsk liniowych, a ze Sztabu Kwatermistrzowskiego — jednostek tyłowych.

W razie zaistnienia konieczności przyznania pierwszeństwa w realizacji zapotrzebowań Sztabu Operacyjnego i Kwatermistrzowskiego, Sztab Kierownictwa Ruchu zwracał się w tego rodzaju okolicznościach po decyzję do Dowódcy danej jednostki.

Stan osobowy Sztabów Kierownictwa Ruchu nie był stały i zależał od potrzeb chwili.

W 2 Korpusie Kanadyjskim, w okresie największego nasilenia ruchu, pracowało 7 oficerów.

Na szczeblu Dywizji prace sztabowe, dotyczące przesunięć, należały do obowiązków 2 oficera sztabu kwatermistrzowskiego, któremu podlegał szef kontroli ruchu dywizji.

5. CZYNNIKI ZAPEWNIAJĄCE UTRZYMANIE PŁYNNOSCI RUCHU NA LINIACH KOMUNIKACYJNYCH

Utrzymanie płynności ruchu na liniach komunikacyjnych zapewniało jednostkom walczącym swobodę manewru oraz regularne zaopatrywanie i ewakuację.

Na to składały się następujące czynniki:

- dobre planowanie Sztabów Kierownictwa Ruchu;
- należyta organizacja sieci linii komunikacyjnych;
- dobre utrzymanie dróg;
- dobre opanowanie techniki marszu przez jednostki wojskowe;
- utrzymanie dyscypliny marszowej;
- zapewnienie OPL w czułych punktach na liniach komunikacyjnych;
- należyta praca organów Kontroli Ruchu.

Dobre planowanie Sztabów Kierownictwa Ruchu polegało na przeprowadzeniu dokładnych kalkulacji, gwarantujących wykonanie przesunięć we właściwym czasie z dotychczasowych rejonów, do miejsc ich przeznaczenia. W wyniku przeprowadzonych kalkulacji, Sztab Kierownictwa Ruchu nie wydał poleceń do załadunku transportów do chwili upewnienia się, że one płynnie dojdą na czas w rejon ich przeznaczenia. To nie dopuszczało do blokowania linii komunikacyjnych i środków transportowych.

Dlatego decyzja, co do kolejności załadowania poszczególnych transportów, leżała zawsze w ręku Sztabu Kierownictwa Ruchu.

Dobra organizacja sieci komunikacyjnych zapewniała utrzymanie na nich maksymalnej przepustowości transportów wojennych.

Dobry stan dróg był zapewniany przez należytą pracę jednostek komunikacyjnych i ich dobre wyposażenie techniczne.

Utrzymanie płynności ruchu na liniach komunikacyjnych w dużym stopniu zależało od dobrego opanowania techniki marszu przez maszerujące jednostki.

Dobra obrona przeciwlotnicza czułych punktów na drogach marszu umożliwiała płynne przechodzenie przez nie maszerujących kolumn.

Należyta praca Oddziałów Kontroli Ruchu w terenie zapewniała utrzymanie nakazanego natężenia ruchu kolumn na liniach komunikacyjnych.

6. POTRZEBNE DANE DLA WYKONANIA PRZESUNIĘCIA

Dowódca 21 Grupy Armii przygotowując większą operację, wydawał swoim Sztabom wstępne wytyczne, w których określał termin i cel zamierzonej operacji oraz jej pas działania.

Na podstawie tych danych, Sztab Operacyjny ustalał ilość oraz skąd i dokąd musiały być przesunięte jednostki wojskowe, a Sztab Kwaternistrzowski — ilość materiałów wojennych, potrzebnych na zabezpieczenie danej operacji oraz ich rejony pobierania i przeznaczenia.

Powyższe dane były przedstawiane Sztabowi Kierownictwa Ruchu, który po przeprowadzeniu wstępnej kalkulacji, ustalił w przybliżeniu czas potrzebny na przesunięcie wojsk i na przewóz potrzebnych ilości materiałów.

Następnie wyniki z przeprowadzonej kalkulacji w formie wniosków przedstawiał do zatwierdzenia Dowódcy 21 Grupy Armii.

Po czym Sztab Kierownictwa Ruchu przeprowadzał dokładną kalkulację, opracowywał potrzebną dokumentację i wydawał odpowiednie zarządzenia i rozkazy.

Dla wykonania przesunięcia Sztab Kierownictwa Ruchu musi mieć następujące dane:

- a) ilość jednostek wojskowych i ich stany,
- b) dotychczasowe i nowe rejony ich rozmieszczenia,

- c) rodzaj i wysokość potrzebnych materiałów wojennych oraz miejsca dla pobierania i składowania,
- d) ilość przydzielonych linii komunikacyjnych i środków transportowych oraz przyznany termin ich eksploatacji.

Dane umieszczone w punkcie „a” i „b” Kierownictwo Ruchu otrzymywało ze Sztabu Operacyjnego, a dane umieszczone w punkcie „c” — ze Sztabu Kwatermistrzowskiego 21 Grupy Armii. Natomiast dane umieszczone w punkcie „c” i „d” — ze Sztabu Kierownictwa Ruchu szczebla wyższego.

7. DOKUMENTACJA I ROZKAZODAWSTWO DLA WYKONANIA PRZESUNIĘĆ

Po zatwierdzeniu przez dowódcę 21 Grupy Armii wniosków przedstawionych w referacie, Sztab Kierownictwa Ruchu, opracowywał następujące dokumenty:

- plan przesunięcia, jak zał. nr 2;
- tabela ruchu, jak zał. nr 3;
- wytyczne do przesunięcia;
- przepustki, jak zał. nr 1.

Plan przesunięcia obejmował:

- rodzaj transportu;
- nazwy jednostek i
- termin ich przesunięcia.

Sztab Kierownictwa Ruchu po opracowaniu Planu Przesunięcia robił z niego wyciągi i przysyłał je wraz z krótkimi wytycznymi do Sztabów Kierownictwa Ruchu niższych zainteresowanych szczebli. Te z kolei na podstawie otrzymanych danych opracowywały „Tabele Ruchu”, w których były wyszczególnione poszczególne linie komunikacyjne i czas eksploatacji ich przez przesuwane jednostki.

Na podstawie „Tabeli Ruchu”, Sztab Kierownictwa Ruchu opracowywał dla swych jednostek wojskowych krótkie wytyczne do przesunięcia oraz wydawał tzw. „Przepustki”, które upoważniały odnośne jednostki do korzystania z przydzielonych im dróg, w ściśle określonym czasie. Ponadto w „Przepustkach” była nakazana dla maszerujących kolumn: — gęstość, szybkość przeciętna, punkty przejścia i punkty rozejścia oraz jakie jednostki zapewniały kontrolę ruchu. Bez takiej „Przepustki” kolumna składająca się powyżej pięciu pojazdów, nie miała prawa korzystania z drog wojskowych.

W marszu dziennym była przeważnie stosowana gęstość 25 pojazdów na 1 kilometr, a szybkość przeciętna — 25 kilometrów na jedną godzinę. Natomiast w marszach nocnych

przyjmowano gęstość 30 pojazdów na jeden kilometr, a szybkość przeciętna — 15 kilometrów na jedną godzinę.

Powyższe dane zawarte w „Przepustce” wraz z krótkimi wytycznymi, były wystarczające dla przesuwanej jednostki do opracowania „Rozkazu do marszu” i „Tabeli marszu” — jak zał. nr 4.

Rozkaz do marszu był krótki i zawierał tylko te dane, które różniły się od danych zawartych w tzw. „Zarządzeniach Stałych”. Ponadto Rozkaz do marszu zawsze zawierał punkt tzw. „Zarządzenia Kwatermistrzowskiego do marszu”, w których były podawane rejony „Stacji Postojowych”, „Punktów Medycznych”, „Punktów Ratownictwa Technicznego” oraz czas i miejsce uzupełnienia zapasów ruchomych w marszu.

„Tabela marszu” zawierała następujące dane:

- drogi marszu;
- skład poszczególnych członów kolumny marszowej;
- punkty Przejścia i Punkty Rozejścia;
- czas przejścia poszczególnych członów kolumny marszowej przez Punkt Przejścia i Rozejścia;
- system kontroli ruchu;
- czym staraniem była zapewniona kontrola ruchu na drogach marszu;
- rodzaj oświetlenia pojazdów w czasie marszu.

„Zarządzenia Stałe” obejmowały szereg zagadnień z góry ustalonych przez odnośną jednostkę wojskową. Zarządzenia stałe skracaly w dużym stopniu rozkazodawstwo, ze względu na to, że w rozkazie umieszczało się tylko te dane, które różniły się od danych zawartych w Zarządzeniach Stałych. Wszelkie dane umieszczone w Zarządzeniach Stałych były realne, gdyż były sprawdzone praktycznie przez daną jednostkę.

Zarządzenia Stałe opracowywała każda jednostka wojskowa dla siebie według poszczególnych broni, służb i zagadnień.

8. ZADANIA ODDZIAŁU W MARŚZU

Głównym zadaniem Oddziału wykonywującego marsz było osiągnięcie nowego rejonu w nakazanym terminie bez poniesienia strat marszowych. Osiągnięcie powyższego było możliwe dzięki:

- dobremu wyszkoleniu Sztabów w organizowaniu marszów, wydawaniu należytych rozkazów do marszu i w ich przeprowadzaniu;

- dobremu wyszkoleniu dowódców kolumn i kierowców w wykonywaniu marszów;
- ścisłemu przestrzeganiu przez wszystkich żołnierzy dyscypliny marszu;
- dobrej pracy oddziałów kontroli ruchu;
- dobremu stanowi środków transportowych.

Sztab jednostki zmechanizowanej musiał dokładnie opanować technikę organizowania marszów motorowych. Przed opracowaniem Rozkazu do marszu, Sztab musiał przeprowadzić dokładne rozpoznanie drogi marszu i nowy rejon rozmieszczenia, co było niezbędne dla właściwego złożenia kolumny marszowej. Sztab musiał także dobrze opracować technikę składania kolumny marszowej w dotychczasowym rejonie postoju.

Powyższe dane dawały gwarancję należytego opracowania Rozkazu do marszu.

Dobre wyszkolenie dowódców kolumny w wykonywaniu marszu wyrażało się w dobrej znajomości przepisów i znaków drogowych oraz policyjnych (regulacji ruchu), jak również w dobrej znajomości pojęcia szybkości przeciętnej i licznikowej oraz ich wzajemnej zależności. Dowódca kolumny musiał dobrze znać technikę prowadzenia kolumny i musiał umieć szybko obliczać czas przejścia jego kolumny przez Punkt Przejścia.

Sprawność wykonania marszu w dużym stopniu zależała także od **dobrego wyszkolenia kierowców w prowadzeniu pojazdów w kolumnie marszowej**. Przede wszystkim musieli oni stale pamiętać o utrzymywaniu nakazanych odległości, jak w czasie marszu tak i podczas postoju kolumny.

Ponadto musieli oni dobrze znać przepisy i znaki organów kontroli ruchu i ściśle je przestrzegać. Każdy z kierowców w czasie marszu musiał posiadać przy sobie dowód osobisty, dowody na maszynę, marszrutę wpisana na kartce i miejsca rozmieszczenia wszelkich urządzeń na drodze marszu.

W dużym także stopniu sprawne przeprowadzenie marszu zależało od ścisłego zachowania **dyscypliny marszowej** przez wszystkich żołnierzy.

Dobre wyszkolenie Oddziałów Kontroli Ruchu przyczyniało się także w dużym stopniu do sprawnego przeprowadzania marszów. Musiały one dokładnie znać technikę składania i rozsypywania kolumn oraz umieć szybko i trafnie reagować na napotymane wykroczenia przez maszerujące jednostki. Ponadto musiały dokładnie znać prowadzenie odpowiedniej do-

kumentacji oraz umieć składać meldunki i sprawozdania z wyników marszu na swych odcinkach.

Dobry stan techniczny środków transportowych przyczyniał się także do sprawnego przeprowadzania marszów. Ulażliwiało on kierowcom przepisowe prowadzenie swych pojazdów w kolumnie marszowej. Pozbawiał awarii i zatrzymywał kolumny w czasie marszu.

Dla opanowania dobrej techniki wykonywania przesunięć, wszystkie jednostki wojskowe w Armii Brytyjskiej często przeprowadzały ćwiczenia praktyczne, na których przerabiali technikę marszów dziennych i nocnych na wszystkich szczeblach.

9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WYKONANIE PRZESUNIĘCIA

W armii Brytyjskiej z zasady wyższy szczebel organizował i kierował przesunięciem niższych szczebli i za wykonanie ponosił całkowitą odpowiedzialność. Jednak dość często wyższy szczebel powierzał wykonanie przesunięcia niższemu szczeblowi, wtedy odpowiedzialność za przesunięcie ponosił szczebel niższy. Szczebel wyższy kierował zawsze przesunięciem szczebla niższego kiedy na danym obszarze było duże nasilenie ruchu. W wypadku kiedy wykonanie przesunięcia było powierzone szczeblowi niższemu, szczebel wyższy jednak zawsze określał drogi i termin przesunięcia.

Szczebel, który ponosił odpowiedzialność za wykonanie przesunięcia, wykonywał we własnym zakresie wszystkie z tym związane czynności. A więc przeprowadzał planowanie danego przesunięcia, organizował odpowiednio sieć dróg i wszelkie na nich urządzenia przy jednoczesnym wykorzystaniu już istniejących. Ponadto organizował własnymi środkami system kontroli ruchu, opracowywał potrzebną dokumentację, wydawał odpowiednie rozkazy i zarządzenia oraz czuwał nad sprawnym i terminowym wykonaniem przesunięcia.

W związku z powyższym, Sztaby wszystkich szczebli musiały być dobrze wyszkolone w organizowaniu i kierowaniu przesunięciami transportów wojennych, aby zapewnić zachowanie podstawowej zasady „machiny wojennej”, jaką była **płynność ruchu transportów wojennych**.

Znaczenie zagadnienia Ruchu Transportów Wojennych wzrasta w miarę rozwoju mechanizacji wojska i zaplecza danego kraju.

D. WNIOSKI

1. Należy umożliwić zapoznanie się z organizacją ruchu transportów wojennych w innych krajach wszystkim zainteresowanym komórkom w Armii Polskiej.
2. Częściej poruszać te zagadnienia w wojskowej prasie w formie swych wspomnień czy też artykułów dyskusyjnych.
3. Wprowadzić do programów szkolnictwa wojskowego zagadnienia ruchu, jako specjalnego przedmiotu.
4. Zorganizować i przeanalizować to zagadnienie w ramach odnośnych komórek Ministerstwa Komunikacji, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Ministerstwa Żeglugi.
5. Przeprowadzać często wojenne gry i ćwiczenia praktyczne na temat organizacji ruchu transportów wojennych, wyciągać z tego właściwe wnioski, aby nie dopuścić do powtórzenia się pod tym względem roku 1939 w Polsce i roku 1940 we Francji.

„WILK“

Załącznik nr

PRZEPUSTKA

Nazwa jednostki ilość jednostek maszynowych

Droga marszu Szybkość

Gęstość Szybkość

Punkt przejścia Czas przejścia: — czoło
ogon

Punkt rozejścia Czas przejścia: — czoło
ogon

Kontrolę ruchu od P.P. do P.R. zapewniają jednostki

(—) Kierownik Ruchu I Etapu

KOMENTARZ

Niniejszy tomik jest pomyślany jako swego rodzaju zamknięcie cyklu materiałów o charakterze historycznym, które zostały opracowane w czasie wojen minionych lub na podstawie doświadczeń z tych wojen. Pragniemy zwrócić uwagę, że „Wytyczne” zostały przetłumaczone na terytorium Wielkiej Brytanii przez Centralną Komisję Regulaminową Armii Polskiej na użytek naszych, walczących na Zachodzie jednostek wojskowych. Wydawnictwo to bywa w tekście nazywane skryptem, jak się jednak wydaje nie był to skrypt a jedna z obowiązujących instrukcji brytyjskich. W tym czasie Centralna Komisja Regulaminowa tłumaczyła i wydawała w języku polskim wiele tego typu wydawnictw. Jest to zrozumiałe. Jednostki polskie zostały przecież wyposażone w duże ilości sprzętu pancernego i zmechanizowanego, a to wymagało odpowiedniego przeszkolenia, i co jeszcze ważniejsze, dostosowania ich działań do sposobów działań armii sojuszniczych. Drogą najprostszą i chyba najskuteczniejszą było dosłowne tłumaczenie i wprowadzanie jako dokumentów obowiązujących odpowiednich instrukcji brytyjskich.

Niniejsze „Wytyczne” były stosowane w praktyce. Jest to wydawnictwo przeznaczone na użytek przede wszystkim niższych szczebli wykonawczych i zawiera w sobie trochę uproszczeń. Pamiętać jednak trzeba, że zasady zawarte w tym wydawnictwie, spełniły praktyczną rolę pomagając w kierowaniu masami sprzętu pancernego i zmechanizowanego, bowiem w 1943 roku Armia Brytyjska była armią prawie w pełni zmotoryzowaną. Podobnie zresztą jak i jednostki polskie, dla których przeznaczono wydawnictwo.

Warto na pewne elementy zwrócić uwagę. „Wytyczne” traktują przede wszystkim o problematyce ruchów wojskowych i to — używając dzisiejszego nazewnictwa — wojsk operacyjnych, a nie ich tyłów. Sprawa wydawać by się mogła oczywista gdyby nie fakt, że instrukcje brytyjskie okresu przedwojennego, oparte na doświadczeniach pierwszej wojny światowej, omawiały głównie problematykę ruchu tyłów i transportów zaopatrzenia. Już w trakcie wojny wystąpiło zjawisko masowego wyposażenia wojsk walczących w samochody i czołgi. Proporcje ilościowe tych środków będących w dyspozycji kwatermistrzostwa i sztabów operacyjnych zmieniły się radykalnie na korzyść wojsk operacyjnych. Stare instrukcje przestały odpowiadać współczesnym wymagom.

Nie należy jednak sądzić, że „Wytyczne” były jedyną instrukcją brytyjską lub też jedyną instrukcją wydaną po polsku. Dokumentów tych spotykamy dość wiele a ich cechą zasadniczą jest występująca jednolitość podstawowych zasad i poglądów. Różniły się one od siebie stopniem dokładności, przeznaczeniem i sposobem opisów, ale nie zawartością treściową. Tak więc, mimo że dokumentów tych było dość dużo nie występowały między nimi zasadnicze różnice i sprzeczności.

Przed jak bardzo skomplikowanymi problemami stanęło dowództwo brytyjskie w czasie II wojny światowej świadczy drugi, zawarty w niniejszym zbioru materiał, pióra ppłk. Jana Jaroszewicza. Materiał ten jest publikowany w tej wersji po raz pierwszy, chociaż opracowany został grubo ponad 10 lat temu. Wartość materiału polega na tym, że ppłk Jaroszewicz opracowywał go nie tylko na podstawie lektury czasopiśmiennictwa brytyjskiego. Autor był bowiem w czasie wojny w Wielkiej Brytanii i brał udział w walkach naszych jednostek działających na Zachodzie.

Materiał ppłk. Jaroszewicza postanowiłem opublikować dosłownie, mimo że brak jest do niego schematów. Schematy te nigdy do moich rąk nie dotarły, jednak ich treść dosyć łatwo można sobie odtworzyć z tekstu. Wartość materiału jest chyba tym większa, że przecież Wyspy Brytyjskie spełniały w czasie wojny szczególną rolę, a ich tranzytowy charakter wywierał decydujący wpływ na działania wojsk Zachodniej Grupy Aliantów.

Autor materiału nie pisał go wyłącznie jako „zimnej” oceny tego co było. Z jego opowiadań wiem, że sprawami ruchu zajmował się również podczas kampanii wrześniowej w Polsce. Porównanie bezładu organizacyjnego ruchu jednostek polskich w 1939 roku z możliwością osobistych obserwacji precyzyjnego, przysłowiowo „zapiętego na ostatni guzik” systemu brytyjskiego, pozwoliły ppłk. Jaroszewiczowi na dokonanie jakże istotnych porównań. Znane mu były również sprawy ruchu z okresu kampanii niemieckiej we Francji w roku 1940. Stąd chyba zupełnie zrozumiałe są jego wnioski zamieszczone na końcu materiału. Myślę, że publikując ten materiał i oddając do rąk kadry naukowej i słuchaczy ASG spełniamy zawarte we wnioskach postulaty.

Na marginesie obydwu tych materiałów trzeba zwrócić uwagę, na pewne istotne sprawy. Tym razem uwagę Czytelnika chciałbym skierować na kwestię tak zwanych zarządzeń

stałych powtarzających się we wszystkich rozkazach i innych dokumentach. Jakże często w naszej praktyce dopiero w trakcie ćwiczenia opracowujemy materiały, które są zależne od założonych warunków taktycznych i z powodzeniem mogły być opracowane o wiele wcześniej.

Trzeba przyznać, że wszystkie instrukcje brytyjskie zabraniały takiej praktyki. W trakcie przygotowania do walki należało sporządzać nie wszystkie materiały sztabowe, a tylko wynikające z potrzeb tej konkretnej walki, na którą były przygotowane. Na dzisiejsze warunki, kiedy to zawsze mówimy, że skrócenie czasu pracy sztabów jest jednym z podstawowych elementów osiągnięcia powodzenia w walce — „stary” nakaz posiadania dokumentów stałych wydaje się być wcale niemniej ważny niż na przykład wprowadzanie na wyposażenie sztabów elektronicznej techniki obliczeniowej.

*
* *

Przegląd problematyki ruchu wojen minionych byłby dziwnie niepełny, gdyby nie poruszyć spraw ruchu rozwiązywanych w armii radzieckiej. Może się zresztą wydać dziwne dlaczego właśnie armii radzieckiej w dotychczasowych publikacjach „Biblioteczki” poświęcono tak mało miejsca. Złożyła się na to szczególna specyfika wyposażenia armii radzieckiej. W roku 1966 nie trzeba nikogo przekonywać o tym, że armia radziecka odegrała w czasie drugiej wojny światowej decydującą rolę. Dziś już nie jest także potrzebna, a staje się szkodliwa zasada „lakierowania” wysiłku armii radzieckiej poprzez jakieś wypaczone oceny.

Jak wyglądało wyposażenie tej armii w sprzęt motoryzacyjny w czasie drugiej wojny światowej? Odpowiedzieć trzeba, że bardzo różnie, w zależności od okresu wojny. Początkowo było z tym bardzo źle. Tworzono nawet grupy konno-zmechanizowane, aby dorównać w jakimś stopniu ruchliwości motoryzacyjnej pancernych zagonów hitlerowskich.

Poprzez szczeble pośrednie stopniowego wyposażenia, pod koniec wojny doszło do tego, że na każdy front przypadało po dwie potężne armie pancerne. Armie te działały jednak w sposób szczególny. Po przerwaniu taktycznej strefy obrony hitlerowskiej działały w oderwaniu od sił głównych frontu na duże odległości i w bardzo szerokich pasach. Trzeba jed-

nak przyznać, że podstawowe siły wielomilionowej armii radzieckiej stanowiły głównie związki taktyczne piechoty dysponujące potężnymi ilościami artylerii, ale nie były w pełni wyposażone w transport samochodowy. Jak wiadomo pierwsza i druga armia wojska polskiego zostały zorganizowane według etatów radzieckich armii gwardyjskich. I w tych jednostkach polskich dywizja piechoty stanowiła podstawową jednostkę organizacyjną. We wszystkich armiach ogólnowojskowych radzieckich, a także w armiach pancernych w pełni zmotoryzowane zostały za to tyły. Wystąpiły zresztą również specjalne pułki samochodowe, które bywały używane do przewożenia piechoty. Stąd w instrukcjach radzieckich z okresu drugiej wojny światowej główny nacisk położono na problematykę organizacji regulacji ruchu w strefach tyłowych.

Trzeba tu podkreślić, że w obecnych warunkach kiedy zarówno w armii radzieckiej jak i wszystkich armiach Układu Warszawskiego dywizje piechoty jako takie przestały istnieć, próby utrzymywania w mocy przepisów wojennych są już absolutnym anachronizmem i to zdecydowanie szkodliwym. Warto przy tym podkreślić, że elementy zarzucania priorytetu ruchowego tyłów wystąpiły w armii radzieckiej już w końcowych etapach drugiej wojny światowej.

Omówienie problematyki ruchu, która wystąpiła w armii radzieckiej podczas drugiej wojny światowej stanie się zapewne po tym wstępie bardziej zrozumiałe, a wnioski oczywiste. Na jeden z tych wniosków trzeba od razu zwrócić uwagę Czytelnika: przyjęty wówczas system w pełni odpowiadał technicznemu wyposażeniu tej armii.

Przedstawiony niżej opis problematyki regulacji ruchu w armii radzieckiej zostaje oparty na publikacjach i instrukcjach powojennych, głównie zaś na materiałach zgromadzonych przez płk. Gliškiego.

ORGANIZACJA SŁUŻBY REGULACJI RUCHU W ARMII RADZIECKIEJ W MINIONEJ WOJNIE

W ubiegłej wojnie były używane do regulacji ruchu w Armii Radzieckiej następujące oddziały i pododdziały drogowe: bataliony drogowo-budowlane, których głównym zadaniem była budowa i naprawa dróg w strefie tylowej armii; bataliony mostowo-budowlane, które budowały i naprawiały mosty na wszystkich drogach znajdujących się w strefie tylowej armii; pułki drogowo-eksploatacyjne, które obsługiwały drogi, orga-

nizowały punkty wyżywienia, punkty ogrzewania, punkty zaopatrywania w materiały pędne, punkty zbiórki uszkodzonych pojazdów mechanicznych, a także obronę i ochronę dróg i urządzeń drogowych, organizowanie i pełnienie służby regulacji ruchu.

Wszystkie te pododdziały i oddziały podlegały szefowi służby drogowej armii. Oprócz tego dla organizacji regulacji ruchu w rejonach tyłowych związków taktycznych wydzielano nieetatowe pododdziały regulacji ruchu z innych pododdziałów, a przede wszystkim z plutonów komendanckich, ochrony, motocyklistów, zwiadowców i saperów, a często również kosztem pododdziałów liniowych. Z reguły nieetatowe pododdziały regulacji ruchu wykonywały zadania regulacji do momentu rozpoczęcia działań, a z tą chwilą służbę przejmowały etatowe pododdziały regulacji ruchu na drogach. W podległych im obszarach, za sprawność ruchu odpowiadali szefowie służby odnośnych sztabów, a za wykonanie ruchu — komendanci odcinków drogowych. Regulację ruchu w strefie tyłowej armii wykonywały kompanie i plutony regulacji ruchu z batalionów i pułków drogowo-eksploatacyjnych.

Sztab pułku drogowo-eksploatacyjnego (DEP — doraźnie eksploatacyjny pułk) stanowił dowództwo regulacji ruchu całej strefy tyłowej armii (na obszarze położonym między tylną linią rozgraniczenia z rejonami tyłowymi związków taktycznych, a tylną linią rozgraniczenia z obszarem tyłowym Frontu oraz między bocznymi liniami rozgraniczenia strefy tyłowej armii tzn. na obszarze o orientacyjnej szerokości 50—100 km i głębokości 70—100 km. Całą tę strefę dzielono na podstrefy, które były obsługiwane przez kompanie regulacji ruchu z pułku drogowo-eksploatacyjnego.

Dowództwo kompanii stanowiło równocześnie dowództwo regulacji ruchu podstrefy. W podstrefach wyznaczono odcinki drogowe, które obsługiwały plutony regulacji ruchu z kompanii regulacji ruchu DEP. Dowódca plutonu pełnił obowiązki komendanta odcinka drogowego. Komendanci odcinków drogowych na powierzonych im odcinkach organizowali placówki regulacji ruchu, posterunki regulacji ruchu oraz patrole regulacji ruchu.

Dowództwo regulacji ruchu strefy tyłowej armii podlegało bezpośrednio szefowi sztabu armii. Dowódcy regulacji ruchu strefy tyłowej podlegały wszystkie dowództwa podstref, a tym ostatnim wszyscy komendanci odcinków drogowych.

Dowódca regulacji ruchu strefy tyłowej armii na podstawie wskazówek szefa sztabu, przy ścisłym współdziałaniu z oddziałem operacyjnym i oddziałem drogowym armii opracowywał „Plan regulacji ruchu” dla całej strefy tyłowej armii, wydzielał środki regulacji, ludzi i sprzęt oraz kierował pracą poszczególnych dowództw podstref.

Komendanci podstref na podstawie „planu regulacji ruchu” wyznaczali odcinki drogowe oraz odpowiednie siły i środki dla wykonywania regulacji ruchu. Komendanci odcinków drogowych na podstawie planu regulacji ruchu rozmieszczali placówki, posterunki i patrole regulacji ruchu. Oprócz tego dowódcy i komendanci organizowali łączność między poszczególnymi pododdziałami regulacji ruchu i zaopatrywali podległe sobie pododdziały w znaki drogowe. Podstrefy zwykle miały 40—50 km głębokości i 30—40 km szerokości. Tak więc strefa tyłowa armii pod względem regulacji ruchu dzieliła się na 2—4 podstrefy.

Komendant placówki regulacji ruchu (młodszy oficer lub podoficer) na podstawie otrzymanego planu, kierował ruchem wojsk w swym rejonie przy pomocy posterunków i patroli regulacji ruchu. Placówki regulacji ruchu były wystawiane w rejonach wyczekiwania i formowania kolumn, przed wejściem do rejonów składów armijnych, baz i punktów zaopatrywania oraz na skrzyżowaniach ważniejszych dróg.

Jak widać z tego, w armii radzieckiej w tyłach, a więc tam gdzie masowo występowały pojazdy mechaniczne sprawa regulacji ruchu była doprowadzana do wysokiej perfekcji.

Posterunki regulacji ruchu wystawiono na wąskich odcinkach dróg (przejazdy kolejowe, mosty, groble, itp.) w punktach organizacji objazdów i na skrzyżowaniach oraz przy wejściach i wyjściach z wszelkich osiedli. Pojedynczych regulujących wystawiano dorywczo w takich miejscach gdzie było niepewne, czy wystawienie znaków spełni zadanie. Oprócz tego komendant odcinka drogowego wydzielał ze swego obwodu patrole regulacji ruchu w sile 2—3 ludzi celem kontroli pracy posterunków.

REGULACJA RUCHU W REJONACH TYŁOWYCH ZWIĄZKÓW TAKTYCZNYCH

Związki taktyczne armii radzieckiej w minionej wojnie nie posiadały etatowych pododdziałów regulacji ruchu, a organizowały dorywczo nieetatowe pododdziały regulacji ruchu,

które zgodnie z planem regulacji ruchu w rejonie tyłowym związku taktycznego opracowanym na podstawie wytycznych szefa sztabu przez wydział operacyjny, pełniły służbę regulacji ruchu w tym rejonie.

W zależności od sytuacji, regulacja ruchu w rejonie tyłowym związku taktycznego była organizowana centralnie przez związek taktyczny lub w sposób zdecentralizowany tzn. rejon tyłowy związku taktycznego dzielono na rejon regulacji ruchu oddziałów, w których służbę regulacji ruchu pełniły nieetatowe pododdziały regulacji ruchu tych oddziałów.

Wydawać by się mogło, że w Armii Radzieckiej i w Ludowym Wojsku Polskim nie były zainteresowane problemami ruchu organa, które stanowiłyby analogię do żandarmerii w armiach zachodnich. Nie jest to prawdą. W armii radzieckiej występowały brygady zaporowe, które bywały używane do kontroli ruchu. Również w Ludowym Wojsku Polskim występowały brygady zaporowe. Pierwsza — niedługo po zorganizowaniu znalazła się w dyspozycji Rządu Polskiego. Wykonywała ona zadania specjalne. Druga brygada zaporowa wchodziła organizacyjnie w skład Pierwszej Armii Wojska Polskiego i przykładowo podczas działań na Pomorzu Zachodnim organizowała punkty kontroli ruchu i linie kontroli. Trzeba przyznać, że nie regulacja ruchu, a jego kontrola stanowiła w tym wypadku główne zadanie brygady. Również na Zachodzie organa żandarmerii bywały używane głównie do kontroli ruchu.

Później brygady zaporowe weszły w skład KBW, a batalion żandarmerii stał się załącznikiem batalionu wartowniczego Instytucji Centralnych Ministerstwa Obrony Narodowej. Te wszystkie dane dotyczące brygad zaporowych oparłem na studium oryginalnych materiałów Centralnego Archiwum Wcjskowego.

REGULACJA RUCHU NA STANOWISKACH DOWODZENIA, REJONACH ZEŚRODKOWANIA I W OBIEKTACH TYŁOWYCH

Dla organizacji regulacji ruchu na drogach wewnątrz rejonów ześrodkowania, na stanowiskach dowodzenia oraz obiektach tyłowych armii i związków taktycznych odpowiedni dowódcy związków taktycznych, komendanci obiektów tyłowych oraz komendanci ochrony sztabów używali sił i środków regulacji ruchu wchodzących w skład pododdziałów komendanckich i ochrony. Zadaniem tych pododdziałów było

przestrzeganie dyscypliny ruchu w rejonie rozmieszczenia stanowisk dowodzenia, ześrodkowania jednostek oraz na terenie obiektów tyłowych. Oprócz tego, do zadań tych pododdziałów należało informowanie zainteresowanych o rozmieszczeniu poszczególnych osób, pododdziałów, oddziałów itp.

ORGANIZACJA REGULACJI RUCHU W CZASIE MARSZU O ZNACZENIU TAKTYCZNYM

Po otrzymaniu rozkazu do marszu sztab odnośnego związku taktycznego wybierał i przydzielał swym oddziałom drogi do marszu, rejonny dziennych odpoczynków, rejonny przeznaczenia oraz ustalał kolejność i porządek marszu.

Gdy warunki na to pozwalały, przed rozpoczęciem marszu, sztab związku taktycznego przeprowadzał rozpoznanie dróg, rejonów dziennych odpoczynków oraz rejonów przeznaczenia.

W takiej sytuacji w skład grupy rozpoznawczej wchodził:

- przedstawiciel z wydziału operacyjnego jako dowódca grupy;
- przedstawiciele sztabów podległych jednostek;
- pododdziały saperskie;
- dowódca pododdziału regulacji ruchu.

Podczas rozpoznania określano stan dróg marszu, potrzebną ilość oddziałów regulacji ruchu, ich rozmieszczenie oraz sposoby znakowania dróg.

Na podstawie danych z rozpoznania, szef sztabu związku taktycznego miał obowiązek postawić zadania odnośnemu dowódcy pododdziału regulacji ruchu (etatowemu lub doraźnie zorganizowanemu), w którym określał:

- dyslokację własnych oddziałów przed marszem;
- zadania poszczególnych ugrupowań marszowych;
- drogi marszu;
- skład poszczególnych kolumn;
- termin gotowości regulacji ruchu;
- czas i miejsca odpoczynków, rejonny i terminy dziennych odpoczynków oraz rejonny przeznaczenia i czas ich osiągnięcia;
- odcinki dróg, na które należy zwrócić szczególną uwagę przy organizacji regulacji ruchu;
- sposób organizacji OPlot w czasie marszu;
- wytyczne co do oczyszczania dróg od uszkodzonych w czasie marszu pojazdów mechanicznych;

- miejsce sztabu związku taktycznego organizującego marsz i sposób meldowania o przebiegu marszu;
- terminy przekroczenia poszczególnych punktów przez odnośne zgrupowania marszowe;
- sposób znakowania dróg i oddziałów.

Dowódca oddziału regulacji ruchu po otrzymaniu zadania od szefa sztabu związku taktycznego we współdziałaniu z wydziałem operacyjnym opracowywał plan regulacji ruchu, który podlegał zatwierdzeniu przez szefa sztabu. Na podstawie tego planu dowódca pododdziału (oddziału) regulacji ruchu wyznaczał dowódców (komendantów) poszczególnych odcinków drogowych oraz wydzielał im odpowiednie siły i środki. Oprócz tego wskazywał miejsce rozmieszczenia placówek, patroli i posterunków regulacji ruchu. Komendanci odcinków drogowych wytyczali drogi marszu na swych odcinkach oraz rozstawiali posterunki, patrole i placówki regulacji ruchu. Znakowanie dróg oraz ich wytyczanie w zależności od sytuacji odbywało się zazwyczaj w dwojaki sposób:

- jednocześnie na całej długości dróg marszu;
- kolejno poszczególnymi odcinkami.

Pierwszy sposób stosowano wówczas, gdy posiadano dostateczną ilość sił i środków regulacji ruchu, a drugi gdy tych sił i środków było zbyt mało albo gdy marsz odbywał się na dużych odległościach przewyższających przemarsz jednodobowy.

Tempo wytyczania i znakowania dróg w obydwu wypadkach dochodziło od 10—30 km/godz. Po wytyczeniu i oznaczeniu dróg, pododdziały regulacji ruchu wracały na swoje miejsca celem kierowania ruchem poszczególnych kolumn.

W wypadku zmiany kierunku marszu do wytyczenia nowej drogi marszu używano odwodowych pododdziałów regulacji ruchu.

W tych przypadkach, gdy związek taktyczny organizujący marsz nie posiadał dostatecznej ilości czasu na przeprowadzenie rozpoznania dróg marszu, wydzielono specjalne oddziały tzn. oddziały zabezpieczenia ruchu (OOD — oddział ubezpieczenia dwiżenia). W skład takiego oddziału wchodziły:

- poddziały wszystkich rodzajów rozpoznania;
- pododdziały liniowe;
- pododdziały saperskie ze środkami mechanizacji;
- pododdziały regulacji ruchu.

Zadaniem takiego oddziału było:

- rozpoznanie dróg marszu;

- naprawa i remont dróg oraz urządzeń drogowych;
- rozpoznanie i urządzenie objazdów;
- znakowanie dróg;
- regulacja ruchu.

W tych wypadkach gdy związek taktyczny wykonywał marsz drogami, na których została już zorganizowana regulacja ruchu siłami przełożonego lub przez inny związek taktyczny, wówczas sztab związku taktycznego wykonującego marsz, wykorzystywał istniejący system regulacji ruchu dając odnośnym komendantom regulacji ruchu odpowiednie wytyczne i dane o mającym się odbyć marszu. Miało to miejsce w tych wypadkach gdy marsz odbywał się w głębi ugrupowania lub z jednego odcinka frontu na drugi i trasy marszu przechodziły przez strefy i podstrefy regulacji ruchu innych związków operacyjnych i taktycznych.

REGULACJA RUCHU W CZASIE DZIAŁAŃ W GŁĘBI OBRONY NIEPRZYJACIELA

Przyjmowano, że organizację regulacji ruchu podczas działań w głębi obrony nieprzyjaciela cechuje:

- niemożliwość przeprowadzenia zawczasu rozpoznania dróg;
- konieczność usuwania przeszkód sztucznych na drogach marszu;
- trudność organizacji pracy służby warsztatowo-naprawczej;
- konieczność zdejmowania posterunków regulacji ruchu po przejściu straży tylnej kolumny.

Na podstawie map, wojskowo-geograficznych opisów terenu oraz na podstawie zdjęć lotniczych, trasy marszu wydzielają oddziały zabezpieczenia ruchu, w skład których wchodziły między innymi oddziały regulacji ruchu, które organizowały regulację ruchu od jednej linii terenowej do drugiej przy pomocy ruchomych wzmocnionych patroli, a niekiedy i posterunków regulacji ruchu.

W miarę posuwania się związków taktycznych pierwszego rzutu służbę regulacji ruchu przejmowały na siebie oddziały regulacji ruchu szczebla wyższego na zasadach omawianych poprzednio.

h) Znakowanie oddziałów i dróg.

Celem odróżnienia jednostek i ułatwienia pracy organom regulacji ruchu stosowano oznaczenie wszystkich jednostek

umówionymi znakami (litera, emblemat, figura, nazwisko dowódcy itp.). Były to wycięte z papieru lub namalowane krążki, romby, trójkąty itp., umieszczane na każdym pojeździe mechanicznym należącym do danej jednostki. Takie same znaki posiadali na opaskach na rękawach żołnierze poszczególnych posterunków regulacji ruchu danej jednostki. W związkach taktycznych obok znaku związku, każdy oddział miał swój dodatkowy znak. Oprócz tego używano pomocniczych środków regulacji ruchu w postaci drogowskazów, znaków polowych, wiech, tablic orientacyjnych, znaków drogowych itp., które przygotowywano przed rozpoczęciem marszu. Tego rodzaju oznaczenia dróg i oddziałów umożliwiało zbłąkanym wozom, pododdziałom i oddziałom szybkie wejście na właściwy kierunek marszu oraz ułatwiało dowódcom i sztabom kontrolowanie przemarszu ich jednostek. Znakowanie dróg miało również i tę dodatnią stronę, że pozwalało regulować ruch pod ogniem nieprzyjaciela bez narażenia oddziałów regulacji ruchu na straty. Ujemną stroną powyższego sposobu było to, że znaki wystawiane wzdłuż dróg marszu były usuwane lub też zmieniane przez dywersję, z czego wynikała konieczność ich kontroli i ochrony. W tym celu wysyłano na samochodach patrole regulacji ruchu w sile drużyny do plutonu. Bardzo często w skład takiego patrolu włączono 2—3 samochody pancerne lub czołgi lekkie.

W trudnym dla orientacji terenie, w wielkich osiedlach oraz w terenach aktywnej działalności dywersantów, stosowano regulację ruchu opartą na używaniu przewodników i ruchomych patroli regulacji ruchu — pilotów. Niekiedy stosowano mieszany sposób tzn. na drogach marszu ustawiano posterunki regulacji ruchu, a przy wejściu do osiedli — przewodników, którzy po przeprowadzeniu kolumn wracali na swoje poprzednie miejsce.

W porze nocnej zamiast znaków drogowych wystawiano posterunki regulacji ruchu, wyposażone w latarki ze światłem kolorowym. Bardzo często w nocy stosowano przewodników oraz ruchome patrole regulacji ruchu, które prowadziły poszczególne kolumny od jednego punktu zmiany kierunku marszu do drugiego.

PRAWA SZTABÓW PRZY ORGANIZACJI SŁUŻBY REGULACJI RUCHU

Głównymi instancjami planującymi i organizującymi służbę regulacji ruchu w Armii Radzieckiej w minionej wojnie

były sztaby Frontów i armii, które posiadały do tego celu etatowe oddziały regulacji ruchu, co jest zrozumiałe, ponieważ na tych szczeblach planowano wszystkie przesunięcia wojsk.

Związki taktyczne opierały się jedynie na nieetatowych pododdziałach regulacji ruchu, które spełniały rolę pomocniczą i uzupełniały regulację ruchu szczebla armijnego na tych odcinkach dróg, na których nie było zorganizowanej regulacji ruchu ze szczebla armii i Frontu.

W związku z tym praca sztabów armii i Frontu w zakresie regulacji ruchu polegała na:

- opracowaniu planu, względnie schematu organizacji regulacji ruchu na podległych im obszarach;
- dostarczaniu planów lub wyciągów z planów regulacji ruchu zainteresowanemu dowódcy, sztabom i oddziałom regulacji ruchu;
- wydawaniu wszelkich wytycznych podległym związkom w zakresie regulacji ruchu;
- określaniu gdzie należy rozmieścić punkty warsztatowo-naprawcze i ratownicze oraz gdzie należy rozmieścić względnie zbudować przeprawy;
- przydzielaniu dróg marszu i rejonów przeznaczenia;
- informowaniu oddziałów i związków o zmianach w systemie organizacji i regulacji ruchu;
- kontroli systemu regulacji ruchu oraz wykonanie wydanych zarządzeń w sprawie regulacji ruchu.

WNIOSKI OGÓLNE

1. Zarówno na terytorium brytyjskim jak i na obszarze działań armii brytyjskiej, a także w armii radzieckiej kompetencje w zakresie ruchu dzielono według pasów terenu równoległych do linii frontu.
2. W obydwu tych armiach a także w armiach amerykańskiej, francuskiej, hitlerowskiej i włoskiej kompetencje w zakresie ruchu scentralizowano na szczeblach operacyjnych. Związki taktyczne i oddziały uzyskiwały swobodę ruchu dopiero po wejściu na własne pasy działania.
3. Kraje o charakterze tranzytowym, a w czasie drugiej wojny światowej głównie Wielka Brytania i Francja musiały centralizować kierowanie ruchem na całym swym obszarze. Tworzone różnego rodzaju strefy otrzymywały jedynie wycinkowe uprawnienia.

4. Z doświadczeń armii pancernych Związku Radzieckiego, w wypadkach, kiedy działały one w oddaleniu od sił głównych frontu wynika, że taka swoboda umożliwia decentralizację uprawnień w zakresie ruchu.
5. Rozwój wyposażenia wojsk w środki motoryzacyjne prowadzi jako prawidłowość do konieczności tworzenia niezwykle precyzyjnych systemów sterowania ruchem. Jako zjawisko podstawowe występuje konieczność skutecznego koordynowania ruchów operacyjnych i zaopatrzeniowych, a także ruchów różnych rodzajów transportów.
6. Powojenny skok w zakresie rozwoju motoryzacji powoduje, że przyjmowanie bezkrytycznie któregośkolwiek z systemów okresu drugiej wojny światowej jest kategorycznie błędem.

Pplk dr M. DYNIEWICZ



Wydrukowano w 150 egz.

Egz. Nr 1—150 Bibl. Szkol.

Druk. ASG — O-XV-3136 — Nr z. 247(2105)

