



Grey Scale #13



DANES-PICTA.com

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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE



Egz. Nr



Płk dypl. mgr Henryk KOPEĆ
Ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK
Mjr dr inż. Eugeniusz NOWAK
Kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK

MATERIAŁY DO STUDIOWANIA Z ZAKRESU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Część I

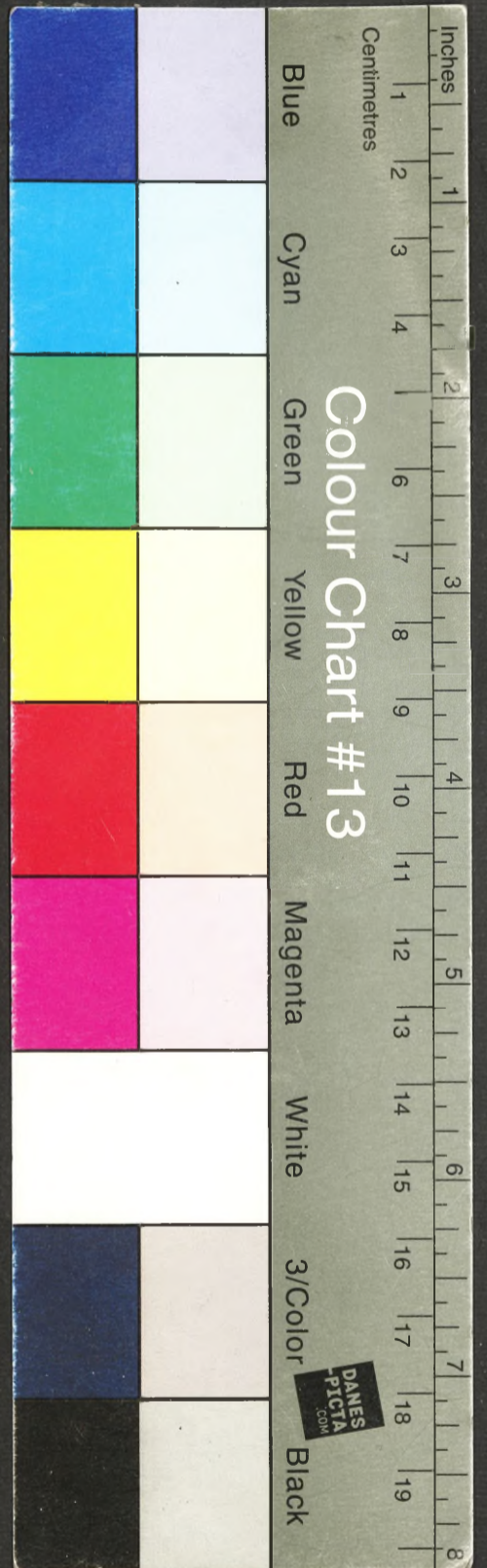
BIBLIOTEKA NAUKOWA AGO WP
Dział Zbiarów Specjalnych
Nr ewid.

43027

WARSZAWA

MARZEC

1982



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

Egz. Nr 1

Płk dypl. mgr Henryk KOPEĆ
Ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK
Mjr dr inż. Eugeniusz NOWAK
Kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK



MATERIAŁY DO STUDIOWANIA Z ZAKRESU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Część I

BIBLIOTEKA NAUCZONA AGO WP
Katedra Taktyki Wojsk Lądowych

Nr ewid.



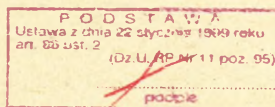
43027

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

PRZEKLASYFIKOWANO

Protokół Nr 12657



~~DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO~~

~~TAJNE~~

Egz.nr ... 1

"ZATWIERDZAM"

SZEF KATEDRY TAKTYKI TYŁÓW

gen.bryg.Zbigniew KAMIŃSKI



płk dypl.mgr Henryk KOPEC
ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK
mjr dr.inż. Eugeniusz NOWAK
kpt.dypl. Mieczysław PAWLISIAK

MATERIAŁY DO STUDIOWANIA Z ZAKRESU SŁUŻBY
KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

1. Organizacja i zadania Służby Komunikacji Wojskowej w czasie pokoju i wojny
2. Drogi wojskowe ich struktura, przeznaczenie oraz zasady utrzymania i obsługi
3. Przewozy ładunków transportem samochodowym
4. Przewóz pz /pcz/ transportem kolejowym

Część I

BIBLIOTEKA NAUKOWA AGO WP
Zbiórka Zbiorów Specjalnych
Ur. wyd.

~~43027~~

W a r s z a w a

marzec

1982 rok

Materiał do studiowania z zakresu służby komunikacji wojskowej opracowali oficerowie zakładu KW Katedry Taktyki Tyłów:

Kpt. dypl. Mieczysław PAWLESIAK - Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej w czasie pokoju i wojny.

Płk dypl. Zdzisław KULAWIK - Drogi wojskowe ich struktura, przeznaczenie oraz zasady utrzymywania i obsługi.

Płk dypl. mgr Henryk KOPEĆ - Przewozy ładunków transportem samochodowym.

Mjr dr inż. Eugeniusz NOWAK - Przewóz pz /pcz/ transportem kolejowym.

SPIS TREŚCI

	Str.
I. ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ W CZASIE POKOJU I WOJNY	6
1. Miejsce, rola i zadania służby komunikacji wojskowej w systemie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk i przewozów wojskowych	6
2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej w czasie pokoju	7
2.1. Organizacja i zadania Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP	8
2.2. Organizacja i zadania Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej OW	9
2.3. Organizacja i zadania szefostwa przewozów wojsko- wych I i II kategorii	10
2.4. Organizacja i zadania wojskowej komendy kolejowej /WKK/	11
2.5. Jednostki komunikacji wojskowej	12
3. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej w czasie wojny	13
3.1. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej obszaru kraju	13 -
3.2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej obszaru frontu	14
3.2.1. Organizacja i zadania oddziału służby komunikacji wojskowej armii	15
3.2.2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej frontu	16
4. Literatura	23
 II. DROGI WOJSKOWE, ICH STRUKTURA, PRZEZNACZENIE ORAZ ZASADY UTRZYMANIA I OBSŁUGI	 24
1. Rola i znaczenie wojskowych dróg samochodowych	24
2. Wojskowe drogi samochodowe ich przeznaczenie i podział...	27
3. Struktura wojskowych dróg samochodowych	29
4. Zasady wyznaczania, przygotowania, utrzymania i obsługi wojskowych dróg samochodowych.....	34
5. Literatura	41

	Str.
III. PRZEWOZY ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM	42
1. Zasady wykorzystania związków i oddziałów transporto- wych w przewozach ładunków wojskowych	42
1.1. Zadania związków i oddziałów transportowych	42
1.2. Organizacja przewozów ładunków transportem samo- chodowym	43
1.3. Przeznaczenie, organizacja i zadania kompanii za- opatrzenia i batalionu zaopatrzenia, batalionu transportowego oraz brygady transportowej	44
1.4. Podstawowe wskaźniki transportu samochodowego	47
2. Planowanie wojskowych przewozów transportem samocho- dowym	48
2.1. Planowanie przewozów samochodowych w oddziałach i <u>ZT</u>	49
2.2. Planowanie przewozów samochodowych na szczeblu armii	50
2.3. Planowanie przewozów samochodowych na szczeblu frontu	51
3. Organizacja ruchu i kierowanie wojskowymi przewozami samochodowymi	51
3.1. Organizacja ruchu drogowego	52
3.2. Organizacja i działanie punktów dyspozytorskich na wojskowych drogach samochodowych	53
4. Literatura	56
IV. PRZEWÓZ pz /pcz/ TRANSPORTEM KOLEJOWYM	57
1. Organizacja przewozów operacyjnych	58
2. Organizacja przewozu pz /pcz/ transportem kolejowym	60
2.1. Obowiązki sztabu pułku podczas organizacji prze- wozu transportem kolejowym	60
2.2. Podział pułku na transporty operacyjne oraz za- sady zestawiania transportów	62
2.3. Osoby funkcyjne i dyżurni transportu operacyjnego ..	65
2.4. Organizacja załadowania i wyładowania transportu operacyjnego	66
2.5. Przewóz sprzętu i ładunków z przekroczoną skraj- nią	67

2.6. Zabezpieczenie transportów operacyjnych	68
2.7. Dowodzenie pz /pcz/ w czasie załadowania, przewozu transportem kolejowym oraz w czasie wyładowania	72
3. Wnioski Końcowe	74
4. Literatura	75

- V. Załączniki: 1 - Struktura organizacyjna służby komunikacji wojskowej czasu "P".
- 2 - Struktura organizacyjna służby komunikacji wojskowej obszaru frontu.
- 3 - Struktura wojskowych dróg samochodowych.
- 4 - Struktura organizacyjna OSKW armii.
- 5 - Struktura organizacyjna batalionu drogowo eksploatacyjnego armii.
- 6 - Dowództwo i sztab bde.
- 7 - Zestawienie stanu osobowego uzbrojenia i wyposażenia bde.

I. ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ W CZASIE POKOJU I WOJNY

1. Miejsce, rola i zadania służby komunikacji wojskowej w systemie kierowania i zabezpieczenia ruchu wojsk i przewozów wojskowych.

Służbą Komunikacji Wojskowej nazywamy organy wojskowe w gestii których jest techniczne przygotowanie sieci komunikacyjnej, organizacja i zabezpieczenie przewozów wojskowych oraz przygotowanie odpowiednich sił i środków zapewniających sprawne funkcjonowanie systemu komunikacji wojskowej.

Do organów Służby Komunikacji Wojskowej zalicza się:

- a/ Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP /SSKW Gł.Kwat. WP/;
- b/ szefostwa służby komunikacji wojskowej okręgów wojskowych i rodzajów wojsk /SSKW OW i RW/;
- c/ szefostwa przewozów wojskowych I kategorii /SPW/ przy dyrekcjach okręgowych kolei państwowych /DOKP/;
- d/ szefostwa przewozów wojskowych II kategorii /SPW/ przy dyrekcjach rejonowych kolei państwowych /DRKP/;
- e/ wojskowe komendy kolejowe /WKK/ rozmieszczone w newralgicznych punktach na sieci PKP;
- f/ jednostki wojsk kolejowych i drogowych;
- g/ składnice sprzętu komunikacyjnego;
- h/ warsztaty remontowe i naprawcze.

Wymienione organa służby komunikacji wojskowej są adekwatne do potrzeb w czasie pokoju. W okresie "W" organizowane są dodatkowe ogniwa o których będzie mowa w dalszej części wykładu.

Służba komunikacji wojskowej organizacyjnie występuje w pionie kwatermistrzowskim i podlega Głównemu Kwatermistrzowi Wojska Polskiego.

Biorąc pod uwagę fakt, że ludowe Wojsko Polskie funkcjonuje w określonym organizmie państwowym i wykonywane zadania w ramach gospodarki narodowej i w ramach gospodarki wojskowej

wzajemnie się zazębiają, pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej a pozostałymi resortami musi istnieć ścisłe współdziałanie. W ramach tego współdziałania określoną rolę spełnia służba komunikacji wojskowej zwłaszcza w zakresie organizowania i wykonywania szeroko pojętych przewozów wojskowych. Stąd też wynika konieczność tworzenia i utrzymania wojskowych organów przedstawicielskich dowiązanych do struktury organizacyjnej Ministerstwa Komunikacji. Jednocześnie należy nadmienić, że w chwili obecnej resort komunikacji jest w trakcie reorganizacji, którą przewiduje się zakończyć do końca br. Ten stan rzeczy zmusza służbę komunikacji wojskowej do przygotowania i wprowadzenia również pewnych zmian w swoich organach przedstawicielskich dostosowanych do nowej struktury organizacyjnej Ministerstwa Komunikacji:

Wychodząc na przeciw przewidywanym zmianom struktury organów Ministerstwa Komunikacji Szef Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP Zarządzeniem nr 01/Kom. z dnia 3.01.1981 roku spowodował utworzenie wojskowych komend kolejowych na stacjach mających szczególne znaczenie dla przewozów wojskowych.

Podstawowymi zadaniami służby komunikacji wojskowej jest:

- a/ techniczne przygotowanie sieci i urządzeń komunikacyjnych;
- b/ organizowanie i zabezpieczenie przewozów wojskowych transportem kolejowym, samochodowym, powietrznym, wodnym śródlądowym oraz transportem morskim przybrzeżnym;
- c/ przygotowanie odpowiednich sił i środków oraz wypracowanie zasad zabezpieczenia materiałowo-technicznego całego systemu komunikacji wojskowej.

2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej w czasie pokoju.

Służba komunikacji wojskowej realizuje swoje zadania w czasie pokoju i jednocześnie przygotowuje bazę do wykonywania zadań w czasie wojny. Dlatego też struktura organizacyjna służby komunikacji wojskowej czasu "P" jest dostosowana do realizowanych zadań a ponadto stanowi podstawę do przeformowania służby KW na okres wojny /załącznik 1/.

2.1. Organizacja i zadania Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Gł.Kwat.WP

Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP jest instytucją centralną MON, przeznaczoną do zajmowania się całokształtem zagadnień komunikacyjnych w ramach sił zbrojnych oraz współdziałania z resortami gospodarki narodowej. Jest jednocześnie organem wykonawczym Głównego Kwatermistrzostwa WP w zakresie komunikacyjnego przygotowania zabezpieczenia działań bojowych sił zbrojnych.

Do zasadniczych zadań Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP należy:

- a/ przygotowanie organów i jednostek komunikacji wojskowej do wykonania zadań w czasie pokoju i wojny;
- b/ organizowanie i realizacja przewozów wojskowych wszystkimi rodzajami transportu;
- c/ zaopatrywanie sił zbrojnych w sprzęt komunikacji wojskowej oraz wojskowe dokumenty przewozowe;
- d/ mechanizacja prac przeładunkowych w czasie przewozu środków materiałowo-technicznego zabezpieczenia; -
- e/ koordynacja działalności wszystkich podległych organów i jednostek komunikacji wojskowej;
- f/ nadzór nad szkoleniem i działalnością podległych wojsk przeznaczonych do eksploatacji, odbudowy i utrzymania żywotności dróg i obiektów komunikacyjnych;
- g/ analiza przygotowania sieci komunikacyjnej dla potrzeb obronności państwa.

Stosownie do możliwości wykonania przedstawionych powyżej zadań została przyjęta następująca struktura organizacyjna SSKW Gł.Kwat.WP:

- a/ Szef Służby Komunikacji Wojskowej Gł.Kwat.WP;
- b/ Z-ca Szefa;
- c/ Główny Specjalista;
- d/ Oddziały: I - Operacyjno-szkoleniowy;

- II - Organizacyjno-mobilizacyjny;
- III - Transportowy;
- IV - Przygotowania sieci;
- V - Zaopatrzenia;
- VI - Ekonomiczno-finansowy;
- VII - Transportu samochodowego;

e/ Wydział ogólny.

2.2. Organizacja i zadania szefostwa służby komunikacji wojskowej kwatermistrzostwa OW.

Szefostwo służby komunikacji wojskowej kwatermistrzostwa OW jest organem wykonawczym w zakresie zabezpieczenia i realizacji zadań przewozowych oraz współdziałania z resortem komunikacji w ramach przygotowania sieci komunikacyjnej dla potrzeb obronnych. Podlega bezpośrednio kwatermistrzowi OW.

Do ważniejszych zadań szefostwa służby komunikacji wojskowej kwatermistrzostwa OW należy:

- a/ fachowy nadzór nad działalnością terenowych organów komunikacji wojskowej;
- b/ nadzór nad przygotowaniem do mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek i organów komunikacji wojskowej;
- c/ planowanie przewozów wojskowych i nadzór nad ich realizacją;
- d/ właściwe gospodarowanie sprzętem do mechanizacji prac przeładunkowych;
- e/ analiza przygotowania sieci komunikacyjnej na obszarze OW dla potrzeb obronności;
- f/ wykonanie i utrzymanie w stałej aktualności wojskowo-technicznych opisów sieci komunikacyjnej na obszarze OW;
- g/ nadzorowanie nad stanem technicznym i wykorzystaniem bocznic wojskowych i taboru kolejowego;
- h/ nadzorowanie nad przygotowaniem pododdziałów regulacji ruchu ZT do wykonania zadań w zakresie kierowania ruchem na wojskowych i publicznych drogach samochodowych;

i/ zaopatrywanie jednostek wojskowych w wojskowe dokumenty przewozowe i sprzęt do regulacji ruchu.

Struktura organizacyjna szefostwa służby komunikacji wojskowej kwatermistrzostwa OW jest następująca:

- a/ szef służby KW;
- b/ starszy specjalista;
- c/ starsi oficerowie/d/s przewozów, eksploatacji dróg kolejowych, kołowych itp./;
- d/ oficerowie;
- e/ starszy księgowy;
- f/ grupy organizacyjno-mobilizacyjne /BTr,ptr,btr/;
- g/ kompania drogowo-eksploatacyjna;
- h/ szefostwa przewozów wojskowych;
- i/ wojskowe komendy kolejowe.

Przy niektórych dowództwach rodzajów wojsk a więc przy Dowództwie Marynarki Wojennej, Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Dowództwie Wojsk Lotniczych istnieją wydziały komunikacji wojskowej. Podlegają one bezpośrednio sztabom służb technicznych i zaopatrzenia. Zadania realizowane przez wydziały komunikacji wojskowej są podobne do zadań, które wykonują szefostwa służby komunikacji wojskowej kwatermistrzostwa OW z tą tylko różnicą, że wykonują je na rzecz danego rodzaju wojsk.

2.3. Organizacja i zadania szefostwa przewozów wojskowych I i II kategorii

Szefostwa przewozów wojskowych bez względu na kategorie podlegają bezpośrednio kwatermistrzowi OW a pod względem fachowym szefostwu służby komunikacji wojskowej OW. SPW są organami przedstawicielskimi służby komunikacji wojskowej przy ogniwach zarządzania Polskimi Kolejami Państwowymi.

Zasadniczymi zadaniami szefostw przewozów wojskowych jest:

- a/ zapewnienie sprawnej realizacji planów dotyczących kolejowych przewozów wojskowych w granicach DOKP /DRKP/;
- b/ przedstawianie wniosków dotyczących rozbudowy istnie-

jącej sieci komunikacyjnej dla potrzeb obronności kraju;

- c/ nadzór nad wykorzystaniem bocznic i taboru kolejowego oraz sprzętu przeładunkowego;
- d/ udział w szkoleniu kadr i rezerw osobowych przeznaczonych do uzupełnienia organów i jednostek komunikacyjnych.

Zakres wymienionych zadań zależy od kategorii danego szefostwa i w związku z tym struktura organizacyjna jest nieco inna a mianowicie:

a/ szefostwo przewozów wojskowych I kategorii:

- szef ;
- starsi specjaliści /2/;
- starsi oficerowie /3/;
- starszy oficer operacyjny;
- oficer operacyjny;
- inspektor;
- księgowy;
- referent maszynista;
- kreślarz;

łącznie SPW I kategorii posiada w swojej strukturze dwunastu ludzi w tym trzech pracowników cywilnych.

b/ szefostwo przewozów wojskowych II kategorii:

- szef;
- starsi oficerowie /3/;
- referent.

2.4. Organizacja i zadania wojskowej komendy kolejowej /WKK/

Wojskowa komenda kolejowa jest organem służby komunikacji wojskowej i podlega bezpośrednio szefowi przewozów wojskowych, która znajduje się w zasięgu jego działania.

Do zasadniczych zadań WKK należy:

- a/ znajomość stanu sieci komunikacyjnej oraz możliwości jej wykorzystania do wojskowych przewozów kolejowych;
- b/ zabezpieczenie i kontrola terminowego wykonania przewozów w zakresie przygotowania i wyposażenia taboru

- a także punktów ładunkowych;
- c/ nadzór nad wojskowym taborem kolejowym, bocznicami i sprzętem mechanizacji do prac przeładunkowych.

2.5. Jednostki komunikacji wojskowej

Jednostkami wchodzącymi w skład służby komunikacji wojskowej w czasie pokoju są następujące jednostki:

- a/ pułki drogowo-eksploatacyjne;
- b/ pułki kolejowe;
- c/ pułki mostowe /kolejowe, drogowe/;
- d/ ośrodek szkolenia służby komunikacji wojskowej;
- e/ Centralna Składnica Sprzętu Służby Komunikacji Wojskowej;
- f/ Centralne Wojskowe Warsztaty Remontowe Służby Komunikacji Wojskowej;
- g/ grupy organizacyjno-mobilizacyjne oddziałów transportowych.

Jednostki kolejowe, drogowe i mostowe w obecnym okresie przechodzą na jednolitą strukturę organizacyjną tj. batalionową/dotychczas w części jednostek obowiązywała struktura tzw. "zgrupowań manewrowych"/, Jednostki te w czasie pokoju realizują następujące zadania:

- a/ prowadzą szkolenie w zakresie przewidzianym programem szkolenia jednostek kolejowych i drogowych;
- b/ wykonują zadania na rzecz Gospodarki Narodowej i Ministerstwa Obrony Narodowej doskonaląc w ten sposób praktyczne umiejętności w zakresie odbudowy i osłony technicznej tras komunikacyjnych;
- c/ szkolą rezerwy osobowe niezbędne do mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek kolejowych i drogowych;
- d/ utrzymują w ciągłej gotowości i sprawności bazę mobilizacyjną zwłaszcza w okresie praktycznego szkolenia wojsk.

Centralna składnica sprzętu służby Komunikacji Wojskowej /CSSSKW/ przygotowuje sprzęt niezbędny do odbudowy zniszczeń na sieci komunikacyjnej. Sprzęt ten z chwilą wyjścia wojsk na front zewnętrzny jest przewożony w określony rejon na bazie, którego tworzy się "polowy skład sprzętu komunikacyjnego" /PSSK/.

Do podstawowych zadań CSSSKW należy:

- a/ gromadzenie zapasów sprzętu komunikacyjnego przewidzianego normami należności;
- b/ konserwacja i przechowywanie elementów składanych mostów kolejowych i drogowych;
- c/ aktualizacja planów OWSGB, a w tym planów załadunku sprzętu na transport kolejowy.

Grupy organizacyjno-mobilizacyjne pułków i batalionów transportowych podlegają SSKW OW i RW.

Zadaniem tych grup jest:

- opracowanie dokumentacji OWSGB;
- nadzór nad przygotowaniem jednostek gospodarki uspołecznionej do mobilizacyjnego rozwinięcia /przygotowanie stanu osobowego i sprzętu/;
- stałe uaktualnianie dokumentacji OWSGB.

3. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej w czasie wojny.

Służba komunikacji wojskowej w czasie wojny wykonuje swoje zadania na dwóch obszarach tj:

- na obszarze kraju;
- na obszarze frontu.

Biorąc za podstawę miejsce wykonywania zadań to są one realizowane przez organa SKW w sposób odmienny.

3.1. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej obszaru kraju.

Służba Komunikacji Wojskowej obszaru kraju czasu "W" wykonuje zadania związane z:

- a/ technicznym utrzymaniem w należytej sprawności sieci i urządzeń komunikacyjnych;
- b/ zapewnieniem sprawnego przegrupowania przez obszar kraju sojusznicznych wojsk operacyjnych;
- c/ organizowaniem i zabezpieczeniem przewozów wojskowych transportem kolejowym, samochodowym, powietrznym, wodnym śródlądowym oraz transportem morskim przybrzeżnym /kabotażowym/;
- d/ nadzorowaniem nad sprawnym przebiegiem zabezpieczenia materiałowo-technicznego systemu komunikacji wojskowej.

Struktura organizacyjna służby Komunikacji Wojskowej obszaru kraju nie odbiega od poprzednio omówionej struktury służby w czasie pokoju. Jest ona tylko rozszerzona o siły i środki które są niezbędne do wykonania zwiększonych zadań. Do nich należy zaliczyć:

- zmilitaryzowany oddział odbudowy dróg i mostów;
- zmilitaryzowany oddział odbudowy kolei;
- oddziały samochodowo transportowe;
- komenda tymczasowego rejonu przeładunkowego,
- wojskowe komendy rejonów przeładunkowych.

Tak powiększone siły i środki obszaru kraju są w stanie wykonać stojące przed służbą Komunikacji Wojskowej zadania w czasie wojny.

3.2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej obszaru frontu.

W okresie operacyjnego rozwinięcia wojsk wraz ze związkami operacyjnymi osiągają swoją gotowość do działań również wydzielone siły i środki służby komunikacji wojskowej.

3.2.1. Zadania i organizacja oddziału służby komunikacji wojskowej armii.

Oddział Służby Komunikacji Wojskowej Armii jest organem wykonawczym kwatermistrza armii.

Do zasadniczych zadań OSKW armii należy:

- a/ współdziałanie w wyznaczaniu armijnych dróg samochodowych w powiązaniu z siecią komunikacyjną frontu i znajdującymi się w strefie tyłów armii polowymi składami i bazami;
- b/ udział w planowaniu przewozów środków materiałowych na podstawie dyrektywy tyłowej frontu i wytycznych kwatermistrza;
- c/ współdziałanie z szefostwem wojsk inżynierskich armii w zakresie planowania i wykonania przepraw mostowych i promowych oraz ich wykorzystania;
- d/ uzgadnianie z szefostwem wojsk inżynierskich armii sposobu i zasad przekazywania dróg w toku operacji zaczepnej;
- e/ kierowanie działalnością batalionu drogowo-eksploatacyjnego w zakresie rozpoznania, utrzymania dróg oraz wojsk na armijnych drogach samochodowych;
- f/ kierowania działalnością polowych organów komunikacji wojskowej /wojskowa komenda stacji wyładowniczej/ o ile będą podporządkowane armii.

Komenda stacji wyładowniczej może być podporządkowana OSKW armii tylko w tym przypadku gdy środki materiałowe będą dowożone do wojsk armii transportem kolejowym. W takiej sytuacji komenda będzie przyjmować transporty zaopatrzenia na stacje wyładownicze i zabezpieczać wyładunki środków materiałowych /przeładunki/ na inny rodzaj transportu.

Organizacja oddziału służby komunikacji wojskowej armii jest dostosowana do wykonywanych przez ten oddział zadań i przedstawia się następująco /zał.nr 4/:

- szef oddziału;
- wydział planowania /szef wydziału, dwóch starszych pomocników i jeden pomocnik/;
- wydział eksploatacji dróg /szef wydziału dwóch starszych pomocników i jeden pomocnik/.

Oddziałowi służby komunikacji wojskowej armii podlega batalion drogowo-eksploatacyjny. Batalion drogowo-eksploatacyjny składający się obecnie z dwóch kompanii drogowo-eksploatacyjnych i kompanii mostowej ma następujące możliwości dobowe w zakresie naprawy, budowy dróg i mostów oraz dyspozytorskiego kierowania ruchem na ADS:

- a/ budowa mostów składanych 100 mb w tym naprawa małych mostów do 50 mb 2-5 szt.;
- b/ budowa drogi na przełaj 4-5 km;
- c/ naprawa dróg 20-25 km;
- d/ zapewnienie dyspozytorskiego kierowania ruchem 90 - 120 km;
- e/ zapewnienie obsługi przez oznakowanie, patrolowanie i pilotowanie 80 - 120 km;
- f/ wystawienie 36 posterunków RR i 3 punkty dyspozytorskie.

Dążąc do zwiększenia możliwości bde szczególnie w zakresie dyspozytorskiego kierowania ruchem wojsk, zamierza się wprowadzić do struktury batalionu trzecią kde i tym samym zwiększyć dotychczasową jego możliwość w zakresie obsługi dróg do 270 - 360 km.

3.2.2. Organizacja i zadania służby komunikacji wojskowej frontu.

Szefostwo służby komunikacji wojskowej frontu jest integralną częścią kwatermistrzostwa frontu i podlega bezpośrednio kwatermistrzowi frontu. SSKW frontu jest organem przeznaczonym do planowania, organizacji i zabezpieczenia przewozów operacyjnych i zaopatrzenia przy wykorzystaniu wszystkich rodzajów transportu. Ponadto planuje i organizuje eksploatację, odbudowę i obsługę sieci komunikacyjnej na obszarze tyłów frontu.

Do zasadniczych zadań SSKW Frontu należy:

- a/ planowanie komunikacyjnego zabezpieczenia operacji a w tym współdziałanie ze sztabem kwatermistrzostwa frontu oraz z dowódcami rodzajów wojsk i służb;
- b/ analiza możliwości przewozowych i planowanie przewozów przy wykorzystaniu wszystkich rodzajów transportu;
- c/ kierowanie przewozami operacyjnymi i zaopatrzenia w obszarze tyłów frontu;
- d/ planowanie i nadzór nad budową, odbudową i osłoną techniczną sieci komunikacyjnej przy wykorzystaniu jednostek wojsk komunikacyjnych;
- e/ organizacja i nadzór nad wykorzystaniem sprzętu technicznego oraz naprawa uszkodzonego sprzętu komunikacyjnego.

Struktura organizacyjna SSKW frontu przedstawi się następująco /zał.nr 2/:

- a/ oddział I organizacyjny;
- b/ oddział II przewozów;
- c/ oddział III odbudowy sieci komunikacyjnej;
- d/ oddział IV zaopatrzenia.

Zabezpieczeniem i realizacją zadań wykonywanych przez SSKW frontu, a wynikających z konkretnej sytuacji operacyjnej zajmują się organa i jednostki podległe SSKW frontu. Do jednostek zalicza się:

- a/ jedna - dwie Brygady Wojsk Kolejowych /BWK/;
- b/ jedna Brygada Drogowo-Eksploatacyjna /BDE/;
- c/ jedna Brygada Mostowa /BM/;
- d/ dwie Brygady Transportowe /BTr/;
- e/ batalion przeładunkowy;
- f/ batalion remontu sprzętu drogowo-mostowego;
- g/ połowy skład sprzętu drogowo-mostowego;
- h/ połowy skład sprzętu kolejowego i przeładunkowego;
- i/ jeden - trzy wojskowe komendy stacji rozdzielczej frontu;
- j/ dwie - trzy wojskowe komendy odcinka kolejowego frontu;
- k/ cztery - osiem wojskowych komend stacji wyładowniczych;
- l/ jedna - dwie wojskowe komendy tymczasowego rejonu

przeładunkowego;

Poza w/wym. jednostkami i bezpośrednio podległymi organami występują także organa, które podlegają SSKW pod względem fachowym a mianowicie:

a/ oddziały służby komunikacji wojskowej armii;

b/ Dyrekcja Kolei d/s specjalnych

c/ oddział transportu wodnego;

d/ oddział przeładunków morskich.

Jednostki wojsk komunikacyjnych podlegające SSKW frontu wykonują zadania związane z zabezpieczeniem żywotności linii komunikacyjnych oraz dowozem środków materiałowo-technicznego zaopatrzenia.

Brygady wojsk kolejowych przewidziane są do budowy, odbudowy oraz osłony technicznej linii i mostów kolejowych. BWK mogą być wykorzystane w całości lub też wykonywać zadania oddzielnymi batalionami.

Brygada Drogowo-Eksploatacyjna przewidziana jest do przygotowania, eksploatacji i osłony technicznej sieci drogowej. Zadania brygada wykonuje z zasady całością sił. Możliwe jest również wykorzystanie samodzielnych batalionów do wykonania określonych zadań.

Brygada Mostowa przeznaczona jest do budowy i odbudowy mostów. Będzie ona w zasadzie wykonywać swoje zadania na dużych przeszkodach wodnych.

Brygady transportowe przewidziane są głównie do wykonywania zadań związanych z dowozem środków materiałowych do wojsk.

Polowe organa komunikacji wojskowej frontu realizują zadania związane z zabezpieczeniem przewozów na frontowej sieci komunikacyjnej:

a/ Wojskowe komenda stacji rozdzielczej frontu wykonuje zadania mające na celu zabezpieczenie wojskowych przewozów kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem rozdziału transportów wojskowych przybywających z obszaru kraju na odpowiednie kierunki, a jednocześnie

przyjmowanie pociągów ewakuacyjnych i kierowanie ich na obszar kraju.

Organizacja WKSR frontu:

- komendant SR;
- z-ca komendant;
- pomocnik;
- dyspozytorzy /3/;
- kierownik kancelarii;
- pisarz maszynista;
- kierowca samochodu;
- obsługa R-118/sam /5/;

Razem: oficerów - 7;
podoficerów - 2;
szeregowych - 6.

b/ Wojskowa komenda odcinka kolejowego współdziała z organami resortu komunikacji w zakresie terminowego i bezkolizyjnego realizowania przewozów wojskowych transportem kolejowym.

Organizacja WKOK:

- komendant;
- z-ca komendanta;
- st. pomocnicy /2/;
- pomocnicy /2/;
- dyspozytorzy /3/;
- kier. kancelarii ;
- kierowca ;

Stan liczebny 11 w tym: oficerów - 9
podoficer - 1
szeregowy - 1.

c/ Wojskowa komenda stacji wyładowniczej /zaopatrywania/ przyjmuje transporty wojskowe i rozdziela je na stacje bądź punkty wyładownicze, a także zabezpiecza wysyłanie transportów wojskowych /ewakuacja porażonych, sprzętu technicznego/ na obszar kraju.

Organizacja WKSW:

- komendant;
- st. pomocnik;
- pomocnicy /3/;

- st. pisarz;
- kierowca samochodu;
- obsługa R-118 /5/;

Razem stan osobowy - 12 żołnierzy w tym:

- 5 oficerów;
- 2 podoficerów;
- 5 szeregowych;

d/ Wojskowa komenda tymczasowego rejonu przeładunkowego przeznaczona jest do organizowania, planowania i kierowania pracą w rejonach za i wyładowniczych oraz przewozami na obszarze tymczasowego rejonu przeładunkowego.

Organizacja WKTRP:

- komendant TRP;
- z-ca komendanta;
- st.oficerowie /4/;
- st.dyspozytor;
- dyspozytorzy /3/;
- kierownik kancelarii;
- st. maszynista;
- pluton dowodzenia.

Stan liczebny 38 żołnierzy w tym:

- oficerów - 7;
- chorążych - 4;
- podoficerów - 6;
- szeregowych - 21.

Ważnym ogniwem SKW podległym SSKW frontu są polowe składy oraz jednostki remontowe. Pozwalają one w miarę sprawnie wykonać zadania postawione przed jednostkami komunikacyjnymi. Do nich zaliczamy:

a/ polowy skład sprzętu kolejowego i przeładunkowego.

którego podstawowym zadaniem jest zaopatrywanie w materiały nawierzchniowe, urządzenia kolejowe i sprzęt przeładunkowy wojsk komunikacyjnych wydzielonych do budowy, odbudowy i osłony technicznej sieci komunikacyjnej w obszarze tyłów frontu.

Organizacja PSSK:

- kierownictwo;

- sekcja przechowywania i magazyny;
- kompania transportowa i obsługi;
- sekcja ogólna;
- ambulatorium;
- kwatermistrzostwo.

Stan liczebny 228 żołnierzy w tym:

- oficerów - 22;
- podoficerów - 38;
- szeregowych - 168;

b/ Polowy skład sprzętu drogowo-mostowego przeznaczony jest do gromadzenia i zaopatrywania wojsk drogowych i wodnych w materiały i sprzęt niezbędny do budowy, odbudowy i osłony technicznej dróg kołowych i mostów.

Organizacja PSSDM:

- kierownictwo;
- wydział techniczny;
- kwatermistrzostwo;
- pluton dowodzenia;
- kompania transportowa i obsługi;
- ambulans sanitarny;
- straż ppoż.

Razem 247 żołnierzy w tym:

- oficerów - 28;
- podoficerów - 22;
- szeregowych - 197;

c/ Batalion remontu sprzętu drogowo-mostowego wykonuje zadania związane z remontami bieżącymi i średnimi maszyn i urządzeń drogowo-mostowych.

Organizacja brsdm:

- dowództwo, sztab, sekcja polityczna, wydział techniczny, kwatermistrzostwo;
- dwie kompanie remontowe;
- pluton ewakuacyjny;
- pluton medyczny;

Stan liczebny 285 żołnierzy w tym:

- oficerów - 31;
- podoficerów - 54;
- szeregowych - 200.

Batalion może w ciągu doby przepracować 1570 rgodz.

Przedstawione zadanie SKW a zwłaszcza organów i jednostek komunikacyjnych są możliwe do wykonania przy istniejącej strukturze organizacyjnej jednostek przy sprawnej organizacji i pełnym wykorzystaniu wszystkich ogniw systemu komunikacyjnego.

Zasadniczy wpływ na wykonanie tych zadań będzie miało oddziaływanie przeciwnika ponieważ cel przeciwnika w tym względzie jest jeden a mianowicie odizolować walczące wojska od źródeł zaopatrzenia. Ten cel przeciwnik może osiągnąć głównie poprzez skuteczne oddziaływanie na sieć komunikacyjną.

Ten główny aspekt powoduje, że przy ustalaniu struktury organizacyjnej SKW i określaniu dla niej zadań należy dogłębnie analizować nie tylko możliwości przeciwnika w zakresie oddziaływania na nasze wojska ale także jego możliwości w zakresie niszczenia sieci komunikacyjnej. Należy sprawę tą widzieć tak a nie inaczej gdyż trudno myśleć o sukcesie w walce bądź operacji bez sprawnie funkcjonującego systemu zaopatrzenia wojsk.

Dyrekcja kolei d/s specjalnych jest samodzielną jednostką podległą bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, a pod względem operacyjnym Szefowi Służby Komunikacji Wojskowej Frontu. Do podstawowych zadań dyrekcji zaliczyć należy:

- a/ kierowanie pracą eksploatacyjną kolei na wyznaczonym terenie
- b/ operatywne zarządzanie działalnością podporządkowanych jej jednostek organizacyjnych;
- c/ zapewnienie potrzebnych środków transportowych oraz należytej i sprawnej organizacji przewozów;
- d/ odbudowa i utrzymanie linii, obiektów i urządzeń kolejowych.

Stosownie do potrzeb i wykonywanych zadań struktura organizacyjna Dyrekcji Kolei d/s specjalnych, jest następująca:

- a/ kierownictwo;
- b/ wydziały;
 - partyjno-polityczny;
 - trakcji i wagonów;
 - zaopatrzenia materiałowo-technicznego;

- sanitarny;
 - kadr;
 - przewozów;
 - administracyjno-gospodarczy;
 - utrzymania i odbudowy kolei;
 - szyfrowanego ruchu telekomunikacyjnego;
- c/ ośrodek łączności;
- d/ komenda samoobrony;
- e/ pociągi:
- zmechanizowanego układania nawierzchni /2/;
 - odbudowy nawierzchni /2/;
 - odbudowy mostów /2/;
 - odbudowy urządzeń wodnych /2/;
 - naprawy parowozów /1/;
 - naprawy wagonów /1/;
- f/ oddziały kolei specjalnego przeznaczenia /4/;
- g/ kolumny parowozowe /12/.

Wymienione wyżej różnego typu pociągi są jednostkami zmilitaryzowanymi Ministerstwa Komunikacji. Są one ruchomymi jednostkami PKP przeznaczonymi do odbudowy /budowy/, remontów sieci i urządzeń kolejowych. Podporządkowanie ich uzależnione jest od sytuacji operacyjno-komunikacyjnej, typu oddziału i jego przeznaczenia i tak: oddziały zmilitaryzowane typu "A" są podporządkowanie centralnego, natomiast typu "B" zarządom odbudowy właściwych DOKP.

4. LITERATURA

- PORADNIK OFICERA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ. Wyd. Kwatremistrzostwo SCW Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej. Wrocław 1977 rok.
- KOMUNIKACJA WOJSKOWA - Podręcznik. Wyd. Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. Wp. Warszawa 1964 rok. Sygnatura 011610.

II. DROGI WOJSKOWE, ICH STRUKTURA, PRZEZNACZENIE ORAZ ZASADY UTRZY- MANIA I OBSŁUGI

1-2 1. Rola i znaczenie wojskowych dróg samochodowych

Współczesne pole walki charakteryzuje się dużym nasyceniem różnego rodzaju sprzętu i środków walki. Pociąga to za sobą coraz większe zużycie materiałów i części zamiennych dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania całej maszyny wojennej. Materiały te i środki oraz części zamienne trzeba gdzieś gromadzić, składować, segregować, dokonywać rozdziałów, a następnie dostarczać do wojsk walczących - jednym słowem organizować zabezpieczenie materiałowe. Zabezpieczenie materiałowe wojsk wymaga jednak sprawnego funkcjonowania dowozu środków materiałowych od składów aż do sprzętu i najdrobniejszych pododdziałów.

Sprawność funkcjonowania całego systemu dowozu można osiągnąć przez zapewnienie warunków efektywnego wykorzystania systemu komunikacyjnego i środków transportowych.

Dla zobrazowania miejsca i roli dróg samochodowych w systemie komunikacyjnym spróbujemy wyjaśnić niektóre pojęcia.

Komunikacja: - technika przewozu ludzi i ładunków^{1/}

System: - 1. Wszelki skoordynowany wewnętrznie i wykazujący określoną strukturę układ elementów.
2. Zespół sposobów /metod/ działania, wykonywania złożonych czynności.
3. Całokształt zasad organizacyjnych, ogół norm i reguł obowiązujących w danej dziedzinie^{2/}.

Na podstawie powyższych pojęć można pokusić się o zdefiniowanie systemu komunikacyjnego.

System komunikacyjny to układ elementów wzajemnie ze sobą powiązanych, opartych na określonych zasadach działania, przeznaczonych do przewozu ludzi, sprzętu i ładunków.

Elementy systemu komunikacyjnego to: linie kolejowe, drogi lądowe, linie komunikacji powietrznej, drogi wodne śródlądowe i żeglugi przybrzeżnej oraz środki transportowe i wszel-

-
1. Encyklopedia powszechna PWN T.2 str.522
 2. Encyklopedia powszechna PWN T.4 str. 337

kie inne urządzenia pomocnicze i zabezpieczenia ruchu. Krócej mówiąc elementy systemu komunikacyjnego to sieć komunikacyjna oraz środki transportowe i urządzenia zapewniające sprawny przewóz.

Zabezpieczenie komunikacyjne ma na celu zapewnienie ciągłości ruchu wojsk i transportów zaopatrzeniowo-ewakuacyjnych poprzez stałe utrzymywanie sieci komunikacyjnej w stanie eksploatacyjnym oraz sprawne kierowanie ruchem.

Podstawowymi zadaniami zabezpieczenia komunikacyjnego są:

- wybór sieci komunikacyjnej zgodnej z kierunkiem przewozów i rodzajem wykorzystanego transportu;
- budowa, odbudowa i osłona techniczna dróg i urządzeń komunikacyjnych;
- kierowanie wykorzystaniem jednostek podległych służbie komunikacji wojskowej.

Drogi więc a tym samym i zabezpieczenie drogowe są elementami systemu komunikacyjnego.

Zabezpieczenie drogowe to całokształt przedsięwzięć związanych z przygotowaniem i utrzymaniem sieci dróg kołowych oraz organizacją ciągłego ruchu na nich, dla potrzeb wojsk i ich tyłów jak również stworzeniem dogodnych warunków dla funkcjonowania wojskowego transportu samochodowego.

W warunkach wzrastającej motoryzacji wzrasta znaczenie transportu samochodowego, a tym samym dróg kołowych. Pamiętać bowiem należy, iż obecnie, a w szczególności na szczeblach taktycznych coraz większego znaczenia nabiera i spełnia większą procentowo rolę transport samochodowy.

Stąd też odpowiednia ilość dróg utrzymywanych w stałej przejezdności i ze sprawnie działającą regulacją ruchu w poważnym stopniu wpływa na sprawność zaopatrywania i obsługi wojsk.

Znaczenie dróg na polu walki nie może być rozpatrywane i opierane tylko na doświadczeniach z poprzednich wojen i konfliktów zbrojnych, a musi być ciągle uaktualniane.

Dla zobrazowania znaczenia dróg w działaniach wojsk oraz postępujących zmian ilościowych i jakościowych tych dróg posłużymy się przykładami z Armii Radzieckiej w II wojnie światowej w latach 1941 - 1945.

1. W początkowym okresie wojny w Armii Radzieckiej opierano się na doświadczeniach lat przedwojennych. Szybko się jednak okazało, że intensywność ruchu wojsk i transportów zaopatrzenia na drogach przeszła wszelkie oczekiwania. Problematyka ta była nawet rozważana przez Państwowy Komitet Obrony ZSRR. W lipcu 1941 r. zaczęto tworzyć nowe organizmy dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu drogowego. Dla obsługi dziesięciu dróg samochodowych szczebla centralnego sformowano dodatkowo:

- 8 pułków drogowo-eksploatacyjnych;
- 11 batalionów wojskowo-drogowych i mostowych;
- 5 zarządów wojskowych dróg samochodowych z komendanturami drogowymi;
- 50 samodzielnych batalionów samochodowych dla realizacji przewozów.

Oprócz oddziałów centralnych poszczególne armie i fronty organizowały we własnym zakresie oddziały drogowe kosztem zasobów wewnętrznych^{1/}

2. Pod koniec jesieni 1941 r. wojska drogowe Frontu Zachodniego obsługiwały 1190 km frontowych i 990 km armijnych wojskowych dróg samochodowych. W czasie bitwy pod MOSKWA po wojskowych drogach samochodowych tegoż frontu przejechało 900 tys. samochodów, z tego 850 tys. tankowało paliwo w punktach napełniania i około 15 tys. samochodów otrzymało pomoc techniczną^{2/}.

3. Niezwykle trudne i skomplikowane zadanie do wykonania mieli drogowcy podczas blokady LENINGRADU, kiedy okazało się, że jedyne połączenie z LENINGRADEM może być tylko przez jezioro ŁADOGA.

Zbudowana została sześciopasmowa droga po lodzie długości 30 km. Droga była czynna dniami i nocą od 10-14 dni, a następnie kierowano ruch na świeże pasma. W ciągu doby przejeżdżało tą drogą nawet do 10 tys. pojazdów. W ciągu zimy drogą tą przejechało do LENINGRADU i z powrotem ponad 150tys. samochodów, 10 tys. podwód, około 500 ciągników, samochodów

1/ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-45. Str. 357.

2/ Tamże str. 359

pancernych i czołgów. Drogę tą nazwano "Drogą życia".

Podobnie funkcjonowała droga lodowa zimą 1942/43 r.^{1/}

Przykłady te można mnożyć, a znaczenie dróg w okresie II wojny światowej ciągle wzrastało bo ciągle też zwiększała się ilość pojazdów w wojskach. Przy określeniu ważności i znaczenia dróg samochodowych dla zapewnienia żywotności wojsk walczących należy się tymi przykładami posługiwać. Jednak trzeba pamiętać o ciągle wzrastających potrzebach zabezpieczenia drogowego kierując się zasadą: "Co wczoraj było wystarczające na dziś jest zbyt skromne".

2. Wojskowe drogi samochodowe ich przeznaczenie i podział

Wojskowe drogi samochodowe /WDS/ to lądowe drogi kołowe wybudowane lub przystosowane do potrzeb wojska i wymagań ruchu pojazdów wojskowych, eksploatowane w sposób stały lub doraźny przez wyspecjalizowane pododdziały wojsk inżynierskich lub drogowych.

Sieć drogową tworzą różnego rodzaju wojskowe drogi samochodowe.

Wojskowe drogi samochodowe przeznaczone są do :

- przegrupowania jednostek wojsk operacyjnych do frontu w celu ich wprowadzenia do walki na określonym kierunku i z odpowiedniej rubieży;
- dokonanie manewru wojskami wzdłuż linii frontu;
- wycofanie jednostek na tyły po wykonaniu przez nie określonych zadań lub po ich podminaniu przez inne jednostki;
- dowozu środków materiałowych do wojsk walczących;
- ewakuacji porażonych i chorych z pola walki do punktów medycznych i szpitali;
- ewakuacji zbędnego na polu walki sprzętu i materiałów, opakowań zdobyczy wojennych itp.

Wojskowe drogi samochodowe /WDS/ dzielą się:

a/ według rozmieszczenia i sposobu wykorzystania na:

- frontowe drogi samochodowe /FDS/, znajdujące się na obszarze tyłów frontu;
- armijne drogi samochodowe /ADS/, rozmieszczone w strefie tyłów armii;

1/ Tamże str. 360

- taktyczne drogi samochodowe /TSD/, to jest drogi dywizyjne i pułkowe znajdujące się w strefie bezpośrednich działań bojowych wojsk.

b/ według zasadniczego kierunku ruchu na:

- dofrontowe;
- odfrontowe /ewakuacji/;
- rokadowe.

c/ według funkcji i znaczenia na:

- zasadnicze;
- zapasowe;
- pomocnicze /drogi dojazdowe, łącznikowe, objazdy itp./.

d/ ze względu na sposób eksploatacji i wykorzystania na:

- drogi dyspozycyjne - przygotowywane jako magistrale komunikacyjne frontu /armii/ na najważniejszych kierunkach ruchu wojsk, tyłów i transportów zaopatrzenia. Drogi te są obsługiwane przez jednostki drogowo-eksploatacyjne i mają rozwinięte w sposób ciągły organa dyspozytorskie i służbę regulacji ruchu;
- drogi kontrolowane - przebiegające równoległe do dróg dyspozycyjnych. Drogi te są rozpoznane, oczyszczone, częściowo naprawione i oznakowane, a ważniejsze obiekty drogowe ochraniane i osłaniane. Znajdują się na nich posterunki kontroli ruchu /PKR/ oraz patrole kontrolujące określone odcinki tych dróg. W miarę potrzeby rozwijają się na nich posterunki regulacji ruchu /PRR/ i przenosi się ruch kolumn z dróg dyspozycyjnych /manewr drożnią/;
- drogi wydzielone /zastrzeżone/ - rezerwowane do wyłącznej dyspozycji określonej jednostki /np. rakietowej/ lub określonego rodzaju ruchu /np. ewakuacji medycznej/. Sposób obsługi tych dróg zależy od posiadanych sił i środków oraz potrzeb ruchu;
- drogi otwarte, ogólnodostępne - są one rozpoznane i mają doraźnie nadzorowane określone obiekty drogowe. Utrzymywanie tych dróg oraz regulacją ruchu na nich organizują w sposób doraźny użytkownicy.

Osobną kategorię dróg stanowią drogi dla pojazdów gąsienicowych. Przygotowuje się je z reguły jako odcinki równoległe do zasadniczych dróg samochodowych w miejscach gdzie

stan nawierzchni tych dróg nie pozwala na ruch pojazdów gąsienicowych. Drogi te zazwyczaj mają nawierzchnię gruntową lub gruntową ulepszoną. Obsługa tych dróg jest organizowana przede wszystkim sposobem doraźnym.

Wojskowe drogi samochodowe w zależności od teatru działań wojennych, a w szczególności od gęstości drożni na danym terenie zazwyczaj będą drogami utwardzonymi.

W wyjątkowych wypadkach, przy małej gęstości dróg utwardzonych lub przy dużych zniszczeniach tych dróg mogą być wyznaczane drogi gruntowe tylko na szczeblu taktycznym, które jednak muszą być odpowiednio dostosowane do potrzeb przez pododdziały wojsk inżynieryjnych.

Najbardziej rozwinięta sieć dróg jest na zachodnim TDW i tak:

- na terenie RFN - przypada około 160 km/km²;
- na terenach BELGII, FRANCJI, HOLANDII i ANGLII - przypada od 110 - 150 km dróg na 100 km² powierzchni;
- w CZECHOSŁOWACJI około 90 w NRD około 80, a w POLSCE około 40 km/km².

Na zachodnim TDW układ dróg zapewni możliwość wyboru dróg dofrontowych i rękodowych wg potrzeb. Jednak należy mieć na uwadze fakt, że na tym kierunku średnio co 20 - 30 km przypada przeszkoda wodna o szerokości do 50 m, a co 200 - 250 km duża przeszkoda wodna o szerokości powyżej 200 m /ODRA, ŁABA, WEZERA, REN, MOZA itd./.

Szczególnie niekorzystny pod względem ilości przeszkód wodnych i ich przekraczalności jest północno-nadmorski kierunek operacyjny.

3. Struktura wojskowych dróg samochodowych

1-2

Wojskowe drogi samochodowe /WDS/ określane ogólnie jako drogi dowozu i ewakuacji powinny łączyć punkty zaopatrzenia /składy/ oraz punkty remontowe i medyczne z zaopatrywanymi i obsługiwanymi wojskami.

Na każdym szczeblu dowodzenia od pułku wzwyż są wyznaczone i przygotowane dla własnych potrzeb drogi dowozu i ewakuacji.

Struktura wojskowych dróg samochodowych to nie innego

jak całościowe zestawienie dróg dowozu i ewakuacji użytkownych przez wojska na poszczególnych szczeblach dowodzenia w czasie prowadzenia działań bojowych.

Strukturę wojskowych dróg samochodowych przedstawia załącznik Nr 3.

WDS na obszarze frontu powinny łączyć między sobą możliwie najkrótszą drogą:

- sąsiednicze i zapasowe rejony rozmieszczenia TBF, FBMZ, ABMZ tyłów dywizji, BSzF, urządzeń medycznych ZT i oddziałów, stacje rozdzielcze i wyładownicze frontu i armii, tymczasowe rejony przeładunkowe, porty śródlądowe i morskie oraz przystanie wyładownicze, główne i zapasowe lotniska i lądowiska zaopatrzeniowe;
- armijne i frontowe techniczne bazy raketowe, rejony stanowisk jednostek raketowych, baterie techniczne raketowych związków taktycznych;
- bazy marynarki wojennej;
- rejony działań zasadniczych elementów ugrupowania bojowego wojsk.

Sieć frontowych, armijnych i taktycznych dróg samochodowych powinna łączyć się ze sobą i tworzyć ciągi drogowe, wzdłuż i w szerz całego pasa działania frontu.

Sieć drogowa frontu winna być połączona w sposób ciągły z siecią drogową obszaru kraju.

Drogi dofrontowe aby zapewnić bezkolizyjne zabezpieczenie wojsk muszą być połączone rękadami przebiegającymi co najmniej na wysokości drugich rzutów tyłów poszczególnych szczebli dowodzenia oraz przed i za większymi przeszkodami wodnymi.

Pożądane jest aby w obszarze tyłów frontu drogi rękadowe przebiegały nie rzadziej niż co 30-60 km i przez całą szerokość pasa działania.

Odpowiedzmy sobie teraz na pytanie: "Skąd biorą początek i dokąd prowadzą WDS na poszczególnych szczeblach dowodzenia"?

1. Frontowe drogi samochodowe /FDS/ przebiegają od tylnej Bazy Frontu /TBF/ poprzez rejon rozmieszczenia FBMZ do rejonu rozmieszczenia ABMZ lub od TBF do rękady frontowej.

2. Armijne drogi samochodowe /ADS/ od ABMZ do drugich rzutów tyłów dywizji będących w I rzucie operacyjnym armii lub od rokady frontowej do rokady armijnej
3. Drogi dowozu i ewakuacji dywizji przebiegają od drugiego rzutu tyłów dywizji do drugich rzutów tyłów pułków będących w pierwszym rzucie dywizji i do stanowisk ogniowych DGA lub od rokady armijnej do rokady dywizyjnej.
4. Drogi dowozu i ewakuacji pułku przebiegają od drugiego rzutu tyłów pułku do stanowisk ogniowych artylerii pułku i batalionów pierwszego rzutu lub od rokady dywizyjnej do rokady pułkowej.

W literaturze można się również spotkać ze strefową strukturą wojskowych dróg samochodowych, która w operacji zaczepnej będzie następująca:

- I strefa - bezpośrednich działań bojowych o głębokości 30-50 km, obejmująca więc szczebel pułku i dywizji;
- II strefa - od rubieży rozwinięcia drugich rzutów tyłów dywizji pierwszego rzutu operacyjnego armii do rubieży rozwinięcia ABMZ, głębokości 40 - 60 km - jest to więc strefa pokrywająca się z armijnymi drogami samochodowymi;
- III strefa - od rubieży rozwinięcia ABMZ do rubieży rozwinięcia FBMZ, głębokości 60 - 100 km;
- IV strefa - od rubieży rozwinięcia FBMZ do TBF, głębokości 100 - 400 km.

Z tego podziału wynika, że drogi dowozu i ewakuacji szczebla pułku i dywizji włączone są do jednej strefy, natomiast FDS podzielone są na dwie strefy III i IV.

Netężenie ruchu w poszczególnych strefach jest różne i orientacyjne jego dane przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj ruchu	Natężenie ruchu w strefie			
	II	III	IV	
			A	B
Przegrupowanie, przemieszczenie i manewr wojsk	5.300 - 9.900	4.900 - 7.200	2.400 - 4.600	4.400 - 8.600
Przegrupowanie i przemieszczenie tyłów	2.000 - 2.800	3.700 - 5.000	2.750 - 4.050	4.300 - 6.600
Ruch transportów zaopatrzenia i ewakuacji	3.800 - 4.800	4.700 - 7.400	600 - 800	2.700 - 3.800
Ruch pojedynczych pojazdów /2 % ogółu/	700 - 800	600 - 1.000	200 - 300	200 - 300
R a z e m	11.800 - 18.300	14.000 - 20.800	6.150 - 10.150	11.800 - 19.700

Uwaga: A - w warunkach normalnej pracy transportu kolejowego;
B - w warunkach gdy transport kolejowy nie pracuje.

Procentowy udział transportu samochodowego w przewozach środków materiałowych wynosi:

- w IV strefie około 5 % przewożonych ładunków;
- w III strefie około 60 % przewożonych ładunków;
- w II i I strefie 100 % ładunków.

Aby spełnić powyższe wymagania drogi dowozu i ewakuacji winny być drogami o twardej nawierzchni i możliwie dwukierunkowymi, utrzymywane w należyтым stanie technicznym, a ponadto zapewnić na nich sprawnie działającą regulację ruchu.

Wojskowe drogi samochodowe powinny odpowiadać określonym parametrom przedstawionym poniżej.

Lp	Wyszczególnienie	Jedn. miary	D r o g i		
			frontowe	armijne	taktyczne
1	Szerokość jezdni dla: ruchu dwukierunkowego; - ruchu jednokierunkowego	m	7	6,5	6
		m	2 x 4	4	4 - 3
2	Szerokość poboczy	m	2,25-2,5	2,25-2,5	1,5 - 2
3	Szerokość kerony drogi dla ruchu: - dwukierunkowego - jednokierunkowego	m	11,5-12	11 - 11,5	9 - 10
		m	9	8	7 - 8
4	Maksymalne pochylenie podłoża	%	5	7	9
5	Najmniejszy dopuszczalny promień łuku poziomego	m	150	100	50
6	Najmniejsza odległość widoczności	m	100	80	60

Ogólnie wojskowe drogi samochodowe szczebla frontu i armii powinny spełniać również określone wymagania techniczno-eksploatacyjne przedstawione poniżej:

Lp	Wyszczególnienie	F D S		A D S	
		zasadn.	zapasowe	zasadn.	zapasowe
1	Przelotowość drogi /pojazdów/dobę/	5 - 7 tys	2 - 4 tys	3 - 5 tys	1 - 2 tys
2	Szybkość ruchu kolumn /km/godz./	30-40	25-30	25-30	20-30
3	Szerokość jezdni /m/	6,5 - 7	4 - 6,5	4 - 6,5	4 - 6
4	Wytrzymałość nawierzchni /kG/cm ² /	530-540	490	490	420
5	Średnia ilość dróg	2 - 3	2 - 3	3 - 4	1 - 2

Odrębne wymagania stawiane są drogom przeznaczonym dla wojsk rakietowych armii i frontu, co nie znaczy, że drogi wyznaczone do przegrupowania wojsk rakietowych nie mogą być w następnej kolejności wykorzystane jako drogi dowozu i ewakuacji.

4. Zasady wyznaczenia, przygotowania, utrzymania i obsługi wojskowych dróg samochodowych

Wojskowe drogi samochodowe wyznacza się dla związków operacyjnych, związków taktycznych i oddziałów pierwszego rzutu operacyjnego. ZO, ZT i oddziały drugorzutowe oraz jednostki wsparcia korzystają z dróg przebiegających w ich rejonach działań.

Drogi wyznacza się na całą głębokość wykonywanego zadania bojowego. Nie powinny one przebiegać przez duże węzły komunikacyjne, rejony rozmieszczenia stanowisk startowych rakiet, duże obiekty przemysłowe oraz odcinki terenu trudne do przebycia.

W miarę możliwości drogi powinny mieć nawierzchnię twardą i szerokość pozwalającą na prowadzenie ruchu dwukierunkowego oraz nadawać się do przejazdu ciężkich pojazdów.

Odległość pomiędzy dwoma sąsiednimi drogami nie powinna być mniejsza niż 5 km, ma to zapewnić uniknięcie zniszczenia dwóch dróg jednym ładunkiem jądrowym.

Wyznaczając drogi dowozu i ewakuacji należy uwzględnić:

- treść zadania bojowego i na tym tle zadania tyłów;
- zamiar działań /decyzję dowódcy/;
- możliwości systemu komunikacyjnego;
- warunki terenowe w pasie działania;
- warunki klimatyczne i porę roku.

Wyznaczone sieć dróg powinna w toku działań stworzyć dogodne warunki do dowozu, ewakuacji oraz przemieszczenia tyłów i zapewnić przegrupowanie i manewr wojsk, a ponadto:

- łączyć systemem stałych powiązań komunikacyjnych urządzenia obiekty i jednostki tyłowe między sobą oraz ze szczeblem niższym i nadrzędnym;
- stworzyć siatkę dróg o gęstości zapewniającej swobodny manewr wojsk i urządzeń tyłowych w dowolnym kierunku;
- wiązać w jednolity system komunikacyjny sąsiednie szlaki, urządzenia i obiekty innych rodzajów transportu.

Dla utworzenia takiej sieci dróg dokonuje się wyboru odpowiednio przystosowanych odcinków dróg istniejących w obszarze działań wojsk, a przy ich niedostatecznej ilości lub

niekorzystnym układzie buduje się odcinki nowych dróg.

Dokonując wyboru dróg należy ponadto brać pod uwagę kierunki przygotowania i odbudowy dróg przez wyższy szczebel dowodzenia. Pozwoli to na zaoszczędzenie sił i środków oraz czasu na odbudowę i przygotowanie dróg do eksploatacji. Szczebel nadrzędny natomiast winien dążyć do wykorzystywania dróg utrzymywanych i eksploatowanych wcześniej przez szczebel niższy. Dlatego też należy oddziały drogowo-eksploatacyjne oraz mostowe w miarę możliwości za wczesu wysunąć bliżej wojsk walczących dla przyspieszenia przejmowania oraz odbudowy dróg i mostów.

Wysokie tempo działań wojsk na współczesnym polu walki, a z tym związane częste przegrupowanie tyłów oddziałów, związków taktycznych i związków operacyjnych powoduje szybkie i dość znaczne wydłużenie się dróg dowozu i ewakuacji. W wyniku tego wojska inżynieryjne i wojska drogowe dysponują krótkim czasem na właściwe i wszechstronne przygotowanie dróg na poszczególnych szczeblach dowodzenia.

Szczególne trudności powstaną w działaniach zaczepnych, w początkowym okresie wojny kiedy to oddziały drogowo-eksploatacyjne nie będą jeszcze w pełni ukończone oraz przy dużym stopniu zniszczenia obiektów inżynierskich na drogach.

Podczas operacji zaczepnej w początkowym okresie wykorzystywane będą wszystkie drogi w pasie działania armii. Regulacja ruchu na drogach do czasu podejścia pododdziałów drogowo-eksploatacyjnych będzie organizowana przez siły i środki związków taktycznych i oddziałów.

W wypadku niedostatecznej ilości sił i środków regulacja ruchu na drogach będzie organizowana tylko na ważnych i niewrażliwych odcinkach dróg /węzły dróg, podejścia do dużych przeszkód wodnych itp./. W tej sytuacji na pozostałych odcinkach dróg należy stosować techniczne środki regulacji /wskaźniki, znaki drogowe itp./.

Drogi dowozu i ewakuacji wyznacze dowódca określonego szczebla na podstawie propozycji kwatermistrza, uzgodnionych z szefem saperów na szczeblu taktycznym oraz szefem oddziału komunikacji wojskowej i szefem wojsk inżynieryjnych w armii.

"Na podstawie decyzji dowódcy, kwatermistrz wykorzystuje

drogi dowozu i ewakuacji, których utrzymanie w stanie nadającym się do użytku zapewnia szef saperów"^{1/}

W pułku zmechanizowanym i w pułku czołgów prowadzącym działania w pierwszym rzucie należy wyznaczyć jedną zasadniczą drogę dowozu i ewakuacji, z której będą korzystały również pododdziały wzmocnienie i wsparcia. Pułkową drogę dowozu i ewakuacji wybiera się na kierunku najmniejszego zagrożenia ze strony nieprzyjaciela oraz z dala od ważnych obiektów i węzłów drogowych mogących być opłacałym celem uderzeń jądrowych.

Oprócz drogi zasadniczej w pułku należy wyznaczyć drogę zapasową, która będzie wykorzystywana w wypadku zniszczeń na drodze zasadniczej.

W celu odpowiedniego dojazdu do pododdziałów oraz stanowisk ogniowych artylerii jak również dla zapewnienia swobodnego manewru wzdłuż frontu należy wyznaczyć na wysokościach stanowisk ogniowych artylerii /pierwszych rzutów tyłów pułków/ drogę rękodową. Drogi rękodowe ponadto wyznacza się przed i za szerokimi przeszkodami wodnymi, oraz w miejscach gdzie będzie zachodziła potrzeba dokonania manewru wzdłuż linii frontu.

Drogi dowozu i ewakuacji w pułku są utrzymywane przez kompanię saperów pułku a regulację ruchu na nich zapewnia pluton ochrony i regulacji ruchu.

Wszystkie pododdziały korzystające z dróg dowozu i ewakuacji pułku muszą się dostosować do ograniczeń i dyscypliny ruchu określonych przez organa regulacji ruchu.

W dywizji pierwszego rzutu wyznacza się z zasady po jednej drodze dowozu i ewakuacji na każdy pułk pierwszego rzutu. Wynika z tego, że w dywizji będzie 2 - 3 drogi dofrontowe.

W szczególnie trudnych warunkach gdy sieć drogowa jest ograniczona i nie ma możliwości wytypowania nawet dróg gruntowych /w górach w terenie trudnodostępnym i tp./ można w dywizji wyznaczyć tylko jedną drogę dofrontową, a dojazd do poszczególnych oddziałów wykonywać po drogach rękodowych. W takich wypadkach wojska inżynieryjne winny dążyć do utrzymania

1/ Regulamin Walki Sił Zbr. PRL /dywizja-pułk/ str.90 pkt.152, nr bibl. 010965

tej drogi w idealnym stanie technicznym, a ponadto ograniczyć ruch na drodze do niezbędnego minimum.

Poza drogami dowozu i ewakuacji zasadniczymi dla zapewnienia manewru pododdziałów i transportów zaopatrzenia w dywizji wyznaczają się drogi zapasowe i rokadowe.

Drogi rokadowe wyznaczają się na wysokości drugich rzutów tyłów pułków pierwszego rzutu bojowego dywizji i stanowisk ogniowych artylerii.

Ponadto podobnie jak w pułku drogi rokadowe wyznaczają się po obu stronach przeszkody wodnej jeśli takowa występuje w pasie działania dywizji.

Utrzymanie dróg dowozu i ewakuacji w dywizji zapewnia batalion saperów dywizji /kompania inżynieryjno drogowa/, a regulację ruchu na nich organizuje kompania ochrony i regulacji ruchu.

Obiekty inżynieryjskie na drogach dowozu o ewakuacji z chwilą ich wyznaczenia winny być ochraniać.

Przygotowanie i utrzymanie dróg wewnątrz rejonów rozmieszczenia tyłów oddziałów i tyłów dywizji organizują oraz zapewniają regulację swoimi siłami i środkami kwatermistrze.

W armii w okresie organizacji operacji wybiera się i przygotowuje do eksploatacji 2 - 3 armijne drogi samochodowe /ADS/. ADS winny być wyznaczone na głównych kierunkach działań wojsk oraz na kierunku przegrupowania ABMZ. Zasadą powinno być wyznaczenie na kierunku działania każdej dywizji pierwszego rzutu jednej drogi dofrontowej.

Do związków taktycznych działających na oddzielnych kierunkach wyznaczone są pomocnicze armijne drogi samochodowe. W odróżnieniu od zasadniczych na drogach tych prowadzi się tylko rozpoznanie oraz w minimalnym stopniu regulację ruchu głównie przez oznakowanie tych dróg, patrolowanie i w koniecznych przypadkach drobne naprawy.

Ponadto w armii wyznaczają się 1-2 drogi zapasowe, które przejmują rolę dróg zasadniczych w wypadku ich zniszczenia.

Dla zapewnienia swobodnego manewru wyznaczają się podobnie jak na szczeblu taktycznym drogi rokadowe.

Dla przegrupowania ABMZ zwykle potrzebne są dwie drogi po których przemieszczać się będzie również APTBR oraz inne jednostki tyłowe, a po ich przegrupowaniu drogi te są wyko-

urzystywane jako ADS.

W toku operacji zaczepnej gdy tyły związków taktycznych przesuwają się do przodu ADS ulegają wydłużeniu. W operacji obronnej natomiast może zachodzić proces odwrotny tzn. skracanie się dróg.

Eksploatację dróg i regulację od strony technicznej organizuje w armii oddział komunikacji wojskowej armii a konkretnie jego wydział eksploatacji dróg, a realizuje podległy mu batalion drogowo-eksploatacyjny /bde/.

Strukturę organizacyjną OSKW armii przedstawi zał. Nr 4.

Batalion drogowo-eksploatacyjny przeznaczony jest do rozpoznania, przygotowania i utrzymania w sprawności eksploatacyjnej armijnych dróg samochodowych oraz organizowania na nich kontroli i regulacji ruchu. Ponadto batalion może dokonywać napraw dróg i małych mostów stosownie do swoich możliwości.

Organizację i wyposażenie bde przedstawi zał. Nr 5,6,7.

W okresie organizacji operacji bde rozmieszcza się stosownie do zadań jakie ma wykonywać w toku operacji. W toku operacji rozmieszcza się w pobliżu ABMZ i przesuując się przed nią rozpoznawać drogi, wykonywać niezbędne naprawy oraz organizować regulację ruchu.

W operacji zaczepnej bde powinien w pierwszej kolejności zapewnić przegrupowanie ABMZ i AP, a następnie zabezpieczyć ruch transportu samochodowego wykonującego dowóz i ewakuację oraz przegrupowujących się kolumn.

Po zajęciu rejonu przez ABMZ, bde rozpoznaje drogi do tyłów dywizji pierwszego rzutu armii i organizuje na nich kontrolę i regulację ruchu.

Po przegrupowaniu się drugich rzutów tyłów dywizji do przodu bde przejmuje od nich odcinki dróg, które mają być przedłużeniem ADS, a następnie po przegrupowaniu ABMZ do przodu pozostające za nią odcinki dróg przekazuje do dyspozycji BDE frontu.

Sprawne kierowanie ruchem na ADS i właściwe ich wykorzystanie, zapewnia się przez utrzymywanie ciągłej łączności, począwszy od posterunku regulacji ruchu /PRR/, poprzez odcinkowe i rejonowe punkty dyspozytorskie /CPD, RFD/ i oddział komunikacji wojskowej, aż do tyłowych organów dowodzenia.

Odbudowa dużych mostów w pasie działania armii wykonywana jest siłami frontu, a do czasu ich odbudowy, dowóz, ewakuacja i przesunięcie tyłów armii odbywa się przez przeprawy, które wykonują wojska inżynieryjne.

W działaniach obronnych podobnie jak w działaniach zaczepnych dokonuje się wyboru i utrzymuje drogi na wszystkich szczeblach dowodzenia.

Dodatkowo w działaniach obronnych należy wyznaczyć, drogi łączące zasadnicze i zapasowe rejony rozmieszczenia oddziałów i związków taktycznych działających w drugim rzucie.

Ponadto w działaniach obronnych wyznacza się i kontroluje drogi objazdu zagrożonych rejonów i obiektów oraz drogi łączące zasadnicze i zapasowe rejony rozmieszczenia tyłów.

Podczas działań w warunkach szczególnych mogą zaistnieć potrzeby wyboru i utrzymania dodatkowych dróg i obiektów, a niekiedy warunki miejscowe ograniczą do minimum potrzebną ilość dróg w pasie działania.

Podczas działań w górach, w sprzyjających warunkach dywizja może dysponować jedną drogą, zdatną do ruchu samochodowego, a na niektórych kierunkach działań jedna taka droga może znajdować się w pasie działania armii. Związki taktyczne i oddziały będą zmuszone do korzystania z dróg gruntowych, a bataliony z tras turystycznych i ścieżek. Stąd też w warunkach górskich do zapatrywania może być wykorzystany różny transport, począwszy od śmigłowców, poprzez wozy bojowe, samochody, zaprzęgi konne, a skończywszy na zwierzętach jucznych i żołnierzach nosicieli.

Przepustowość dróg górskich jest niewielka, zazwyczaj są to drogi jednokierunkowe, dlatego też należy ją zwiększać poprzez urządzenie mijanek oraz rejonów wyczekiwania transportu.

W miejscach, gdzie drogi są zagrożone lawinami i podmyciem, urządza się objazdy i organizuje stałe patrolowanie.

Zadania w zakresie zabezpieczenia drogowego i ich realizacji są następujące:

- rozpoznanie dróg samochodowych;

- przygotowanie i utrzymanie dróg w stanie zdatnym do eksploatacji;
- kierowanie ruchem na drogach;
- obrona i ochrona dróg i ważniejszych obiektów na drogach;
- materiałowe i techniczne zabezpieczenie przedsięwzięć drogowo-eksploatacyjnych.

Rozpoznanie ma na celu uzyskanie niezbędnych danych dotyczących ilości i stanu dróg oraz warunków ich eksploatacji. Rozpoznanie może być prowadzone metodą rozpoznania przyśpieszonego /rekonesansu/ lub metodą rozpoznania szczegółowego /rozpoznanie techniczne/.

Na szczeblach taktycznych rozpoznanie prowadzą pododdziały inżynieryjno-drogowe wojsk inżynieryjnych, a na szczeblu armii wydział eksploatacji dróg według wytycznych szefa oddziału komunikacji wojskowej.

Dane dotyczące wyboru i możliwości eksploatacji dróg na obszarze zajęтым przez nieprzyjaciela, ustala wydział eksploatacji dróg na podstawie mapy, zdjęć lotniczych i danych zawartych w opisach wojskowo-geograficznych.

Przygotowanie dróg polega na zorganizowaniu osłony technicznej z posiadanych sił i środków w celu szybkiej odbudowy zniszczonych dróg i mostów ustawieniu znaków drogowych i wskaźników, urządzeniu objezdów oraz budowy nowych odcinków dróg.

Kierowanie ruchem odbywa się na podstawie opracowanego planu ruchu kolumn. W armii plan ruchu kolumn opracowuje oddział służby komunikacji wojskowej. Wyciągi z planu stanowią podstawę do kierowania ruchem przez punkty kontroli ruchu /PKR/ i posterunki regulacji ruchu /PRR/.

PKR i PRR na polecenie OSKW armii mogą zmieniać w razie potrzeby czas i drogi marszu dla poszczególnych kolumn oraz przekazywać dowódcom kolumn polecenia napływające ze sztabu armii.

Obrona i ochrona dróg ma na celu zapewnienie żywotności dróg, a tym samym i ciągłości ruchu na nich. W tym celu organizuje się obronę naziemną dróg, maskowanie oraz obronę przeciwlotniczą ważnych obiektów drogowych i węzłów dróg.

Do obrony i ochrony dróg i ważniejszych obiektów drogowych można wykorzystywać siły i środki działające w ramach systemu obrony przeciwlotniczej oraz oddziały i pododdziały ogólnowojskowe wydzielone do ochrony mostów i przepraw.

Materiałowe i techniczne zabezpieczenie polega na, na-
gromadzeniu odpowiednich ilości środków materiałowych i tech-
nicznych /konstrukcji mostowych i drogowych/ oraz przygoto-
waniu do wykorzystania materiałów budowlanych z zasobów
miejscowych.

W armii w zasadzie wszystkie materiały bde otrzymuje
z polowego składu sprzętu inżynieryjnego. Z zasobów miejsco-
wych mogą być wykorzystane takie materiały jak, drewno, żwir
kamień, elementy konstrukcji mostowych itp.

Na szczeblach taktycznych jednak, większość materiałów
budowlanych pochodzić będzie z zasobów miejscowych.

Utrzymanie i obsługa WDS, to zadania trudne do wykona-
nia przez pododdziały wojsk inżynieryjnych i drogowo-eksplo-
atacyjnych, dlatego winny być doceniane przez dowódców i szta-
by na wszystkich szczeblach dowodzenia.

5. Literatura:

- Tyły Taktyczne - podręcznik, nr bibl. 0844 str. 40-42;
- Tyły Szczebla Operacyjnego Wojsk Operacyjnych - podręcznik
nr bibl. 015821, str. 147-149;
- Zeszyt Naukowy. Nr 4/7/ nr bibl. 0264, str. 91-100;
- Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej.
1941-1945. Wyd. MON 1977, str. 356-370;
- Komunikacja Wojskowa - podręcznik, nr bibl. 011610, str. 390-
408;
- Regulamin Walki Sił Zbrojnych PRL /dywizja-pułk/, nr bibl.
010965, str. 90 pkt. 152;
- Poradnik Oficera Komunikacji Wojskowej, nr bibl. 018503,
str. 57; 103-104; 343-363;
- Zbiór Prac Akademickich /Zintegrowane Tyły Dywizji/ 2/56/
nr bibl. 015796, str. 125-126; 153; 194; 285;
- Organizacja doroznowo obespieczenia operacji. cz. I nr
bibl. Pf 18671, cz. II nr bibl. Pf 18672.

III. PRZEWOZY ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

1. Zasady wykorzystania związków i oddziałów transportowych w przewozach ładunków wojskowych

Transport samochodowy jest wykorzystywany głównie do dowozu środków materiałowych oraz ewakuacji materiałowej na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Może być również wykorzystywany do ewakuacji porażonych. Na szczeblu taktycznym i na szczeblu armii jest jedynym i podstawowym rodzajem transportu, na szczeblu frontu jest wykorzystywany do dowozu i ewakuacji obok innych rodzajów transportu.

Na szczeblu taktycznym /w pz,pcz - kzaop; w DZ,DPanc - bzaop/ transport samochodowy podlega bezpośrednio kwatermistrzowi, a na szczeblu armii poprzez z-cę d/s zaopatrzenia i transportu dowódcy brygady materiałowego zabezpieczenia /ABMZ/. Analogiczne podporządkowanie transportu samochodowego /btr, btr mps/ jako w ABMZ występuje we FBMZ. Szefostwu Służby Komunikacji Frontu podlega tylko transport samochodowy zorganizowany w brygadach transportowych /każda z brygad posiada cztery btr i dwa btr mps/.

1.1. Zadania związków i oddziałów transportowych

Pododdziały, oddziały i związki transportowe wykonują przewozy /dowóz/ środków materiałowych i ewakuacji na podstawie planów dowozu opracowanych przez:

- kwatermistrzów na szczeblu taktycznym;
- sztab kwatermistrzostwa na szczeblu armii i frontu.

Przewozy środków materiałowych wewnątrz baz i brygad materiałowego zabezpieczenia oraz ich dowóz do wojsk jest realizowany na podstawie zarządzeń szefów baz, dowódców ABMZ /zgodnie z planem dowozu/, a na szczeblu taktycznym kwatermistrzów pułków i dywizji.

Do zadań pododdziałów, oddziałów i związków transportowych należy:

- utrzymanie w stałej gotowości do pracy środków transportowych /wysoki stan techniczny samochodów, terminowe przeprowadzenie przeglądów technicznych/;
- znajomość dróg kołowych /dowozu i ewakuacji oraz ich

- przydatność dla ruchu kolumn samochodowych;
- sprawne i terminowe załadowanie i wyładowanie środków materiałowych;
 - zapewnienie prawidłowej organizacji ruchu kolumn samochodowych;
 - zabezpieczenie środków materiałowych przed ich zniszczeniem lub uszkodzeniem w czasie realizacji dowozu /należyte opakowanie, umocowanie/;
 - przewidziawa organizacja łączności w rejonach ześrodkowania i w czasie ruchu kolumn samochodowych;
 - organizacja zabezpieczenia materiałowego, technicznego i medycznego stanu osobowego i sprzętu technicznego w rejonach rozmieszczenia, w czasie ruchu kolumn oraz w rejonach za i wyładowczych;
 - organizowanie obrony i ochrony w rejonach rozmieszczenia i w czasie trwania dowozu;
 - dokonywanie przewozów ładunków w sposób skryty oraz w warunkach ograniczonej widoczności /maskowanie środków transportowych, ruch kolumn w nocy itp./;
 - regularne dostarczanie gorących posiłków kierowcom w czasie ruchu transportu i zapewnienie im określonego czasu na odpoczynek.

1.2. Organizacja przewozów ładunków transportem samochodowym

Przewozy samochodowe dzielą się na:

- przewozy wojsk - realizowane na wszystkich szczeblach dowodzenia;
- przewozy zaopatrzenia - przewozy środków materiałowych przeznaczonych do zabezpieczenia walczących wojsk i techniki bojowej;
- przewozy ewakuacyjne - przewozy samochodowe zbudnego sprzętu z pola walki w rejony rozmieszczenia tyłów wyższego szczebla transportem powracającym po wykonaniu dowozu; transportem tym można również ewakuować porażonych żołnierzy

Wymienione rodzaje przewozów samochodowych mogą być wykonywane w sposób planowy lub doraźnie.

Planowane przewozy samochodowe realizuje się na podstawie wcześniej opracowanego planu dowozu przez kwatermistrzów pułków, dywizji oraz przez sztab kwatermistrza

armii i frontu.

Doraźne przewozy samochodowe /nieplanowane/ to są przewozy, które wynikają w sposób nagły, niespodziewany, z konieczności wynikającej z warunków zaistniałych w określonej sytuacji taktyczno-operacyjnej i tyłowej.

Na przygotowanie i realizację doraźnych przewozów samochodowych jest bardzo ograniczony czas przy jednoczesnym zwiększaniu wysiłku kierowców i pracy transportu. Podczas przygotowania i realizacji tego rodzaju przewozów od dowództw i sztabów jednostek transportowych, wymagana jest szczególnie duża operatywność w ich kierowaniu.

Transport kołowy składa się z samochodów, z samochodów wraz z przyczepami i z ciągników kołowych. Praktycznie wszystkie te rodzaje mogą być wykorzystane do realizacji przewozów /dowozu/ samochodowych.

Przewozy ładunków transportem samochodowym dokonuje się kolumnami samochodowymi. Organizowanie kolumn samochodowych umożliwi prawidłowe przygotowanie i sprawne wykonanie przewozu ładunków oraz zapewni szybkie udzielenie pomocy technicznej uszkodzonym pojazdom mechanicznym. Należy unikać organizowania kolumny samochodowej z dwóch lub więcej pododdziałów transportowych. Duża ilość samochodów w kolumnie znacznie utrudnia dowodzenie i regulację ruchu na drogach oraz ogranicza możliwość udzielenia pomocy technicznej. Warto nadmienić, że podczas planowania i organizacji przewozów samochodowych /wojsk, zapobiegawczych i ewakuacyjnych/ należy mieć na uwadze wydzielenie i utrzymanie określonej ilości samochodów stanowiących rezerwę środków transportowych /10 - 15 %/.

1.3. Przeznaczenie, organizacja i zadania kompanii zaopatrzenia i batalionu zaopatrzenia oraz batalionu i brygady transportowej.

a/ Kompania zaopatrzenia pz /pcz/ podlega kwatermistrzowi pułku i jest przeznaczona do dowozu środków materiałowych do batalionów, ewakuacji materiałowej, a w razie potrzeby do ewakuacji porażonych. Składa się z trzech plutonów: - pluton zaopatrzenia w amunicję;

- pluton zaopatrzenia w mps, żywność i sprzęt techniczny;
- pluton gospodarczy.

Pododdziałami mającymi istotne znaczenie w dowozie i przewozie ładunków ze względu na posiadany transport samochodowy są: pluton zaopatrzenia w amunicję i pluton zaopatrzenia w mps, żywność i sprzęt techniczny. Pododdziały te posiadają transport samochodowy o łącznej nominalnej zdolności przewozowej 210 ton, a praktycznej 165 ton /po uwzględnieniu współczynników zdolności załadowniczej środków materiałowych/.

- b/ Batalion zaopatrzenia DZ /DPanc/ podlega kwatermistrzowi dywizji i jest przeznaczony do dowozu środków materiałowych do pułków /odbiór środków mat. ze s/w/, ewakuacji materiałowej, a w razie potrzeby do ewakuacji porażonych. Składa się z trzech kompanii i dwóch plutonów:
- dwie kompanie zaopatrzenia w amunicję;
 - kompania zaopatrzenia w mps;
 - pluton zaopatrzenia w sprzęt techniczny;
 - pluton zaopatrzenia w żywność i umundurowanie.

Podobnie jak w pułku pododdziałami mającymi istotne znaczenie w dowozie i przewozie ładunków ze względu na posiadany transport samochodowy jest pięć s/w/w pododdziałów. Posiadają one transport samochodowy o łącznej nominalnej zdolności przewozowej 1190 ton, a praktycznej 1000 ton /po uwzględnieniu współczynników zdolności załadowniczej środków materiałowych/.

Transport samochodowy w kzaop i w bzaop - jak już wspomniano - podlega bezpośrednio kwatermistrzowi pułku i dywizji.

- c/ Bataliony transportowe /ABMZ, FBMZ i BT/ są przeznaczone do dowozu środków materiałowych w ogniach:

- ABMZ - ZT;
- FBMZ - ABMZ;
- BT - FBMZ,

ze stacji wyładowniczych do polowych składów oraz do ewakuacji materiałowej a w koniecznych przypadkach również i do ewakuacji porażonych.

W skład batalionu transportowego /btr mps/ wchodzi:

- d-two, sztab /podlega: droirr, drrsk, plt/,
- służby techniczne /podlega: plrem/,
- kwatermistrzostwo /podlega: pltr, plg/,
- pl, med,
- cztery kompanie transportowe /w każdej ktr jest drrem i dwa pltr/.

W każdym batalionie są dwie kompanie samochodów średniotonażowych i dwie kompanie samochodów wielotonażowych.

Zdolność przewozowa btr wynosi /0,7-0,75 zdolności załad./:

- batalionu transportowego - 1550 ton;
- batalionu transportowego mps - 1860 ton.

Do podstawowych zadań batalionu transportowego należy:

- dowóz środków materiałowych zgodnie z planem dowozu lub zarządzeniem dowódcy;
- podstawienie transportu w określonym rejonie lub miejscu do załadowania lub rozładowania;
- utrzymywanie transportu samochodowego w stałej gotowości i sprawności technicznej;
- ewakuacja z wojsk zdobycznego, uszkodzonego lub zbędnego sprzętu i mienia oraz porażonych i chorych w/g dodatkowych poleceń i zarządzeń.

Organizując dowóz, dowódca batalionu transportowego stawia szczegółowe zadanie dowódcom kompanii, szefowi sztabu, szefowi służb technicznych i kwatermistrzowi. Zadania te muszą być zgodne z zarządzeniem /lub planem dowozu/ kwatermistrza armii i frontu lub zarządzeniem dowódcy ABMZ, FBMZ i BT.

d/ Brygada transportowa jest samodzielnym związkiem transportowym, wchodzi w skład tyłów frontu /lub OK/ i jest przeznaczona do dowozu środków materiałowo-technicznego zaopatrzenia dla wojsk oraz ewakuacji materiałowej, a w koniecznych przypadkach i ewakuacji medycznej. Wykonuje dowóz w relacji:

- TBF - FBMZ - ABMZ;
- OTBF - FBMZ - ABMZ;

- s/w - składy polowe TBF.

W skład brygady transportowej /BT/ wchodzi:

- d-two, sztab /podlega: plt, poster, OPL, wojsk.st. poczt./;
- sekcja polit.;
- drtrg;
- wydz. WSW;
- RWNSam;
- cztery btr;
- dwa btr mps.

Zdolność przewozowa BT wynosi /0,7-0,75 zdol.załad./

- cztery bataliony transportowe - 6200 ton;
- dwa bataliony transportowe mps - 3720 ton;
-
- ogółem - 9920 ton

Do podstawowych zadań brygady transportowej należy:

- przyjęcie i przewóz środków materiałowych z wyznaczonych składnic na obszarze kraju lub polowych składów frontu, stacji wyładowniczych, portów itp. do brygad materiałowego zabezpieczenia /AMZ, FMZ/;
- organizowanie dowozu środków materiałowych zgodnie z zarządzeniem Szefa Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WF /BT OK/ lub zarządzeniem Szefa Służby Komunikacji Wojskowej Frontu /BT tyłów frontu/;
- pozostałe zadania analogiczne jak dla batalionów transportowych.

1.4. Podstawowe wskaźniki transportu samochodowego

Możliwości przewozowe transportu samochodowego ustala się na każdą dobę obliczając praktyczną zdolność załadowniczą transportu z uwzględnieniem współczynników wykorzystania ładowności oraz współczynnika sprawności technicznej.

Współczynnik sprawności technicznej jest to stosunek ilości pojazdów samochodowych technicznie sprawnych do ilości samochodów będących faktycznie na wyposażeniu pododdziału, oddziału lub związku transportowego. Samochód jest technicznie sprawny jeśli nie wymaga na-

prawy i obsługi technicznej.

Współczynnik wykorzystania ładowności jest to stosunek ilości załadowanego ładunku w tonach do ładowności danego pojazdu samochodowego.

Wielkość współczynników wykorzystania ładowności zależna jest od wymiarów ładunków, ich ciężaru jednostkowego oraz warunków przewozu. Orientacyjne współczynniki wykorzystania ładowności samochodów są następujące:

Ip	Wyszczególnienie	ładunki niespaletyzowane	ładunki spaletyzowane
1	amunicja	0,5 - 0,9	0,4 - 0,9
2	żywność	0,6 - 0,8	0,4 - 0,7
3	umundurowanie	0,5 - 0,7	0,4 - 0,6
4	sprzęt czołg.-sam.	0,6 - 0,8	0,5 - 0,7
5	sprzęt inż.-sap.	0,2 - 0,5	0,2 - 0,5
6	mps w cysternach	1	-
7	mps w tarze zastępczej	0,6 - 0,8	-

2. Planowanie wojskowych przewozów transportem samochodowym

Przewozy /dowóz/ środków materiałowych transportem samochodowym planują następujące organa:

- na obszarze kraju i dla potrzeb wojsk operacyjnych - Sztab Głównego Kwatermistrzostwa WP i Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP;
- we froncie /armii/ - Sztab Kwatermistrzostwa frontu /armii/ i szefostwo służby /oddział/ komunikacji wojskowej frontu /armii/;
- w związkach taktycznych - kwatermistrz i szefowie służb;
- w oddziałach - kwatermistrz i szefowie zaopatrzenia.

Okresy planowania przewozów samochodowych są różne dla różnych szczebli organizacyjnych a mianowicie:

- dla potrzeb wojsk obszaru kraju przewozy samochodowe planuje się w okresach dekadowych lub pięciodniowych;
- we froncie i armii przewozy samochodowe planuje się na całą operację oraz na zadanie bliższe i dalsze;
- w związkach taktycznych i oddziałach na każdy dzień walki.

Podstawę do planowania przewozów /dowozu/ samochodowych stanowią:

- decyzja dowódcy każdego szczebla organizacyjnego;
- dyrektywa tyłowa frontu;
- rozkaz tyłowy armii;
- rozkaz tyłowy ZT

oraz dodatkowe terzadzenia i wytyczne przełożonych.

2.1. Planowanie przewozów samochodowych w oddziałach i związkach taktycznych

Na szczeblu ZT i oddziału - jak już wspomniano - planowanie dowozu ładunków transportem samochodowym dokonuje się na każdy dzień walki /zadanie dnia dywizji/.

Plan dowozu na tym szczeblu opracowuje się na podstawie:

- decyzji dowódcy, określającej sposób i kolejność dowozu środków materiałowych;
- rozkazu tyłowego /zarządzenia/ kwatermistrza szczebla nadrzędnego uwzględniającego źródła i terminy pobrania środków materiałowych oraz użycie transportu do dowozu i ewakuacji;
- meldunek /dowódcy kzaop, bzaop/ o stanie i możliwościach przewozowych środków transportowych;
- planów zaopatrzenia i zapotrzebowania na transport opracowanych przez szefów służb /szefów zaopatrzenia/;
- danych dotyczących rejonów załadowania i wyładowania dowożonych środków materiałowych oraz materiałów stanowiących przedmiot ewakuacji;
- znajomość aktualnej sytuacji na drogach dowozu i ewakuacji.

W planie dowozu ZT /oddziału/ uwzględnia się:

- rodzaju i ilość środków materiałowych przeznaczonych do dowozu;
- liczbę środków transportowych wydzielonych do dowozu /ewakuacji/;
- czas i miejsce załadowania oraz wyładowania środków materiałowych;
- trasę dowozu i odległość w km;
- liczbę obrotów /rejsów/ wydzielonymi środkami transportowymi;

- sposób wykorzystania powracającego opróżnionego transportu i czas jego przybycia do wyznaczonego rejonu po wykonaniu zadania.

Na podstawie dziennego planu dowozu kwatermistrz ZT /oddziału/ wydaje dowódcy bzaop /kzeop/ zarządzenie na wykonanie dowozu /ewakuacji/ zarządzenie na dowóz /ewakuację/ może być opracowane i przekazane w formie pisemnej /wyciąg z planu dowozu/ lub ustnej przez techniczne środki łączności.

2.2. Planowanie przewozów samochodowych na szczeblu armii

W armii planowanie dowozu środków materiałowych dokonuje sztab kwatermistrzostwa a konkretnie wydział planowania materiałowego i przewozów przy współdziałaniu oddziału komunikacji wojskowej armii. W tym celu opracowuje plan dowozu środków materiałowych na całą operację przy uwzględnieniu potrzeb w zakresie dowozu na zadanie bliższe i dalsze armii.

Podstawą do opracowania planu dowozu na szczeblu armii jest:

- decyzja dowódcy armii;
- dyrektywa tyłowa frontu;
- wytyczne kwatermistrza armii;
- stan i możliwości przewozowe transportu samochodowego armii i ZT;
- dotychczasowe zadania wykonywane przez transport samochodowy btr ABMZ /od chwili rozpoczęcia planowania dowozu/;
- przewidywana wielkość i rodzaj środków materiałowych do dowozu oraz kolejność i terminy dowozu;
- rozmieszczenie i terminy przegrupowania ABMZ i FBMZ;
- stan ADS oraz średni dobowy przebieg transportu /ZT-120km, armijny - 200-250 km, frontowy - 250-300 km/.

Realizatorem opracowanego przez sztab kwatermistrzostwa armii planu dowozu jest ABMZ. Pierwotnie opracowany plan dowozu w czasie jego realizacji może podlegać zmianom /korekcie/ podyktowanych zaistniałą sytuacją operacyjną i tyłową w poszczególnych dniach operacji.

2.3. Planowanie przewozów samochodowych na szczeblu frontu

We froncie planowanie przewozów środków materiałowych dokonuje oddział planowania materiałowego i przewozów sztabu kwaterymistrzostwa frontu dla wszystkich rodzajów transportu. W części dotyczącej przewozów transportem samochodowym oddział ten przekazuje niezbędne dane w zakresie ilości, rodzaju środków materiałowych, ogniw i terminów dowozu w poszczególnych etapach operacji oddziałowi transportu samochodowego SSKWF.

Oddział transportu samochodowego SSKWF opracowuje szczegółowy plan dowozu środków materiałowych transportem samochodowym na całą operację na podstawie analogicznych przesłanek jak w armii ale w odniesieniu do transportu tyłów frontu.

Plan dowozu transportem samochodowym na szczeblu frontu zawiera trzy podstawowe grupy zagadnień:

- organizację dowozu transportem samochodowym /opracowaną na mapie lub schemacie/;
- wielkości przewozów na poszczególnych kierunkach i ogniwach dowozu, dni operacji, rodzaje środków materiałowych i jaki transport /frontowy, armijny, ZT/ przeznaczono do wykonania zadania;
- materiałowo-techniczne zabezpieczenie przewozów transportem samochodowym.

Na podstawie w ten sposób opracowanego planu dowozu szef oddziału transportu samochodowego SSKWF stawia jednostkom transportowym konkretne zadania przewozowe.

3. Organizacja ruchu i kierowanie wojskowymi przewozami samochodowymi.

Za organizację ruchu i kierowanie wojskowymi przewozami samochodowymi na armijnych /ADS/ i frontowych /FDS/ drogach samochodowych odpowiada szef oddziału komunikacji wojskowej armii i szef służby komunikacji wojskowej frontu.

Do jego obowiązków w tym zakresie należy:

- udział w planowaniu przegrupowania wojsk dowozu środków materiałowych oraz ewakuacji medycznej i materiałowej;

- opracowanie propozycji odnośnie organizacji i kolejności ruchu na drogach samochodowych;
- organizacja i zabezpieczenie wykonania przewozów transportem samochodowym ;
- analiza meldunków i sprawozdań punktów dyspozytorskich, uogólnienie ich i przedstawienia wniosków kwatermistrzowi armii i frontu;
- znajomość stanu, przepustowość i obciążenia dróg samochodowych, zniszczeń i skażeń, realizacji wykonania planów przewozów i ruchu kolumn transportowych na drogach;
- podejmowanie natychmiast i skutecznych przedsięwzięć dla zabezpieczenia nieprzerwanego ruchu na drogach i likwidacji zakłóceń na nich;
- meldowanie kwatermistrzowi o przebiegu ruchu na ADS i FDS;
- organizowanie kontroli i udzielanie pomocy organom i jednostkom realizującym przewozy samochodowe.

3.1. Organizacja ruchu drogowego

Podstawą do organizacji kierowania ruchem na drogach samochodowych jest zarządzenie dowódcy danego szczebla na przegrupowanie wojsk /drogi marszu, czasu, kolejność marszu, rejonu odpoczynku, ześrodkowania itp./ dyrektywa tyłowa frontu i rozkaz tyłowy armii o przegrupowaniu związków i oddziałów tyłowych, planowanym dowozie i ewakuacji oraz opracowany przez Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej plan dowozu środków materiałowych transportem samochodowym.

Porządek ruchu na drogach samochodowych ustala się w zależności od sytuacji operacyjnej i tyłowej, stanu sieci dróg samochodowych i jej przepustowości oraz planowanej intensywności ruchu wojsk i kolumn transportowych.

- Ruch na drogach samochodowych realizuje się na podstawie:
- planu /wykresu/ ruchu opracowanego graficznie lub w formie tabelarycznej dla każdego oddziału i kolumny transportowej;
 - maksymalnego dobowego wykresu ruchu ustalonego dla każdej drogi samochodowej;
 - ustalonej kolejności ruchu wojsk i kolumn transportowych.
- Wyciągi z planu /wykresu/ ruchu przekazuje się do wiadomości zainteresowanym oraz do oddziału lub związku drogowo-eksploatacyjnego /do punktów dyspozytorskich/ w celu zabezpiecze -

nia i kontroli ruchu na drogach samochodowych.

Maksymalne dobowe wykresy z naniesionym rozkładem ruchu po opracowaniu wysyła się do sztabów związków /oddziałów/ drogowo-eksploatacyjnych, a wyciągi z nich doprowadza się do zainteresowanych wojsk i służb. Jednostki transportowe otrzymują wyciągi z wykresu ale w części dotyczącej ich kolumn transportowych.

Oprócz wyżej wymienionych dokumentów ruchu służba komunikacji wojskowej armii i frontu opracowuje jako dokument roboczy do kierowania ruchu na drogach samochodowych - mapę, /lub schemat/, która winna zawierać:

- podstawowe elementy ugrupowania tyłów;
- ogniwa dowozu /relacja dowozu/;
- sieć dróg samochodowych;
- zdolność przepustową dróg;
- rozmieszczenie /rozwiniecie/ związków i oddziałów drogowo-eksploatacyjnych i ich punktów dyspozytorskich;
- rozmieszczenie jednostek transportowych;
- schemat łączności;
- zestawienie planowanych przewozów samochodowych.

3.2. Organizacja i działanie punktów dyspozytorskich na wojskowych drogach samochodowych

Dla kierowania i kontroli ruchu na drogach samochodowych armijnych i frontowych rozwija się sieć punktów dyspozytorskich, punktów kontroli ruchu i punktów regulacji ruchu.

Punkty dyspozytorskie i punkty kontroli ruchu i punkty regulacji ruchu rozwijają:

- związek drogowo-eksploatacyjny /BDE/ - punkt dyspozytorski strefy na FDS w obszarze tyłów frontu;
- oddział drogowo-eksploatacyjny /bde/ - punkt dyspozytorski rejonowy w ramach BDE na FDS oraz na ADS /przez bde armii/;
- pododdział drogowo-eksploatacyjny /ke/ - punkt dyspozytorski odcinkowy;
- plutony regulacji ruchu - punkt kontroli ruchu i posterunki regulacji ruchu.

Przy braku etatowych punktów dyspozytorskich mogą być organizowane tymczasowe punkty dyspozytorskie i punkty kontroli ruchu siłami oraz środkami etatowych i nieetatowych pododdziałów regulacji ruchu.

Punkty dyspozytorskie rozwija się na zasadniczych, a w razie konieczności na zapasowych drogach samochodowych, z zasady przy drogach rękadowych lub na podejściach do dużych przeszkód wodnych.

Na drodze w odległości 3-5 km od punktu dyspozytorskiego oraz 200 m przed jego rozwinięciem, winna być ustawiona tablica informacyjna wskazująca odległość punktu, a bezpośrednio przy punkcie dyspozytorskim umieszcza się znak "PUNKT DYSPOZYTORSKI" / w nocy podświetlony/ oraz winien być przygotowany plac postojowy dla samochodów.

W odległości 3-5 km od punktu dyspozytorskiego /lub punktu kontroli ruchu/ dowódca kolumny winien wyprzedzić kolumnę, swojemu zastępcy nakazać normalne kontynuowanie dalszego marszu i podjechać do punktu dyspozytorskiego lub punktu kontroli ruchu i zgłosić marsz swojej kolumny /oddać kartę danych kolumn/ a następnie przyjąć ewentualne rozkazy i informacje. Przy zmianie drogi marszu kolumny winny być dokonane zmiany w karcie drogowej z jednoczesnym podaniem podstaw tych zmian lub powinna być wręczona dowódcy kolumny nowa tabela marszu ze wskazaniem nowej drogi marszu. Zmiany i adnotacje w kartach drogowych winny być potwierdzone podpisem i trójkątną pieczęcią punktu dyspozytorskiego.

Do podstawowych zadań punktów dyspozytorskich należy:

- zapewnienie maksymalnego wykorzystania przepustowości dróg samochodowych;
- rejestrowanie czasu przejazdu poszczególnych kolumn transportowych i przekazywanie tych danych do nadrzędnego punktu dyspozytorskiego;
- sprawozdanie i porównywanie faktycznego ruchu z planem /wykresem/ ruchu;
- dokonywanie zmian w planie ruchu poprzez korygowanie szybkości ruchu, regulowanie czasu przejścia przez wyznaczone punkty, czasu odpoczynków- postojów itp. w zależności od warunków i wynikłej sytuacji;

- przekazywanie rozkazów, zarządzeń wyższych sztabów zainteresowanym dowódcom kolumn oraz dowódcom jednostek /np. o zmianie kierunku ruchu, drogi, punktu docelowego itp./;
- pośredniczenie w przyjmowaniu oraz przekazywaniu wszelkich informacji, meldunków lub danych o sytuacji operacyjno-taktycznej, tyłowej i komunikacyjnej;
- informowanie dowódców kolumn o nakazanym reżimie ruchu oraz stanie dróg i obiektów na drogach samochodowych;
- powiadomienie sąsiednich punktów dyspozytorskich o przemarszu kolumn w ich kierunku;
- zbieranie informacji od dowódców kolumn o stanie dróg i przeszkodach hamujących ruch drogowy.

Rejonowy punkt dyspozytorski /BDE/ utrzymuje łączność z odcinkowymi punktami dyspozytorskimi /ke/, sporządza zbiorcze meldunki z całego rejonu drogowo-eksploatacyjnego i przekazuje je:

- w armii do oddziału komunikacji wojskowej;
- we froncie do strefowego punktu dyspozytorskiego a otrzymane nowe plany /wykresy/ ruchu, zarządzenia i rozkazy doprowadza z kolei do podległych punktów dyspozytorskich.

Zasadniczym środkiem zabezpieczającym kierowanie ruchem jest łączność dyspozytorska. Łączność dyspozytorską organizuje się na bazie etatowych środków łączności /R-118/ radiowej oraz środków ruchomych /motocykle, samochody, śmigłowce/.

Punkty dyspozytorskie nie mają prawa udzielania jakichkolwiek informacji o ruchu na drogach samochodowych osobom postronnym z wyjątkiem swoich przełożonych i upoważnionych osób funkcyjnych służby komunikacji wojskowej.

Sztaby związków i oddziałów transportowych wiadomości o ruchu swoich kolumn otrzymują od służby komunikacji wojskowej lub bezpośrednio z punktów dyspozytorskich jednostek drogowo-eksploatacyjnych. Informacje o ruchu kolumn związków i oddziałów tyłowych dowódcy i szefowie rodzajów wojsk i służb mogą uzyskać w oddziale /szefostwie/ służby komunikacji wojskowej.

4. Literatura

- Podręcznik "Tyły armii ogólnowojskowej", wyd.ASG WP 1981 r.
- Podręcznik "Tyły Taktyczne", wyd.ASG WP 1979 r.
- Projekt instrukcji SSKW Gł.Kwat. WP "Instrukcja o organizacji pracy jednostek transportowych i przeładunkowych".

IV. PRZEWÓZ pz /pcz/ TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Wprowadzenie na uzbrojenie wojsk broni raketowo-jądrowej i innych nowoczesnych środków rażenia, za pomocą których można dokonywać zniszczeń nieporównanie większych, bardziej precyzyjnych i z dalszej odległości niż w minionych wojnach, powoduje niebywale zagrożenie nie tylko dla wojsk operacyjnych, ale również dla jednostek i urządzeń tyłowych, w tym również dla taboru i linii kolejowych. Ten stan rzeczy spowodował wiele kontrowersji związanych z możliwością wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych we współczesnych działaniach bojowych.

W wielu publikacjach jakie pojawiły się w ostatnich latach wręcz kwestionuje się przydatność transportu kolejowego do przewozów wojskowych. Jako zasadniczy argument wysuwa się twierdzenie, że przy użyciu współczesnych środków rażenia istnieje możliwość całkowitego sparaliżowania transportu kolejowego. Argument ten jest słuszny w pewnym stopniu, ale nie na tyle by całkowicie negować przydatność transportu kolejowego dla celów wojskowych, a tym bardziej konieczność szkolenia wojsk w zakresie przewozów transportem kolejowym. Wynika to z następujących powodów:

- a/ średnia gęstość linii kolejowych w Europie środkowej i zachodniej na 100 km² wynosi od 7 do 30 km, co pozwala wnioskować, że pomimo masowego stosowania współczesnych środków rażenia, całkowite sparaliżowanie transportu kolejowego jest niemożliwe;
- b/ wojskowe przewozy kolejowe realizowane są zarówno w czasie pokoju /w tym i w okresie zagrożenia wybuchem wojny/ jak i w czasie wojny.

Wojskowe przewozy kolejowe w zależności od ich charakteru i przeznaczenia dzielą się na:

- przewozy operacyjne, tj. przewozy jednostek i zakładów wojskowych w celu wykonania zadań operacyjnych, do nowych miejsc stacjonowania, na ćwiczenia i obozy;
- przewozy mobilizacyjne, tj. przewozy ludzi, sprzętu i środków materiałowych przeznaczonych do ukończenia i zabezpieczenia jednostek i zakładów wojskowych w okresie mobilizacji;
- przewozy zaopatrzenia, tj. przewozy sprzętu wojskowego, środków materiałowych, materiałów budowlanych i innych ładunków;

- przewozy ewakuacji sanitarnej, tj. przewozy rannych, porażonych i chorych żołnierzy wykonywane specjalnymi wojskowymi pociągami sanitarnymi;
- przewozy ewakuacji materiałowej, tj. przewozy sprzętu wojskowego do remontu lub do baz i składów wojskowych, a także sprzętu przekazywanego dla potrzeb gospodarki narodowej.

Jak wynika z powyższego przewozy jednostek wojskowych transportem kolejowym /w tym i pz i pcz/ realizowane są w ramach przewozów operacyjnych.

1. Organizacja przewozów operacyjnych

Przewozy operacyjne wykonywane są w okresie pokoju oraz w czasie wojny. W okresie pokojowym związane są z udziałem jednostek wojskowych w ćwiczeniach, wyjazdem na poligon, zmianą miejsc dyslokacji, a także ochroną ważniejszych obiektów wewnątrz kraju, którą może zarządzić Komitet Obrony Kraju w warunkach zaostrożonej sytuacji międzynarodowej i groźby wybuchu wojny.

W czasie wojny przewozy operacyjne związane są z przewozem wojsk dla wykonania określonych zadań operacyjnych lub strategicznych. W dalszej części będzie mowa o przewozach operacyjnych /w części dotyczącej przewozu pz i pcz transportem kolejowym/ wykonywanych w czasie wojny lub w okresie zagrożenia wojennego.

Przewiduje się, że w początkowym okresie wojny przewozy operacyjne mogą stanowić 75-80 % ogólnej ilości przewozów wojskowych. Powyższe przewidywanie potwierdzają doświadczenia z II wojny światowej, w czasie której transport kolejowy szeroko stosowany był do przewozów operacyjnych przez wszystkie walczące strony. Oto niektóre przykłady z działań bojowych Armii Radzieckiej:

- A. "W listopadzie i grudniu 1941 r. pod Moskwę przybyło 2258 pociągów z wojskiem, w tym liczne odwody strategiczne Kwatery Głównej Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej: 1 A uderzeniowa, 10, 20, 24 i 60 armia, a także oddziały i związki taktyczne mające wzmocnić 30, 16 i 5 armię"¹

1. "Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-1945" MON 1980 r, str.293.

- B. "od lipca 1942 r do 1 stycznia 1943 r do rejonu Stalingradu przybyło 4321 pociągów wojskowych z czego 3269 pociągów to pociągi z wojskiem"²
- C. "Ogromną ilość wojska i ładunków przywieziono transportem kolejowym podczas przygotowań i w toku jesso-kiszyniowskiej operacji zaczepnej. Zgodnie z decyzją Kwatery Głównej Naczelnego Dowództwa, w celu wzmocnienia 2 i 3 Frontów Ukraińskich przetransportowano koleją 4 i 6 korpus kawalerii gwardii, działające dotąd w 1 Froncie Białoruskim i 1 Froncie Ukraińskim"³
- D. "W 1944 r wojskowe przewozy kolejowe osiągnęły 126.389 pociągów z czego 60.052 pociągi stanowiły przewozy operacyjne"⁴

Głównym zadaniem przewozów operacyjnych jest uprzedzenie nieprzyjaciela w przeprowadzeniu przegrupowania wojsk w celu uzyskania korzystnego stosunku sił oraz stworzenia warunków do przejścia lub utrzymania inicjatywy na danym kierunku operacyjnym /strategicznym/ lub też zdeorganizowaniu nieprzyjaciela co do rzeczywistego zamiaru operacji na tym lub innym kierunku. Np. w czasie przygotowania operacji białoruskiej /lato 1944 r/ pozorowano koncentrację wojsk w pasach 3 Frontu Bałtyckiego i 3 Frontu Ukraińskiego, zaś podczas przygotowań do operacji wiślańsko-odrzańskiej /jesień i zima 1944 r/ - pozorowano wyprowadzenie wojsk rezerwy z przyczółka magnuszewskiego.⁵

Ważność zadań realizowanych w ramach przewozów operacyjnych wymaga zachowania ścisłej tajemnicy oraz ścisłego przestrzegania zasad maskowania.

Przewóz współczesnych jednostek zmechanizowanych i pancernych wymaga użycia dużej ilości platform, które stanowią około 80 % ogólnej ilości potrzebnego taboru kolejowego. Jednocześnie należy nadmienić, że nasycenie wojsk nowoczesnym sprzętem bojowym, który znacznie zwiększył ich zdolność samodzielnego wykonywania marszów, pozwala zachować ciągłość przewozów w warunkach wojny jądrowej. Jest to konieczność, do której muszą być przygotowane

2. Tamże, s. 297.

3. Tamże, s. 303.

4. Por.: tamże, s. 303.

5. Por.: tamże, s. 309.

wojska, ponieważ w warunkach współczesnej wojny przewozy operacyjne realizować będą w większości sposobem kombinowanym.

Organizacją przewozów operacyjnych na szczeblu centralnym zajmuje się Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa WP.

W decyzji do organizacji przewozów operacyjnych Szef Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwatermistrzostwa WP określa:

- wielkość przewozów w pociągach;
- rejony załadunku i wyładunku wojsk;
- linie transportowe, po których będą realizowane przewozy wojsk;
- tempo przewozu;
- kolejność przewozu;
- podział związków taktycznych na linie transportowe.

Sztaby jednostek wojskowych, które mają być przewożone transportem kolejowym przedstawiają dane do powyższej decyzji w zakresie wielkości przewozów tj. podają zapotrzebowanie na tabor kolejowy z podziałem jednostki na poszczególne transporty kolejowe. Przedstawione przez sztaby jednostek dane dotyczące ilości taboru i transportów operacyjnych mogą być korygowane przez odpowiednie organy komunikacji wojskowej.

Przewóz jednostek wojskowych transportem kolejowym w pełnym składzie jest racjonalny na odległość nie mniejszą niż 500 km, przy złym stanie dróg samochodowych przewóz ten może być wykonywany na mniejsze odległości.

Na odległość do 500 km przewóz wojsk z zasadą wykonuje się sposobem kombinowanym, przy którym ciężki sprzęt /czołgi, działa samobieżne, wozy bojowe, jednostki rakietowe i sprzęt inżynierski/ przewozi się transportem kolejowym, natomiast lekki sprzęt odbywa marsz po drogach samochodowych.

Samodzielne jednostki w tym pz i pcz przewozi się po jednej linii transportowej.

2. Organizacja przewozu pz /pcz/ transportem kolejowym

2.1. Obowiązki sztabu pułku podczas organizacji przewozu transportem kolejowym

Sztab pułku powinien posiadać aktualne zapotrzebowanie na

przewóz koleją z podziałem na transporty operacyjne, z uwzględnieniem zmian ilościowych składu osobowego i bojowego sprzętu technicznego w pododdziałach.

Sztab pułku z chwilą otrzymania rozkazu na przewóz transportem kolejowym obowiązany jest:

- sprawdzić aktualność posiadanego zapotrzebowania na przewóz podległych pododdziałów transportem kolejowym zgodnie ze stanem faktycznym lub sporządzić nowe z podziałem na transporty operacyjne;
- złożyć do wojskowych organów służby komunikacji wojskowej /Wojskowy Komendant Kolejowy, Wojskowy Komendant odcinka kolejowodrogowego i równorzędne/ zapotrzebowanie na przewóz koleją po uprzednim uzgodnieniu z nimi prawidłowości jego sporządzenia;
- przeprowadzić rekonesans rejonu załadowania /stacji załadowniczej rejonu wyjściowego oraz dróg dojazdowych/;
- sporządzić plan załadowania pułku na transport kolejowy;
- wydać rozkaz podległym pododdziałom na przewóz transportem kolejowym;
- wysłać przedstawicieli pułku:
 - a/ jednego z planem załadowania pułku do Wojskowego Komendanta Stacji w rejonie załadowania;
 - b/ drugiego z częściowo wypełnionym planem wyładowania do Wojskowego komendanta stacji w rejonie wyładowania pułku /najpóźniej pierwszym transportem operacyjnym pułku/;
- zorganizować kontrolę wykonania rozkazu na przewóz transportem kolejowym.

W rozkazie bojowym na przewóz transportem kolejowym określi się: zadanie dla poszczególnych pododdziałów, kolejność dojazdu ze stacji załadowania, drogi dojazdu do stacji załadowania oraz wytyczne w sprawie zabezpieczenia bojowego, politycznego, materiałowego, technicznego i medycznego wszystkich transportów operacyjnych.

Przedstawiciel przewożonego pułku obowiązany jest:

a/ w rejonie załadowania:

- uzgodnić z Wojskowym Komendantem stacji rejonu wyjściowe /wyczekiwania/ poszczególnych pododdziałów pułku przed zała-

dowaniem na transport kolejowy i drogi dojazdu do stacji załadowania;

- zabezpieczyć terminowość przybycia pododdziałów do rejonu wyjściowego /wyczekiwania/ i do stacji załadowania;
- dopilnować terminowości załadowania poszczególnych transportów operacyjnych;

b/ w rejonie wyładowania:

- uzgodnić z Wojskowym Komendantem Odcinka Kolejowo-Drogowego stację wyładowania, rejon zbiórki po wyładowaniu transportów operacyjnych i drogi domarszu do tego rejonu;
- sporządzić plan wyładowania;
- dopilnować natychmiastowego opuszczenia stacji wyładowczej przez wyładowane transporty operacyjne i udanie się do rejonu zbiórki.

2.2. Podział pułku na transporty operacyjne oraz zasady zestawiania transportów

Przy podziale pułku /pz,pcz/ na poszczególne transporty operacyjne muszą być spełnione następujące warunki:

- zachowanie całości organizacyjnej i utrzymanie stałej gotowości bojowej przewożonych pododdziałów;
- zabezpieczenie szybkiego i skrytego zgrupowania pododdziałów pułku w nowym rejonie;
- zabezpieczenie jak najlepszych warunków ochrony, obrony plot i maskowania przewożonych wojsk;
- zabezpieczenie przewożonych pododdziałów przed skutkami działania BMR.

Podstawą do obliczenia pożądanej ilości transportów operacyjnych oraz zapewnienia ich odpowiedniego składu jest:

a/ wykaz typowych składów transportów operacyjnych.

Typowe składy transportów operacyjnych

Tabela Nr 1

Lp	Typ transportu	Typ wagonów						Razem
		Os	Kl	Kch	G	Ks	SP	
1	A	-	4	1	2	13	14	34
2	B	-	3	1	2	3	19	28
3	C	1	6	1	4	28	-	40
4	D	1	6	1	3	32	-	43
5	E	1	5	1	2	24	5	38

b/ spełnienie warunków w zakresie ciężaru brutto i maksymalnej długości transportu operacyjnego, które przedstawiają się następująco:

- transport operacyjny całopociągowy składa się z 30 i więcej wagonów dwuosobowych, którego ciężar brutto wynosi 800 - 1200 t;
- długość transportu operacyjnego nie powinna przekraczać 120 osi obliczeniowych /1 oś obliczeniowa równa się 5 mb/.

c/ oraz:

- ilość stanu osobowego w każdym transporcie;
- ilość rodzaj i ciężar przewożonego sprzętu;
- normy załadownicze na tabor kolejowy.

Wagony w transporcie operacyjnym zestawia się według następującej zasady:

- wagony osobowe i kryte towarowe dla ludzi, wagon izolator oraz wagon z czynną kuchnią polową umieszcza się w środku składu pociągu, a wagony z ładunkiem i platformy po obu stronach wagonów dla ludzi;
- wagony osobowe w porze zimowej /od 15.X - 15.IV/ umieszcza się bezpośrednio za wagonem służbowym, ze względu na ogrzewanie z parowozu;

- wagony z ludźmi oddziela się od parowozu nie mniej niż jednym wagonem i od końca pociągu nie mniej niż trzema wagonami nie zajętych przez ludzi;
- wagony z amunicją, materiałami wybuchowymi i środkami zapalającymi, a także materiałami łatwopalnymi, należące do danego transportu operacyjnego, umieszcza się w tylnej części pociągu pomiędzy platformami;
- wagony z amunicją powinny być oddzielone od lokomotywy lub wagonów z samodzielnym ogrzewaniem i wagonów z ludźmi, najmniej dwunastoma osiami innych wagonów oraz od końca pociągu sześcioma osiami;
- wagony z materiałami pędnymi przewożone w transporcie muszą być oddzielone od wagonów z ludźmi oraz od wagonów z amunicją i od końca pociągu nie mniej niż sześcioma osiami z ładunkiem obojętnym;
- wagony z materiałami chemicznymi umieszcza się w końcowej części pociągu za wagonami z ludźmi;
- wagony z etatowymi środkami obrony przeciwlotniczej umieszcza się jeden w przedniej, a drugi w tylnej części pociągu;
- w celu lepszego prowadzenia ognia, platformy ze środkami obrony przeciwlotniczej oddziela się od lokomotywy i wagonów krytych nie mniej niż jedną platformą z ładunkiem niskim.

Do przewiezienia transportem kolejowym całego pułku /przy pełnym stanie etatowym ludzi i sprzętu/ potrzeba:

Potrzeby typowych składów pociągów do przewozu pz i pcz

Tabela Nr 2

Lp	Nazwa oddziału	Ilość typowych składów pociągów			Rodzaje i ilości wagonów kolejowych						
		A	D	razem poc.	Os	Kl	Kch	G	KS	SP	razem
1	pcz	6	-	6	-	24	6	12	78	84	204
2	pz	3	5	8	5	42	8	21	199	42	317

w przypadku przewozu tylko ciężkiej techniki, do przewozu pułku potrzeba:

a/ pcz - 5 pociągów, w tym ok. 100 platform;

b/ pz - 4 pociągi, w tym ok. 140 platform.

2.3. Osoby funkcyjne transportu operacyjnego

W rozkazie na przewóz transportem kolejowym dowódca pułku wyznacza następujące osoby funkcyjne w każdym transporcie operacyjnym:

- komendanta transportu;
- zastępcę komendanta transportu;
- zastępcę komendanta transportu do spraw politycznych;
- pomocnika komendanta transportu do spraw zabezpieczenia bojowego;
- pomocnika komendanta transportu do spraw zaopatrzenia;
- lekarza /podoficera sanitarnego/ transportu.

Do osób funkcyjnych transportu zaliczeni są ponadto:

- dowódcy pododdziałów przewożonych w transporcie;
- dowódcy zespołów i drużyn specjalnych;
- starsi wagonów dla ludzi.

Dowódca zespołów i drużyn specjalnych wyznacza komendanta transportu, zaś starszych wagonów - dowódcy przewożonych pododdziałów.

Do zespołów i drużyn specjalnych należą:

- zespoły ładunkowe;
- drużyna łączności;
- drużyna rozpoznania i likwidacji skażeń;
- drużyna awaryjna.

Do pełnienia służby wewnętrznej i wartowniczej na każdą dobę wyznacza:

a/ komendant transportu:

- oficera dyżurnego transportu;
- pomocnika oficera dyżurnego transportu;
- wartę;
- pododdział alarmowy.

b/ dowódca pododdziału:

- podoficera dyżurnego pododdziału.

c/ starszy wagonu:

- dyżurnego wagonu dla ludzi;

- palacza /do ogrzewania wagonu w okresie zimowym/.

2.4. Organizacja załadowania i wyładowania transportu operacyjnego

Załadunek pododdziałów pułku na transport kolejowy odbywa się w rejonie załadowania. Rejon załadowania składa się z:

a/ odcinków kolejowych z rozmieszczonymi na nich stacjami załadowniczymi /wyładowniczymi/;

b/ rejonów wyjściowych /zbiórki/ poszczególnych oddziałów;

c/ dróg dojazdowych.

Pułk do załadowania otrzymuje z reguły stację załadowniczą, oraz wyznacza się dla niego w rejonie załadowania jeden rejon wyjściowy. Odległość rejonu wyjściowego od stacji załadowniczej nie powinna być mniejsza niż 54 m.

Oprócz zasadniczych rejonów wyjściowych, w rejonie załadowania wyznacza się również zapasowe rejonu wyjściowe w odległości minimum 3 km od rejonu zasadniczego.

Po przybyciu do miejsca docelowego wyładunek transportu operacyjnego odbywa się w rejonie wyładowania. Wyładowane pododdziały zbierają się w rejonie zbiórki. Zasady organizacji rejonu wyładowania są te same co i rejonu załadowania.

Przygotowanie sprzętu do załadowania na transport kolejowy w rejonie wyjściowym polega na: oznaczeniu kresami numerów wagonów na które ma być ten sprzęt ładowany oraz ustaleniu kolejności załadowania.

W rejonie wyjściowym pododdziały mogą również spożywać posiłki.

Bezpośrednio przed załadowaniem pododdziały przechodzą z rejonu wyjściowego na punkt ładunkowy /stację

załadowczą/. Regulację na drogach dojazdowych z rejonu wyjściowego do punktu ładunkowego organizuje się siłami danego transportu operacyjnego.

Jako punkty ładunkowe mogą być wykorzystywane place ładunkowe, rampy stałe, rampy improwizowane oraz perony osobowe.

Skład pociągu przeznaczony do załadowania transportu operacyjnego powinien być podstawiony na punkt ładunkowy nie później niż 30 minut przed rozpoczęciem ładowania. Wagony w składzie pociągu powinny być oznaczone kredą kolejnymi numerami, zaczynając od czoła pociągu, zgodnie z planem załadowania transportu.

Bezpośrednio przed załadowaniem na transport kolejowy sprzęt doprowadza się w położenie marszowe: wieże czołgów obraca się do tyłu, a gąsienice napina do marszu po szosach, maszty anten składa się, itp.

Zbiorniki paliwowe we wszystkich pojazdach powinny być napełnione do pełna.

Załadowaniem i wyładowaniem każdego pojazdu kieruje jego dowódca lub dowódca zespołu ładunkowego przez podawanie kierowcy pojazdu odpowiednich sygnałów.

Załadunek pododdziałów na tabor kolejowy może odbywać się na szerokim froncie lub jeżeli nie pozwalają na to warunki - od czoła.

Sprzęt wojskowy załadowany na tabor kolejowy nie powinien przekraczać jego ładowności oraz skrajni ładunkowej. Należy dążyć do tego by ładowność wygonów była w pełni wykorzystana.

2.5. Przewóz sprzętu i ładunków z przekroczoną skrajnią

Przewóz ładunków z przekroczoną skrajnią odbywa się na podstawie przepisów PKP o przewozie z przekroczoną skrajnią R-57.

Ładunkiem z przekroczoną skrajnią nazywamy ładunek, który po załadowaniu na wagon swoją wysokością lub szerokością nie mieści się w granicach skrajni ładunkowej obowiązującej na PKP oraz ładunek, który w czasie znajdowania się wagonu w łuku, z powodu swego kształtu

wystaje w bok więcej niż 25 mm poza tę skrajnię.

Zgłoszenia na przewóz przesyłek o przekroczonej skrajni ładunkowej przyjmuje zarząd ruchu w DOKP. Do zgłoszenia, w którym nie podaje się nazwy ładunku lecz wagę "SPRZĘT WOJSKOWY" z podaniem wagi przesyłki, stacji nadania i przeznaczenia oraz rysunku ładunku /w trzech egzemplarzach/ w skali 1:200 w przekroju poprzecznym, podłużnym i poziomym wraz z projektem jego umocowania na wagonie.

Załadowana przesyłka podlega komisijnemu sprawdzeniu co do zgodności wymiarów podanych na rysunku. Przesyłkę powinien konwojować na całej drodze przewozu konwojent nadawcy.

Wszystkie wymiary przesyłek o przekroczonej skrajni po załadowaniu na wagon liczone są: wysokość od poziomu główki szyny, a szerokość - od osi toru i podawane są w milimetrach.

2.6. Zabezpieczenie transportów operacyjnych

Zabezpieczenie transportów operacyjnych obejmuje kompleks przedsięwzięć wykonywanych przez dowództwa i sztaby oraz przewożone wojska w ramach:

- a/ zabezpieczenia bojowego;
- b/ zabezpieczenia politycznego;
- c/ zabezpieczenia materiałowego;
- d/ zabezpieczenia technicznego;
- oraz
- e/ zabezpieczenia medycznego.

A. Zabezpieczenie bojowe transportu operacyjnego obejmuje: obronę przeciwlotniczą, obronę przed BMR, ubezpieczenie bezpośrednie, maskowanie i ochronę przeciwpożarową.

Dla zabezpieczenia bojowego transportu operacyjnego z jego składu wydziela się ogniowe środki plot, działa do strzelania z platform, posterunki obserwacyjne, drużynę rozpoznania i likwidacji skażeń, drużynę awaryjną oraz wartę i pododdział alarmowy.

W związku z tym, że większość przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem bojowym transportu nie różni się niczym od ogólnie wykonywanych w wojskach, w dalszej części zostaną omówione: obrona plot i ubezpieczenie bezpośrednie.

Obronę przeciwlotniczą w rejonie wyjściowym /wyciekowania/ oraz w czasie dojazdu do stacji załadowniczej organizują dowódcy poszczególnych pododdziałów przy użyciu własnych sił i środków. W czasie przewozu transportem kolejowym do obrony przeciwlotniczej mogą być przydzielone etatowe środki obrony przeciwlotniczej, która rozmieszcza się na wagonach - jeden z przodu a drugi w tylnej części pociągu.

Środki ogniowe transportu operacyjnego, wydzielone do obrony przeciwlotniczej, podczas ładowania, wyładowania i w czasie przejazdu powinny być gotowe do natychmiastowego otwarcia ognia na rozkaz komendanta transportu. Środki te ładuje się w ostatniej kolejności na stacji załadowniczej, a w pierwszej kolejności wyładowuje się na stacji wyładowniczej.

Na stacjach załadowniczych w celu ukrycia stanu osobowego w przypadku napadu powietrznego przygotowuje się szczeliny.

Dla ukrycia całego składu transportu operacyjnego potrzeba wykonać szczeliny o długości:

- a/ dla pododdziałów pz - 500 - 600 mb;
- b/ dla pododdziałów pcz - 150 - 200 mb.

Ubezpieczenie bezpośrednie obejmuje: organizację powiadomienia i ostrzegania, system posterunków obserwacji terenu, służby dyżurne oraz służbę wartowniczą.

a/ organizacja służby wartowniczej w transporcie operacyjnym

Jednemu wartownikowi daje się pod ochronę nie więcej niż 10 wagonów. Podczas postoju pociągu wartownicy pełnią służbę po obu stronach wagonów, przy czym wartownikowi przydziela się pod ochronę

jedną ich stronę.

W czasie jazdy wartownicy pełnią służbę w budkach hamulcowych /za zgodą kierownika pociągu/, na platformach lub w wagonach przystosowanych do przewozu ludzi.

Na liniach zelektryfikowanych zabrania się rozmieszczenia wartowników w budkach hamulcowych. Nie wolno im również wchodzić na sprzęt załadowany na platformy oraz na dachy wagonów.

Szczegółowe dane związane z organizacją służby wartowniczej w transportach operacyjnych zawiera Regulamin Służby Garnizonowej i Wartowniczej Sił Zbrojnych PRL.

b/ Zabezpieczenie transportu operacyjnego przed napadem naziemnym.

W celu przygotowania stanu osobowego i sprzętu transportu operacyjnego do odpierania napadów naziemnych komendant transportu powinien przedsięwziąć następujące środki:

- udzielić instruktażu dla całego stanu osobowego transportu oraz dokonać podziału zadań;
- przygotować stanowiska ogniowe dla karabinów maszynowych i dział;
- wydać całemu stanowi osobowemu amunicję;
- ustalić i przeciwiczyć sygnały alarmowe;
- przydzielić ochronę dla drużyny parowozowej /lokomotywowej/;
- zorganizować system ognia;
- przeszkolić drużynę awaryjną i rozmieścić ją w przedniej części transportu.

W razie napadu naziemnego nieprzyjaciela na transport odpiera się go wszystkimi środkami ogniowymi pododdziałów przy zmniejszonej szybkości biegu pociągu.

Dla odparcia napadu nieprzyjaciela, transport może być zatrzymany tylko wówczas, gdy dalsze jazda jest niemożliwa.

B. Zabezpieczenie polityczne

Zabezpieczenie polityczne transportu operacyjnego obejmuje pracę partyjno-polityczną mającą na celu zabezpieczenie sprawności realizacji przedsięwzięć wykonywanych w czasie przegrupowania oraz zachowania tajemnicy. Pracę partyjno-polityczną realizują oficerowie aparatu partyjno-politycznego przewożonych pododdziałów.

C. Zabezpieczenie materiałowe

Zabezpieczenie materiałowe transportów operacyjnych obejmuje zaopatrywanie ich w środki spożywcze, w gorącą strawę, w wodę do przygotowywania posiłków, do mycia stanu osobowego oraz w świecę i opał.

Transport operacyjny powinien być zabezpieczony w żywność na całą drogę przejazdu. Przygotowanie gorącej strawy dla stanu osobowego transportu w czasie przejazdu powinno odbywać się w kuchniach polowych.

Każdy żołnierz transportu powinien otrzymywać gorącą strawę przynajmniej dwa razy na dobę.

Transporty operacyjne mogą również pobierać gorącą strawę oraz środki żywnościowe z wojskowych punktów żywnościowych.

D. Zabezpieczenie techniczne

Zabezpieczenie techniczne transportu operacyjnego realizowane jest przez:

a/ organa PKP w zakresie dostarczenia taboru kolejowego oraz umeblowanie wagonów;

b/ siły i środki remontowe przewożonych pododdziałów w zakresie doraźnej pomocy technicznej uszkodzonym pojazdom.

E. Zabezpieczenie medyczne

Zabezpieczenie medyczne stanu osobowego transportu operacyjnego organizuje służba zdrowia transportu. Ponadto do organizacji zabezpieczenia medycznego mogą być włączone:

- wojskowe zakłady służby zdrowia znajdujące się w rejonie załadowania;
- służba zdrowia PKP;
- zakłady cywilnej służby zdrowia.

Jeżeli przewóz transportu operacyjnego trwa przez dłuższy okres, co 7 - 8 dni stan osobowy transportu podlega zabiegom sanitarnym /kąpiel, zmiana bielizny itp./. W razie konieczności przeprowadza się dezynfekcję wagonów lub umundurowania.

Przy przewozie mającym trwać dłużej niż dwie doby, do transportu o składzie co najmniej 10 wagonów z ludźmi, włącza się wagon - izolator, który urządza się środkami przewożonych pododdziałów /pułku/.

2.7. Dowodzenie pz /pcz/ w czasie załadowania, przewozu transportem kolejowym oraz w czasie wyładowania

Dowodzenie pododdziałami pułku w rejonie załadowania odbywa się z SD pułku rozmieszczonego w pobliżu rejonu wyjściowego. Łączność może być organizowana środkami przewodowymi lub ruchomymi.

Dowódca pułku wraz ze sztabem z zasady wyruszają transportem kolejowym po wysłaniu jednego-dwóch transportów, a organizacją załadowania i wysłania kolejnych transportów kieruje zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych.

Zasadniczy wysiłek pracy sztabu pułku w czasie

załadowania skierowany jest na utrzymanie wojsk w stałej gotowości bojowej oraz na:

- zapewnienie przybycia pododdziałów w ustalonym czasie na stację załadowczą;
- przestrzeganie planu załadowania i kolejności odprawiania transportów;
- utrzymanie łączności z pododdziałami przebywającymi w rejonie wyjściowym oraz z organami komunikacji wojskowej.

W przypadku uderzeń nieprzyjaciela przy użyciu BMR lub to zmasowanych uderzeń lotnictwa przy użyciu konwencjonalnych środków rażenia, sztab pułku w pierwszej kolejności:

- odtwarza łączność;
- wyprowadza pododdziały do zapasowego rejonu załadowania;
- odtwarza gotowość bojową pododdziałów;
- uaktualnia plan załadowania;
- nadzoruje załadunek pododdziałów w zapasowym rejonie.

Do najtrudniejszych zadań jakie stoją przed sztabem pułku w czasie przewozu transportem kolejowym jest organizacja pokonywania rejonów masowych zniszczeń /zniszczenia dużych węzłów kolejowych, mostów na szerokich przeszkodach wodnych itp./.

W tych przypadkach organizowany jest wyładunek transportów operacyjnych na stacjach wyładowczych TRF. Rejon zniszczeń wyładowane pododdziały pokonują na własnych środkach transportowych i w zależności od istniejącej sytuacji mogą być powtórnie ładowane na transport kolejowy lub dalszą część drogi pokonują na własnych środkach transportowych.

Po przybyciu transportu operacyjnego do rejonu wyładowania następuje jego wyładunek zgodnie z planem wyładowania i natychmiast organizowana jest łączność i służba porządkowo-ochronna.

Po zakończeniu wyładowania i ześrodkowania pododdziałów pułku w rejonie zbiórki, sztab pułku składa

meldunek dowódcy dywizji, w którym podaje dane o stanie ilościowym i składzie bojowym pułku, jego zdolności bojowej oraz stanie zaopatrzenia pododdziałów.

3. Wnioski końcowe

- A. Sprawne wykonanie przewozów transportem kolejowym uzależnione jest od dobrego przygotowania wojsk i sztabów do wykonywania przewozów, które powinny być przygotowywane do tych zadań już w czasie pokoju.
- B. Przewóz wojsk transportem kolejowym daje duże oszczędności w zakresie zużycia paliw płynnych oraz przyspiesza ich przegrupowania - tempo przegrupowania transportem kolejowym wynosi średnio 500 - 600 km na dobę.
- C. Pomimo rozwoju nowoczesnych środków rażenia i dużej wrażliwości sieci kolejowej na uderzenia nieprzyjaciela, w sprzyjających warunkach /odpowiednia gęstość sieci kolejowej, objazdy, TRP itp./ istnieje możliwość wykorzystywania transportu kolejowego do przewozów operacyjnych, a zwłaszcza ciężkiego sprzętu /czołgi, PWT, pojazdy gasienicowe/.
- D. O ile sam przewóz transportem kolejowym daje duże oszczędności czasowe /duże tempo przegrupowania/, to jednak sam załadunek na tabor kolejowy jest bardzo czasochłonny np. dla załadunku pz potrzeba 18 - 24 godzin.
- E. Możliwość uderzeń nieprzyjaciela na linie i obiekty komunikacyjne położone na głębokich tyłach, zmusza wojska przewożone transportem kolejowym do utrzymywania stałej gotowości do szybkiego wyładunku się i kontynuowania marszu na własnych środkach transportowych.

4. Literatura

A. Podstawowe

- Komunikacja wojskowa. Podręcznik. Szef.Kom. 33/64.
- Regulamin walki Sił Zbrojnych PRL /Dywizja, pułk/.Szt.Gen. 347/64.
- Instrukcja o planowaniu wojskowych przewozów kolejowych. Szef.Kom. 13/63
- Instrukcja o przewozach wojskowych transportem kolejowym. Szef.Kom.71/63
- Instrukcja o kierowaniu wojskowymi przewozami kolejowymi. Szef.Kom. 71/63
- Normy ładunkowe sprzętu wojskowego na tabor kolejowy.Szef. Kom.93/71
- Vademecum oficera służb tyłowych.ASG WP Warszawa 1978 r.
- Poradnik oficera komunikacji wojskowej. SOW wew.230/17 Wrocław 1977 r.
- BI.Nr 1/133. Zabezpieczenie komunikacyjne przegrupowania wojsk operacyjnych. Warszawa 1980 r.
- Organizacja przewozu DPanc transportem kolejowym.Praca dypl- lomowa. ASG WP 1981 r.

B. Uzupełniające

- Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941 - 1945 r.

- V. Załączniki:
1. Struktura organizacyjna służby komunikacji wojskowej czasu "P".
 2. Struktura organizacyjna komunikacji wojskowej obszaru frontu.
 3. Struktura wojskowych dróg samochodowych.
 4. Struktura organizacyjna OSKW armii.
 5. Struktura organizacyjna batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii.
 6. Dowództwo i sztab bde.
 7. Zestawienie stanu osobowego, uzbrojenia i wyposażenia bde.

OPRACOWALI:

płk dypl.mgr H.Kopeć
ppłk dypl.Z.Kulawik
mjr dr inż.E.Nowak
kpt.dypl.M.Pawlisiek

SPRAWDZIŁ

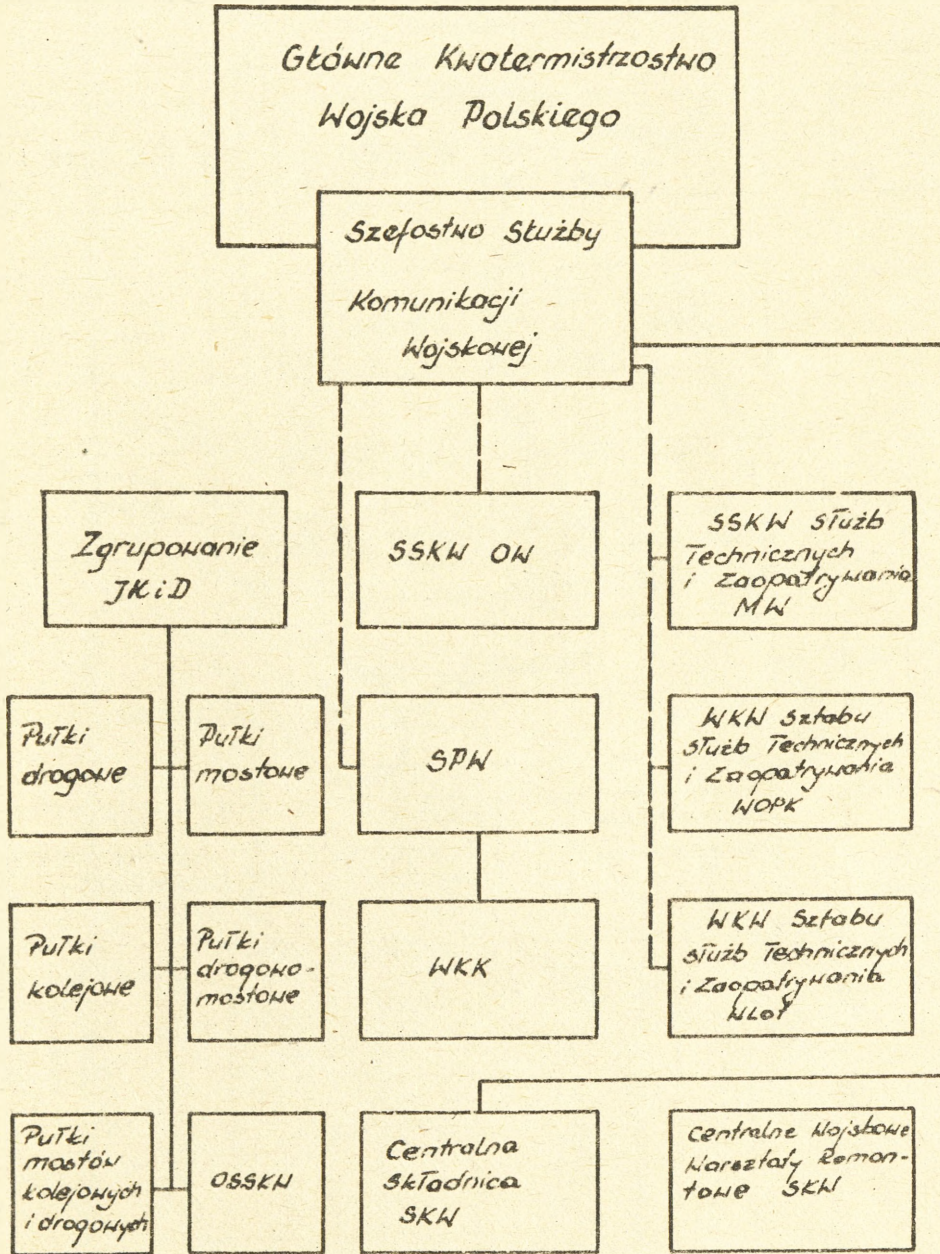
Z-ca Szefa KTT

płk doc.dr hab.W.Wójtowicz

Wydrukowano w 50 egz.
Egz.nr 1-50 Bibl.Nauk OZS
Wyk:zespół oficerów
Druk ASG WP nr 01519/WW



STRUKTURA ORGANIZACYJNA SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ CZASU „P”

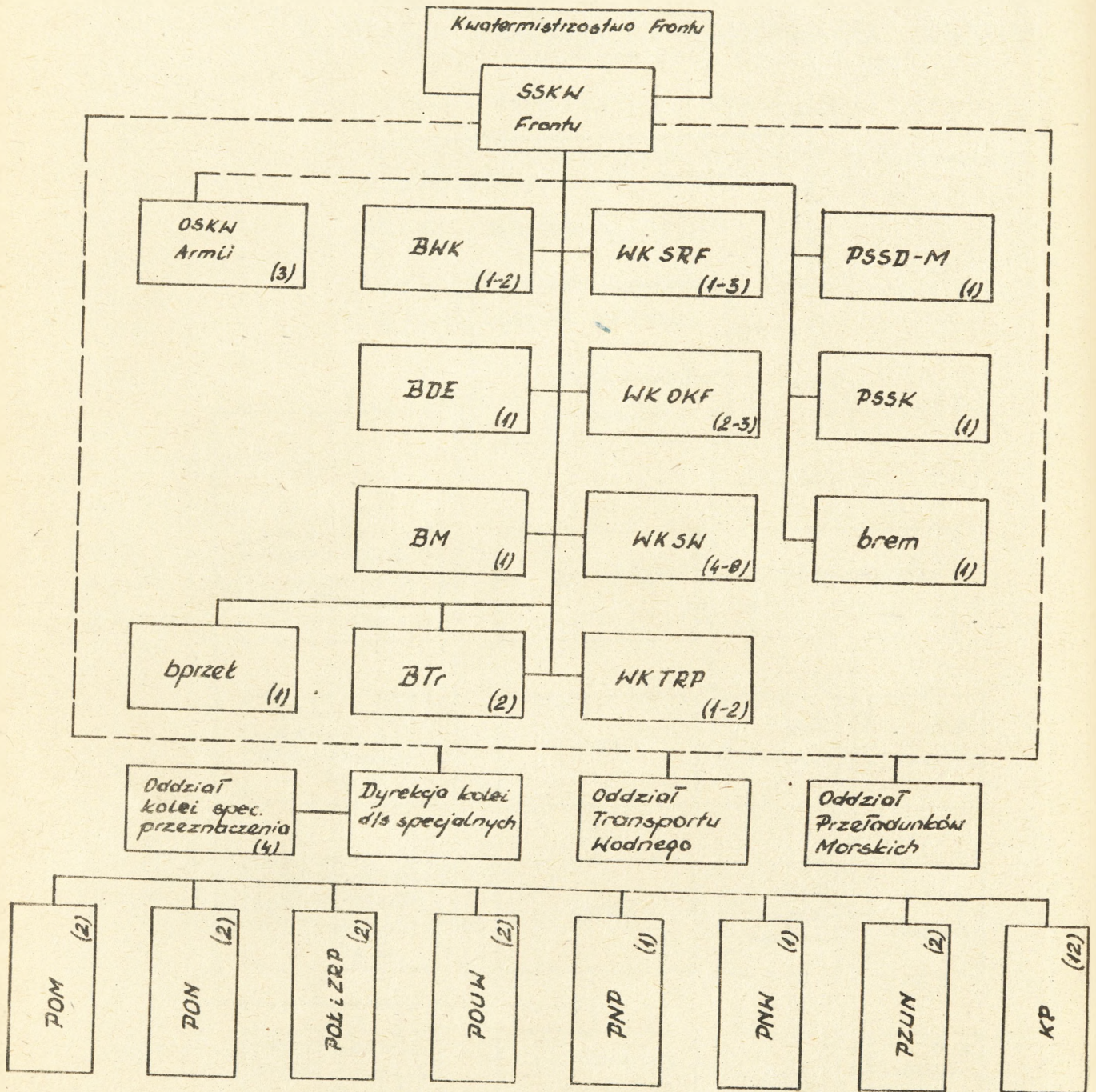


LEGENDA

- podległość bezpośrednia
- - - - - nadzór służbowy



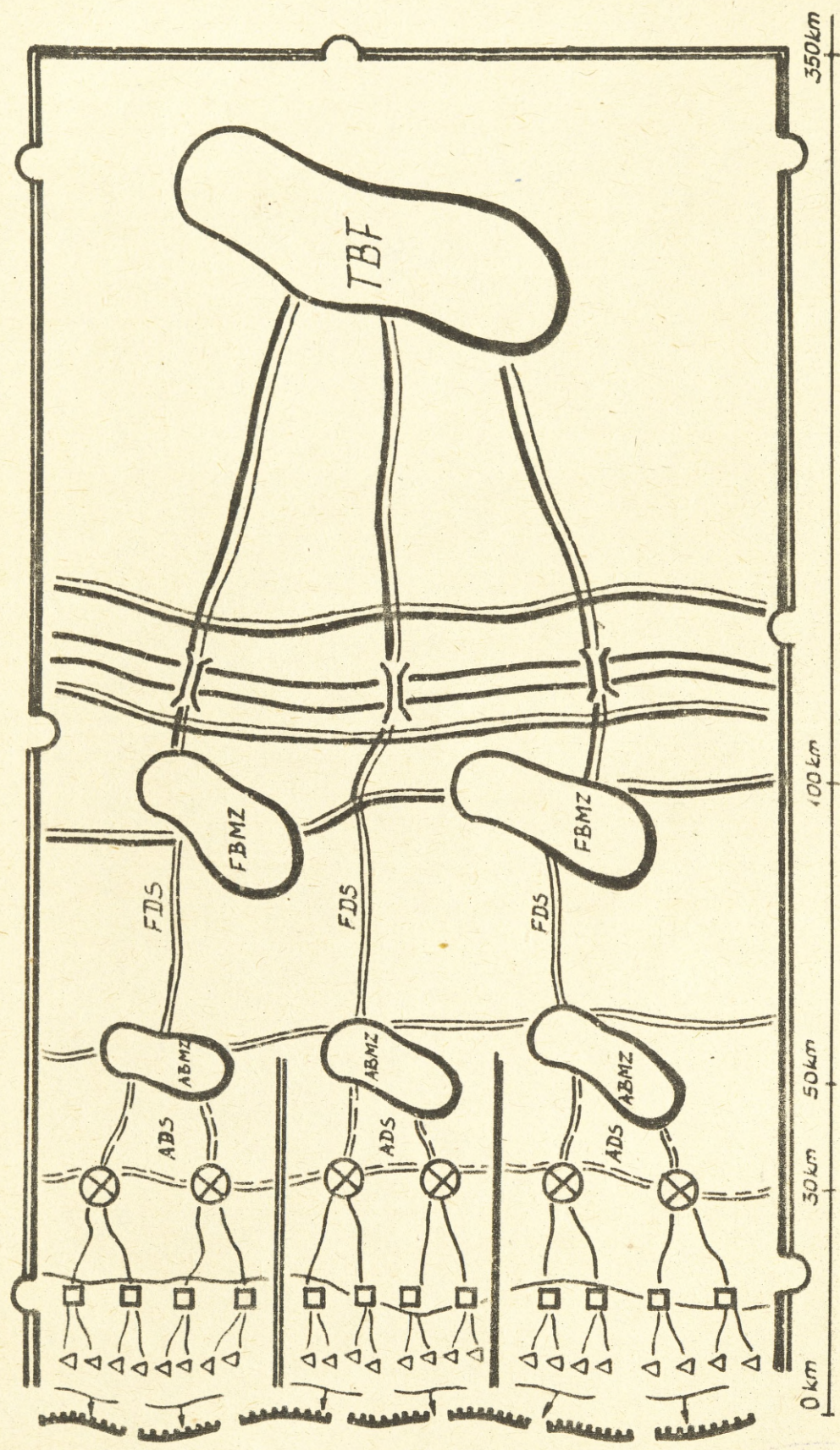
STRUKTURA ORGANIZACYJNA SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ
OBSZARU FRONTU



LEGENDA:

- podległość bezpośrednia
- - - nadzór służbowy

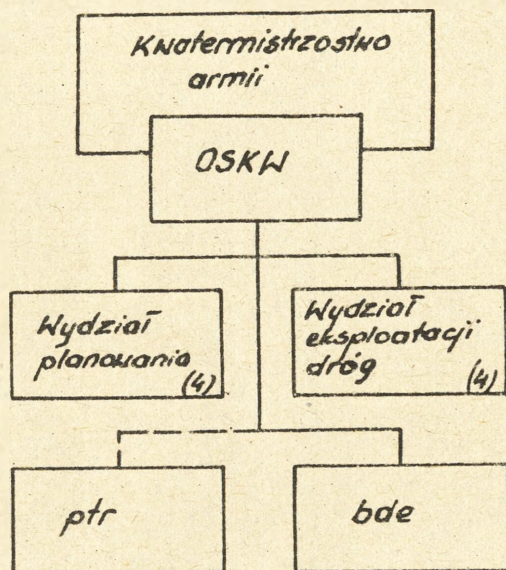
STRUKTURA WOJSKOWYCH DRÓG SAMOCHODOWYCH



78



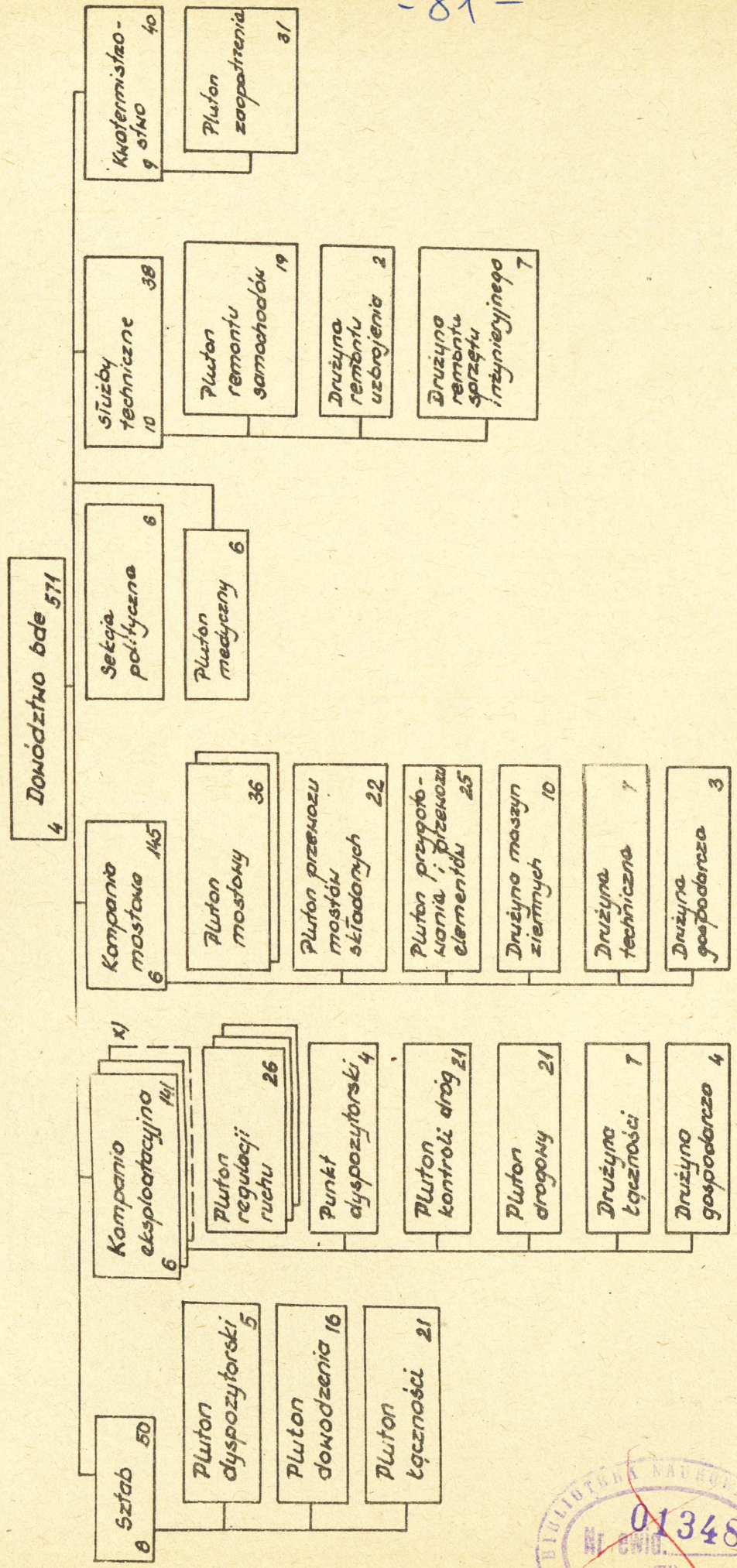
STRUKTURA ORGANIZACYJNA OSKW ARMII



LEGENDA

- podległość bezpośrednia
- - - - nadzór służbowy

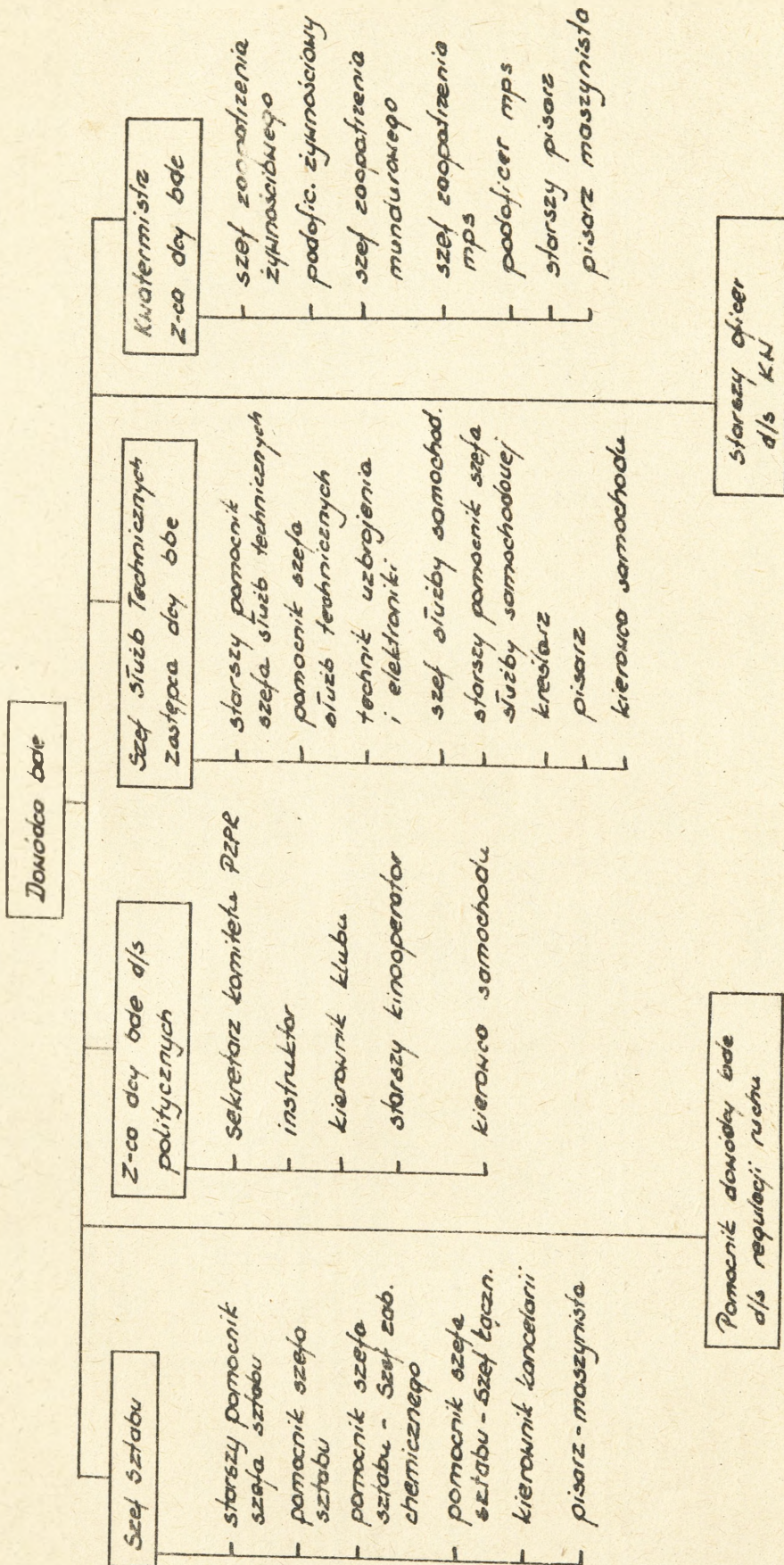
STRUKTURA ORGANIZACYJNA bde ARMII



x) Przewiduje się do 1985 r. wprowadzenie trzeciej kompanii eksploatacyjnej.



DOWÓDZTWO I SZTAB bde



Załącznik nr 7

ZESTAWIENIE STANU OSOBOWEGO, UZBROJENIA I WYPOSAŻENIA bde

Stan osobowy		Uzbrojenie		Wyposażenie	
Oficerów	30				
Chorążych	18				
Podoficerów	102				
Szeregowych	421				
RAZEM	571				
		Pistolet myśliwski	115		
		Pistolet maszynowy	456		
		Rypanie	28		
		RKM	28		
		Dziw samochodowy	2		
		Dziw samochodowy	1		
		Zesp. uzbrojenia do resp.	2		
		stacjon. na samochodzie	1		
		Elektronika osłabienia	1		
		TKM	1		
		Inżynieria elektroniczna	1		
		siłowa - 16 KM	1		
		Elektronika kierownic	6		
		Letka	6		
		Kaportka samochodowa	6		
		Kable drogowy	2		
		tytuły	2		
		Równiarka	1		
		samojezdna	1		
		Betonarka udarowa	1		
		do 8x5-400	1		
		Trak ciężki	1		
		Sprężarka powietrza	1		
		6 atm.	13		
		Pia spalinowa	5		
		Mot beztaforowy	2		
		Silnik zaburtowy	1		
		Karafka inżynierska	1		
		APRM/Bliz na samoch.	3		
		Karafka 2t/50m na	1		
		samocho. i przyczepie	1		
		Karafka 2t/50m na	1		
		samocho. i przyczepie	1		

Wyposażenie	
Most stalowy sfidony	1
Zestaw regulacji ruchu	30
na samochodzie	5
Radiostacja KF R-118	4
na samochodzie	4
Radiostacja UKF R-122	38
Radiostacja UKF R-105	1
Karafka łączności T-4	1
na samochodzie	1
stacja radiowa	1
oktawator 2t/50m	1
Urządzenie propagando-	1
ne na samochodzie	1
Kuchnia potowa NZ.200	4
na przyczepie 4 osobowej	4
Cystrna paliwowa 4,5m ³	3
na samochodzie	3
samocho. osobowe	3
terenowy	3
samocho. ciężarowe	2
terenowy - 3,5 tony	2
samocho. ciężarowe	14
terenowy - 2,5 tony	14
samocho. ciężarowe	22
szosowy - 4 tony	22
samocho. ciężarowe	38
szosowy 7-10 ton	38
samocho. dostawczy	16
samocho. mylnika	2
4 tony	2
samocho. mylnika	1
nielobowy	1
Ciągnik - samocho. ciężarowy	2
Samocho. różne	32
Traktor gąsienicowy	1
Motocykl z kotłem	8
Rzeczka transportowa	17
3-4 tony	17
Rzeczka transportowa	16
10 ton	16
Rzeczka	4
nielobowa	4
Rzeczka nielobowa	1
Rzeczki różne	8



BIBLIOTEKA NARODOWA PAN
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

Nr ewid. ~~043027~~