



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

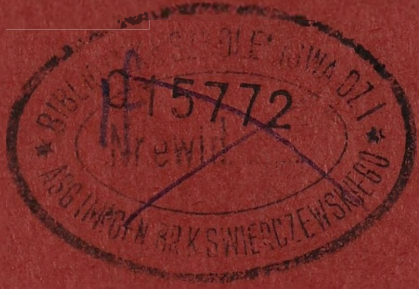
DO UŻYTKU  
BIBLIOTECZNEGO

Egz. Nr 000001

ppłk dypl. Stanisław SZYMAŃSKI

**ORGANIZACJA I OGÓLNE ZASADY FUNKCJONOWANIA  
SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ W AMERYKAŃSKICH SIŁACH  
LĄDOWYCH**

(Skrypt wykładu)



str 28 \$

WARSZAWA

MAJ

1970

X 35932



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

---

DO WYTKO  
SŁUŻBOWEGO

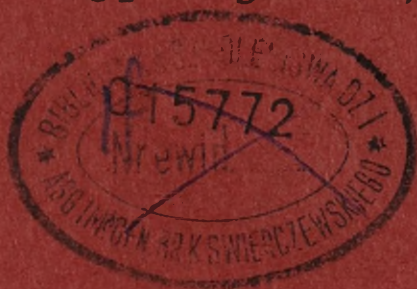


Egz. Nr 000001

ppłk dypl. Stanisław SZYMAŃSKI

**ORGANIZACJA I OGÓLNE ZASADY FUNKCJONOWANIA  
SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ W AMERYKAŃSKICH SIŁACH  
LĄDOWYCH**

(Skrypt wykładu)



str 28 \$r

---

WARSZAWA

MAJ

1970

35932

AKADEMIA SZTBU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

Inskl. prot. 12657. /

DO UŻYTKU  
SŁUŻBOWEGO

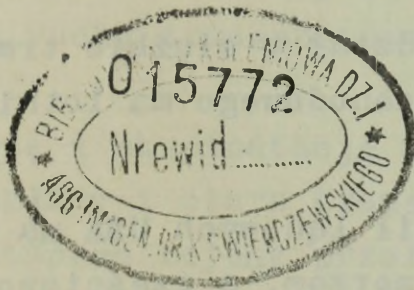
~~POUFNE~~

Egz.Nr..... 0001

Ppłk dypl. Stanisław SZYMAŃSKI

ORGANIZACJA I OGÓLNE ZASADY FUNKCJONOWANIA  
SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ W AMERYKAŃSKICH SIŁACH  
LĄDOWYCH.

/Skrypt wykładu/



WARSZAWA

MAJ

1970 r.

ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTBU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego  
X 35932

## W S T E P

Niniejszy skrypt przedstawia w ogólnych zarysach problematykę służby transportowej w siłach lądowych Stanów Zjednoczonych na teatrze działań wojennych. Służba transportowa amerykańskich sił lądowych stanowi samodzielny rodzaj wojsk. Do systemu służby transportowej i jego sprawnego funkcjonowania w wojsku przywiązuje się bardzo wiele <sup>ki</sup> znaczenia. Pod pojęciem służby transportowej rozumie się wszelkie czynności związane z planowaniem, organizacją, kierowaniem i regulacją ruchu transportowego. Dowództwo TDW centralizuje w odpowiednich organach transport kolejowy, samochodowy, lotniczy i wodny. Programowanie i synchronizowanie transportu i przewozów na szczeblu TDW bazuje na planach strategicznych i operacyjnych dowództw ogólnowojskowych oraz na zaopatrzeniach składanych przez wydziały, oddziały i szefostwa tyłów związków taktycznych, operacyjnych, dowództw stref - bojowej i komunikacji.

Począwszy od dowództwa TDW poprzez dowództwa stref teatru i związków operacyjnych i taktycznych w szefostwach, oddziałach i wydziałach tyłów znajdują się oficerowie służby transportowej. Ci oficerowie na poszczególnych szczeblach dowodzenia tworzą pion służby transportowej, mają szeroki zakres kompetencji, a zarazem są odpowiedzialni za całość kształtu transportu na danym szczeblu dowodzenia.

Coraz większy udział w służbie transportowej oprócz taboru kolejowego i samochodowego ma lotnictwo transportowe sił lądowych.

Zaopatrywanie sił lądowych USA na ZETDW uzależnione jest głównie od dowozu morzem, a częściowo powietrzem ze strefy wewnętrznej, tj. terytorium Stanów Zjednoczonych. Czyli transport na TDW stanowi już ogniwo pośrednie pomiędzy portami załadowniczymi na terytorium amerykańskim a wojskami działającymi w strefie komunikacji i bojowej teatru europejskiego. Wobec tego punktami najbardziej newraligicznymi w systemie służby transportowej i zaopatrywania sił lądowych

TDW są konwoje okrętów transportowych, idących morzem z USA, porty przeładunkowe w krajach zachodnioeuropejskich i magazyny oraz składy rozlokowane na obszarze strefy komunikacji.

Skrypt ten należy traktować jako uzupełnienie skryptu nr 013131 pt. "Problemy materiałowo-technicznego zabezpieczenia TDW, ZO i ZT NATO".

## ORGANIZACJA I OGÓLNE ZASADY FUNKCJONOWANIA SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ W AMERYKAŃSKICH SIŁACH LADOWYCH NA TDW

### TERMINOLOGIA

Termin "rodzaj transportu" stosowany w amerykańskich regulaminach obejmuje jedną z wymienionych dziedzin transportu: samochodowy, kolejowy, powietrzny i wodny. Jedynie transport rurociągami jest z tego wyłączony.

Z kolei terminem "środki transportowe" określane są wszelkie pojazdy transportowe użytkowane w poszczególnych rodzajach transportu.

Natomiast określenie "służba transportowa" stosowane jest do oznaczania wszelkiej działalności sztabów i jednostek transportowych.

Do czynności takich można zaliczyć:

- planowanie transportu;
- prowadzenie różnych rodzajów środków transportowych;
- kierowanie ruchem transportu;
- regulację ruchu transportowego na różnych liniach komunikacyjnych;
- organizację i eksploatację urządzeń służby transportowej; takich jak składy i biura transportowe, punkty załadowczo-wyładowcze, etapowe rejony przeładunkowe;
- zaopatrywanie i obsługę techniczną sprzętu wojsk jednostek transportowych.

Nazwa "międzystrefowa służba transportowa" oznacza wojskową służbę transportową prowadzoną na korzyść danego TDW. Międzystrefowa służba transportowa obejmuje wszystkie elementy organizacyjne poszczególnych rodzajów transportu, międzystrefowe jednostki transportowe funkcjonujące zarówno w

strefie administracyjnej, jak i w strefie działań bojowych teatru. Ponadto obejmuje ona wszystkie punkty załadowczo-wyładowcze i inne urządzenia transportowe, które zabezpieczają transportowy ruch międzystrefowy.

Międzystrefową służbę transportową organizuje dowództwo tyłów sił lądowych TDW, które nią jednocześnie kieruje przy wsparciu wszystkich elementów transportu sił lądowych, znajdujących się na danym teatrze, a także transportu sił morskich i powietrznych ale już na polecenie wyższego dowództwa.

Międzystrefowa służba transportowa obejmuje transport, którego działanie wykracza poza linie rozgraniczenia jednej strefy TDW, czyli transport kursujący pomiędzy strefą administracyjną a strefą działań bojowych.

Ta ostatnia forma działalności transportu jest uzgadniana z oficerem służby transportowej wspieranego dowództwa operacyjnego czy taktycznego przez wyższy szczebel organizacyjny.

Dla każdego rodzaju transportu tworzy się w celu zapewnienia jego funkcjonowania organa dowodzenia odpowiedniego szczebla organizacyjnego. Organa te są przydzielone do dowództwa tyłów sił lądowych TDW i znajdują się pod operacyjną kontrolą oficera służby transportowej tegoż dowództwa. Zarządzają one parkiem transportowym i wszystkimi elementami organizacyjnymi poszczególnych rodzajów transportu.

Sztab służby transportowej dowództwa tyłów sił lądowych TDW tworzy z organami dowodzenia poszczególnych rodzajów transportu i z podległymi im elementami jedną całość. Ponadto sztab ten przygotowuje plany i programy dla międzystrefowego transportu wojsk i zaopatrzenia, wyłączając transport paliwa rurociągiem. Transport paliw rurociągami podlega bezpośrednio organom tyłowym poszczególnych szczebli dowodzenia strategicznego i operacyjnego. Plany transportu międzystrefowego uwzględniają wykorzystanie wszelkich dostępnych rodzajów i środków transportu łącznie z transportem lotniczym sił lądowych, używanym także do celów przewozu różnych środków zaopatrzenia.

Cała działalność służby transportowej TDW dzieli się według zadań na trzy etapy.

Pierwszy etap obejmuje przygotowanie i organizację sił i środków oraz urządzeń transportu cywilnego i wojskowego.

W drugim etapie siły i środki transportu wojskowego i cywilnego wykonują postawione zadania kierownictwa wojskowego /ale publiczne środki transportu nie są podporządkowane organom wojskowym/.

W trzecim etapie wszelkie zadania w dziedzinie transportu wykonują siły i środki cywilne pod kierownictwem i ogólną kontrolą wojskową.

Podczas wykonywania zadań transportowych na TDW w czasie przechodzenia od drugiego do trzeciego etapu transportowe jednostki wojskowe i personel obsługi są permanentnie przesuwane do rejonów wysuniętych. Przesunięcia są koordynowane z operacjami bojowymi wojsk liniowych. W tym czasie zabezpieczenie transportu w rejonach tyłowych strefy komunikacji przejmują już główne siły i środki cywilne, ale pod kierownictwem wojskowym. W tym etapie działalność niektórych rodzajów transportu wzrasta szybciej od innych. Tak np. w trzecim etapie bardzo duży udział w przewozach przypada na transport kolejowy, a transport samochodowy, który dominuje w pierwszym i drugim etapie, zmniejsza w tym etapie swój udział, proporcjonalnie do globalnej ilości środków transportowych i przypadający na nie masy towarowej.

#### Sztab i oficerowie służby transportowej

Oficer służby transportowej wchodzi w skład sztabu technicznego danego dowództwa i podlega oficerowi lub wydziałowi do spraw tyłów sztabu.

Obowiązki i zadania oficera służby transportowej, odpowiedzialnego za zabezpieczenie transportu na danym szczeblu organizacyjnym, różnią się od obowiązków w zakresie dowodzenia operacyjnego lub taktycznego.

**Obowiązki i zadania oficera służby transportowej:**

Oficer służby transportowej TDW jest odpowiedzialny za koordynację pracy wojskowych i cywilnych instytucji, jednostek oraz środków transportowych, a także za organizację całości kształtu służby transportowej stosownie do planowanych i realizowanych działań operacyjnych. Oficer służby transportowej sił lądowych TDW odpowiada za planowanie, kontrolę oraz koordynację działalności wszystkich rodzajów transportu, związków operacyjnych, taktycznych i oddziałów działających na danym TDW oraz innych przydzielonych armiom poprzez dowódcę TDW środków transportowych. Zarazem jest on organizatorem systemu zaopatrywania wojsk oraz obsługi technicznej sprzętu służby transportowej.

W myśl rozkazów dowódcy TDW, oficerowie służby transportowej dowództwa tyłów sił lądowych TDW, dowództwa tyłów strefy komunikacji, dowództwa tyłów strefy działań bojowych oraz armii i korpusów ponoszą odpowiedzialność za operacyjny nadzór nad jednostkami transportowymi, łącznie z jednostkami lotnictwa transportowego sił lądowych, wykorzystywanego do zaopatrywania danych rodzajów wojsk.

**I. TEATR DZIAŁAŃ WOJENNYCH**

Oficer służby transportowej TDW jest odpowiedzialny - jak już podkreślono - za ustalenie długoterminowych planów pracy służby transportowej całości sił zbrojnych na TDW i za koordynację całości transportu. Plany i pracę transportu uzgadnia on z oficerem do spraw tyłów połączonego sztabu rodzajów sił zbrojnych lub wojsk na określonym TDW, lub z pomocnikiem szefa tego sztabu do spraw tyłów. W zależności od rodzaju wojsk reprezentowanego przez oficera służby transportowej TDW, może on spełniać jednocześnie funkcję oficera służby transportowej danego rodzaju wojsk, tj. sił lądowych, lotniczych albo sił morskich. Jednym z głównych obowiązków oficera służby transportowej TDW jest kierowanie podzielonymi siłami i środkami transportowymi TDW, którego dokonuje Połączona Wojskowa Rada do spraw Transportu. Rada ta jest wyznaczona przez dowództwa zamorskie i obarczona odpowiedzialnością za całość

operacji bojowych oraz za właściwy podział sił i środków transportowych pomiędzy odpowiednie rejony geograficzne globu, czy kontynenty.

Celem takiego podziału jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania transportu powietrznego i morskimi między TDW, a zapleczem, inaczej strefą wewnętrzną tj. terytorium USA i sojuszników oraz właściwego funkcjonowania transportu naziemnego i powietrznego wewnątrz danego TDW.

W skład Połączonej Wojskowej Rady do spraw transportu, oprócz przedstawicieli kompetentnych służb amerykańskich sił zbrojnych wchodzi w razie potrzeby przedstawiciele państw - sygnatariuszy NATO, na których terytorium stacjonują siły zbrojne Stanów Zjednoczonych.

Ze składu Rady wyłania się samodzielne komitety do usprawnienia kierowania poszczególnymi rodzajami transportu. Połączona Wojskowa Rada do spraw Transportu zajmuje się przydziałem sił i środków transportowych dla danego TDW. Te siły i środki są z kolei przydzielone poszczególnym rodzajom wojsk na TDW według zapotrzebowań - zależnie od roli i miejsca w danej operacji bojowej. Na terytorium znajdującym się pod kontrolą sojuszniczego rządu odnośnie zapotrzebowania na amerykański transport wojskowy powinny być koordynowane z potrzebami wojskowo-gospodarczymi, transportowymi danego kraju. Oficer służby transportowej TDW zabezpiecza potrzeby dowództwa TDW w zakresie transportu w ramach odpowiedniego porozumienia, zawartego pomiędzy rządem Stanów Zjednoczonych i rządem odnośnego państwa sojuszniczego, na którego terytorium prowadzone będą lub są aktualnie działania wojenne. Porozumienie takie określa stopień wykorzystania sił i środków transportowych danego państwa sojuszniczego na korzyść sił zbrojnych USA i NATO. Jednocześnie w tym porozumieniu są uwzględnione także różne formy wsparcia transportu, jakie podejmują siły zbrojne Stanów Zjednoczonych dla danego państwa NATO /jego sił zbrojnych i organizmu gospodarczo-przemysłowego/.

Przeważnie rząd danego państwa - członka NATO i miejscowe władze cywilne będą się starały umożliwić właściwe wykorzystanie miejscowych sił i środków transportowych dla celów militarnych. Niekiedy mogą jednak wystąpić pewne zatargi i zakłócenia w toku ich wykorzystania. Na przykład w zależności od stopnia podporządkowania poszczególnych prywatnych firm transportowych określonego rządowi, rozmowy o wykorzystaniu transportu danych koncernów, zjednoczeń lub danej firmy prowadzi się nie z Radą Nadzorową monopolu, lecz z właścicielem, albo z odpowiednim przedstawicielem resortu rządowego.

#### 1. Siły lądowe teatru działań wojennych

Oficer służby transportowej sił lądowych TDW, podlegający pomocnikowi szefa sztabu sił lądowych d/s-tyłów, jest odpowiedzialny przed dowódcą za planowanie, nadzór i koordynację działalności służby transportowej wszystkich jednostek znajdujących się w dyspozycji dowódcy sił lądowych danego TDW. Wytyczne i rozkaz dowódcy TDW są dla niego podstawą do planu wykorzystania transportu sił lądowych, a nieraz morskich oraz sił powietrznych - transportu wojsk sojusznicych, a także cywilnych przedsiębiorstw transportowych, dla potrzeb sił lądowych i udzielania pomocy tym przedsiębiorstwom.

Dowódca sił lądowych TDW odpowiada za ogólny podział funkcji taktycznych i administracyjnych w zakresie transportu między poszczególnymi dowództwami stref - komunikacji i działań bojowych oraz Grup Armii oraz Armii Polowych. Odnosi się to również do zadań służby transportowej, działającej w rejonach podlegających wydzielonym dowództwom zgrupowań bojowych i szefowi tyłów sił lądowych TDW. Szef tyłów sił lądowych TDW jest natomiast odpowiedzialny za szczegółową organizację transportu między strefą komunikacji i strefą działań bojowych. Szef tyłów sił lądowych TDW i każdy z dowódców wydzielonego operacyjnego zgrupowania bojowego są odpowiedzialni za transport międzystrefowy bezpośrednio przed dowódcą sił lądowych TDW. Bezpośrednią działalnością służby transportowej między oboma strefami kierują podlegli tym dowódcom oficerowie służby transportowej.

Dowódca sił lądowych TDW jest również odpowiedzialny za właściwe wykorzystanie przydzielonych mu sił i środków transportowych. Ustala on plan działania transportu oraz pierwszeństwo przydziału środków transportowych. Za realizację tych wytycznych odpowiada oficer służby transportowej sił lądowych TDW. Dowództwo tyłów sił lądowych TDW ponosi także odpowiedzialność za efektywne wykorzystanie środków transportowych przydzielonych siłom lądowym TDW. Dowództwo tyłów sił lądowych TDW rozdziela siły i środki transportowe pomiędzy dowództwo tyłów strefy komunikacji, dowództwo tyłów strefy działań bojowych i międzystrefową służbę transportową dowództwa tyłów sił lądowych TDW oraz związki operacyjne. Realizowane to jest na podstawie przewidywanych potrzeb, zgłaszanych przez wyżej wymienione dowództwa.

## 2. Dowództwo tyłów sił lądowych TDW

Dowództwo tyłów sił lądowych TDW zajmuje się całością zagadnień tyłowych /z wyjątkiem spraw dotyczących zagadnień cywilnych i obsady personalnej/ wewnątrz strefy komunikacji oraz pomiędzy strefą komunikacji, a strefą działań bojowych. Wykonanie całości postawionych zadań transportowych dowództwa tyłów sił lądowych TDW nadzoruje oficer służby transportowej tegoż dowództwa pod kierownictwem szefa tyłów. Ten oficer jest odpowiedzialny za przygotowanie i realizację planów działania na podstawie wytycznych dowódcy tyłów sił lądowych TDW w zakresie całej służby transportowej. Jest on również odpowiedzialny za skuteczne zabezpieczenie transportu /z wyjątkiem rurociągowego transportu paliwa ze strefy komunikacji do strefy działań bojowych/przy wykorzystaniu międzystrefowej służby transportowej. Oficer służby transportowej dowództwa tyłów sił lądowych koordynuje pracę transportu z oficerami służby transportowej dowództwa tyłów strefy komunikacji, dowództwami tyłów strefy działań bojowych oraz poszczególnych Grup Armii i Armii Polowych. Wymienione dowództwa przekazują zapotrzebowania na transport lądowy i powietrzny za pośrednictwem swego oficera służby transportowej. Te zapotrzebowania oficer służby transportowej sił lądowych TDW

realizuje poprzez przydział odpowiednich sił i środków transportowych znajdujących się w dyspozycji dowództwa tyłów sił lądowych TDW jak i przydzielonych temu dowództwu. W niektórych wypadkach, z braku odpowiedniej ilości taboru transportowego realizację tych zapotrzebowań przekazuje on międzystrefowej służbie transportowej.

### 3. Dowództwo tyłów strefy komunikacji

Dowództwo tyłów strefy komunikacji odpowiada za wykorzystanie służby transportowej przede wszystkim w obszarze tej strefy. Oficer służby transportowej dowództwa tyłów strefy komunikacji wraz ze swoim sztabem planuje, koordynuje i kieruje działalnością pododdziałów transportowych i urządzeń transportowych podległych temu dowództwu. Do nich zalicza się przekazane do dyspozycji dowództwa tyłów tej strefy również porty morskie i rzeczne oraz różne punkty przeładunkowo-przewozowe. Oficer służby transportowej zabezpiecza przewóz zaopatrzenia z tych portów i punktów załadowczo-wyładowczych do składów dowództwa tyłów strefy komunikacji. Ponadto realizuje zapotrzebowanie na transport miejscowy, a w razie potrzeby rozszerza zakres działalności międzystrefowej służby transportowej.

### 4. Dowództwo tyłów strefy działań bojowych

Zakres zadań i obowiązków oficera służby transportowej dowództwa tyłów strefy działań bojowych jest taki sam, jak oficera służby transportowej dowództwa tyłów strefy komunikacji. Jest on także odpowiedzialny za zabezpieczenie materiałowe i obsługę techniczną środków transportowych obsługujących związki operacyjne w strefie działań bojowych.

Oficerowie służby transportowej takich dowództw, jak Grupa Armii i dowództwo rejonu baz i składów wykonują swoje obowiązki zgodnie z zadaniami operacyjnymi tych dowództw.

Oficer służby transportowej Grupy Armii jest doradcą sztabu w niektórych zagadnieniach operacyjnych w aspekcie zabezpieczenia transportu zaopatrzenia. Do jego obowiązków należy koordynacja wszystkich problemów transportowych między oficerami służby transportowej szczebla dowodzenia



Grupy Armii i Armii Polowej z oficerami służby transportowej dowództwa tyłów strefy działań bojowych i dowództwa tyłów sił lądowych TDW.

Zadania i obowiązki oficera służby transportowej dowództwa rejonu lub składów są bardzo podobne do tych, jakie spełniają oficerowie służby transportowej analogicznych dowództw rozmieszczonych w strefie wewnętrznej na terytorium Stanów Zjednoczonych. Dany oficer jest członkiem sztabu określonego dowództwa. Jest on odpowiedzialny za wykonanie i kontrolę zadań transportowych tegoż dowództwa. Ponadto zastępuje on dowódcę w zagadnieniach transportu, które reguluje w porozumieniu z poszczególnymi wydziałami dowództwa tyłów sił lądowych TDW. Dotyczą one kwestii przewozów międzystrefowych uzgadnianych także z oficerem służby transportowej dowództwa tyłów strefy działań bojowych lub strefy komunikacji odnośnie transportu wewnątrzstrefowego.

#### 5. Armia Polowa

Oficer służby transportowej Armii Polowej jest również doradcą dowódcy i sztabu armii w zakresie całości spraw związanych z transportem. Przygotowuje on plany wykorzystania organicznego transportu armii i środków transportowych przydzielonych do armii przez dowódcę Grupy Armii lub sił lądowych TDW. Zabezpiecza on Armię Polową, jej organiczne oddziały i urządzenia zgodnie z potrzebami w środki transportowe, a także uzupełnia transport armijny ogólnego przeznaczenia różnymi środkami przewozowymi. Na polecenie dowódcy armii może on sprawować operacyjną kontrolę nad pododdziałami brygad transportowych Armii Polowej oraz tymi jednostkami, które nie zostały jeszcze rozdzielone, a także nad jednostkami transportu lotniczego tej armii.

#### 6. Korpus armijny

Oficer służby transportowej korpusu armijnego ustala na podstawie wytycznych szefa sztabu korpusu do spraw tyłów potrzeby transportowe jednostek korpuśnych i dywizji, a w razie potrzeby przygotowuje dodatkowe zapotrzebowanie na

przydział środków transportowych z Armii Polowej. Występuje również z propozycjami w sprawie przydziału pododdziałów transportowych do jednostek korpusu i poszczególnych dywizji. Gdy korpus armijny działa jak samodzielny związek taktyczny, wówczas otrzymuje w formie wzmocnienia przydział dodatkowych pojazdów transportowych. W takich przypadkach oficer służby transportowej korpusu armijnego wykonuje swoje obowiązki analogicznie do oficera służby transportowej Armii Polowej.

### 7. Dywizje piechoty, zmechanizowane, pancerne i powietrzno-desantowe

W dywizjach piechoty, zmechanizowanych, pancernych i powietrzno-desantowych szef tyłów dywizji jest zarazem doradcą dowódcy i jego sztabu we wszystkich sprawach związanych z transportem.

#### Dowództwo tyłowego zaopatrzenia dywizji

W składzie specjalnej części sztabu każdego z trzech typów dowództw tyłowego zaopatrzenia /A, B lub C/ znajduje się oficer służby transportowej. W dowództwie tyłowego zaopatrzenia typu "A" oficer służby transportowej pracuje na podstawie wytycznych różnych służb zaopatrzenia i szefa obsługi technicznej. W dowództwie typu "B" lub "C" podlega on tylko szefowi danej służby. Jego zadania i obowiązki zmieniają się w zależności od charakteru zadań transportowych, wykonywanych przez dane dowództwo tyłowego zaopatrzenia oraz w zależności od rodzaju i liczby przydzielonych lub podporządkowanych temu dowództwu jednostek transportu. Zgodnie z zarządzeniem dowódcy dywizji może on sprawować operacyjną kontrolę nad jednostkami transportowymi przydzielonymi do danego dowództwa oraz nad jednostkami transportu lotniczego podległymi temu dowództwu.

### III. RODZAJE TRANSPORTU

W tej części skryptu przedstawione będą ogólne zasady służby transportowej, ustalone dla poszczególnych rodzajów transportu amerykańskich sił zbrojnych na TDW.

Realizacja zadań wszystkich rodzajów służby transportowej zgodnie z amerykańskimi poglądami - może być opóźniona albo przerwana z powodu nieprzewidzianej działalności bojowej i dywersyjno-sabotażowej nieprzyjaciela, lub złych warunków atmosferycznych. Niektóre z nich mogą nie mieć w ogóle zastosowania na danym TDW.

Rodzaj transportu dla poszczególnych przewozów ustala oficer służby transportowej na podstawie analizy szczegółowych danych:

- rzeczywistych możliwości każdego rodzaju transportu oraz przystosowania środków transportu do przewożenia określonych ładunków w konkretnej sytuacji bojowej pola walki;

- wymaganej kolejności przewozu poszczególnych artykułów zaopatrzenia;

- możliwości załadowczo-wyładow<sup>CZ</sup>ych nadawców i adresatów w zależności od zastosowanego rodzaju transportu;

- wymagań użytkowników w aspekcie czasu, ilości, asortymentu itp.

#### Transport parku samochodowego

Każdy pododdział transportu samochodowego może także działać samodzielnie. Ma on własne organa zaopatrzenia w żywność tj. sekcję administracyjną oraz zaopatrywania i obsługi technicznej. Każdy pododdział transportu samochodowego może być bardzo szybko przydzielony do określonej jednostki i obiektu zaopatrywania lub wydzielony z nich z jednoczesnym przydziałem służbowym do innego związku.

Transport samochodowy jest zdaniem specjalistów amerykańskich po prostu uniwersalny i może wykonywać różne zadania. Umożliwia i ułatwia do użytkownikowi zachowanie ciągłości prowadzenia działań. Organizacja transportu samochodowego jest elastyczna i może być szybko przystosowana do zmian i charakteru przewozów w aspekcie warunków pola walki w zależności od rozwoju działań i potrzeb użytkownika.

Transport samochodowy jest ponadto ogniwem łączącym współdziałanie wszystkich rodzajów transportu. Stanowi on element łączący składy z punktami załadowczo-wyładowczymi

transportu powietrznego, wodnego i kolejowego. Transport samochodowy służy do przewozu ładunków z jednego rodzaju transportu na drugi i jest uznawany za najlepszy oraz najbardziej niezawodny przez większość organów zaopatrzeniowych. Transport samochodowy w razie potrzeby uzupełnia inne rodzaje transportu, przyczyniając się w ten sposób do zmniejszenia przeciążenia środków transportowych jednego rodzaju w okresie nasilenia przewozów do wojsk.

Odpowiednie wykorzystanie transportu samochodowego zapewnia ciągłość przewozów. Niemniej działania nieprzyjaciela lub inne czynniki mogą i będą wpływać na powstawanie dłuższych lub krótszych przerw w transporcie samochodowym, z czym się liczą wojskowi USA. W wielu wypadkach transport samochodowy może zabezpieczać przewóz ładunków i ludzi z rejonów załadowniczych do rejonów przeznaczenia, a nawet bezpośrednio z portów morskich do wojsk w strefie działań bojowych.

### 3. Ogólne zasady użycia transportu samochodowego

Możliwości transportu samochodowego zmieniają się głównie od rodzaju pododdziałów transportu samochodowego. W służbie transportowej występują kompanie lekkich, średnich i ciężkich samochodów ciężarowych do przewozu środków materiałowo-technicznych oraz kompanie samochodów do przewozu ludzi. Etaty organizacyjne przewidują przydzielenie do kompanii średnich samochodów ciężarowych drużyny transportu nie uzbrojonych korpusów pocisków raketowych. Do wykonania zadań, które nie wymagają użycia całej kompanii lub jednego z jej plutonów, wydzielają się poszczególne grupy samochodów ciężarowych, autobusów lub samochodów osobowych. Każda taka grupa składa się z pojazdów mechanicznych oraz ich załóg i może być przydzielona do każdego oddziału potrzebującego wsparcia transportowego.

Z reguły pododdziały transportu samochodowego są wykorzystywane na zasadzie wykonywania przez nie w całości zadań na korzyść wspieranych jednostek. Jednakże w pewnych szczególnych sytuacjach mogą one być czasowo przydzielone bezpośrednio do wspieranych jednostek lub obiektów. Na przykład: może to

mieć miejsce, wówczas gdy z powodu dużej odległości, na jaką będą wysyłane pododdziały transportu samochodowego, macierzysty sztab lub oficer służby transportowej nie mogą nimi dowodzić. Decyzja co do bezpośredniego przydziału pododdziału transportu samochodowego zależy każdorazowo od wymogów zaistniałej sytuacji i pozostaje w gestii konkretnego szczebla organizacyjnego.

Wojskowe przewozy samochodowe dzielą się ogólnie na transport dalekiego i bliskiego zasięgu. Transport dalekiego zasięgu wyróżnia się dłuższym czasem trwania przewozu w stosunku do czasu, który bywa zużyty na załadunek, dowóz i wyładunek. W toku realizacji przewozów transportem dalekiego zasięgu pojazdy wykonują dziennie jeden określony kurs docelowy albo część zaplanowanego kursu. Działalność tego transportu ocenia się na podstawie czasu jazdy i wielkości przewożonego tonażu, lub też na podstawie ilości przewożonego ładunku i długości trasy. Transport bliskiego zasięgu charakteryzuje się krótszym okresem przewozu w stosunku do czasu zużytego na załadunek i rozładunek. Zazwyczaj w ciągu jednego dnia pojazdy wykonują kilka zaplanowanych kursów docelowych. Wyjątek stanowi transport międzystrefowy TDW, który w czasie trwa dłużej. Działalność tego transportu jest określana na podstawie tonażu ładunków lub liczby ludzi przewiezionych w danej jednostce czasu i na konkretną odległość /czyli tonaż lub liczba ludzi, czas i km/.

Kierowanie działalnością transportu samochodowego podlega odpowiedniemu organowi dowodzenia i nadzoru. Nadzór bezpośredni nad działalnością transportu samochodowego sprawuje batalion i grupa kontroli ruchu transportu oraz odnośny sztab dowództwa transportu samochodowego. Do ich zadań należy również opracowywanie planów działania transportu samochodowego. Oficer służby transportowej określonego szczebla dowodzenia sprawuje kontrolę operacyjną nad funkcjonowaniem transportu samochodowego ~~poprzez~~ sekcję transportu samochodowego wydziału do spraw transportu i punktów załadowczo-wyładowczych. Natomiast pomocnik szefa sztabu do spraw tyłów lub odpowiedni szef tej

służby kieruje ruchem transportu samochodowego przez oficera służby transportowej i dowództwo kontroli ruchu.

#### 4. Transport kolejowy

Transport kolejowy jest tym rodzajem transportu, który nadal przewozi większość ładunków. Przewóz koleją odbywa się przy względnie ustabilizowanej prędkości. W określonym czasie transport kolejowy jest w stanie przewieźć większą ilość materiałów i ludzi przy mniejszej obsłudze personelem ludzkim niż to ma miejsce w innych rodzajach transportu.

Transport kolejowy jest bardziej odporny na negatywny wpływ warunków atmosferycznych. Zakłócenia drogowe nie wpływają na zahamowanie transportu kolejowego. Z wielu względów przewozy kolejowe mają w różnych sytuacjach przewagę nad samochodowymi.

Transportem kolejowym można przewozić wszystkie rodzaje materiałów i sprzętu w nieograniczonych ilościach. Jedynym ograniczeniem transportu kolejowego są przeszkody w ilości i jakości taboru wagonów, lokomotyw różnego typu lub elektrowozów oraz inne, które mogą wyniknąć na trasie /np. uszkodzenie torów, mostów, wiaduktów itp/. Bardzo ważne jest to, że transportem kolejowym może być przewożony jednocześnie skład osobowy, pełne uzbrojenie i sprzęt danej jednostki, co umożliwia zachowanie gotowości bojowej danego pododdziału od miejsca załadowania aż do rejonu przeznaczenia.

Jednak transport kolejowy może odbywać się po wytyczonych szlakach, żelaznych magistrali, tj. torach, co ogranicza jego elastyczność w manewrze np. w porównaniu do transportu samochodowego. Ale jego duża pojemność, znaczna częstotliwość przewozów oraz większe bezpieczeństwo ruchu ma swoje duże walory, dla których będzie nadal podstawowym środkiem przewozu dla wojska.

Batalion transportu kolejowego zabezpiecza obsługę linii kolejowej na jednej trasie, zwykle o długości od 150 do 250 km, względnie obsługuje dwa kolejowe punkty załadowczo-wyładowcze lub stacje rozrządowe. Organa kolejowe

udzielają wszelkiej pomocy batalionowi wojskowego transportu kolejowego.

Dowodzenie i nadzór wszystkich jednostek transportu kolejowego realizowane jest przez sztab głównego dowództwa wojskowej służby transportu kolejowego. Wyłączone spod tej kontroli są tylko te pododdziały, które obsługują pociągi medyczno-sanitarne. Te z kolei podlegają operacyjnemu nadzorowi naczelnego lekarza, który jest odpowiedzialny za całokształt ewakuacji chorych i rannych ze strefy bojowej i komunikacji.

Na podstawie posiadanych sił i środków różnych urządzeń kolejowych oraz zapotrzebowanie na transport kolejowy określa się, który z niżej omówionych sposobów użycia transportu kolejowego jest w danej sytuacji bojowej najbardziej odpowiedni, czyli efektywny dla zaopatrywania wojsk.

#### Kolejowy transport dwukierunkowy po jednym torze.

W transporcie dwukierunkowym po jednym torze pociągi idą kolejno w jednym lub drugim kierunku w określonej jednostce czasu z dużą częstotliwością. Jeżeli czas przejazdów pociągów w odpowiednich kierunkach nie może być ustalony z góry wtedy kierownik ostatniego pociągu, jadącego w danym kierunku, przewozi dokumenty ustalające, że dany pociąg jest ostatni w określonym kierunku. Ten sposób zezwala na organizowanie bezkolizyjnych przejazdów pociągów w przeciwnym kierunku.

#### Kolejowy transport etapowy.

Ten transport oparty jest na systemie przejazdu pociągami naznaczonych etapów drogi w określonym czasie lub przejazdów od jednej do drugiej stacji w zależności od przekazywanych sygnałów z poszczególnych przystanków lub stacji kolejowych. Kolejowy transport przebiega więc zgodnie z otrzymanymi dyrektywami lub rozkazami. Rozkazy i dyrektywy zawierają organizacyjny schemat rozkładu jazdy dla załogi pociągów, informujący w jakim miejscu i w jakim czasie mają spotkać się lub wyprzedzać pociągi udające się w tym samym kierunku lub wymijać na bocznicach kolejowych te, które jadą w przeciwnym kierunku.

Mogą wytworzyć się w aktualnej sytuacji operacyjnej TDW również takie warunki, że trzeba będzie zastosować tzw. kombinowany transport powietrzny i naziemny. Będzie to miało miejsce między innymi wówczas, gdy uzupełnienie transportem lotniczym przyspieszy zaopatrzenie w najpotrzebniejsze materiały jak amunicję, mps, ect. Realizacja takich przewozów przewiduje możliwość wykorzystania również pociągów dodatkowych, wysyłanych na specjalne zarządzenia wyższych organów dowodzenia, a nie ujętych uprzednio w rozkładach jazdy. Oczywiście, że bardzo często uwzględnia się ramowo dodatkowe pociągi w opracowanych już rozkładach jazdy, lecz z prawem pierwszeństwa w stosunku do planowanych przewozów. Wojskowy transport kolejowy zalicza się do transportu międzystrefowego TDW, Jednostki transportu kolejowego są przydzielone do dowództwa tyłów sił lądowych TDW, które sprawuje całokształt kontroli ruchu kolejowego, zabezpieczającego wojska operacyjne.

##### 5. Transport powietrzny lotnictwa sił lądowych

Jak wiadomo transport powietrzny zapewnia najszybszy przewóz ładunków w stosunku do innych rodzajów transportu. Duża prędkość samolotów umożliwia kilkakrotne przeloty w określonej jednostce czasu w porównaniu do transportu kolejowego lub samochodowego w analogicznej sytuacji. Tym samym umożliwia dostawę znacznej ilości ładunków w określonym miejscu i czasie na polu bitwy ale przy zastosowaniu dużej liczby samolotów i śmigłowców transportowych. W niektórych przypadkach i sytuacjach stosowanie tylko transportu powietrznego może spowodować nawet zwłokę w zaopatrywaniu np. gdy punkty załadownicze albo wyładownicze są zdyslokowane daleko od lotniska. Bowiem na ogólny czas przewozu ładunków będzie się składać dowóz naziemny ładunków do samolotów, czas załadowania samolotów i śmigłowców, przelot do celu oraz wyładowanie samolotów lub zrzuty i rozpakowanie oraz dostarczanie do jednostek walczących. Więc w niektórych przypadkach szybsze zaopatrywanie może być zrealizowane przy pomocy tylko środków transportu naziemnego /samochodowego i kolejowego/. Pomimo tego mogą zaistnieć sytuacje, w których użycie transportu

powietrznego na określonym etapie trasy będzie konieczne. W takich przypadkach oficer służby transportowej musi wraz ze swoim sztabem zanalizować możliwości i warianty takiego transportu, aby uzyskać optymalne parametry pod względem prędkości i tonażu przewozów.

Samoloty i śmigłowce transportowe dysponują bogatą możliwością wyboru tras przelotu, a ich efektywne wykorzystanie zależy od zasięgu, zużycia paliwa i udźwigu oraz systemu transportu i panowania w powietrzu. Samoloty i śmigłowce transportowe mogą wykonywać bezpośrednie przeloty pomiędzy punktami załadowczo-wyładowczymi. Poza tym, w przypadku silnej osłony oplot przeciwnika na zaplanowanej trasie podczas dowozu dla desantu lub okrążonych wojsk możliwe jest szybkie zmanewrowanie trasy przelotu. Jest to szczególnie ważne przy zaopatrywaniu własnych wojsk, które znalazły się na tyłach przeciwnika w okrążeniu, ect.

W perspektywie możliwości zastosowania na szerszą skalę transportowych samolotów pionowego oraz skróconego startu i lądowania oraz coraz większe użycie śmigłowców do transportu w wojskach lądowych zwalniają od konieczności budowy i rozbudowy specjalnych lądowisk. Tym samym wzrasta operatywna rola transportu powietrznego w zaopatrywaniu wojsk na polu walki.

Do pododdziałów transportu powietrznego sił lądowych należą również lekkie i średnie kompanie śmigłowców transportowych, występujące samodzielnie lub w składzie batalionów lotniczych związków taktycznych. Możliwości transportowe pododdziałów transportu powietrznego są uzależnione od znajdujących się w wyposażeniu typów samolotów i śmigłowców, od warunków atmosferycznych i wielu innych czynników.

Z zasady samoloty i śmigłowce lotnictwa sił lądowych wykorzystuje się w strefie działania Armii Polowej, korpusu armijnego i dywizji do bezpośredniego wsparcia działań bojowych. Część transportowych samolotów i śmigłowców z pododdziałów lotniczych szebła operacyjnego, a niekiedy taktycznego włączona jest w skład ogólnej służby transportowej Armii

Polowej. Wykorzystane są one do najbardziej pilnych przewozów zarówno broni, elementów wyposażenia, amunicji, żywności, mps jak i ludzi w strefie działań bojowych lub grup specjalnych danego TDW. Wykorzystanie środków transportu powietrznego do ogólnego zaopatrywania wojsk ogranicza się zwykle do zadań jednorazowych. W celu realizacji zadań taktycznych środków transportu powietrznego będą przeważnie przydzielone do wspieranych związków operacyjnych i taktycznych.

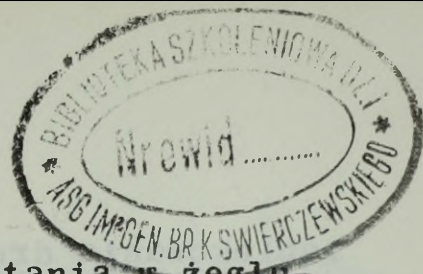
Oficer służby transportowej określonego szczebla organizacyjnego jest odpowiedzialny za użycie sił i środków transportu powietrznego sił lądowych wraz z innymi rodzajami transportu wykorzystywanych do przewozu środków zaopatrywania ogólnego. Jeżeli tabor transportu powietrznego jest wykorzystywany przez dłuższy czas do ewakuacji chorych i rannych z pola walki podporządkowuje się go naczelnemu lekarzowi danego szczebla dowodzenia. Przedstawiciel lotnictwa sił lądowych jest doradcą w kwestiach techniki i metod wykorzystania samolotów i śmigłowców transportowych, bezpieczeństwa lotów, szkolenia itp.

Kierowanie i administrowanie jednostkami transportu powietrznego przejmują odpowiednie organa dowodzenia na szczeblu operacyjnym.

#### 6. Śródlądowy i przybrzeżny transport wodny na użytek wojsk

Transport wodny umożliwia przewóz dużych ładunków o różnorodnym asortymencie i dużym tonażu, podobnie jak kolejowy.

Potencjalne możliwości przewozowe transportu śródlądowego taborem rzeczonym są większe niż kolejowe. System transportu wodnego opracowuje zazwyczaj międzystrefowa służba transportowa dowództwa tyłów sił lądowych TDW i nim kieruje. Środki tego rodzaju transportu mogą być przydzielone do dowództwa tyłów strefy komunikacji, dowództwa tyłów strefy działań bojowych, a nawet Armii Polowej, jeżeli transport wodny odbywa się w obszarze, który podlega danemu dowództwu.



Rodzaj sprzętu i sposoby jego wykorzystania w żegludze transportu śródlądowego zależne są od charakteru zadań. Transport wodny do przewozu ładunków o dużym tonażu organizuje się w celu odciążenia innych rodzajów transportu i zwiększenia operatywności przewozów. Użycie transportu wodnego do planowanych przewozów stosuje się również wtedy, gdy inne środki transportu nie zabezpieczają wymaganego zapotrzebowania albo, gdy taborem żeglugi śródlądowej łatwiej i bezpieczniej jest dowieźć do wojsk.

Funkcjonowaniem transportu wodnego zajmuje się odpowiednio dowództwo służby transportowej lub wydzielone dowództwo transportowego batalionu obsługi i punktów załadunkowo-wyładunkowych. Nadzór operacyjny nad transportem wodnym sprawuje oficer służby transportowej, odpowiedniego szczebla organizacyjnego.

Transport wodny zarówno śródlądowy jak i przybrzeżny będzie stosowany na większą skalę, jako uzupełnienie transportu naziemnego i powietrznego do przewozów cięższych ładunków i o ważnym znaczeniu wojskowym.

Zastosowanie transportu wodnego /śródlądowej i morskiej żeglugi/ może mieć niemałe znaczenie szczególnie w takich przypadkach:

- przewozu ładunków o bardzo wielkim tonażu, zarówno pod względem ciężaru jak i objętości, które nie można przewozić transportem kolejowym lub samochodowym;

-- uzupełnienia transportu powietrznego transportem żeglugi przybrzeżnej w zapatrywaniu wojsk działających na określonym kierunku, morskiej na dużą odległość od stałego lądu.

Urządzenia systemu śródlądowego i morskiego transportu wodnego są bardzo wrażliwe na akcje dywersyjno-sabotażowe /służby kanałowe, baseny, barki wodne, dźwigi, nabrzeża różne urządzenia itp. /, a wymagające dużego nakładu pracy i czasu na odbudowę po zniszczeniu.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie taboru żeglugi śródlądowej przybrzeżnej, to głównym minusem jest zbyt mała prędkość w stosunku do tempa operacji wojskowych, oraz możliwość

zablokowania drogi rzecznej lub kanałowej na poszczególnych odcinkach poprzez zawały w postaci zniszczonych mostów i innych urządzeń, które mogą przez dłuższy czas hamować lub ograniczać ruch wodny. Poza tym, względnie duża kłatwość dla lotnictwa nieprzyjaciela w odszukaniu transportu wodnego idącego śródlądową drogą wodną i bombardowania go z powietrza.

Eskadry statków i barek rzecznych oraz morskich przybrzeżnych organizuje się z taboru wodnego cywilnego i wojskowego, w tym również pojazdów amfibijnych. Tworzą one doraźnie organizowane konwoje transportowe. Dysponują również etatowymi statkami parowymi i dieslowskimi oraz barkami towarowymi wyporności do 600 ton, barkami desantowymi o wyporności od 30 do 140 ton, pojazdami amfibijnymi o tonażu od 5 do 60 ton. Jednakże możliwości załadowcze pod względem tonażu poszczególnych środków transportu wodnego zależą od aktualnej sytuacji na rzekach i kanałach, ich spławności wodnych oraz rodzaju i ilości posiadanego uregulowania brzegów dróg wodnych, pory roku itp.

Z kolei transport przybrzeżny na morzu uwarunkowany jest głównie stanem morza w danym okresie.

## II. KIEROWANIE CAŁOKSZTAŁTEM SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ

Kierowanie transportem polega na jak najefektywniejszym wykorzystaniu sił i środków transportowych do przewozu zaopatrzenia i ludzi, aby zabezpieczyć wykonanie zadania stojącego przed dowództwem. Wykorzystanie transportu będzie skuteczne wówczas, kiedy zapewni on przewóz zaopatrzenia i ludzi do określonego miejsca, we właściwym czasie i w odpowiedniej ilości. Systemy zaopatrywania w poszczególnych technicznych rodzajach wojsk różnią się charakterem oraz ilością potrzeb. Natomiast poszczególne rodzaje transportu różnią się z kolei właściwościami oraz możliwościami ich wykorzystania. Dlatego też, aby transport spełniał zawsze stawiane mu wymagania, zachodzi konieczność odpowiedniego i scentralizowanego dowodzenia. Jest to nieodzowna dla osiągnięcia jedności działania i możliwości natychmiastowego, a zarazem kompleksowego reagowania na wysuwane w stosunku do transportu żądania.

Oficer do spraw transportu każdego szczebla organizacyjnego sztabu /dowództwa/ zabezpiecza danym wojskom odpowiednią ilość każdego rodzaju sił i środków transportowych. Każdy sztab lub dowództwo - na którym spoczywają obowiązki w zakresie tyłowego zabezpieczenia działań ma w swoim składzie co najmniej wydział do spraw transportu.

W sztabie dowództwa tyłów sił lądowych TDW, posiadającym do dyspozycji kilka rodzajów transportu, istnieje potrzeba organizowania przewozów międzystrefowych poprzez strefę komunikacji do strefy działań bojowych. Na tym szczeblu organizacyjnym zachodzi potrzeba utworzenia polowej struktury transportu wojskowego.

Przydział środków transportu odbywa się na zasadach ścisłej współpracy pomiędzy użytkownikiem a organami do spraw ruchu transportu danego dowództwa.

W wypadku, kiedy istnieje konieczność wzmocnienia transportu wewnątrzstrefowego siłami i środkami transportu międzystrefowego tj. strefy komunikacji i bojowej, oficer służby transportowej danej strefy zwraca się w tej sprawie do oficera służby transportowej dowództwa tyłów sił lądowych TDW. Po uzyskaniu zgody tegoż dowództwa na przydział określonych sił i środków transportowych, dalszą realizację przydziału sił i środków transportu międzystrefowego ułatwia bezpośrednio z przedstawicielem danej jednostki transportowej TDW.

Plany ruchu transportowego są głównym elementem ułatwiającym właściwe dowodzenie siłami i środkami transportu, ich koordynację i najefektywniejsze wykorzystanie. Zaprogramowanie ruchu transportowego dowództwa tyłów sił lądowych TDW obejmuje zarówno zapotrzebowania na tzw. transport złożony przez różnych użytkowników, jak również aktualne możliwości sił i środków transportowych, znajdujących się w gestii oficera służby transportowej tegoż dowództwa. Skuteczność realizacji planu transportowego jest w dużej mierze zależna od stopnia dokładności przewidywanych potrzeb, które są zgłaszane przez poszczególnych podwładnych.

Dlatego zwraca się dużą uwagę na odpowiednie i terminowe zabezpieczenie potrzeb transportowych poszczególnych użytkowników. To osiąga się jedynie wówczas, jeżeli składane zapotrzebowania będą realne, dokładne i dostarczane w czasie przez poszczególne szczeble dowodzenia związków taktycznych i operacyjnych.

Rozdział sił i środków transportowych, realizowany na podstawie analizy i oceny niedokładnych zapotrzebowań wpływa z kolei na zmniejszenie się możliwości wykorzystania pojemności tych sił i środków.

Opracowywanie planów środków transportowych oparte jest na podstawie analizy możliwości transportowych danego dowództwa i planu przewozów zaopatrzenia, ludzi w aktualnej sytuacji pola walki. Zapotrzebowania na przewóz zaopatrzenia i ludzi są składane przez organa służby technicznej i administracyjnej oraz przez innych użytkowników w drodze służbowej do szefa służby transportu lub pomocnika szefa sztabu do spraw tyłowych dowództwa sił lądowych TDW. Zapotrzebowania te są podstawą do opracowania globalnego planu przewozu zaopatrzenia i ludzi. Jednocześnie wydział transportu i wydział do spraw punktów załadowczo-wyładowczych oddziału transportowego sztabu dowództwa sił lądowych TDW dokonują analizy całokształtu możliwości sił i środków transportowych w kontekście zapotrzebowań. Plany przewozu zaopatrzenia i ludzi są realizowane poprzez przydział odpowiednich rodzajów i środków transportu do poszczególnych użytkowników, zgodnie z ustaloną kolejnością pierwszeństwa przewozów. Plan ruchu transportu po zatwierdzeniu go przez pomocnika szefa sztabu dowództwa sił lądowych TDW do spraw tyłów albo przez szefa służby transportowej tegoż dowództwa obowiązuje wszystkich użytkowników. Plany ruchu transportowego wydaje się w imieniu dowódcy i związku ogólnowojskowego i przesyła zainteresowanym użytkownikom.

Realizacja planu ruchu transportowego przebiega w oparciu o wytyczne planowania działań bojowych. Plan taki jest jednocześnie podstawą do przewozów według zasad

ustalonego pierwszeństwa lub wytworzonych nagle innych aktualnych zapotrzebowań.

Plan ruchu transportowego na danym TDW lub w określonej strefie ustala zwykle dzienny tonaż przewozów z uwzględnieniem klas i rodzajów zaopatrzenia, miejsc załadowniczych i wyładowniczych oraz rodzajów transportu. Podobne dane ustala się również dla przewozów ludzi. Program jest ustalony zazwyczaj na okres od 7 do 15 dni trwania operacji bojowych. Na podstawie analizy danych zawartych w planie ruchu transportowego, poszczególni użytkownicy przygotowują z awczasu środki zaopatrzenia i obsługę do przerzutu. Użytkownicy w związkach taktycznych planują potrzebną im ilość sił i środków transportowych na każdy dzień działań bojowych. Sprzęt transportowy przygotowuje się i rozłokowuje w odpowiednio z góry zaplanowanych rejonach, nie przydzielając go tak długo użytkownikom, dopóki nie złożą oni odpowiednich zapotrzebowań. Przewozy ujęte w planie ruchu transportowego realizowane są na podstawie zapotrzebowań na transport. Zapotrzebowania na przewozy, których charakter różni się zasadniczo od zapotrzebowań ujętych w planie programowym ruchu transportowego, lub takie, które nie są w nim ujęte, będą realizowane z reguły nadprogramowo, ale w drugiej kolejności. Realizacja tych nadprogramowych przewozów może być odłożona nawet na okres późniejszy, zależnie od możliwości sił i środków transportowych, z wyjątkiem, gdy ważność tych przewozów wymaga pierwszeństwa przydziału transportu przed innymi zaprogramowanymi już zapotrzebowaniami.

Oficer służby transportowej danego szczebla dowodzenia dowodzi centralnie całością przewozów. Jest on odpowiedzialny za całość służby transportowej. Orientuje się dokładnie we wszystkich przewozach dokonywanych przez sztab i jego polowe organy transportu w ramach danego dowództwa, strefy lub związku operacyjnego czy taktycznego.

Obowiązki w zakresie przewozów zazwyczaj wykonuje personel obsługi transportu sztabu dowództwa tyłów sił lądowych TDW i Armii Polowej. Obowiązki te może również spełniać

utworzona grupa transportowa do spraw przewozów, której głównym zadaniem jest kontrola wszystkich polowych dowództw i organów przewozowych.

Skala zapotrzebowań na środki przewozowe zależy od wielkości zajmowanego przez dane dowództwo rejonu geograficznego, charakteru istniejącej tam drożni kolejowej i kołowej, od organizacji sieci transportowej oraz składu wojsk. Zasadniczo nadzór nad przewozami sprawuje wydział do spraw przewozów oddziału transportowego sztabu danego dowództwa. Wydział do spraw przewozów obejmuje swoją działalnością określony rejon lub sprawuje kontrolę nad kluczowymi punktami przewozowymi na danym obszarze lub strefy.

W celach administracyjnych i operacyjnych strefa komunikacji i strefa działań bojowych mogą być podzielone na jeden lub więcej rejonów przewozowych. Dla ułatwienia kontroli ruchu transportowego ustala się linie rozgraniczenia pomiędzy poszczególnymi rejonami przewozowymi, które nie zawsze będą <sup>się</sup> pokrywać z liniami rozgraniczenia związków operacyjnych, lub też granicami administracyjno-politycznymi państw danego TDW.

Batalion kontroli ruchu transportu organizuje prowadzenie rejonowego biura kontroli ruchu transportowego i sprawuje nadzór nad wszystkimi biurami wydziału do spraw przewozów, rozmieszczonymi w danym rejonie. Batalion kontroli ruchu transportowego może być przydzielony do grupy kontroli ruchu transportowego, względnie działać samodzielnie.

Dowództwo tyłów sił lądowych TDW i każda Armia Polowa mają zwykle przydzielone po jednej grupie kontroli ruchu transportowego. Pod operacyjną kontrolą oficera służby transportowej danego sztabu grupy te sprawują kontrolę i nadzorują polowe organa przewozowe.

Grupa kontroli ruchu transportowego i batalion kontroli ruchu transportowego są organizowane z organicznych elementów tegoż batalionu i grupy dowodzenia. Ponadto, wojenne etaty przewidują tworzenie innych, podobnych pododdziałów kontroli ruchu transportowego, przydzielonych do obsługi biur wydziału do spraw przewozów lub uzupełniających działanie grupy i batalionu kontroli ruchu transportowego.

Do podstawowych zadań personelu kontroli ruchu transportowego w rejonie strefy działań bojowych należy: zabezpieczenie realizacji zatwierdzonych planów przewozów, kontrolowanie prawidłowego wykorzystania sił i środków transportowych przez użytkowników, pośredniczenie między dysponentami a użytkownikami poszczególnych rodzajów transportu, meldowanie o aktualnym stanie sił i środków transportowych w podległych im rejonach, przekazywanie dysponentom taboru transportowego zapotrzebowań na transport itp.

#### Regulacja ruchu drogowego

Regulacja ruchu drogowego obejmuje takie czynności, jak planowanie i ustalanie dróg, tras przewozowych i wytyczne odnośnie wykorzystania tych dróg.

Pomocnik szefa sztabu do spraw tyłowych lub odpowiednik szefa służb jest odpowiedzialny za opracowanie zasad regulacji ruchu drogowego, które powinny ułatwić realizację zapotrzebowań na przewozy w toku działań bojowych. Zadanie to wykonuje organ kontroli ruchu drogowego, nadzorowany przez oficera służby transportowej danego dowództwa.

Dowództwo kontroli ruchu drogowego wykonuje wszystkie zadania dotyczące regulacji ruchu drogowego, sprawując operacyjną kontrolę nad organami regulacji ruchu. Aby zapewnić lepszą koordynację działań między organami regulacji i kontroli ruchu drogowego w dowództwie kontroli ruchu drogowego znajduje się przedstawiciel żandarmerii polowej.

Za koordynację pracy między danym sztabem a dowództwem kontroli ruchu jest odpowiedzialny pomocnik szefa sztabu do spraw tyłowych lub odpowiedni oficer służby tyłów. Dowództwo kontroli ruchu drogowego współdziała bezpośrednio ze wszystkimi zainteresowanymi organami sztabu w przygotowaniu planu i wytycznych w zakresie regulacji i kontroli ruchu drogowego oraz w celu dopilnowania terminowych przewozów taktycznych i operacyjnych.

Pododdziały regulacji ruchu drogowego ściśle współpracują w zakresie kontroli ruchu z żandarmerią pływającą. Ta jest często przydzielona do punktów kontroli ruchu drogowego. Pododdziały te regulują ruch zgodnie z wytycznymi organów kontroli ruchu drogowego.

OPRACOWAŁ:

ppłk dypl. S. SZYMAŃSKI

Wykonano w 30 egz.  
Egz.Nr 1-30 Bibl.Tajna  
Wyk. ppłk SZYMAŃSKI  
Druk H.W, dn: 6.07.70 r.  
Nr ks. PF-1199/2509/WW  
Kor.H.W.

