



Grey Scale #13



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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP
im. generała broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

ASG wewn. 3344/78



Egz. Nr 1



Plk dypl. Henryk JAGLIŃSKI

ZABEZPIECZENIE PRZEGRUPOWANIA
WOJSK PRZEZ OBSZAR KRAJU

Skrypt

XXX LAT ASG WP

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum i Zbiór Specjalnych

Nr ewid. 41090

WARSZAWA

STYCZEN

1978



Colour Chart #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

Centimetres

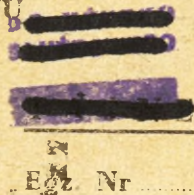
Inches



104
019
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP
im. generała broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

ASG wewn. 3344/78



Plk dupl. Henryk JAGLIŃSKI

**ZABEZPIECZENIE PRZEGRUPOWANIA
WOJSK PRZEZ OBSZAR KRAJU**

Skrypt

XXX LAT ASG WP

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum i Biblioteka Specjalnych

Nr ewid.

41090

WARSZAWA

STYCZEŃ

1978

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP
im.gen.broni K. Świerczewskiego

PODSZYWA
Ustawa z dnia 22 stycznia 1998 roku
art. 86 ust. 2
(Dz.U. 1998 Nr 11 poz. 95)
KODIC

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

ASG wewn.3344/78

ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY OTK

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 12657

Egz. nr... 1

gen.bryg. Z. CZERWIŃSKI

Dnia 27.12.77 r.



Płk dypl. Henryk JAGLIŃSKI

ZABEZPIECZENIE PRZEGRUPOWANIA WOJSK
PRZEZ OBSZAR KRAJU

Skrypt

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Sztabu Zastępów Specjalnych

Nr ewid.

041090

WARSZAWA

STYCZEŃ

1978 r.

SPIS TREŚCI

	Str.
W S. T. E. P.	3
I. STRUKTURA SYSTEMU KIEROWANIA I ZABEZPIECZENIA PRZEGRUPOWANIA WOJSK	6
II. ZADANIA POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW SYSTEMU KIEROWANIA I ZABEZPIECZENIA RUCHU WOJSK	12
III. NIEKTÓRE ZAGADNIENIA ROZWINIĘCIA I FUNKCJONOWANIA SYSTEMU KIEROWANIA RUCHEM WOJSK	22
IV. KOMUNIKACYJNE ZABEZPIECZENIE PRZEGRUPOWANIA WOJSK	26
V. ZABEZPIECZENIE BOJOWE PRZEGRUPOWANIA WOJSK.....	38
VI. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE PRZEGRUPOWANIA WOJSK.....	44
ZAKOŃCZENIE	50
ZAŁĄCZNIKI:.	
Nr 1. Schemat struktury systemu kierowania i zabezpiecze- nia przegrupowania wojsk..... wklejka po str.	54
Nr 2. Schemat organów systemu kierowania ruchem wojsk. wklejka po str.	54
Nr 3. Schemat strefy kierowania ruchem wojsk.. wkl.po str.	54
Nr 4. Schemat organizacji tymczasowego rejonu przeładun- kowego..... wklejka po str.	54
Nr 5. Schemat odcinka przeprowowego..... wklejka po str.	54
Nr 6. Charakterystyka sił zmilitaryzowanych przewidzianych do osłony technicznej dróg i obiektów komunikacyj- nych	51
Nr 7. Charakterystyka wojsk przewidzianych do działań w systemie kierowania i zabezpieczenia przegrupowa- nia	52
Nr 8. Charakterystyka mostów pontonowych budowanych z parków TPP i PP-64	53

W S T Ę P

Podstawę obronną państw Układu Warszawskiego stanowi koalicyjny system obronny. Trzon tego systemu stanowią wojska operacyjne wydzielane przez poszczególne państwa członkowskie do dyspozycji Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych. Koalicyjny system obronny uzupełniany jest elementami narodowych systemów obronnych państw sygnatariuszy Układu Warszawskiego.

Pomiędzy koalicyjnym systemem obronnym wspólnoty socjalistycznej i narodowymi - poszczególnych państw Układu Warszawskiego zachodzą ścisłe związki. Wyrażają się one tym, że w ramach wewnętrznych systemów obronnych realizowane są ustalone przedsięwzięcia na rzecz wspólnego koalicyjnego systemu obrony.

W warunkach naszego państwa do grupy najważniejszych przedsięwzięć realizowanych na rzecz koalicyjnego systemu obrony zalicza się zabezpieczenie przegrupowania przez obszar kraju własnych i sojuszniczych wojsk operacyjnych.

W okresie przechodzenia państwa, w tym i sił zbrojnych w stan wojny szczególnie ważnym przedsięwzięciem będzie operacyjne rozwinięcie własnych i sojuszniczych wojsk operacyjnych oraz sił obrony terytorium kraju. Obejmuje ono wiele czynności organizacyjno-wykonawczych do których zalicza się także przegrupowanie wojsk operacyjnych do rejonów przyszłych działań, a sił wojsk OTK do rejonów wyjściowych lub do rejonów działań.

W wyznaczonym czasie ruchy wojsk będą masowe, jednoczesne i wielokierunkowe. Dla przykładu wystarczy wymienić ruch wojsk operacyjnych na zewnętrzny front walki, wojsk OTK do rejonów wyjściowych, składnic do rejonów rozśrodkowania itp. Ponadto nastąpią masowe dostawy sprzętu i materiałów z gospodarki narodowej dla sił zbrojnych oraz ewakuacji ludności z dużych aglomeracji miejskich i przewozów ładunków na wojenne potrzeby przemysłu. Ruch ten rozpocznie się w zasadzie z chwilą wprowadzenia wyższych stanów gotowości obronnej PRL i będzie się nasilał w miarę narastania zagrożenia.

Doświadczenia uzyskane w wielu własnych i międzysojuszniczych ćwiczeniach pokazują, że przegrupowanie wojsk na duże odległości staje się coraz trudniejsze, wymaga wyjątkowo wysokiej sprawności organizacyjnej dowódców i sztabów oraz odpowiedniego zabezpieczenia bojowego i operacyjnego.

Jest to spowodowane możliwościami nieprzyjaciela obezwładnienia wojsk i systemu komunikacyjnego przy pomocy broni jądrowej, lotnictwa, desantów, grup specjalnych oraz sił i środków wojny radioelektronicznej, wojny psychologicznej. Dlatego też przegrupowanie upodabnia się coraz bardziej do współczesnej walki bądź operacji; w przegrupowaniu, które nastąpi z chwilą wybuchu wojny, będą zachodzić zjawiska podobne do tych, które występują podczas działań wojennych.

Znaczenie zabezpieczenia przegrupowania wojsk przez obszar PRL ponadto wynika z:

- położenia geograficzno-politycznego naszego kraju na środkowoeuropejskim TDW oraz na głównym kierunku strategiczno-operacyjnym tego teatru;
- charakterystyki naszego systemu komunikacyjnego, który jest jakby pomostem w komunikacji lądowej pomiędzy Europą wschodnią i zachodnią, ograniczony od północy morzem Bałtyckim, a od południa górami Karpatami i Sudetami oraz przecięty południkowo rubieżami szerokich przeszkód wodnych szczególnie Wisły, Odry i Nysy Łużyckiej;
- istnienia na granicy wschodniej pomiędzy PRL i ZSRR styku dróg kolejowych o różnej szerokości torów;
- potencjalnego zagrożenia kraju, a więc również systemu komunikacyjnego i przegrupowujących się wojsk.

W celu zapewnienia ciągłości i terminowości ruchu wojsk w tak złożonej sytuacji strategiczno-geograficznej i komunikacyjnej, opracowywane są szczegółowe plany kierowania i zabezpieczenia przegrupowania wojsk przez obszar kraju już w okresie pokoju. Jednakże najdoskonalsze nawet plany stanowią tylko podstawę do działania.

(Ruchy wojsk muszą być operatywnie kierowane i korygowane, zwłaszcza że mogą powstać opóźnienia w osiąganiu gotowości mobilizacyjnej lub terminowym wyjściu wojsk na planowe drogi przemarszu, kolizje i zakłócenia na skrzyżowaniach dróg, węzłach komunikacyjnych lub przeprawach, a przede wszystkim możliwości dezorganizacji ruchu spowodowane uderzeniami z powietrza działalnością desantów i grup dywersyjnych przeciwnika.

Z doświadczeń II wojny światowej oraz przeprowadzonych szeregu ćwiczeń wynika, że szczególnie ważną rolę z punktu wi-

dzenia potrzeb ogólnosojusznicznej strategii odgrywa problem zabezpieczenia sprawnego bezkolizyjnego przegrupowania przez Polskę kolejnych rzutów wojsk własnych i sojuszniczych. Przegrupowanie wojsk jest trudną i skomplikowaną operacją, która powoduje określone zakłócenia w systemie komunikacyjnym państwa. W pierwszych dniach wojny przegrupowanie będzie miało znaczenie pierwszoplanowe, a od jego sprawnego przebiegu w poważnym stopniu zależeć będzie ogólny stosunek sił na obszarze bezpośredniej styczności z wojskami nieprzyjaciela, co wywierać będzie również zasadniczy wpływ na kształtowanie się sytuacji na obszarze kraju.

Przegrupowanie wojsk zależy w dużej mierze także od stopnia przygotowania na obszarze kraju wszystkich sił i środków zabezpieczających bezpośrednio i pośrednio przerzut wojsk operacyjnych na front zewnętrzny. Mieści się w tym przygotowanie sił i środków systemu kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk, wojsk OPK oraz jednostek OT, sił zmilitaryzowanych i pozamilitarnych.

Jednolity system kierowania i zabezpieczenia ruchu obejmuje obszar całego kraju i jest organizowany w celu osiągnięcia dużej sprawności przegrupowania wojsk w każdych warunkach. (2)

Do podstawowych przedsięwzięć tego systemu należy zaliczyć:

- utrzymanie w stałej gotowości i sprawności technicznej systemu komunikacji /dróg przemarszu wojsk, linii kolejowych, węzłów komunikacyjnych, przepraw itp./;

- zabezpieczenie sprawnego kierowania przegrupowaniem wojsk przez obszar kraju;

- osłony przegrupowujących się wojsk przed niespodziewanym napadem przeciwnika;

- pomoc materiałową, techniczną i medyczną przegrupującym się wojskom.

I. STRUKTURA SYSTEMU KIEROWANIA I ZABEZPIECZENIA PRZEGRUPOWANIA WOJSK

System kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk mieszcząc się w systemie dowodzenia siłami zbrojnymi organizuje się przede wszystkim na potrzeby wojsk operacyjnych i ma on na celu zapewnienie ciągłości i płynności przemarszu wojsk własnych i sojusznicznych przez obszar kraju.

Odpowiedzialnym za całokształt przedsięwzięć związanych z kierowaniem i zabezpieczeniem przegrupowania wojsk na obszarze kraju jest Sztab Generalny WP, który ściśle współpracuje w tym zakresie z Dowództwem Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw Układu Warszawskiego.

W system kierowania ruchem wojsk wchodzi okręgi wojskowe oraz strefy i rejony kierowania ruchem wojsk. Przewiduje się również podział terytorium Polski na dwa obszary - "wschodni" i "zachodni". W celu kierowania ruchem wojsk w tych obszarach oraz na obszarach okręgów wojskowych, w strefach i rejonach kierowania ruchem wojsk planuje się powołanie: centralnych grup kierowania ruchem wojsk /CGKRW/ lub /ośrodek kierowania/, okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk /OGKRW/, komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk /KSKRW/, /KRKRW/ oraz posterunków regulacji ruchu /PRR/, zespołów pilotów /ZP/ i patroli powietrznych /PP/.

Zabezpieczenie przegrupowania wojsk obejmuje takie przedsięwzięcia jak: techniczne utrzymanie dróg, mostów i węzłów komunikacyjnych, zabezpieczenie przepraw przez duże przeszkody wodne, zapewnienie przeładunków w stałych i tymczasowych rejonach przeładunkowych, osłonę z powietrza, zabezpieczenie przeciwdywersyjne, osłonę przed bronią masowego rażenia oraz pomoc materiałowo-techniczną i medyczną.

Dla zapewnienia w scentralizowanym systemie kierowania i zabezpieczenia przegrupowania wojsk operatywnego działania organów Sztab Generalny WP przewidział dla nich odpowiedni zakres uprawnień w stosunku do przegrupowujących się wojsk w tym między innymi: określenie kierunku, czasu, kolejności i szybkości marszu.

Z dotychczasowych prac przygotowujących ten system do działania a szczególnie z wniosków i doświadczeń przeprowadzonych ćwiczeń wynika, że w ramach okręgowych stref osiągnięto stosunkowo szybkie rozwinięcie punktów kierowania ruchem wojsk /PKRW/ oraz dość sprawne i elastyczne ich działanie w wypadku gwałtownych zmian w przegrupowaniu wojsk. Jednakże do świadczenia te sugerują jednocześnie konieczność dokonania korekt w kompetencjach i roli centralnych i okręgowych grup kierowania ruchem wojsk. Rozpatruje się możliwość zastąpienia CGKRW w określonej sytuacji jednolitym organem przy Sztapie Generalnym WP /ośrodek kierowania, który przejąłby zadania stojące przed CGKRW i odpowiadał za całokształt kierowania ruchem wojsk na obszarze kraju.

Zadania związane z zabezpieczeniem przegrupowania wojsk będą wykonywane siłami centralnego podporządkowania, poszczególnych okręgów wojskowych, terenowych sztabów wojskowych, resortów gospodarki narodowej, a szczególnie resortów: komunikacji, łączności, spraw wewnętrznych, służby zdrowia, żeglugi śródlądowej, a ponadto siłami podległymi terenowym organom administracji państwowej na administrowanych obszarach.

W związku z powyższym jednym z głównych warunków zapewniających sprawne przegrupowanie wojsk będzie ścisłe współdziałanie poszczególnych organów systemu kierowania ruchem wojsk i wszystkich sił uczestniczących w tym skomplikowanym przedsięwzięciu.

Organizatorem współdziałania szczególnie w układzie międzyresortowym jest Sztap Generalny WP, a w nim główną rolę w tym zakresie odgrywa zarząd operacyjny.

W niektórych organach kierowania ruchem występować będą przedstawiciele armii sojuszniczych uprawnieni do wspólnego rozwiązywania zadań /w tym ewentualnie rozstrzyganie spraw konfliktowych na drogach marszu/w myśl intencji i doraźnych ustaleń sojuszniczych sztabów generalnych w ramach Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw Układu Warszawskiego.

Podział terytorium Polski na wschodni i zachodni obszar kierowania ruchem wynika z położenia kraju i jego cech gospodarczo-fizycznych i komunikacyjnych, a w szczególności południowego biegu naszych rzek: Bugu, Wisły, Odry, Nysy Łużyckiej.

W obszarze wschodnim obejmującym rubież rzeki Wisła główny wysiłek kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk skupi się w rejonach przeładunkowych i przekroczeniu granicy polsko-radzieckiej oraz pokonaniu rzeki Wisły; w zachodnim - na pokonanie terenów podgórskich i górskich, rubież rzeki Warta, Odra, Nysa Łużycka i w tym rejonów przeładunkowych oraz dużych aglomeracji miejskich.

Ustalona umownie granica między tymi obszarami stanowi rubież przekazywania i przejmowania kierowania ruchem wojsk przez CGKRW oraz jest także linią współdziałania między nimi.

Przewiduje się, że w skład CGKRW /ośrodek kierowania/wej-
dą: oficerowie Sztabu Generalnego WP, dowództw rodzajów wojsk i szefostw służb oraz inni będący na przydziałach mobilizacyjnych.

Podział kraju pod względem administracji wojskowej na okręgi wojskowe zapewnia pomyślną realizację zadań związanych z przygotowaniem obszaru OW jako części kraju do obrony pod każdym względem.

Jednym z podstawowych zadań dowództw okręgów wojskowych w ramach obronnego przygotowania kraju jest między innymi zapewnienie zorganizowanego przegrupowania w z góry przewidzianej kolejności i czasie własnych i sojuszniczych wojsk operacyjnych przez obszar okręgu do określonych rejonów. Okręgi wojskowe realizują te zadania na podstawie opracowanych planów w okresie pokoju oraz doraźnych wytycznych Sztabu Generalnego WP.

*Zobacz
OK* ① Do realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem przegrupowania wojsk przez obszar okręgów wojskowych dowództwa tych okręgów dysponują wyspecjalizowanymi siłami, jak: pododdziały regulacji ruchu, jednostki pontonowe, mostowe, kolejowe, drogowo-eksploatacyjne, łączności i rurociągów polowych. Dowództwa okręgów wojskowych korzystają ponadto do tego celu z sił pozamilitarnych, a szczególnie z oddziałów budowy i odbudowy dróg /OBD i OOD/, oddziałów odbudowy mostów /OOM/, pociągów odbudowy mostów /POM/ nawierzchni /PON/, łączności POLUZ, urządzeń wodnych /POUW/, oddziałów przepraw promowych /OPP/, brygad roboczych i pododdziałów Milicji Obywatelskiej.

Do kierowania ruchem wojsk w okręgach wojskowych powołuje się okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk /OGKRW/ złożone z ^{OW} oficerów sztabu okręgu, szefostw rodzajów wojsk i służb oraz ^{KRP} innych oficerów będących na przydziałach mobilizacyjnych. Okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk podlegają dowództwom okręgów wojskowych oraz operacyjnie - komendantom ośrodka lub centralnych grup kierowania ruchem wojsk.

Obszar okręgów wojskowych dzieli się na strefy kierowania ruchem wojsk /SKRW/, które terytorialnie obejmują od kilku do kilkunastu województw. Na obszarze strefy zazwyczaj występują następujące elementy: rejony kierowania ruchem, odcinki przeprowowe, sieć dróg przemarszu wojsk, system łączności i dowodzenia. ^{SKRW}

Za kierowanie ruchem wojsk w strefach kierowania odpowiadają komendy stref kierowania ruchem wojsk /KSKRW/, które przygotowywane są organizacyjnie i mobilizacyjnie oraz rozwijane przez dowództwa okręgów wojskowych. W skład KSKRW wchodzi oficerowie dowództwa okręgu wojskowego i oficerowie będący na przydziałach mobilizacyjnych o różnych specjalnościach, a szczególnie - ogólnowojskowi, wojsk inżynieryjnych, komunikacji wojskowej, łączności i kwatermistrzostwa.

Komendy stref wykonują zadania stawiane przez dowództwa okręgów wojskowych i okręgowe komendy kierowania ruchem, a niekiedy - bezpośrednio przez centralne grupy kierowania ruchem wojsk /lub ośrodki kierowania/.

○ Rejony kierowania ruchem wojsk /RKRW/ obejmują w zasadzie obszar województwa, a organizacyjnie - od dwóch do dziesięciu posterunków regulacji ruchu. Na obszarze niektórych województw RKRW mogą wcale nie występować, dotyczy to tych województw przez które nie przechodzą drogi przemarszu wojsk, drogi rokadowe lub obejścia, natomiast w tych województwach w których występuje dużo newralgicznych punktów wpływających na płynność ruchu może występować po kilka rejonów kierowania ruchem wojsk.

Komendy rejonu kierowania ruchem wojsk /KRKRW/ i posterunki regulacji są przygotowywane pod względem organizacyjno-mobilizacyjnym i rozwijane przez dowództwa jednostek mobilizacyjnych oraz wykonują zadania stawiane im przez komendy stref kierowania ruchem wojsk.

Posterunki regulacji ruchu /PRR/ rozwijane są na bazie pododdziałów regulacji ruchu tych jednostek mobilizujących, które stacjonują w pobliżu rejonu kierowania ruchem w skład którego wejść PRR. Posterunki te rozmieszcza się we wszystkich punktach krzyżowania się dróg przemarszu wojsk, w punktach wchodzenia kolumn na wspólne odcinki dróg i ich rozchodzenia się, oraz przy rozwidleniach dróg głównych z drogami obejścia i przeprawach przez przeszkody wodne. Sieć posterunków regulacji ruchu rozwijana w rejonach kierowania ruchem wojsk wspomagana będzie przez posterunki wystawiane siłami MO, a na granicy wschodniej siłami WOP.

7P

W zależności od potrzeb na szczeblu okręgów wojskowych mogą być powoływane zespoły pilotów, które niekiedy będą przydzielane do komend stref kierowania ruchem wojsk. Jest to jedna z form zabezpieczenia przegrupowania przez obszar kraju; zespoły pilotują kolumny wojskowe po wyznaczonych drogach, szczególnie przy konieczności zejścia z dróg głównych na drogi zapasowe lub obejścia.

Pilotem kolumny wojskowej jest zespół 2-3 oficerów wyposażonych w środki transportu i łączności.

PRR

Na okres masowych przegrupowań wojsk w okręgach wojskowych mogą być organizowane patrole powietrzne kontroli ruchu wojsk. Patrole te organizowane będą zazwyczaj na bazie aeroklubów, lotnictwa rolniczego i sanitarnego. W zależności od swego przeznaczenia mogą mieć charakter techniczny /rozpoznanie sytuacji komunikacyjnej, zniszczeń i skażeń na drogach przemarszu wojsk/; kontroli ruchu /rozpoznanie sytuacji w położeniu przegrupowujących się wojsk/.

Patrole powietrzne mogą być również organizowane przy centralnych grupach kierowania, komendach stref kierowania ruchem wojsk, lub komendach tymczasowych rejonów przeładunkowych.

System kierowania ruchem wojsk uzupełniają wydzielone siły Milicji Obywatelskiej. Organa MO działają na rzecz przegrupowujących się wojsk w obrębie swego działania miast i osiedli w których znajdują się ważniejsze skrzyżowania i węzły dróg. Ich zadaniem jest zabezpieczenie bezpieczeństwa i porządku publicznego wzdłuż dróg przemarszu wojsk oraz swobodnego, nie zakłóconego ze strony ludności i cywilnego ruchu komunikacyjnego -

100a

przemarszu kolumn wojskowych. W ramach tej działalności organa MO współdziałają z terenowymi sztabami wojskowymi, a w szczególności z wojskowymi organami kierowania ruchem /komendami stref, rejonów kierowania ruchem i posterunkami regulacji ruchu/.

Terytorialne organa kierowania obroną kraju i przygotowywane przez nie siły - w ramach stojących przed nimi zadań obronnych - pełnią funkcje ogniw pomocniczych w systemie zabezpieczenia ruchu wojsk. Do nich należą przede wszystkim terenowe sztaby wojskowe, urzędy wojewódzkie, miejskie i gminne, komendy MO, okręgowe dyrekcje i rejonowe drogi publicznych, dyrekcje okręgowych kolei państwowych, warsztaty i urzędy usługowo-zaopatrujące, szpitale itp. Wszystkie siły i środki układu terytorialnego będą w zasadzie wykorzystywane w granicach macierzystych terenów działania.

Elementy zabezpieczenia przegrupowania wojsk, a szczególnie: komunikacyjne zabezpieczenie bojowe i tyłowe przegrupujących się wojsk, zostaną omówione w oddzielnych rozdziałach.

Wiążącym elementem systemu kierowania i zabezpieczenia w jednolitą całość są sieci łączności przewodowej i radiowej. Do tego celu wykorzystuje się w sposób scentralizowany państwową sieć telekomunikacyjną, międzygarnizonową łączność przewodową MON, łączność resortów komunikacji i spraw wewnętrznych oraz sieci łączności organizowane w układzie organów polowego systemu dowodzenia wojskami i kierowania ich ruchem.

II. ZADANIA POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW SYSTEMU KIEROWANIA I ZABEZPIECZENIA RUCHU WOJSK

Sztab Generalny WP organizuje i prowadzi w czasie pokoju prace planistyczne, koordynacyjne i organizacyjno-mobilizacyjne zarówno w zakresie przygotowania przegrupowania i rozwinięcia wojsk do działań, jak i rozwinięcia systemu kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk.

Do jego zadań w rozwiniętym systemie kierowania, przy ścisłym współdziałaniu z Dowództwem Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw Układu Warszawskiego, należy:

- ~ - określenie systemu kierowania i zabezpieczenia przegrupowania wojsk zapewniającego realizację planów strategiczno-operacyjnych;
 - wydzielenie odpowiedniej ilości i jakości dróg prze-marszu wojsk i linii kolejowych dla zabezpieczenia przewozów wojskowych;
 - ustalenie ilości i jakości sił wojskowych i pozami-litarnych niezbędnych do kierowania i zabezpieczenia przegrupowania wojsk;
 - sprecyzowanie zadań w zakresie kierowania i zabezpie-czenia przegrupowania organom kierowania ruchem wojsk, dowódz-twom rodzajów wojsk i szefostwom służb, okręgom wojskowym i zainteresowanym resortom gospodarki narodowej;
 - opracowanie dokumentów planistycznych i wykonawczych oraz nadzór nad wykonywaniem zadań w tym zakresie przez okrę-gi wojskowe;
 - kierowanie ruchem przegrupowujących się wojsk zgodnie z planem ich operacyjnego rozwinięcia i zaktualizowanymi w ra-mach Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych dodatkowymi decyzja-mi;
 - koordynowanie wysiłków poszczególnych dowództw i sze-fostw MON, dowództw okręgów wojskowych i zainteresowanych re-sortów oraz ścisłe współdziałanie z przedstawicielami armii sojuszniczej w zakresie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk;

- rozwiązywanie węzłowych problemów przemarszu wojsk i zabezpieczenia ich ruchu w sytuacjach dużych zakłóceń w przegrupowaniu spowodowanych działaniami nieprzyjaciela.

Centralne grupy kierowania ruchem wojsk usytuowane we wschodnim i zachodnim obszarze kraju jako kompetentne ekspozytury Sztabu Generalnego WP stanowią na tych obszarach wydzieloną, specjalistyczną część centralnego ogniwa dowodzenia. Każda z grup odpowiada za kierowanie ruchem wojsk na powierzony jej części obszaru kraju.

① Do obowiązków CGKRW w okresie przemarszu wojsk należy:

- kierowanie ruchem wojsk własnych i sojuszniczych podczas przegrupowania w ich obszarach działania zgodnie z planami przegrupowania oraz doraźnymi zarządzeniami Sztabu Generalnego WP;

- koordynowanie ruchu własnych wojsk z ruchem wojsk sojuszniczych na wspólnych odcinkach tras marszu, węzłach komunikacyjnych, skrzyżowaniach i przeprawach oraz ruchu tych wojsk z ruchem sił i środków wewnętrznego frontu obrony, a także transportów z dostawami natychmiastowymi dla sił zbrojnych;

- interweniowanie w razie zakłóceń w ruchu, rozstrzyganie spornych problemów między maszerującymi związkami taktycznymi własnych wojsk oraz między nimi, a wojskami sojuszniczymi; ustalenie pierwszeństwa i kolejności przemarszu po wyznaczonych drogach, skrzyżowaniach, przeprawach;

- zbieranie i opracowywanie informacji oraz przedstawianie przełożonym meldunków o ruchu wojsk na drogach i stopnia realizacji planu przegrupowania;

- koordynowanie planów przegrupowania wojsk odpowiednio do sytuacji operacyjnej, ustalenie nowych kierunków i dróg marszu /zapasowe, drogi obejścia/ oraz przepraw;

- informowanie przegrupowujących się wojsk o możliwości uzyskania pomocy materiałowo-technicznej i medycznej na drogach przemarszu oraz pośredniczenie w przekazywaniu im dodatkowych zadań;

- współdziałanie z sąsiednią grupą polegające na wymianie informacji o sytuacji na trasach marszu, podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć w celu odtworzenia zakłóconego ruchu;

ustalenie terminów, kierunków i dróg wejścia przegrupowujących się wojsk z obszaru działania jednej grupy do obszaru drugiej.

W zakresie realizacji świadczeń na rzecz przegrupowujących się wojsk CGKRW sprawują funkcje koordynacyjno-interwencyjne przez:

- dowództwa okręgów wojskowych i okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk;

- komendy stref z pominięciem - w niektórych wypadkach - sztabów okręgów wojskowych;

- wojewódzkie sztaby wojskowe i komendy rejonów kierowania ruchem wojsk z zachowaniem organizacyjnej podległości lub w szczególnych okolicznościach z pominięciem okręgów wojskowych i okręgowych grup kierowania ruchem wojsk i stref kierowania ruchem;

- oficerskie /międzysojusznicze/ posterunki regulacji ruchu /OPRR/ z pominięciem organów pośrednich w sytuacjach wymagających pilnego rozstrzygnięcia spornych problemów.

aw

Kolejnymi organami w systemie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk są dowództwa okręgów wojskowych. Biorą one udział w operacyjnym planowaniu i przygotowaniu systemu kierowania ruchem wojsk, a także w bezpośrednim zabezpieczeniu ruchu przegrupowujących się wojsk na administrowanych obszarach.

Do ich zadań należy:

- określenie dróg manewru, obejścia dużych węzłów komunikacyjnych, dróg dojścia do zapasowych przepraw, rejonów rozwinięcia odcinków przeprawowych itp.;

- przygotowanie operacyjno-mobilizacyjne systemu kierowania i zabezpieczenia /okręgowych grup kierowania ruchem wojsk, komend stref kierowania ruchem wojsk, /KSKRW/ komend rejonów kierowania ruchem wojsk /KRKRW/, komend tymczasowych rejonów przeładunkowych /KTRP/, sieci posterunków regulacji ruchu /PRR/ oraz sił i środków przeznaczonych do kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk;

- wytypowanie i przygotowanie dla przegrupowujących się wojsk zakładów i warsztatów remontowych, punktów zbiórki wozów uszkodzonych, punktów pomocy technicznej, sił i środków materiałowych do budowy dróg i mostów, osłony technicznej itp.;

- uściślanie zadań ciążących na organach terenowych w zakresie udziału ich sił i środków w zabezpieczeniu przegrupowania;

- uruchomienie systemu kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk w swoich granicach;

- kierowanie działalnością organów zabezpieczających przegrupowanie wojsk oraz koordynowanie wysiłku wszystkich sił wojskowych i pozamilitarnych działających na obszarze okręgu. Szczególnie ściśle w tym zakresie okręgi wojskowe współpracują z dyrekcjami i rejonami dróg publicznych;

- informowanie Sztabu Generalnego o sytuacji na drogach i przebiegu przegrupowania;

- informowanie przedstawicieli przegrupowujących się wojsk o stanie dróg i przepraw, zniszczeniach i skażeniach, wskazywanie im dróg zapasowych i przepraw dublujących;

- informowanie korpusów OPK o położeniu przegrupowujących się wojsk i potrzebach w zakresie osłony szczególnie na przeprawach i niewralgicznych punktach.

Do zadań komend stref kierowania ruchem wojsk należy:

- kierowanie pracą komend rejonów kierowania ruchem wojsk,

- manewrowanie siłami regulacji ruchu, zgodnie z potrzebami;

- ustalenie manewru kolumn marszowych, kolejności przepraw, załadowania i wyładowania wojsk z transportów kolejowych szczególnie w tymczasowych rejonach przeładunkowych oraz przekazywanie wojskom rozkazów i zarządzeń nadrzędnych organów dowodzenia;

- ściśle współdziałanie z siłami i środkami zabezpieczenia, a w wypadku operacyjnego ich podporządkowania - komendzie strefy - dowodzenie nimi /precyzowanie miejsc działania i przekazywanie zadań oddziałom centralnego, okręgowego i terytorialnego podporządkowania oraz nadzorowanie wykonywanych prac/;

- zbieranie z rejonów kierowania ruchem wojsk i posterunków regulacji ruchu informacji o natężeniu i przebiegu ruchu /przewozu/ wojsk, stanie dróg i mostów oraz skażeniach i zniszczeniach, opracowanie tych informacji i terminowe meldowanie nadrzędnym organom dowodzenia.

KRKRW.
KRKRW

Do zadań komend rejonów kierowania ruchem wojsk należy:

- kierowanie pracą posterunków regulacji ruchu i ruchem kolumn marszowych zgodnie z planem lub z zarządzeniami komendanta strefy odpowiednio do stanu dróg i sytuacji na drogach;
- organizowanie regulacji ruchu na drogach zapasowych, obejściach i przeprawach dublujących;
- utrzymywanie ścisłych kontaktów z wojewódzkimi sztabami wojskowymi, przedstawianie im propozycji w zakresie świadczeń sił pozamilitarnych na rzecz przegrupowujących się wojsk;
- realizacja wszystkich innych zadań w zakresie utrzymania porządku, zasad maskowania i dyscypliny marszu itp.;
- zbieranie z posterunków regulacji ruchu informacji o natężeniu i przebiegu ruchu, stanie dróg i mostów oraz skażeniach i zakażeniach, opracowywanie tych informacji i terminowe meldowanie do komendy strefy kierowania ruchem wojsk.

PRR

Do zadań posterunków regulacji ruchu należy:

- przestrzeganie ustalonej kolejności przemarszu, decydowanie w sytuacjach pilnych - o pierwszeństwie przemarszu, kierowanie kolumn na drogi zapasowe, obejścia i przeprawy dublujące oraz kontrola terminowości przemarszu kolumn;
- informowanie maszerujących wojsk o stanie dróg, zniszczeniach i skażeniach obiektów komunikacyjnych, wskazywanie im punktów pomocy technicznej i medycznej, punktów zaopatrywania w mps, warsztatów naprawczych, przekazywanie dowódcom maszerujących związków taktycznych i oddziałów rozkazów i zarządzeń nadrzędnych organów dowodzenia.

Na granicy wschodniej siłami oddziałów WOP organizuje się posterunki kontroli ruchu tranzytowego, podlegają - zgodnie z organizacją służby granicznej - dowódcom macierzystych jednostek. Realizują one zadania w zasadzie o charakterze kontrolnym, polegające na ustaleniu czasu przekroczenia granicy przez wojska sojusznicze i meldowaniu swoim przełożonym. Dowódcy oddziałów WOP zebrane informacje przekazują do stref kierowania ruchem wojsk lub bezpośrednio do centralnych grup kierowania ruchem oraz sztabów okręgów wojskowych.

Posterunki Milicji Obywatelskiej działają w obrębie miast i osiedli i zapewniają:

o- sprawny przemarsz wojsk przez miasta i osiedla, utrzymanie w ich obrębie porządku i bezpieczeństwa publicznego;

o- informowanie maszerujących wojsk o najdogodniejszych drogach przejazdu przez miasta oraz pilotowanie kolumn przez najtrudniejsze odcinki dróg.

Posterunki MO mogą udzielać pomocy wojskowym organom kierowania ruchem w zbieraniu i przekazywaniu informacji dotyczących przemarszu wojsk.

Do podstawowych obowiązków zespołu pilotującego należy: ZP
prowadzenie kolumny wojskowej po wyznaczonej drodze marszu z uwzględnieniem sytuacji operacyjnej; pośredniczenie w organizacji współdziałania pomiędzy sztabami przegrupowujących się wojsk i organami kierowania i zabezpieczenia ruchu oraz uczestniczenie w organizowaniu pomocy dla pilotowanej kolumny w czasie przegrupowania przez obszar kraju.

Do podstawowych zadań patrolu powietrznego należy: ZPP
dokładna znajomość sytuacji w patrolowanym obszarze i dyslokacji organów /sił/ uczestniczących w zabezpieczeniu przegrupowania wojsk oraz przekazywanie zadań dla organów i sił zabezpieczających przegrupowanie wojsk a także rozkazów i zarządzeń dla sztabów przegrupowujących się wojsk.

Dowódca patrolu składa meldunek z przeprowadzonego rozpoznania po powrocie do sztabu OW a w sytuacjach pilnych - natychmiast, wykorzystując do tego celu wszystkie dostępne środki łączności.

Ważną rolę w systemie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk spełniają wojewódzkie sztaby wojskowe. WJW
Realizują one zamiar dowódcy okręgu wojskowego w zakresie wykorzystania sił i środków układu terytorialnego do zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych. W zabezpieczeniu przegrupowania wojsk operacyjnych biorą udział siły i środki bezpośrednio podległe wojewódzkim komitetom obrony oraz siły resortowe działające w granicach województw.

Zad Do podstawowych zadań wojewódzkiego sztabu wojskowego w zakresie kierowania i zabezpieczenia przegrupowania wojsk należy koordynowanie udziału sił pozamilitarnych działających w systemie zabezpieczenia przegrupowania wojsk na obszarze województwa oraz zgrywanie ich zadań z zadaniami sił wojskowych biorących udział w zabezpieczeniu przegrupowania wojsk.

WSZW zwracają przy tym szczególną uwagę na:

o osłonę techniczną dróg /zasadniczych, zapasowych, objazdów/ wykorzystywanych do przegrupowania wojsk operacyjnych;

o wyznaczenie lokalnych objazdów obiektów komunikacyjnych /mostów, węzłów itp./, których zniszczenie lub uszkodzenie może spowodować wstrzymanie ruchu wojsk po danej drodze;

o zabezpieczenie bezkolizyjnego ruchu kolumn wojskowych po drogach marszu w granicach miast i osiedli oraz pilotowanie kolumn po lokalnych objazdach siłami służby ruchu drogowego MO oraz siłami służb porządkowo-ochronnych terenowych oddziałów samoobrony;

o obroną przeciwdywersyjną przegrupowujących się wojsk; obiektów komunikacyjnych siłami wojskowych pododdziałów oraz specjalistycznych oddziałów samoobrony; patrolowanie dróg przemarszu i przewozu wojsk siłami milicji obywatelskiej i służby ochrony kolei;

o osłonę przeciwpożarową przegrupowania wojsk na drogach szczególnie w dużych kompleksach leśnych, miastach i osiedlach siłami straży pożarnej;

o udzielanie przegrupującym się wojskom pomocy technicznej przez organizację na bazie istniejących warsztatów oraz przedsiębiorstw naprawczych stacjonarnych i ruchomych punktów pomocy technicznej;

o organizację pomocy medycznej ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc do jednorazowego przyjęcia chorych w szpitalach i innych zakładach leczniczych oraz ewakuację rannych żołnierzy z dróg przemarszu wojsk do wyznaczonych ośrodków służby zdrowia;

o udzielanie przegrupującym się wojskom pomocy w likwidacji skutków porażenia bronią masowego rażenia na drogach przemarszu wojsk, rejonach odpoczynku siłami obrony cywilnej.

Wojewódzkie sztaby wojskowe w realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem przegrupowania ściśle współdziałają z komendami stref i rejonów kierowania ruchem wojsk oraz władzami terenowymi, kolejowymi oraz okręgowymi dyrekcjami dróg publicznych i komendami tymczasowych rejonów przeładunkowych.

Szefostwa przewozów wojskowych przy DOKP są liniowymi organami komunikacji wojskowej i podlegają bezpośrednio szefostwom służby komunikacji wojskowej okręgów wojskowych.

Podstawowym zadaniem szefostw przewozów wojskowych przy DOKP jest organizacja i kierowanie w granicach DOKP zabezpieczeniem przewozu wojsk i ładunków wojskowych transportem kolejowym zarówno w czasie pokoju jak i podczas wojny. W zagadnieniach dotyczących zabezpieczenia przewozów wojskowych transportem kolejowym szefostwa przewozów współpracują z zarządami i biurami DOKP szczególnie z zarządami: ruchu, trakcji, wagonów oraz utrzymania kolei.

Szefostwom przewozów wojskowych przy DOKP podlegają bezpośrednio wojskowe komendy odcinków kolejowych, wojskowe komendy stałych rejonów przeładunkowych oraz pod względem funkcjonalnym wojskowe komendy tymczasowych rejonów przeładunkowych. Z szefostwami przewozów wojskowych ściśle współpracują w zagadnieniach dotyczących przegrupowania wojsk transportem kolejowym sztaby związków taktycznych, które w okresie organizacji i wykonywania przegrupowania wojsk transportem kolejowym mogą kierować swoich przedstawicieli do szefostw przewozów wojskowych przy DOKP. Sprawozdania i meldunki z organizacji i realizacji przegrupowania wojsk operacyjnych transportem kolejowym szefostwa przewozów wojskowych przy DOKP składają do szefostw służby komunikacyjnej okręgu wojskowego.

Do podstawowych zadań komend odcinków kolejowych należy:

- udział w organizacji załadowania i wyładowania wojsk i ładunków wojskowych;
- zabezpieczenie sprawnego ruchu transportów operacyjnych i zaopatrzenia w granicach administrowanego odcinka kolejowego;
- udział w organizacji wszelkich innych form zabezpieczenia przewożonych wojsk /zabezpieczenie materiałowe, medyczne itp./.

Wojskowe komendy stałych rejonów przeładunkowych organizują zabezpieczenie przewozów wojskowych w rejonach przeładunkowych znajdujących się na obszarach przygranicznych pomiędzy PRL i ZSRR ze szczególnym uwzględnieniem:

- terminowego podstawienia składów pociągów na poszczególne punkty przeładunkowe;

- zabezpieczenia sprawnego przeładunku wojsk i środków materiałowo-technicznych z wagonów kolei szerokotorowej do wagonów kolei zachodnioeuropejskiej;

- terminowego wyprawiania transportów operacyjnych /zaopatrzeniowych/ zgodnie z przeznaczeniem.

Komendy SRP współdziałają z innymi organami kierowania ruchem /dowództwa jednostek WOP, komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk, wojewódzkimi sztabami wojskowymi itp./. Wojskowym komendantom stałych rejonów przeładunkowych podlegają wojskowe komendy stacji /punktów/ przeładunkowych.

WVK TRP Wojskowe komendy tymczasowych rejonów przeładunkowych podlegają:

- bezpośrednio szefostwom służby komunikacji okręgów wojskowych;

- funkcjonalnie /w zagadnieniach związanych z wykonywaniem technicznych operacji kolejowych/ szefostwom przewozów wojskowych przy DOKP;

- operacyjnie /w zagadnieniach związanych z przegrupowaniem wojsk koleją przez obszar strefy, szczególnie w wypadku, gdy zachodzi konieczność przeładunku wojsk i korzystania z mostów stałych lub przepraw doraźnych/ komendzie strefy kierowania ruchu wojsk ściśle współpracując z komendami odcinków przeprawowych.

Do podstawowych zadań komendy tymczasowego rejonu przeładunkowego w zakresie zabezpieczenia przegrupowania wojsk należy:

- organizowanie wyładowania transportów wojskowych w TRP /na stacjach wyładowania/;

- organizowanie przejścia /przewozu/ przewożonych koleją pododdziałów /materiałów wojskowych/ ze stacji wyładowania /rejonu zbiórki/ na stację załadowania /do rejonu wyczekiwania/ po przeciwległej stronie przeszkody wodnej;

- organizowanie załadowania pododdziałów na stacjach załadunkowych i odprawa załadunkowych transportów;

- organizacja ochrony i obrony tymczasowego rejonu przeładunkowego.

System kierowania ruchem wojsk a szczególnie działające w nim organy i siły jest powołany do udzielania pomocy przegrupującym się wojskom operacyjnym w pokonywaniu "przeszkód", które utrudniają przemarsz lub przewóz wojsk.

Niejednokrotnie utożsamia się funkcję kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk z funkcjami dowodzenia, przypisując nieślusnie organom kierowania ruchem wojsk uprawnienia do podejmowania zasadniczych decyzji związanych z całokształtem problemów dotyczących przegrupowania wojsk.

Jedynymi organami uprawnionymi do podejmowania decyzji oraz wydawania rozkazów przegrupującym się wojskom są dowódcy i sztaby tychże wojsk oraz wyżsi przełożeni.

W wyjątkowych wypadkach, na przykład po wykonaniu przez przeciwnika uderzeń jądrowych na obszar kraju i naruszeniu systemu dowodzenia wojskami - rozkazy i zarządzenia mogą wydawać niektóre organa kierowania ruchem wojsk np. centralne grupy a niekiedy i komendy stref kierowania ruchem wojsk.

Dowództwa przegrupowujących się wojsk ściśle współpracują w czasie przegrupowania ze wszystkimi organami kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk co wyraża się w:

a/ kierowaniu przedstawicieli sztabów przegrupowujących się wojsk do organów działających w systemie kierowania ruchem wojsk;

b/ wspólne wypracowywanie przez przedstawicieli sztabów przegrupowujących się wojsk i przedstawicieli organów działających w systemie kierowania ruchem wojsk propozycji przydatnych przy podejmowaniu decyzji w dowództwach szczebla operacyjnego;

c/ przekazywanie rozkazów i zarządzeń dotyczących zmian w planie przegrupowania wojsk;

d/ ścisłe przestrzeganie i realizowanie planu przegrupowania oraz otrzymywanych w tym zakresie rozkazów i zarządzeń przełożonych.

Do zadań dowódców przegrupowujących się wojsk przez obszar kraju należy:

- znajomość systemu kierowania ruchem wojsk szczególnie organów i sił działających w pasie /na drodze/ przegrupowania wojsk;

- ciągle zbieranie i analizowanie danych o sytuacji operacyjnej i komunikacyjnej;
- ścisłe przestrzeganie dyscypliny przegrupowania /marszu/ wojsk /utrzymanie założonego w planie tempa marszu, ugrupowania, długości kolumn, czasu trwania odpoczynków itp./;
- ciągła znajomość i analizowanie danych o sytuacji operacyjnej i komunikacyjnej.

III. NIEKTÓRE ZAGADNIENIA ROZWINIĘCIA I FUNKCJONOWANIA SYSTEMU KIEROWANIA RUCHEM WOJSK

System kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk rozwija się w zależności od stanu zagrożenia i stopnia osiągnięcia wyższych stanów gotowości obronnej państwa. System ten może być uruchamiany stopniowo lub rozwinięty od razu w pełni w trybie alarmowym. Stopniowe uruchamianie systemu kierowania może doprowadzić do rozwinięcia wszystkich sił i środków lub tylko tej części, która pozwoliłaby na natychmiastowe przejęcie kierowania ruchem wojsk i z kolei - rozwinięcie pozostałych elementów tego systemu.

W każdych warunkach system kierowania ruchem wojsk powinien być gotowy do działania przed rozpoczęciem masowych przegrupowań wojsk, a zatem przedsięwzięcia organizacyjno-mobilizacyjne dotyczące organów kierowania oraz sił i środków zabezpieczenia należy w ogólnym mobilizacyjnym rozwinięciu wojsk traktować priorytetowo.

Poszczególne organy systemu kierowania ruchem wojsk w toku stopniowego rozwijania realizują następujące przedsięwzięcia:

- centralne grupy kierowania ruchem wojsk - uaktualniają dokumentację operacyjną kierowania ruchem wojsk, przygotowują do rozwinięcia pododdziały i urządzenia łączności na polowych stanowiskach dowodzenia;
- dowództwa okręgów wojskowych - wydzielają okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk, powołują komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk, uzupełniają oddziały i pododdziały działające w systemie kierowania i przesuwają je według planów lub otrzymanych poleceń do rejonów wyjściowych, przygotowują do rozwinięcia pozostałe siły i środki systemu, a w szczegól-

ności tymczasowe rejony przeładunkowe, oddziały budowy i odbudowy dróg i mostów, sieci łączności, sieci posterunków regulacji ruchu wojsk;

- komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk - zapoznają się i uaktualniają plany kierowania ruchem, przechodzą na polowy system dowodzenia i przejmują kierowanie podległymi pododdziałami kierowania ruchem;

- terenowe sztaby wojskowe - realizują zlecone przez odpowiednie sztaby okręgów wojskowych zarządzenia, przygotowując do rozwinięcia organy kierowania ruchem występujące na ich obszarach oraz wydzielane siły pozamilitarne przeznaczone do działań na rzecz systemu kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk;

- organy MO - podejmują niezbędne kroki organizacyjne i przygotowawcze do działania na rzecz systemu kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk;

- dowództwa jednostek WOP - stawiają w stan pełnej gotowości do kontroli ruchu tranzytowego oddziały i placówki WOP i wystawiają posterunki w granicznych przejściach wojsk sojusznicznych;

- władze terenowe - zgodnie z planami rozwinięcia sił zmilitaryzowanych wprowadzają wyższe stany gotowości w zmilitaryzowanych oddziałach i przygotowują je do wykonywania zadań na rzecz przegrupowujących się wojsk.

W wypadku konieczności natychmiastowego rozwinięcia systemu kierowania ruchem wojsk;

- rozwija się centralne grupy kierowania ruchem na wyznaczonych stanowiskach dowodzenia;

- uruchamia się okręgowe grupy kierowania ruchem wojsk, komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk;

- rozwija się sieć posterunków regulacji ruchu;

- rozwija się wszystkie oddziały wojskowe i pozamilitarne /oddziały budowy i odbudowy dróg i mostów, oddziały prawowe, regulacji ruchu, osłony technicznej sieci komunikacyjnej i inne/.

Jednocześnie rozpoczynają działalność składnice i warsztaty naprawcze, punkty pomocy technicznej i medycznej zabezpieczające przegrupowujące się wojska.

Centralne grupy kierowania ruchem wojsk po osiągnięciu rejonu polowych stanowisk dowodzenia uruchamiają system dowodzenia i współdziałania, nawiązują współpracę pomiędzy sobą oraz z zespołami kierowania ruchem wojsk okręgów wojskowych.

Dowództwo okręgu wojskowego wydziela okręgową grupę kierowania, przegrupowuje siły i środki wydzielone do zabezpieczenia przegrupowania wojsk, rozwija planowane komendy stref i rejonów kierowania ruchem wojsk oraz sieć posterunków regulacji ruchu.

Komendy stref i rejonów kierowania ruchem po rozwinięciu w swych rejonach działania przejmują dowodzenie podległymi im siłami i organami kierowania, nawiązują współdziałanie z organami dowodzenia oddziałów specjalistycznych przeznaczonych do działania w ich granicach, przejmują bezpośrednio dowodzenie oddziałami w wypadku operacyjnego podporządkowania im oraz nawiązują kontakty z władzami terenowymi i siłami pozamilitarnymi.

Wojewódzkie sztaby wojskowe i okręgowe jednostki mobilizujące rozwijają - zgodnie z zadaniami mobilizacyjnymi - posterunki regulacji ruchu, siły obrony obiektów komunikacyjnych, zarządzają pełną gotowość sił pozamilitarnych do działań w czasie i miejscu przewidzianymi w planach operacyjnych oraz zgodnie z wytycznymi okręgów wojskowych.

W rozwijanym na obszarze kraju systemie kierowania ruchem wojsk zapewnione jest centralne kierowanie, a jednocześnie - w szczególnych przypadkach - umożliwia się najniższym organom podejmowanie decyzji uzgodnionych uprzednio z przedstawicielami wojsk operacyjnych. W związku z powyższym dopuszcza się w określonych sytuacjach pomijanie niektórych ogniw zarówno przy zbieraniu informacji, jak i przekazywaniu zadań wykonawcom.

Komendanci posterunków regulacji ruchu, szczególnie polsko-radzieckich, powinni być zawczasu uprzedzeni o możliwości podejścia dwóch lub więcej sojuszniczych kolumn do skrzyżowania lub rozwidlenia dróg z jednoczesnym powiadomieniem o decyzji, co do kolejności i sposobu przepuszczenia kolumn. Nato - miast jeśli nie zostaną o tym uprzedzeni, wówczas podejmują decyzje we własnym zakresie.

Uderzenia lotniczo-rakietowe przeciwnika na przeprawy, węzły drogowe i kolejowe oraz ośrodki administracyjno-gospodarcze mogą powodować duże zniszczenia; oraz mogą powstać obszary skażeń uniemożliwiające przemarsz wojsk. W tym przypadku komendy rejonów kierowania ruchem wojsk, zgodnie z decyzją komendanta strefy, wyznaczają drogi obejścia, organizują na nich regulację ruchu, oznakowanie, informują maszerujące wojska o zmianie dróg marszu oraz regulują kolejność i tempo marszu. Likwidację skutków uderzeń przeciwnika w celu przywrócenia pełnej sprawności zasadniczych dróg i przepraw organizują komendy stref przy współdziałaniu ze sztabami wojskowymi i organami władz terenowych, wykorzystując do tego celu siły pozamilitarne.

Jeżeli objazd jest niemożliwy, co może mieć miejsce na przeszkodach wodnych, wówczas komendy stref - znając przepustowość sąsiednich dróg kierują na nie kolumny z zablokowanej drogi przemarszu, uzgadniają swoją decyzję z wyższymi przełożonymi, przekazując ją komendantom rejonów i posterunkom regulacji ruchu wraz z podaniem znaku rozpoznawczego kolumny, drogi przemarszu na sąsiednią trasę, kolejności, czasu i miejsca wejścia na nakazaną drogę marszu oraz miejsce powrotu na planowaną drogę przemarszu, sposób regulacji ruchu, rejon odpoczynku dla zatrzymanych kolumn itp.

Komendanci posterunków regulacji ruchu mogą wyznaczać samodzielnie drogi obejścia nieprzejezdnego rejonu /tylko wówczas gdy nie zakłóci to marszu na sąsiedniej drodze/ w porozumieniu z organami MO i zapewniają regulację ruchu na nowo wyznaczonej drodze. Jeśli takie obejście jest niemożliwe kolumny marszowe kierują - zgodnie z decyzją nadrzędnych organów - na sąsiednie drogi marszu.

Komendanci posterunków, rejonów i stref kierowania ruchem niezwłocznie meldują o uderzeniach przeciwnika na kolumny swoim przełożonym, a sami - do czasu otrzymania wytycznych - ustalają z miejscowymi władzami wojskowymi i cywilnymi punkty zbiórki porażonych, miejsca zabiegów specjalnych, informują o najbliższych położonych i wyznaczonych do tego celu szpitalach, punktach pomocy technicznej oraz powiadamiają podchodzące jednostki o rejonach zniszczeń i skażeń.

W razie poważnych uszkodzeń węzłów lub odcinków kolejowych i braku możliwości ruchu okrężnego - w porozumieniu z dowództwami okręgów wojskowych - wyznacza się stacje wyładownicze. Wyładowane jednostki formują kolumny marszowe i w nakazanym czasie i kolejności wchodzą na wyznaczone drogi przemarszu wojsk. Posterunki regulacji ruchu, odpowiednio wcześniej powiadomione, przyjmują na siebie obowiązek zabezpieczenia przemarszu wyładowanych jednostek.

Najbardziej niewralgicznymi punktami na drogach przemarszu będą przeprawy na przeszkodach wodnych. W przypadku zniszczenia mostów drogowych komendanci rejonów i stref kierowania ruchem, kierują na pozostałe czynne przeprawy mostowe oddziały z zablokowanych przepraw, wyznaczają drogi obejścia lub dojścia do sąsiednich tras marszu, organizują na nich regulację ruchu. Jeśli zniszczeniu ulegną mosty kolejowe i nie będzie można skierować transportów kolejowych do stacji docelowych, uruchamia się tymczasowe rejony przeładunkowe, a dowódcy jednostek drogowo-mostowych i pontonowych uruchamiają odcinki i punkty przeprawowe.

IV. KOMUNIKACYJNE ZABEZPIECZENIE PRZEGRUPOWANIA WOJSK

W całości przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem przegrupowania przez obszar kraju wojsk operacyjnych szczególnie ważną rolę odgrywa zabezpieczenie komunikacyjne.

Do głównych przedsięwzięć w tym zakresie należy zaliczyć:

- 1 - przygotowanie transportu do pracy w warunkach wojennych;
- 2 - osłonę techniczną dróg i obiektów komunikacyjnych;
- 3 - organizację rejonów przeładunkowych;
- 4 - organizację przepraw doraźnych na szerokich przeszkodach wodnych.

W komunikacyjnym zabezpieczeniu przegrupowania wojsk operacyjnych przez obszar kraju główną rolę odgrywają organy, siły i środki resortu komunikacji i żeglugi oraz obrony narodowej.

Przygotowanie transportu do pracy w warunkach wojennych jest częścią obronnego przygotowania kraju. Obejmuje ono przygotowanie dróg i środków transportowych do wykonania masowych zadań przewozowych w czasie zagrożenia i wojny.

Przedsięwzięcia te realizowane są w okresie pokoju sukcesywnie w ramach kolejnych narodowych planów gospodarczych.

Charakterystyczną właściwością przygotowania transportu do pracy w czasie wojny jest jednoczesne uwzględnienie potrzeb komunikacyjnych rozwijającej się gospodarki narodowej jak i wymagań wojskowych stawianych przed transportem na okres wojny.

Przykładem tego może być obronne i gospodarcze znaczenie stałych rejonów przeładunkowych na granicy pomiędzy PRL i ZSRR.

Do podstawowych przedsięwzięć przygotowania komunikacji do pracy w czasie wojny zalicza się:

- budowę nowych dróg komunikacyjnych /kolejowych i kołowych/, w tym budowę: autostrad z odcinkami odpowiadającymi wymogom stawianym współczesnym lotniskom wojskowym; obwodnic dużych aglomeracji miejskich, ośrodków przemysłowych; bezkolizyjnych, dwupoziomowych skrzyżowań, szczególnie pierwszorzędnych linii kolejowych z drogami kołowymi o znaczeniu obronnym;

- prowadzenie rekonstrukcji i modernizacji istniejących dróg i obiektów komunikacyjnych o znaczeniu obronnym w celu zwiększenia przepustowości linii kolejowych i dróg kołowych, zwiększenia nośności obiektów inżynierskich na drogach /mostów, wiaduktów/, uodpornienie obiektów komunikacyjnych na oddziaływanie nieprzyjaciela z użyciem współczesnych środków rażenia /np. stosowanie podkładów struno-betonowych na liniach kolejowych/;

- przygotowanie zasadniczych elementów tymczasowych rejonów przeładunkowych /stacje, punkty przeładunkowe, drogi dojazdowe do rejonów planowanych przepraw doraźnych na szerokich przeszkodach wodnych itp./;

- produkcję nowych typów i rodzajów środków transportowych /wagonów, samochodów, ciągników, statków morskich oraz taboru wodnego śródlądowego/ bardziej dostosowanych do przewozu wojsk i ładunków wojskowych;

- systematyczne tworzenie rezerw materiałowych, szczególnie konstrukcji mostowych oraz materiałów i urządzeń do odbudowy obiektów kolejowych i drogowych;

- przygotowanie techniczne taboru żeglugi wodnej śródlądowej do organizacji przepraw promowych na przeszkodach wodnych;

- opracowanie planów osłony technicznej dróg i obiektów komunikacyjnych oraz planów mobilizacyjnego rozwinięcia sił zmilitaryzowanych.

Osłona techniczna dróg i obiektów komunikacyjnych obejmuje kompleks przedsięwzięć o charakterze organizacyjnym i technicznym, których celem jest likwidacja skutków oddziaływania sił nieprzyjaciela na system komunikacyjny, w zakresie zapewniającym ciągłość przegrupowania wojsk, przewozu wojskowych środków materiałowo-technicznych oraz ładunków gospodarki narodowej.

Plany osłony technicznej dróg i obiektów komunikacyjnych opracowują poszczególne resorty.

Podstawę do opracowania tych planów stanowią następujące dane wyjściowe:

- aktualny stan danego rodzaju transportu /sieć drogowa, tabor, zaplecze techniczne, kadry, struktura zarządzania/;

- ogólny zamiar wykorzystania danego rodzaju transportu do zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych sił zbrojnych i gospodarki narodowej w okresie zagrożenia i wojny;

- wnioski z oceny zagrożenia kraju ze szczególnym uwzględnieniem możliwości i sposobu oddziaływania nieprzyjaciela i charakteru możliwych zniszczeń w systemie komunikacyjnym;

- możliwości gospodarki narodowej w zakresie rozwinięcia na okres wojny sił do osłony technicznej oraz w zakresie gromadzenia środków /materiałów/ niezbędnych do odbudowy.

Do osłony technicznej sieci komunikacyjnej na obszarze kraju mogą być wykorzystane w czasie wojny siły rejonów dróg publicznych, jednostki zmilitaryzowane przewidziane do rozwinięcia na okres wojny oraz jednostki wojskowe /drogowo-mostowe, eksploatacji dróg itp/.

Ogólne kierownictwo w zakresie osłony technicznej dróg i obiektów kolejowych na obszarze całego kraju sprawuje centralny zarząd odbudowy kolei /CZOK/ Ministerstwa Komunikacji.

Na obszarze poszczególnych DOKP funkcje tę sprawują bezpośrednio zarządy odbudowy kolei DOKP /ZOK DOKP/.

Centralnemu zarządowi odbudowy kolei podlegają bezpośrednio pociągi odbudowy mostów /POM-A/ oraz część pociągów odbudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów i łączności /POUZŁ/.

Zarządom odbudowy kolei DOKP podlegają następujące oddziały zmilitaryzowane:

- pociągi odbudowy mostów /POM-B/ - po jednym pociągu na każdą DOKP;

- pociągi odbudowy nawierzchni kolejowej /PONK/ - jeden dwa pociągi na każdą DOKP;

- pociągi odbudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów i łączności /POUZŁ/ cztery-pięć pociągów na każdą DOKP;

- pociągi odbudowy trakcji elektrycznej /POTE/.

Do osłony technicznej dróg i obiektów kolejowych mogą być wykorzystane jednostki wojskowe, a mianowicie:

- pułki kolejowe /pk/ - do osłony technicznej zasadniczych linii kolejowych lub do osłony technicznej obiektów kolejowych;

- pułki mostowe wojsk kolejowych /pm WK/;

- pułki obrony terytorialnej - do prowadzenia prac ratowniczych.

Podczas prowadzenia prac związanych z likwidacją zniszczeń na kolei, jednostki wojskowe korzystają z materiałów zgromadzonych w bazach składnicach i magazynach resortu komunikacji.

Do głównych elementów planu osłony technicznej sieci kolejowej należy zaliczyć:

- siły osłony technicznej /rodzaj, ilość, rejony wyjściowe do działań/ oraz ich główne i pomocnicze zadania;

- zabezpieczenie materiałowe planowanych robót /ilość i rozmieszczenie materiałów odbudowy/;

- przedsięwzięcia o charakterze organizacyjnym /organizacja TRP, wykorzystanie transportu samochodowego na odcinkach przeprawy w ruchu kolejowym itp./.

Ważną rolę w organizacji osłony technicznej kolei spełniają organy służby komunikacji wojskowej: Szefostwo służby komunikacji wojskowej MON, szefostwa służby komunikacji wojskowej OW i szefostwa przewozów wojskowych przy DOKP.

Ogólne kierownictwo w zakresie osłony technicznej dróg kołowych na obszarze kraju sprawuje centralny zarząd dróg publicznych /CZDP/ Ministerstwa Komunikacji.

Do zadań CZDP należy:

- opracowywanie, normatywne regulowanie i koordynacja zagadnień rozwoju budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów w zakresie objętym rzeczową właściwością Ministerstwa Komunikacji, planowanie i organizowanie działalności związanej z rozwojem i utrzymaniem dróg państwowych i mostów na tych drogach, zwierzchni nadzór nad działalnością okręgowych dyrekcji dróg publicznych /ODDP/ oraz koordynowanie i nadzorowanie resortowych biur projektowych działających w zakresie budownictwa drogowego;

- regulowanie zagadnień wynikających ze zwierzchniego nadzoru Ministerstwa Komunikacji nad działalnością rejonów dróg publicznych /RDP/ urzędów wojewódzkich i podległych im organów w zakresie ich zadań związanych z budową, przebudową ochroną i utrzymaniem dróg lokalnych i mostów na tych drogach;

- ogólnoresortowa koordynacja zadań przeciwpowodziowych;

- międzyresortowa koordynacja branży drogownictwa publicznego w zakresie ustalonym w porozumieniu branżowym.

Okręgowe dyrekcje dróg publicznych podległe bezpośrednio CZDP swoim zasięgiem obejmują obszar byłych województw i jest ich siedemnaście. Okręgowe dyrekcje dróg publicznych na okres wojny rozwijają zmilitaryzowane oddziały budowy i odbudowy dróg /OBD/ oraz oddziały budowy i odbudowy mostów /OBM/.

Do ich zadań należy:

- kierowanie całokształtem gospodarki na drogach państwowych w granicach poszczególnych dyrekcji, przy jednoczesnej współpracy z urzędami wojewódzkimi w zakresie ustalania potrzeb i planów;

- nadzór nad robotami drogowymi prowadzonymi przez przedsiębiorstwa budowy i odbudowy dróg i mostów, rejonów dróg publicznych jak również nad zleconymi do wykonania przedsiębiorstwom obcym;

- kontrola całokształtu działalności wszystkich podległych jednostek organizacyjnych;

- przygotowanie organizacyjno-mobilizacyjne i fachowe oddziałów budowy i odbudowy dróg i mostów do wykonywania zadań w okresie wojny;

- współpraca z okręgami wojskowymi, wojewódzkimi sztabami wojskowymi i z urzędami wojewódzkimi w zakresie gospodarki na drogach.

Rejony dróg publicznych /jest ich 49/ zasięgiem swej działalności obejmują obszar województw.RDP pod względem organizacyjnym podlegają urzędowi wojewódzkim, a pod względem funkcjonalnym /fachowym/ - okręgowym dyrekcjom dróg publicznych i są wykonawcami bieżącego utrzymania w sprawności dróg i mostów.

Zmilitaryzowane oddziały budowy i odbudowy dróg i mostów rozwija się i wykorzystuje w rejonach, w których mogą powstać największe trudności w zabezpieczeniu drogowym przegrupowania wojsk /węzły drogowe, drogi dojazdowe do rejonów przepraw dołączonych na szerokich przeszkodach wodnych oraz do utrzymania i remontu dróg kołowych w tymczasowych rejonach przeładunkowych.

Organy komunikacji uzgadniają problemy związane z osłoną techniczną dróg kołowych podczas planowania z odpowiednimi organami wojskowymi: na szczeblu centralnym - z Szefostwem Służby Komunikacji Wojskowej MON, na szczeblu okręgowych dyrekcji dróg publicznych z Szefostwem Służby Komunikacji Wojskowej Okręgu Wojskowego, na szczeblu rejonów dróg publicznych - z wojewódzkimi sztabami wojskowymi.

W poszczególnych sytuacjach oddziały budowy i odbudowy dróg i mostów mogą być podporządkowane operacyjnie okręgowi wojskowemu, komendom tymczasowych rejonów przeładunkowych lub komendom odcinków przeprawowych itp.

Zmilitaryzowane oddziały budowy i odbudowy dróg i mostów należy traktować w procesie osłony technicznej dróg i mostów jako siły układu funkcjonalnego działające w układzie terytorialnym.

Do osłony technicznej mostów drogowych na obszarze kraju mogą być wykorzystywane jednostki wojskowe - pułki mostowe. Jednostki te w zasadzie będą wykorzystywane przez okręgi wojskowe do zabezpieczenia przepraw na dużych przeszkodach wodnych.

Resort komunikacji już w okresie pokoju w ramach przygotowania obronnego kraju realizuje wiele przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem przegrupowania wojsk, a mianowicie:

- przygotowuje podejścia do wielkich przeszkód wodnych w miejscach, gdzie mają być rozwinięte przeprawy zapasowe;
- buduje przyczółki mostowe na dużych przeszkodach wodnych;
- przygotowuje, składa i konserwuje zapasowe mosty typu MS-54 lub MS-65;
- przygotowuje wiadukty WD-69, z których można budować mosty oraz wykorzystywać jako mosty towarzyszące.

W zapewnieniu ciągłości przewozów kolejowych szczególnie ważną rolę odgrywają rejonów przeładunkowe. Odnosi się to do przewozów gospodarki narodowej w czasie pokoju jak i przewozów wojskowych podczas wojny.

Na sieci PKP rozróżnia się stałe i tymczasowe rejonów przeładunkowe.

Stale rejonów przeładunkowe /SRP/ zbudowane zostały na obszarach przyległych po obu stronach do granicy państwowej pomiędzy PRL i ZSRR w związku z różnicą szerokości torów kolejowych.

Do podstawowych elementów stałych rejonów przeładunkowych zalicza się stacje rozrządowe /wejściowe i wyjściowe/ organizowane na bazie węzłów kolejowych po obu stronach granicy państwowej; stacje przeładunkowe z wyniesionymi poza ich granice punktami przeładunkowymi oraz drogi kołowe, łączące poszczególne elementy rejonu ze sobą i umożliwiające wyjście kolumn wojskowych na drogi marszu wojsk.

W stałych rejonach przeładunkowych przeprowadza się operacje związane z podstawieniem i przeładunkiem z wagonów jednej kolei do wagonów drugiej kolei przewożonych wojsk, środków materiałowych i technicznych, rannych żołnierzy /przewozy sanitarne/ oraz z odprawieniem nowo sformowanych transportów

/operacyjnych, zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych/ zgodnie z przeznaczeniem.

Sprawne funkcjonowanie stałego rejonu przeładunkowego zapewniają komendy rejonów przeładunkowych oraz podległe im siły:

- eksploatacji technicznej DOKP, na obszarze której położony jest dany rejon przeładunkowy;
- jednostek zmilitaryzowanych i wojsk kolejowych, wydzielone do osłony technicznej obiektów kolejowych;
- wydzielone do obrony i ochrony poszczególnych elementów rejonu przeładunkowego /jednostki OPL, pododdziały ochrony/.

W stałym rejonie przeładunkowym organizuje się pododdziały samoobrony i stanowiska kierowania oraz buduje się schrony, wykonuje szczeliny itp. przedsięwzięcia obrony cywilnej.

Przeładunek środków materiałowo-technicznych organizuje się w stałym rejonie przeładunkowym przy użyciu sił i środków bazy przeładunkowej.

W skład bazy przeładunkowej wchodzi: komenda bazy przeładunkowej, składy, jednostki robocze, transportowe, ochrony oraz środki do mechanizacji prac przeładunkowych.

Tymczasowe rejonu przeładunkowe /TRP/ organizuje się na obszarze kraju w rejonie szerokich przeszkód wodnych /WISŁA, Odra/ na zasadniczych liniach kolejowych w celu zabezpieczenia ciągłości przewozów na wypadek długich przerw w bezpośrednim ruchu kolejowym powstałych w rezultacie zniszczenia lub uszkodzenia mostów kolejowych.

Do podstawowych elementów tymczasowych rejonów przeładunkowych zalicza się:

- stacje wyładowania i załadowania /stacje przeładunkowe/ po obu stronach przeszkody wodnej, przygotowane pod względem technicznym do przeładunku transportów operacyjnych, rakiet, amunicji i materiałów wybuchowych, materiałów pędnych i smarów, paliwa rakietowego oraz ewakuowanych na tyły chorych i rannych żołnierzy;
- przeprawy na przeszkodzie wodnej;
- drogi kołowe, łączące stacje wyładowania i załadowania z przeprawami na przeszkodzie wodnej;

- rejon zbiorczy /po wyładowaniu/ i wyczekiwania /przed załadowaniem/ dla pododdziałów przewożonych transportem kolejowym;

- odcinki polowych rurociągów przeprowowych;
- organy i siły zabezpieczające pracę tymczasowych rejonów przeładunkowych /komenda TRP, pododdziały: transportowe, roboczo-transportowe, rurociągów przeprowowych, drogowo-eksploatacyjne/.

Podstawowe operacje wykonywane w TRP:

a/ z transportami operacyjnymi; wyładowanie z wagonów na stacji wyładowania, przejście do rejonu zbiorczy i z rejonu zbiorczy do rejonu wyczekiwania w rejonie stacji załadowania, przejście z rejonu wyczekiwania na stację załadowania, załadowanie do wagonów nowego składu pociągu, odprawienie transportu zgodnie z przeznaczeniem;

b/ z transportami zaopatrzeniowymi; przeładowanie przewożonych środków materiałowo-technicznych na stacji przeładunkowej do samochodów, przejazd załadowanych samochodów do stacji załadowania po przeciwnej stronie przeszkody wodnej, przeładowanie środków materiałowo-technicznych z samochodów do wagonów, odprawienie transportów zaopatrzeniowych zgodnie z przeznaczeniem.

Należy podkreślić, że ponowne ładowanie środków materiałowych na transport kolejowy jest uzasadnione jeżeli istnieje możliwość przewozu kolejną na odległość nie mniejszą niż 150-200 km.

Szczególną formą przeprowienia ładunków przez przeszkodę wodną jest przepompowywanie paliw płynnych pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na przeciwległych brzegach przeszkody wodnej przy wykorzystaniu polowych rurociągów przeprowowych.

Funkcjonowanie tymczasowych rejonów przeładunkowych zabezpieczają: siły eksploatacji i osłony technicznej, pododdziały robocze, transportowe, ochrony itp.

Pracą tymczasowego rejonu przeładunkowego kieruje komenda, w skład której wchodzi oficerowie służby komunikacji wojskowej oraz odpowiednich innych służb kwatermistrzowskich.

Jednym z podstawowych przedsięwzięć komunikacyjnego zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych przez obszar kraju jest udzielanie pomocy przegrupowującym się wojskom w pokonywaniu szerokich przeszkód wodnych w wypadku zniszczenia lub uszkodzenia przez przeciwnika mostów stałych.

Pomoc ta wyraża się w organizacji przepraw przy wykorzystaniu specjalnie do tego celu wydzielonych sił i środków w myśl podstawowej zasady, że przegrupowujące się wojska nie powinny angażować do pokonania przeszkody wodnej swoich etatowych sił i środków przeprawowych.

Przeprawy na szerokich przeszkodach wodnych /WISŁA, Odra/ organizują dowództwa okręgów wojskowych, a niekiedy komendy stref kierowania ruchem wojsk, przy pomocy sił operacyjnie podporządkowanych danej strefie.

Czynności przygotowawcze do organizacji przepraw /rozpoznania poszczególnych odcinków rzeki i ustalenia najbardziej dogodnych miejsc do budowy przepraw, budowa dróg dojazdowych do miejsc, w których planuje się budowę przepraw itd./ wykonuje się w okresie pokojowym.

Do podstawowych rodzajów przepraw przeznaczonych do zabezpieczenia ruchu wojsk zalicza się: mosty pontonowe, mosty składane, przeprawy promowe oraz przeprawy po dnie /pod wodą/ i po lodzie.

Szerokie zastosowanie w zabezpieczeniu pokonywania szerokich przeszkód wodnych przez przegrupowujące się przez obszar kraju wojska operacyjne mają mosty pontonowe.

Do podstawowego sprzętu przeprawowego przewidywanego do budowy mostów pontonowych w ramach zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych przez obszar kraju należą obecnie parki TPP, PP-64, NŻM-56

Niezależnie od wymienionego sprzętu przeprawowego do budowy mostów pontonowych mogą być wykorzystane promy W-2 znajdujące się na wyposażeniu zmilitaryzowanych oddziałów przepraw promowych /OPP/ formowanych na bazie sił i środków żeglugi śródlądowej.

Parki pontonowe TPP i PP-64 są na wyposażeniu jednostek pontonowych /brygad, pułków/ wydzielonych do zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych przez obszar kraju.

Park NŻM-56 przewidziany jest do budowy pontonowych mostów drogowo-kolejowych. Z jednego parku można zbudować 500 mb mostów lub 2-4 przystanie i 13 promów o nośności 300 t każdy. Most posiada oddzielną jezdnię kolejową i drogową. Szerokość jezdni drogowej wynosi 4 m. Podczas przejazdu przez most pociągu, na jezdni drogowej mogą się znajdować pojazdy kołowe o ciężarze do 10 t w odstępach co 30 m. Jeżeli jezdnia kolejowa nie jest obciążona, po jezdni drogowej dopuszczalny jest ruch cięższych pojazdów mechanicznych.

Most NŻM-56 składa się z części brzegowych, przejściowych i części pływającej. Park pontonowy NŻM-56 jest na wyposażeniu pułku mostowego wojsk kolejowych /pm WK/.

Drugim zasadniczym rodzajem przepraw doraźnych wojsk operacyjnych przez przeszkody wodne na obszarze kraju są mosty składane.

Są to przeszłowe konstrukcje mostowe, składające się z typowych oddzielnych elementów, pozwalających przy ich użyciu na wielokrotną budowę przeseł o różnych długościach.

Do drogowych mostów składanych zalicza się:

- MS Bailey'a o nośności 10-40t - dla ruchu jednokierunkowego;
- MS-22-80 o nośności 12-80t - dla ruchu jednokierunkowego;
- MS-54 o nośności 20-80t - dla ruchu dwukierunkowego.

Nośność mostów składanych jest zależna od rozpiętości przeseł oraz typu /układu/ konstrukcji.

Mosty składane mogą być budowane na podporach pływających lub na podporach składanych.

Do budowy mostów składanych na przeszkodach wodnych na obszarze kraju wydziela się pułki mostowe (pm) służby komunikacji wojskowej oraz zmilitaryzowane oddziały budowy i odbudowy mostów Ministerstwa Komunikacji.

Do zabezpieczenia pokonywania szerokich przeszkód wodnych przez wojska operacyjne przegrupowujące się przez obszar kraju mogą być organizowane przeprawy promowe.

Przeprawy te organizuje się przy wykorzystaniu sprzętu przeprawowego /pontonów/ parków TPP lub PP-64 jeżeli tego sprzętu nie wystarcza na wybudowanie mostu /np. na skutek zniszczenia części parku przez nieprzyjaciela/ oraz taboru wodnego żeglugi śródlądowej.

Przeprawy promowe i pontonowe z parku pontonowych organizują jednostki wojskowe /BPont, ppont, pm WK/, natomiast przeprawy promowe ze środków żeglugi śródlądowej - zmilitaryzowane oddziały przepraw promowych /ZOPP/. Podstawową zasadą przy tego rodzaju pokonywaniu przeszkody wodnej przez przegrupowujące się przez obszar kraju wojska operacyjne jest przeproważanie promowa wojsk na szerokim froncie z jednoczesnym stosowaniem manewru zestawami promowymi.

Ważnym elementem punktu przeprawy promowej są przystanie promowe budowane na linii odbijania i linii lądowania. Przystanie te buduje się z etatowego sprzętu parku pontonowego, taboru wodnego śródlądowego /barek żeglugi śródlądowej/ lub z materiałów miejscowych. Materiały te mogą być przygotowane w rejonie planowanych przepraw promowych w czasie pokoju lub w okresie zagrożenia bezpieczeństwa państwa.

W jednym punkcie przeprawowym może być od 1 do 3 par przystani, a na każdej z nich mogą kursować 1-3 promy.

W wyjątkowo trudnych warunkach komunikacyjnych na danym odcinku rzeki /ograniczona przepustowość lub nośność mostów i przepraw promowych/ organizuje się przeprawy czołgów po dnie /pod wodą/.

Urządzenie punktu przeprawy dokonuje się częściowo w okresie pokojowym /rozpoznanie koryta rzeki, budowa dróg dojazdowych/ i w czasie bezpośredniej organizacji przeprawy czołgów pod wodą /oznakowanie, zorganizowanie służby awaryjno-ratunkowej itp./.

W organizacji przeprawy czołgów pod wodą udział biorą: oficer wojsk inżynierskich z komendy SKRW, siły i środki z jednostki inżynierskiej organizującej przeprawę na danym odcinku przeszkody wodnej oraz siły i środki z przegrupowujących się wojsk.

W okresie zimy jednostki pontonowe i mostowe przygotowują w granicach swoich odcinków przeprawy po lodzie, wzmacniając odpowiednio naturalną pokrywę lodu.

Wszystkie rodzaje przepraw /mostowe, promowe, pod wodą/ na danym odcinku rzeki, z drogami dojazdowymi oraz zorganizowanym systemem dowodzenia tworzą odcinki przepraw.

Komendantem odcinka przepraw jest oficer wyznaczony przez dowódcę jednostki, która zabezpiecza przegrupowanie wojsk operacyjnych na danym odcinku przeszkody wodnej. Oficer ten odpowiada za prawidłową eksploatację poszczególnych punktów przeprawy i utrzymanie odpowiedniego tempa ruchu oraz kolejności przegrupowania wojsk oraz współpracuje z przedstawicielem sztabu przegrupowujących się wojsk.

Komendantowi odcinka przeprawy podlegają komendanci poszczególnych punktów przeprawowych.

Charakterystyczną cechą odcinka przeprawy, niezależnie od ilości i rodzaju punktów przeprawy, jest jego przepustowość, określana ilością wojsk /pojazdów, wozów bojowych/, które można przeprowadzić przez daną przeszkodę wodną w jednostce czasu /godzina, doba/.

V. ZABEZPIECZENIE BOJOWE PRZEGRUPOWANIA WOJSK

Zabezpieczenie bojowe obejmuje przedsięwzięcia realizowane przez siły i środki OTK w celu ograniczenia oddziaływania nieprzyjaciela na proces przegrupowania wojsk.

Do głównych przedsięwzięć w zakresie zabezpieczenia bojowego przegrupowujących się wojsk zalicza się obronę z powietrza, osłonę przeciwdywersyjną i obronę przed bronią masowego rażenia.

Obrona powietrzna kraju jakkolwiek stanowi samodzielny rodzaj działań bojowych, to w przypadku osłony z powietrza przegrupowania wojsk będziemy ją umownie traktować jako zabezpieczenie bojowe.

Celem osłony z powietrza jest niedopuszczenie do zniszczenia lub obezwładnienia przegrupowujących się wojsk oraz obiektów komunikacyjnych, których funkcjonowanie zapewnia sprawny marsz i przewóz wojsk.

Osłonę powietrzną przegrupowujących się wojsk przez obszar kraju w systemie OPK realizują: lotnictwo i środki naziemne. Osłona ta może być realizowana pośrednio lub bezpośrednio.

Pierwsza z wymienionych form osłony powietrznej polega na tym, że przegrupowujące się przez obszar kraju wojska bez względu na ich położenie na drogach przegrupowania, są osłaniane siłami wojsk OPK w ramach działań bojowych, prowadzonych przeciwko siłom powietrznym nieprzyjaciela.

Bezpośrednią osłonę powietrzną przegrupowujących się wojsk organizuje się w sytuacjach szczególnych, do których zalicza się:

- masowy przeładunek wojsk w stałych i tymczasowych rejonach przeładunkowych;
- zgrupowanie wojsk na podejściach do szerokich przeszkód wodnych /rz. WISŁA, Odra/ w oczekiwaniu na przeprawę;
- zgrupowanie wojsk w rejonach długich odpoczynków, organizowanych w czasie przegrupowania.

Informacje o położeniu wojsk w czasie przegrupowania przez obszar kraju korpus OPK otrzymuje ze sztabu okręgu wojskowego.

Niezależnie od sił OPK w bezpośredniej osłonie powietrznej biorą udział siły OPL przegrupowujących się wojsk operacyjnych.

Do obiektów komunikacyjnych osłanianych tymi siłami należy zaliczyć stałe i tymczasowe rejony przeładunkowe oraz stałe mosty drogowe i kolejowe na szerokich przeszkodach wodnych, a także mosty wybudowane przez jednostki wojskowe lub oddziały zmilitaryzowane.

Obrona przeciwlotnicza obiektów komunikacyjnych na obszarze kraju skupia się więc z zasady w rejonach, w których realizowana jest również bezpośrednia osłona powietrzna przegrupowujących się wojsk operacyjnych siłami lotnictwa myśliwskiego OPK, a tym samym jest ona jak gdyby dopełnieniem osłony powietrznej kraju.

Do obrony powietrznej przegrupowujących się wojsk sojusznicznych na rubieży granicy państwowej pomiędzy PRL i ZSRR, szczególnie na obszarach stałych rejonów przeładunkowych mogą być wydzielone specjalne siły wojsk sojusznicznych.

Głównym celem działalności dywersyjnej skierowanej przeciwko przegrupowującym się wojskom operacyjnym będzie opóźnienie dopływu sił na front zewnętrzny. Cel ten będzie realizowany przez:

- niszczenie obiektów komunikacyjnych, odgrywających ważną rolę w przegrupowaniu wojsk /mosty, wiadukty, przeprawy do-
raźne, zbiorniki wodne itp./;

- niszczenie składów ze środkami materiałowymi, przeznaczonymi do uzupełniania zapasów doraźnych przegrupowujących się wojsk /dotyczy to szczególnie materiałów pędnych/;

- skażenie ujęć i zbiorników wodnych w rejonach dróg marszu wojsk;

- określanie /ustalenie/ opłacalnych celów /np. wojsk przebywających w rejonie długiego odpoczynku/ dla lotnictwa i wojsk raketowych;

- naprowadzanie przy pomocy technicznych środków /emitujących impulsy elektromagnetyczne o określonej częstotliwości, sygnały świetlne itp./ lotnictwa i rakiet na wybrane obiekty w celu wykonania skutecznego ataku;

- wzniesienie pożarów dużych kompleksów leśnych w rejonach dróg marszu i przewozu wojsk;

- prowadzenie rozpoznania przegrupowujących się wojsk /ilość, rodzaj, uzbrojenie/;

- bezpośrednie oddziaływanie ogniowe na przegrupowujące się wojska, szczególnie na sztaby, pododdziały i oddziały wojsk raketowych, jednostek tyłowych oraz na przewożone środki materiałowo-techniczne.

Do charakterystycznych cech dywersyjnego oddziaływania nieprzyjaciela na przegrupowanie wojsk należy zaliczyć: oddziaływanie małymi grupami w składzie kilku do kilkunastu żołnierzy, oddziaływanie z zaskoczenia, przede wszystkim nocą i w warunkach ograniczonej widoczności, wykonanie krótkotrwałego ataku i pośpieszne wycofanie się.

Pośrednią obronę przeciwdywersyjną przegrupowania wojsk realizuje się w ramach prowadzonej na obszarze kraju ochrony przeciwdywersyjnej.

Działania te polegają na rozpoznaniu sił dywersyjnych, ograniczeniu swobody ich działania i stopniowym ich likwidowaniu.

Działania przeciwdywersyjne organizują i prowadzą siły Ministerstwa Spraw Wewnętrznych - milicja obywatelska i jej jednostki manewrowe oraz służba bezpieczeństwa przy ścisłej

współpracy z ludnością cywilną zamieszkałą na danym obszarze.

Przy dużym nasileniu działań dywersyjnych do akcji przeciwdywersyjnych mogą być użyte wojska OTK, dyslokowane w danym rejonie.

Do podstawowych przedsięwzięć bezpośrednio związanych z obroną przeciwdywersyjną przegrupowania wojsk należy zaliczyć:

- obronę obiektów komunikacyjnych na drogach przegrupowania wojsk;

- patrolowanie szlaków komunikacyjnych na szczególnie zagrożonych odcinkach;

- prowadzenie rozpoznania przeciwdywersyjnego na obszarach przylegających do dróg marszu i przewozu wojsk;

- realizowanie przedsięwzięć obrony przeciwpożarowej w tych rejonach kompleksów leśnych, przez które przechodzą drogi marszu i przewozu wojsk.

Istotną rolę w obronie obiektów komunikacyjnych na obszarze kraju w czasie wojny spełniają wojskowe pododdziały obrony obiektów, mobilizowane w okresie zagrożenia bezpieczeństwa państwa. Do obiektów komunikacyjnych ochraniających przez te pododdziały zalicza się z zasady duże mosty drogowe i kolejowe na szerokich przeszkodach wodnych.

Małe mosty /przepusty/ na drogach marszu i przewozu wojsk mogą być bronione przez specjalistyczne oddziały samoobrony, organizowane przez resort spraw wewnętrznych oraz przy wykorzystaniu sił służb porządkowo-ochronnych terenowych oddziałów samoobrony.

Pododdziały obrony obiektów komunikacyjnych w pasie przygranicznym podlegają jednostkom wojsk ochrony pogranicza.

Obronę obiektów kolejowych w rejonie stacji i węzłów kolejowych zapewniają siły oddziałowych i okręgowych komend służby ochrony kolei /SOK/.

Obronę przepraw doraźnych na szerokich przeszkodach wodnych organizują jednostki wojskowe, które utrzymują te przeprawy /jednostki pontonowe, mostowe/.

Patrolowanie szlaków komunikacyjnych w rozpoznanych rejonach działania sił dywersyjnych, szczególnie w odniesieniu do linii kolejowych, po których odbywa się przewóz wojsk i ładunków wojskowych, jest podstawowym przedsięwzięciem obrony przeciwdywersyjnej przegrupowania wojsk operacyjnych.

W realizacji tego zadania mogą brać udział siły miejscowych terenowych oddziałów samoobrony i służby ochrony kolei oraz wojska OTK /jednostek: obrony terytorialnej, szkolnych, zapasowych itp./ i wojska operacyjne stacjonujące czasowo w danym rejonie.

Szczególnie ważną rolę w obronie przeciwdywersyjnej przegrupowania wojsk spełnia system patrolowania odcinków dróg w rejonach przeładunkowych, w rejonach zatrzymania kolumn wojskowych i transportów /operacyjnych i zaopatrzeniowych/ na podejściach do szerokich przeszkód wodnych oraz w rejonach długich odpoczynków wojsk.

Główne funkcje w zakresie rozpoznania terenów przypuszczalnych działań sił dywersyjnych w rejonach przylegających do dróg marszu i przewozu wojsk spełniają siły milicji obywatelskiej, służby bezpieczeństwa oraz terenowych oddziałów samoobrony.

Koordynatorem planowania i realizacji przedsięwzięć obrony przeciwdywersyjnej przegrupowania wojsk przez obszar kraju są wojewódzkie sztaby wojskowe.

Podstawę do planowania przedsięwzięć obrony przeciwdywersyjnej przegrupowania wojsk stanowią wnioski z oceny zagrożenia dywersyjnego województwa, analiza i ocena sił układu terytorialnego, funkcjonalnego i dyslokowanych w czasie wojny na obszarze województwa jednostek OTK oraz wytyczne dowódcy okręgu wojskowego do zabezpieczenia przegrupowania wojsk.

Szczególnie ważnym zagadnieniem jest ścisła współpraca w tym zakresie pomiędzy wojewódzkimi sztabami wojskowymi, organami milicji obywatelskiej i służby bezpieczeństwa, dowództwami brygad /oddziałów/ WOP, komendami SOK itd.

W obronie przeciwdywersyjnej przegrupowania wojsk biorą bezpośredni udział przegrupowujące się wojska. Zadanie to realizują one poprzez bezpośrednią obronę oddziałów i pododdziałów na wszystkich etapach przegrupowania niezależnie od sposobu przegrupowania /marsz lub przewóz wojsk kolejają/.

Informacji o stanie zagrożenia dywersyjnego obszarów, przez które przegrupowują się wojska operacyjne udzielają sztabom tych wojsk wszystkie organy wykonujące określone funkcje w systemie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk.

Obrona przed bronią masowego rażenia przegrupowujących się wojsk przez obszar kraju obejmuje zespół przedsięwzięć mających na celu zmniejszenie skutków działania broni jądrowej, chemicznej i biologicznej.

Do najważniejszych przedsięwzięć z zakresu OPBMR przegrupowujących się wojsk przez obszar kraju należy zaliczyć powiadamianie i ostrzeganie przegrupowujących się wojsk operacyjnych o niebezpieczeństwie napadu powietrznego, informowanie /ostrzeganie/ o skażeniach na drogach przegrupowania oraz udział sił wojskowych i OC w likwidacji skutków uderzeń bronią masowego rażenia.

Powiadamianie i ostrzeganie wojsk realizowane jest przez korpusy obrony powietrznej kraju.

Informacji o skażeniach na drogach przegrupowania udzielają wojskom wszystkie organy systemu kierowania ich ruchem.

W akcji ratowniczej, w wypadku wykonania przez przeciwnika uderzenia jądrowego na przegrupowujące się wojska operacyjne biorą udział jednostki i wydzielone pododdziały ratownicze wojsk OTK /pułki OT, pododdziały szkół oficerskich, ośrodki szkolenia, jednostki rezerwowe itp. oraz siły obrony cywilnej, oddziały ratownictwa technicznego, siły medyczo-sanitarne, przeciwpożarowe, odkażania i dezaktywacji, porządkowo-ochronne/.

Likwidacją skutków uderzeń kierują dowódcy przegrupowujących się wojsk. Siły obrony cywilnej, wojsk OTK, itp. biorą udział w akcji zgodnie z decyzją dowódcy kierującego całością akcji ratowniczej. W przypadku gdy kolumna wojskowa zostanie porażona w mieście, wówczas kierownictwo akcją ratowniczą będą sprawować organy OC.

Po wykonaniu uderzenia jądrowego na transporty zaopatrzeniowe /kolumny z zaopatrzeniem/ kierowanie akcją ratowniczą mogą przejąć organy obrony cywilnej lub wojskowe np. wojewódzkie sztaby wojskowe.

Do głównych zadań sił ratowniczych OC biorących udział w akcji na rzecz przegrupowujących się wojsk operacyjnych należy zaliczyć pomoc w zakresie ratownictwa medycznego. Pomoc ta polega na ewakuacji poszkodowanych żołnierzy z rejonu porażenia, udzielaniu im pierwszej pomocy medycznej, przeprowadzaniu zabiegów specjalnych oraz ewakuacji do miejscowych zakładów służby zdrowia.

W wypadku wykonania uderzenia jądrowego na przegrupowujące się jednostki tyłowe, główne zadanie sił ratowniczych OC będzie polegać na udzielaniu organom tyłowym pomocy w ewakuacji z rejonu porażenia sprzętu, transportu, urządzeń, środków materiałowo-technicznych itp.

We wszystkich przypadkach po wykonaniu uderzeń jądrowych na przegrupowujące się wojska ważną rolę będą spełniały siły porządkowo-ochronne i jednostki straży pożarnej.

Możliwości udzielania pomocy w prowadzeniu zabiegów specjalnych są ograniczone ilością i możliwością sił OTK, które do tego celu można wydzielić.

Główne zadanie w tym zakresie mogą wykonywać pododdziały chemiczne jednostek wojskowych OTK oraz oddziały odkażania i dezaktywacji obrony cywilnej. Rola tych sił ogranicza się w zasadzie do prowadzenia zabiegów specjalnych żołnierzy porażonych.

VI. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE PRZEGRUPOWANIA WOJSK

W zakres zabezpieczenia tyłowego przegrupowujących się wojsk wchodzi pomoc materiałowa, medyczna i techniczna.

Głównym organizatorem i organem planującym zaopatrywanie przegrupowujących się przez obszar kraju wojsk operacyjnych są centralne organy zaopatrujące WP. Opracowują one oddzielne plany, dyrektywy i zarządzenia oraz stawiają w tym zakresie odpowiednie zadania podległym organom zaopatrującym.

Ogniwem pośrednim i jednocześnie kierującym zaopatrywaniem przegrupowujących się własnych wojsk operacyjnych są organy zaopatrujące okręgów wojskowych.

W zakresie tyłowego zabezpieczenia okręg wojskowy występuje jako organizator w stosunku do armii wydzielonej ze składu wojsk okręgu oraz jako wykonawca w stosunku do przegrupowujących się wojsk operacyjnych wydzielonych z innych okręgów wojskowych, a także wojsk sojuszniczych.

W ramach zaopatrywania przegrupowujących się wojsk uzupełnia się bieżące zapasy środków materiałowo-technicznych, w szczególności materiały pędne i smary /w odniesieniu do wojsk przegrupowujących się marszem/ oraz żywność, w tym również wody konsumpcyjnej.

W określonych sytuacjach, w celu odtwarzania naruszonych zapasów ruchomych, przegrupowujące się wojska operacyjne mogą być zaopatrywane również w inne środki materiałowe. Może to mieć miejsce np. przy zużyciu części zapasów ruchomych amunicji przeciwlotniczej w wyniku odpierania ataków lotnictwa nieprzyjaciela na poszczególnych etapach przegrupowania /w czasie osłony przeprawy wojsk przez przeszkodę wodną itp./; zniszczenie części lub całości zapasów ruchomych poszczególnych oddziałów /związków taktycznych/ w rezultacie oddziaływania pododdziały tyłowe w czasie przegrupowania sił nieprzyjaciela /lotnictwo, dywersja itp./.

Źródłem zaopatrywania przegrupowujących się przez obszar kraju wojsk operacyjnych są składnice wojskowe /centralne, okręgowe/, magazyny garnizonowe i polowe składy wojskowe /np. polowe składy mps rozwijane przez okręgowe organy zaopatrujące w planowanych rejonach długich odpoczynków wojsk/, a ponadto składy rezerw państwowych oraz składy centrali produktów naftowych /CPN/ i wojewódzkie hurtowanie, a także inne terenowe zakłady produkcji środków żywnościowych /zakłady przemysłu mięsnego, zakłady przemysłu piekarniczego itp./.

Dostawy środków materiałowych, przede wszystkim materiałów pędnych i smarów oraz żywności dla przegrupowujących się przez obszar kraju wojsk sojuszniczych, realizowane są przez wyznaczone organy i jednostki przy wykorzystaniu przygotowanych do tego celu zapasów.

W sytuacjach szczególnych przewiduje się nieplanowane zaopatrywanie wojsk sojuszniczych.

Decyzje w zakresie konieczności natychmiastowego wydania środków materiałowych podejmują okręgowe organy zaopatrzące.

Wszystkie przedsięwzięcia związane z zaopatrywaniem przegrupowujących się przez obszar kraju wojsk operacyjnych organizuje się z zasady w rejonach przewidywanych /planowanych/ długich odpoczynków wojsk.

W zabezpieczeniu przegrupowujących się wojsk przez obszar kraju ważnym przedsięwzięciem jest należyte wykorzystanie sił i środków służby zdrowia do udzielenia pomocy medycznej. Dotyczy to zarówno wojsk przegrupowujących się marszem po drogach kołowych jak i jednostek wojskowych przewożonych transportem kolejowym.

W planowaniu perspektywicznym trudno jest bliżej określić wielkość potrzeb pomocy medycznej. Można natomiast ustalić prawdopodobne przyczyny strat sanitarnych oraz rejony w których straty te mogą być największe.

Straty sanitarne wśród przegrupowujących się wojsk mogą powstać w wyniku bezpośredniego oddziaływania sił nieprzyjaciela na przegrupowujące się wojska, katastrof drogowych i kolejowych, spowodowanych między innymi oddziaływaniem sił nieprzyjaciela na obiekty komunikacyjne /np. wysadzenie torów kolejowych przez dywersantów w czasie przejazdu pociągu/ oraz skażeń i skażeń obszarów /w tym źródeł wody/, przez które przegrupowują się wojska.

Straty sanitarne wśród przegrupowujących się wojsk mogą powstać na obszarze całego kraju. Największych jednak strat sanitarnych można się spodziewać na obszarach, do których należą:

- rejony dyslokacji, mobilizacji oraz rejony alarmowe oddziałów i związków taktycznych;
- rejony wyczekiwania /zbiórki/ jednostek /pododdziałów/ przed załadowaniem /po wyładowaniu/ na transport kolejowy;
- stałe i tymczasowe rejony przeładunkowe;
- rubieże szerokich przeszkód wodnych, szczególnie odcinki doraźnych przepraw wojsk;
- rejony długich odpoczynków wojsk.

W związku z powyższym przy planowaniu pomocy medycznej przegrupowującym się wojskom operacyjnym, siłami OTK, główny wysiłek należy skupić w w/w rejonach.

Pomocy medycznej przegrupowującym się przez obszar kraju wojskom operacyjnym udzielają siły i środki służby zdrowia MON, Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej oraz służba zdrowia innych resortów np. Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Komunikacji, szczególnie wojskom przewożonym transportem kolejowym.

Do głównych zadań wykonywanych w tej dziedzinie przez siły OTK na rzecz wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju zalicza się pierwszą pomoc medyczną poszkodowanym żołnierzom w rejonie prowadzenia ratownictwa medycznego oraz ewakuację chorych i rannych żołnierzy do zakładów leczniczych i ich hospitalizację.

Ilość sił służby zdrowia oraz środków, przede wszystkim transportu sanitarnego, wydzielonych każdorazowo do pomocy medycznej na rzecz przegrupowujących się wojsk zależy od konkretnej sytuacji. Decyzje w tej sprawie podejmują szefowie obrony cywilnej /upoważnione organy/ na danym szczeblu administracyjnym. W tym celu Ministerstwo Zdrowia i Opieki Społecznej przeznaczają dla potrzeb sił zbrojnych w wytypowanych szpitalach odpowiednią ilość miejsc /łóżek szpitalnych/ do jednorazowego obłożenia rannymi.

Siły służby zdrowia przegrupowujących się wojsk uczestniczą w akcji medyczno-sanitarnej do czasu rozpoczęcia przegrupowania przez jednostkę, w skład której one wchodzi.

Sprawne przegrupowanie wojsk marszem po drogach kołowych na średnie i duże odległości zależy także od dobrze zorganizowanej obsługi technicznej.

Biorąc pod uwagę prawdopodobne potrzeby w zakresie doraźnej pomocy technicznej /wynikają one z dużego wysiłku pojazdów technicznych w czasie przegrupowania marszem oraz oddziaływania nieprzyjaciela na przegrupowujące się wojska/ należy przewidywać, że etatowe siły przegrupowujących się wojsk nie będą w stanie wykonać wszystkich zadań z zakresu obsługi technicznej. Nieracjonalne jest również wykorzystanie do tego celu sił zabezpieczenia technicznego szczebla operacyjnego, ponieważ

siły te powinny przybyć do rejonów wyjściowych tak samo w pełnej gotowości do działań jak jednostki bojowe. Stąd też wynika duże znaczenie pomocy w obsłudze technicznej przegrupowujących się wojsk ze strony sił OTK zgodnie z zasadą, że w rejonach odpoczynków obsługę techniczną wojsk zapewniają etatowe siły przegrupowujących się wojsk; na drogach marszu pomocy technicznej przegrupowującym się wojskom udzielają siły OTK.

Pomoc techniczną przegrupowującym się wojskom organizuje się w oparciu o zaplecze remontowe sił zbrojnych i gospodarki narodowej.

Do wojskowego zaplecza remontowego zalicza się:

- wojskowe zakłady remontowe /ze względu na rozmieszczenie przeważnie w dużych miastach są narażone na zniszczenie, w związku z czym należy się liczyć, że ich moce produkcyjne będą bardzo ograniczone/;

- stacjonarne warsztaty remontowe różnych szczebli /garnizonowe stacje obsługi, okręgowe warsztaty remontowe oraz zagospodarowane po wyjściu pododdziałów remontowych warsztaty dywizji i niektórych pułków/.

Planuje się wykorzystać z gospodarki narodowej zaplecze techniczno-remontowe motoryzacji i mechanizacji rolnictwa. Cywilne zaplecze techniczno-remontowe motoryzacji stanowią obiekty o przeznaczeniu ogólnym lub resortowym, których zadaniem jest obsługa i remont pojazdów mechanicznych.

Do pierwszych należą stacje obsługi, zakłady naprawcze i warsztaty specjalistyczne sektora państwowego, spółdzielczego bądź rzemiosła, do drugich - zajezdnie, stacje obsługi i bazy remontowe podlegające przedsiębiorstwom transportowym oraz zakładom produkcyjnym mającym własne gospodarstwa samochodowe.

Rozmieszczenie zaplecza techniczno-remontowego motoryzacji jest nierównomierne; w większości występują one w dużych miastach.

W skład zaplecza technicznego mechanizacji rolnictwa wchodzi zakłady mechanizacji rolnictwa /ZMR/; państwowe ośrodki maszynowe /POM/ oraz międzykółkowe bazy maszynowe /MBM/.

Ośrodki mechanizacji rolnictwa są równomiernie rozmieszczone na terenie kraju, przeważnie w ośrodkach wiejskich i małych miasteczkach, a więc w miejscowościach mniej narażonych na oddziaływanie nieprzyjaciela.

Przewidując wykorzystanie zaplecza remontowego planuje się na obszarze kraju rozwinięcie następujących podstawowych elementów pomocy technicznej wojskom operacyjnym jak: punkty pomocy technicznej /PPT/ i zbiórki pojazdów uszkodzonych /PZPU/ oraz warsztaty remontowo-naprawcze /WRN/.

Punkty pomocy technicznej organizuje się z zasady na bazie ośrodków zaplecza techniczno-remontowego mechanizacji rolnictwa oraz zaplecza techniczno-remontowego motoryzacji. Punkty te aczkolwiek posiadają charakter stacjonarny udzielają również pomocy technicznej bezpośrednio na drogach marszu wojsk. W związku z tym do głównych elementów punktu pomocy technicznej należą ruchome patrole techniczne.

Patrole techniczne ściśle współpracują z organami regulacji ruchu stref i rejonów kierowania ruchem wojsk oraz organami służby ruchu drogowego MO.

W wypadku trudności usunięcia uszkodzenia bezpośrednio na drodze marszu, uszkodzony pojazd może być ściągnięty do punktu pomocy technicznej.

Warsztaty remontowo-naprawcze organizuje się na bazie zakładów i warsztatów stacjonarnych wojskowego zaplecza remontowego przy wykorzystaniu odpowiednich środków zaplecza techniczno-remontowego motoryzacji.

Punkty zbiórki pojazdów uszkodzonych będą organizowane w rejonie dyslokacji warsztatów remontowo-naprawczych oraz wyspecjalizowanych punktów pomocy technicznej.

Zadaniem punktów zbiórki pojazdów uszkodzonych jest ewakuacja samochodów i wozów bojowych z drogi marszu, ochrona zgromadzonych pojazdów oraz dostarczenie ich do warsztatów naprawczych.

W rejonie zbiórki pojazdów uszkodzonych mogą być organizowane ruchome /polowe/ warsztaty naprawcze.

Za organizację pomocy technicznej przegrupowującym się wojskom operacyjnym odpowiedzialność ponosi pion techniczny sił zbrojnych, to jest wszystkie służby techniczne i instytucje podległe Głównemu Inspektorowi Techniki WP.

Szczególnie ważną rolę odgrywa służba techniczna okręgu wojskowego, która ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za organizację pomocy technicznej przegrupowującym się przez obszar kraju wojskom operacyjnym.

Ważną rolę w zakresie wykorzystania zaplecza remontowego gospodarki narodowej do pomocy technicznej przegrupowującym się wojskom oraz zabezpieczenia danego przedsięwzięcia pod względem kadrowym spełniają wojewódzkie sztaby wojskowe.

ZAKOŃCZENIE

Zabezpieczenie przegrupowania wojsk operacyjnych siłami i środkami systemu OTK, jako nowa, niespotykana w przeszłości forma świadczeń zaplecza kraju na rzecz tych wojsk, jest wyrazem ścisłej więzi jaka powinna mieć miejsce w warunkach przyszłej wojny pomiędzy zewnętrznym i wewnętrznym frontem walki.

Znajomość struktury organizacyjnej systemu i jego funkcjonowania w ramach którego planuje się pomoc przegrupowującym się przez obszar kraju wojskom, a szczególnie organów, sił i środków oraz podstawowych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w tym systemie, jest konieczna dla każdego dowódcy i oficera sztabu oddziału i związku taktycznego.

Znajomość obowiązków i zakresu świadczeń systemu OTK na rzecz przegrupowujących się przez obszar kraju wojsk operacyjnych będzie pomocna dowódcom tych wojsk przy podejmowaniu decyzji a szczególnie wtedy gdy należy szybko i sprawnie pokonywać trudności jakie mogą powstać na drogach marszu i przewozu wojsk.

Wydrukowano w 150 egz

Egz nr 1-150 Bibl.Gł.OZS

Wyk. płk H.Jagliński

Druk S.Cz.

Nr 014/038/WW

Kor.A.S.

C H A R A K T E R Y S T Y K A

SIL ZMILITARYZOWANYCH, PRZEWIDZIANYCH DO OSŁONY TECHNICZNEJ DRÓG I OBIEKTÓW KOMUNIKACYJNYCH

Lp.	Nazwa jednostki		Stan osobowy	Bezpośrednia podległość	Struktura organizacyjna	Ogólne możliwości /na dobę/																					
	Skrót	Pełna nazwa																									
1	PCM-A	Pociąg odbudowy mostów/dużych/	520	Ministerstwo Komunikacji	Dwa zespoły budowy mostów kolejowych; zespół robót torowych; elementy zabezpieczenia	- budowa lub odbudowa 20-30 mb jednotorowego mostu kolejowego; - równoczesne wykonanie robót ziemnych w ilości 1.300 m ³																					
2	PCM-B	Pociąg odbudowy mostów	230	DOKP	Grupa budowlano-montażowa; grupa robót torowych; elementy zabezpieczenia.	- przeznaczony do odbudowy prowizorycznych jednotorowych mostów kolejowych o całkowitej długości 100 mb.																					
3	PON-B	Pociąg odbudowy nawierzchni	240	DOKP	Grupa robót nawierzchniowych; grupa budowlano-instalacyjna.	- odbudowa 600 mb toru kolejowego z równoczesnym wykonaniem robót ziemnych w ilości 100 m ³																					
4	PCLUZ	Pociąg odbudowy łączności i urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego	50	DOKP	Dwie grupy zabezpieczenia ruchu kolejowego; grupa łączności	- odbudowa 500 mb czteroprzewodowej linii telefonicznej i ustawienie dwu semaforów																					
5	CBM	Oddział budowy i odbudowy mostów drogowych	300	ODDP	Zespół budowy i odbudowy, transportowy; pododdziały zabezpieczające	- odbudowa 40 mb mostu drogowego																					
6	OBD	Oddział budowy i odbudowy dróg	330	ODDP	pięć zespołów budowlanych; pododdziały zabezpieczenia	- budowa 0,2 km drogi lub remont 0,8 km drogi																					
7	OPP	Oddział przepraw promowych	45	Żegluga śródlądowa	Dwa promy W-2	- na jeden prom można załadować 2-3 pojazdy gąsienicowe o ciężarze 35-55 ton lub 6-8 samochodów o ładowności 3-8 ton																					
8	MS-22-80 MS-54		-	Ministerstwo Komunikacji	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>MS-20-8</th> <th>MS-54</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- nośność do</td> <td>60 t</td> <td>80 t</td> </tr> <tr> <td>- rozpiętość przęsła</td> <td>39,62 m</td> <td>54 m</td> </tr> <tr> <td>- szerokość jezdni</td> <td>4,20 m</td> <td>6,1 m</td> </tr> <tr> <td>- szybkość ruchu pojazdów gąsienicowych</td> <td>20 km</td> <td>30 km</td> </tr> <tr> <td>- kołowe</td> <td>40 km</td> <td>40 km</td> </tr> <tr> <td>- czas budowy na dobę</td> <td>100-120</td> <td>20 m</td> </tr> </tbody> </table>		MS-20-8	MS-54	- nośność do	60 t	80 t	- rozpiętość przęsła	39,62 m	54 m	- szerokość jezdni	4,20 m	6,1 m	- szybkość ruchu pojazdów gąsienicowych	20 km	30 km	- kołowe	40 km	40 km	- czas budowy na dobę	100-120	20 m
	MS-20-8	MS-54																									
- nośność do	60 t	80 t																									
- rozpiętość przęsła	39,62 m	54 m																									
- szerokość jezdni	4,20 m	6,1 m																									
- szybkość ruchu pojazdów gąsienicowych	20 km	30 km																									
- kołowe	40 km	40 km																									
- czas budowy na dobę	100-120	20 m																									

C H A R A K T E R Y S T Y K A

JEDNOSTEK WOJSKOWYCH, PRZEWIDZIANYCH DO DZIAŁANIA W SYSTEMIE KIEROWANIA I ZABEZPIECZENIA PRZEGRUPOWANIA

Lp.	Jednostka wojskowa		Podległość	Struktura organizacyjna	Ogólne możliwości /na dobę/	Uwagi
	Skrót	Pełna nazwa				
1	BPont	Brygada pontonowa	OW	4 bpont, bt, pododdziały zabezpieczenia i obsługi	- budowa i utrzymanie 2-4 mostów pontonowych /w zależności od szerokości przeszkody wodnej/; - organizacja i utrzymanie 2-4 przepraw dla czółgów po dnie	- posiada 4 parki typu TPP lub PP-64
2	ppont	Pużk pontonowy	OW	2 bpont, bm, pododdziały zabezpieczające	- budowa i utrzymanie 1-2 mostów pontonowych /w zależności od szerokości przeszkody wodnej/; - organizacja i utrzymanie 2-4 przepraw dla czółgów po dnie	- posiada 2,5 parku TPP lub PP-64
3	pm	Pużk mostowy	OW	2 bm, 1 b przygotowania konstrukcji, pododdziały zabezpieczające i obsługi	- budowa 180 mb niskowodnego mostu drogowego z konstrukcji MS-22-80, lub budowa 120 mb mostu wysokowodnego, lub 40 mb stałego mostu drogowego	- wykorzystuje konstrukcje mostowe gromadzone przez MK
4	pmwk	Pużk mostowy wojsk kolejowych	SSKW MON	bm pont; bm składany, b techniczny, pododdziały zabezpieczenia i obsługi	- budowa i utrzymanie 250 mb mostu drogowo-kolejowego NŻM-56 - budowa mostu z konstrukcji MS-22-80	- posiada w wyposażeniu 500 mb mostu NŻM-56 i 1/4 parku TPP
5	pk	Pużk kolejowy	SSKW OW	3 bk, 3 kzun /zmech. układki nawierzchni, pododdziały obsługi/	- odbudowa 1500 mb toru kolejowego; - odbudowa małych obiektów inżynierskich /mosty przepusty/	- bk mogą działać samodzielnie
6	bstr	Batalion samochodowo-transportowy	KTRP	3 k sam	- przewóz w ramach TRP 1000-1500 ton ładunku	- jednorazowa zdolność ładunkowa 400-700 ton
7	brobtr	Batalion roboczo-transportowy	KTRP	2 brob, 1ksam, 1kmp /mechanizacji prac przeładunkowych/	- przekładowanie z jednego rodzaju transportu na drugi 1000-1500 ton ładunku	
8	krurp	Kompania rurociągów przepławowych	KTRP	3 plutony	- przepompowanie po jednej nitce rurociągu o średnicy: - 100 mm 700 ton paliwa; - 150 mm 1500 ton paliwa.	- w wyposażeniu krurp 30 km rurociągu o średnicy 100 lub 150 mm
9	kde	Kompania drogowo-eksploatacyjna	KTRP	3 plutony	- regulacja ruchu w tymczasowym rejonie przeładunkowym <i>(z przesłuchów)</i>	

Załącznik nr 8

CHARAKTERYSTYKA MOSTÓW PONTONOWYCH BUDOWANYCH Z PARKÓW TPP I P-64

Rodzaj parku	Typ mostu	Dopuszczalny nacisk na os samoch /T/	Szerokość jezdn /m/	Maksymalna długość mostu /m/	całkowita część pływająca	Ilość budowanych promów	Liczba pontonów	Przeciwny czas budowy mostu /godz/

CHARAKTERYSTYKA MOSTÓW PONTONOWYCH BUDOWANYCH Z PARKÓW TPP I P-64

Rodzaj parku	Typ mostu	Dopuszczalny nacisk na os samoch./T/	Szerokość jezdn./m/	Maksymalna długość mostu /m/ całkowita	część pływająca	Ilość budowanych promów	Liczba pontonów	Przeciętny czas budowy mostu /godz/
TPP	16 t	7	3,2	335	311	24	384	2,5
	50 t	15	4,0	265	241	12	384	2,5
	70 t	15	4,0	205	181	8	384	2,5
PP-64	40 t	12	4,35	186	178	6	120 ^x	0,7
	80 t	12	4,35	97	89	3	120 ^x	1,0

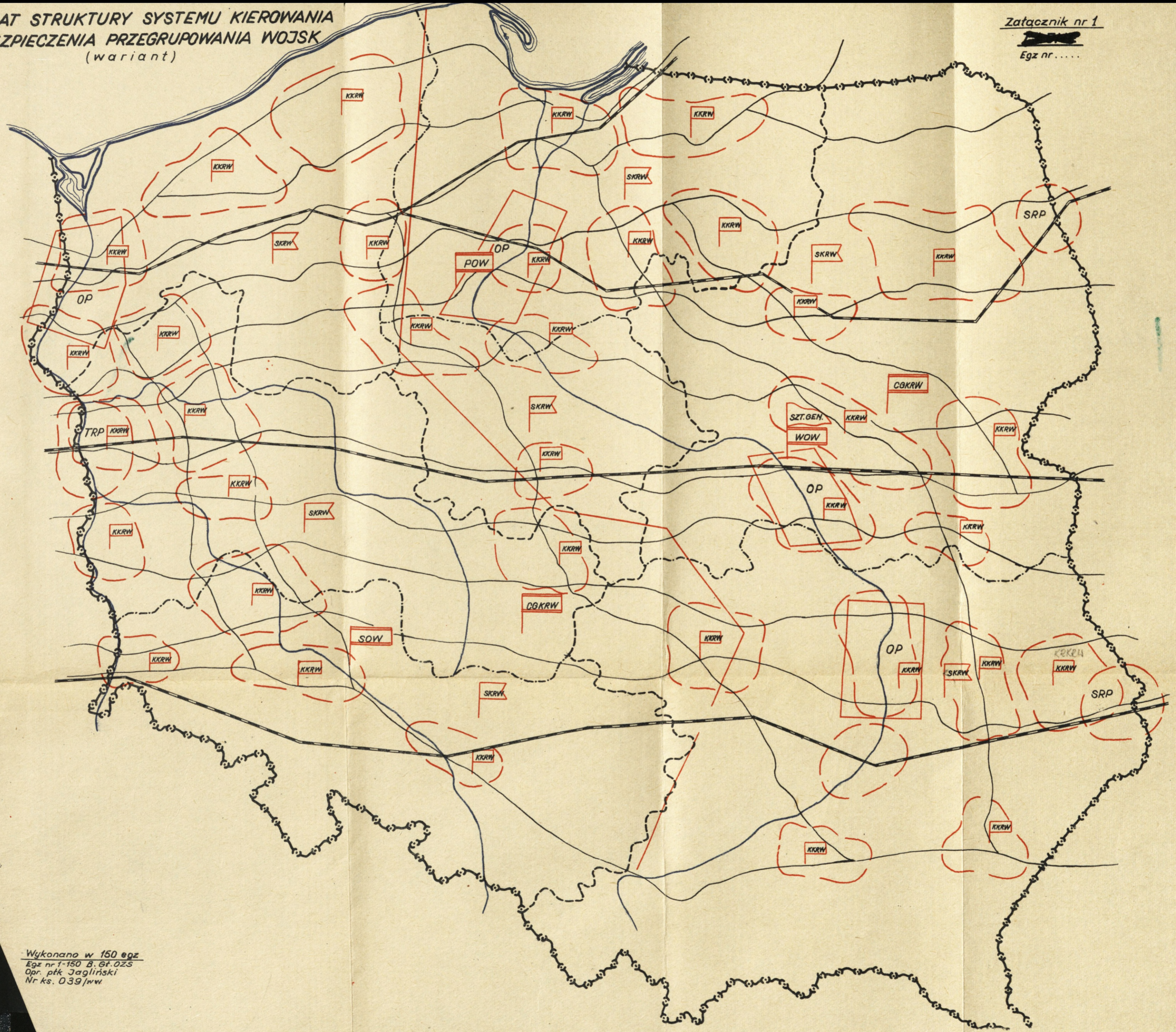
x/ w tym 60 kierowców.

BIBLIOTEKA NAUKOWA PAN WWP
Archiwum Działu Autorów Specjalnych
Nr ewid. 041090

**SCHEMAT STRUKTURY SYSTEMU KIEROWANIA
I ZABEZPIECZENIA PRZEGRUPOWANIA WOJSK
(wariant)**

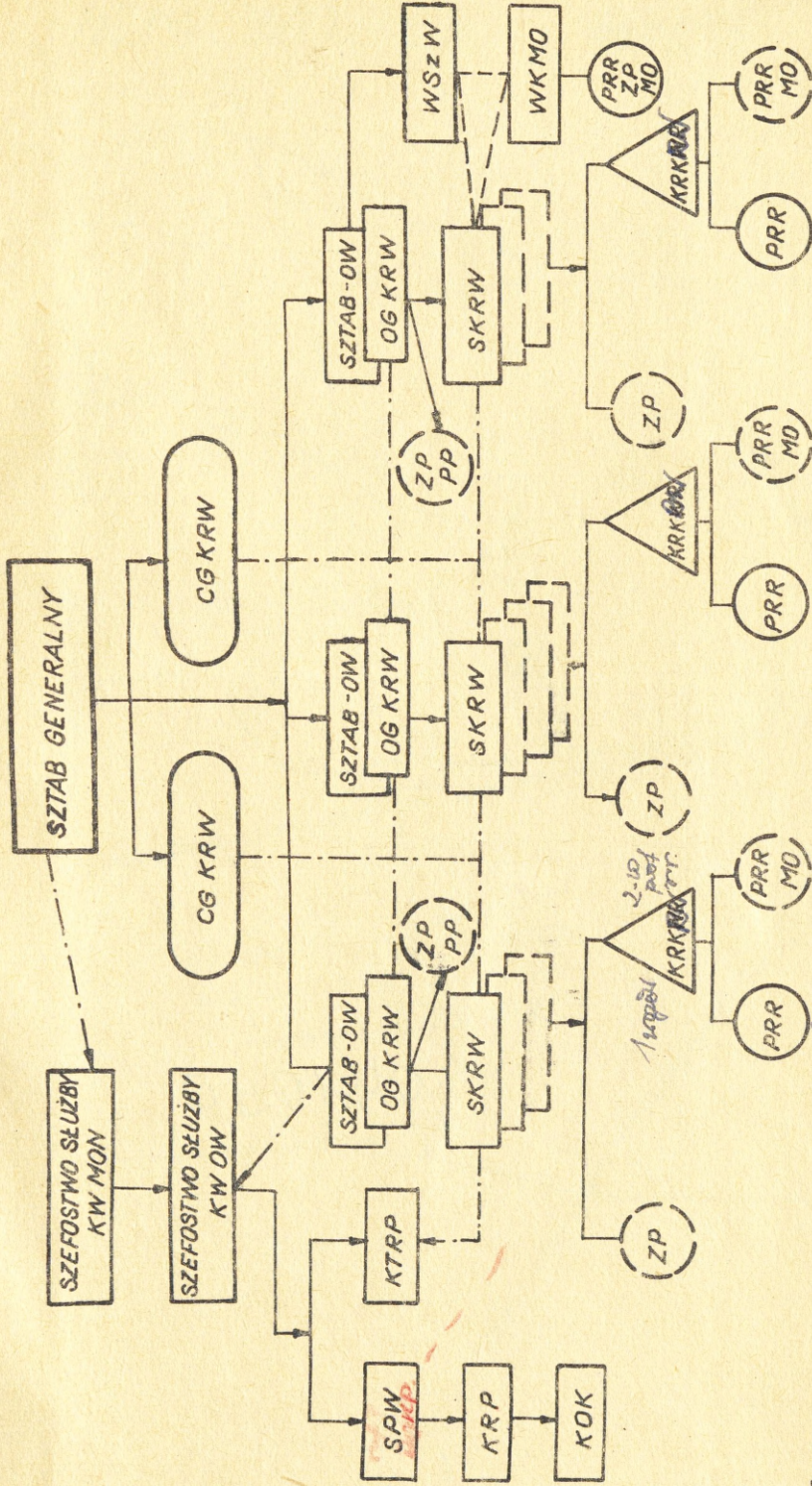
Załącznik nr 1

Egz nr.....



Wykonano w 150 egz
Egz nr 1-150 B. St. OZS
Opr. ptk Jagliński
Nr ks. 039/ww

SCHEMAT ORGANÓW SYSTEMU KIEROWANIA RUCHEM WOJSK



Wykonano w 150 egz
 Egz nr 1-150 B 64 025
 Obr. ptk Jagliński/
 Nr ks. 040/w/w

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

Nr ewid. _____

041090

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

Nr ewid. _____

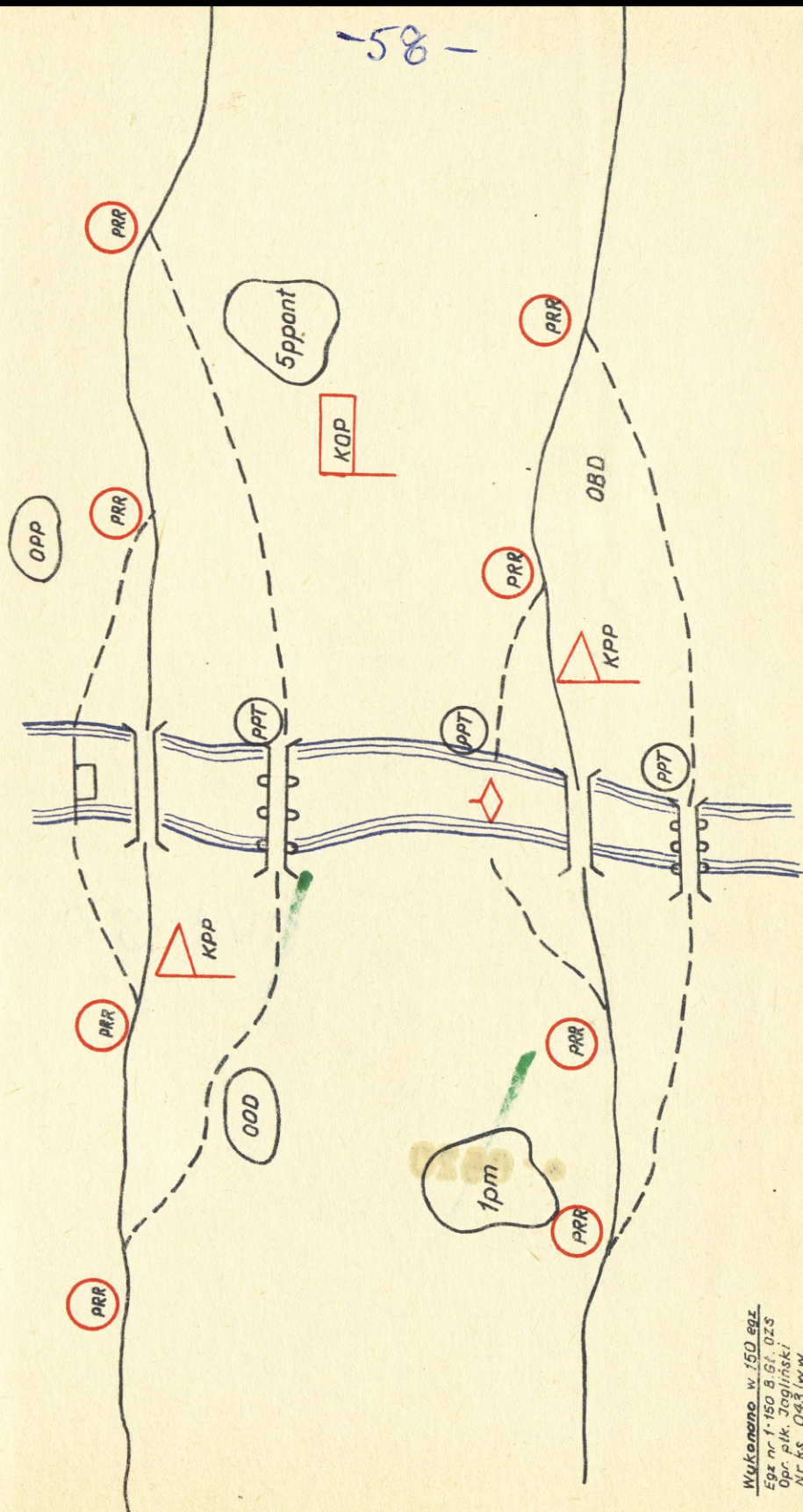
041090

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WF
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

Nr ewid.

041090

SCHEMAT ORGANIZACJI ODCINKA PRZEPRAWOWEGO (wariant)



BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Działa Doktorów Specjalnych
Nr. Nr. okład.

041090

