



75

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

ASG WP wewn. 3816/84

Egz. nr 1



Ppłk doc. dr hab. n. w. inż. Eugeniusz NOWAK
Ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK
Ppłk mgr inż. Zygmunt OSTOJSKI
Kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK

DZIAŁANIE ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW KOMUNIKACYJNYCH ARMII I FRONTU W OPERACJI ZACZEPNEJ (wybrane zagadnienia)

Skrypt



WARSZAWA

1984



75

44

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

ASG WP wewn. 3816/84

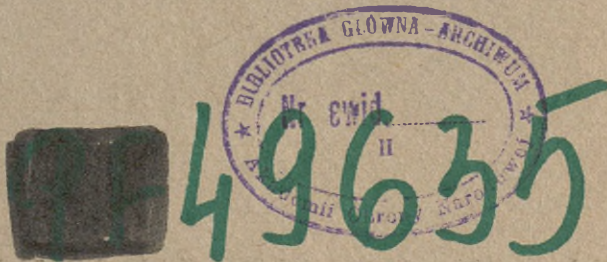


Egz. nr 1

Ppłk doc. dr hab. n. w. inż. Eugeniusz NOWAK
Ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK
Ppłk mgr inż. Zygmunt OSTOJSKI
Kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK

DZIAŁANIE ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW KOMUNIKACYJNYCH ARMII I FRONTU W OPERACJI ZACZEPNEJ (wybrane zagadnienia)

Skrypt



WARSZAWA

1984

PRZEKLASYFIKOWANO

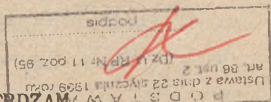
Protokół Nr 54305

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

JAWNE

ASG WP wewn. 3816/84



ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY TAKTYKI TYŁÓW

Egz. nr ... 1

/-/ gen. bryg. Zbigniew KAMIŃSKI

*Przeł. Rozk. 2 Komen.
AON nr Pf 49/8.07.92*



Ppłk doc. dr hab. inż. Eugeniusz NOWAK

Ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK

Ppłk mgr inż. Zygmunt OSTOJSKI

Kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK

DZIAŁANIE ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW KOMUNIKACYJNYCH
ARMII I FRONTU W OPERACJI ZACZEPNEJ
/WYBRANE ZAGADNIENIA/

Skrypt



Skrypt został opracowany przez zespół oficerów Zakładu Komunikacji
Wojskowej KTT pod kierownictwem ppłk. doc. dr. hab. n.w. inż. Eugeniusza
NOWAKA

kpt. dypl. Mieczysław PAWLISIAK	- Dowodzenie i kierowanie
ppłk mgr inż. Zygmunt OSTOJSKI	- Organizacja rozpoznania
ppłk doc. dr hab. inż. Eugeniusz NOWAK	- Ochrona techniczna sieci komunikacyjnej
ppłk dypl. Zdzisław KULAWIK	- Zabezpieczenie tylowe i techniczne

SPIS TREŚCI

	Strona
Rozdział I. DOWODZENIE I KIEROWANIE	7
Wstęp	7
1. Ogólne zasady dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej	7
2. Organa i punkty dowodzenia organizowane w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej	10
2.1. Podstawowe zadania organów dowodzenia i ogólne zasady organizacji punktów dowodzenia	10
2.2. Charakterystyczne cechy organów i punktów dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej	15
3. Planowanie i organizowanie działań oddziałów i związków komunikacji wojskowej	20
3.1. Ogólne zasady planowania i organizowania działań	20
3.2. Cechy szczególne planowania i organizowania działań w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej	22
3.2.1. Planowanie i organizowanie działań batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii	22
3.2.2. Planowanie i organizowanie działań brygady drogowo-eksploatacyjnej	24
3.2.3. Planowanie i organizowanie działania brygady mostowej	26
3.2.4. Planowanie i organizowanie działania brygady transportowej	28
3.2.5. Planowanie i organizowanie działania brygady wojsk kolejowych	30
Wnioski końcowe	31
Bibliografia do rozdziału pierwszego	32
Załączniki do rozdziału pierwszego	
nr 1 - Zestawienie sił i środków organów dowodzenia oddziałów i związków komunikacji wojskowej	33
nr 2 - Wykaz dokumentów bojowych opracowywanych w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej	34
Rozdział II. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA	35
1. Zasady ogólne organizacji i prowadzenia rozpoznania przez oddziały i związki komunikacji wojskowej armii i frontu	35
1.1. Cel, zadania i obiekty rozpoznania	35
1.2. Wymagania stawiano rozpoznaniu	36

1.3. Sposoby prowadzenia rozpoznania	37
1.4. Zasady ogólne organizacji rozpoznania	39
1.4.1. Istota organizacji rozpoznania	39
1.4.2. Planowanie rozpoznania	40
1.4.3. Przygotowanie sił i środków rozpoznania do działania	41
1.4.4. Stawianie zadań rozpoznawczych	42
1.4.5. Współdziałanie podczas rozpoznania	43
1.4.6. Zbieranie, opracowywanie i przekazywanie da- nych z rozpoznania	43
2. Organizacja rozpoznania w batalionie drogowo-eksploatacyjnym armii	44
3. Organizacja rozpoznania w brygadzie drogowo-eksploatacyjnej.	46
4. Organizacja rozpoznania w brygadzie mostowej	47
5. Organizacja rozpoznania w brygadzie transportowej	50
6. Organizacja rozpoznania w brygadzie wojsk kolejowych	51
Bibliografia do rozdziału drugiego	53
Rozdział III. OSŁONA TECHNICZNA SIECI KOMUNIKACYJNEJ	54
Wstęp	54
1. Osłona techniczna sieci komunikacyjnej frontu /armii/	56
1.1. Podstawowe pojęcia i definicje	56
1.2. Ogólne zasady prowadzenia osłony technicznej sieci ko- munikacyjnej	57
1.3. Planowanie osłony technicznej sieci komunikacyjnej frontu /armii/	60
1.4. Zabezpieczenie materiałowe osłony technicznej sieci ko- munikacyjnej	61
2. Organizacja osłony technicznej sieci komunikacyjnej	63
2.1. Przez batalion drogowo-eksploatacyjny armii	63
2.2. Przez brygadę drogowo-eksploatacyjną	65
2.3. Przez brygadę mostową	66
2.4. Przez brygadę wojsk kolejowych	66
Wnioski końcowe	70
Bibliografia do rozdziału trzeciego	71
Rozdział IV. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE	72
1. Ogólne zasady organizacji zabezpieczenia tyłowego i techn. ..	72
1.1. Zasady organizacji zabezpieczenia materiałowego	72
1.1.1. Potrzeby środków materiałowych	72

1.1.2. Zasady zaopatrywania	73
1.2. Zasady organizacji zabezpieczenia technicznego	75
1.2.1. Organizacja eksploatacji sprzętu technicznego .	75
1.2.2. Zasady ewakuacji technicznej	76
1.2.3. Zasady organizacji remontu sprzętu technicznego	76
1.3. Zasady organizacji zabezpieczenia medycznego	77
1.3.1. Zasady ewakuacji medycznej	77
1.3.2. Przedsięwzięcia sanitarno-higieniczne i prze- ciwepidemiczne	78
2. Zabezpieczenie tyłowe i techniczne batalionu drogowo- eksploatacyjnego	79
2.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego	79
2.1.1. Organizacja zaopatrywania	79
2.1.1. Właściwości żywienia	80
2.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego	81
2.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe	82
2.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu	82
2.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego	82
3. Zabezpieczenie tyłowe i techniczne brygady drogowo-ekspla- tacyjnej	83
3.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego	83
3.1.1. Organizacja zaopatrywania	83
3.1.2. Organizacja żywienia	84
3.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego	84
3.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe	84
3.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu	85
3.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego	85
4. Zabezpieczenie tyłowe i techniczne brygady mostowej	86
4.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego	86
4.1.1. Organizacja zaopatrywania	86
4.1.2. Właściwości żywienia	86
4.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego	87
4.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego	87
5. Zabezpieczenie tyłowe i techniczne brygady transportowej ..	88
5.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego	88
5.1.1. Organizacja zaopatrywania	88
5.1.2. Organizacja żywienia	89
5.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego	89
5.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe	89

	Strona
5.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu	89
5.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego	90
6. <u>Zabezpieczenie tyłowe i techniczne brygady wojsk kolejowych</u>	90
6.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego	90
6.1.1. Organizacja zaopatrywania	90
6.1.2. Właściwości żywienia	91
6.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego	91
6.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego	92
Wnioski końcowe	92
Bibliografia do rozdziału czwartego	93
Załączniki do rozdziału czwartego	
nr 1 - Struktura organizacyjna i ważniejsze wyposażenie plutonu zaopatrzenia jednostek komunikacyjnych	94
nr 2 - Urzutowanie zapasów ruchomych środków materiałowych w jednostkach komunikacyjnych armii i frontu	95

Rozdział I

DOWODZENIE I KIEROWANIE

WSTĘP

Dowodzenie jest szczególnym rodzajem kierowania ze względu na strukturę organizacyjną sił zbrojnych i specyfikę realizowanych przez nie zadań, zwłaszcza w warunkach działań bojowych.

Dowodzenie wojskami rozumiemy jako całokształt celowej działalności dowódcy i sztabu, realizowanej w ramach określonego systemu kierowania, zapewniającej wysoką gotowość bojową i właściwe przygotowanie wojsk do jak najlepszego osiągnięcia celów walki, bitwy lub operacji^{1/}.

Istota dowodzenia polega na powzięciu właściwych, prawidłowych, racjonalnych decyzji stwarzających przesłanki realizacji postawionych zadań oraz na konsekwentnym wcielaniu ich w życie.

Dowodzenie wojskami obejmuje: utrzymanie wysokiego stanu moralno-politycznego wojsk i stałej ich gotowości bojowej; ciągle zdobywanie danych o sytuacji oraz wykrywanie prawdopodobnych zamiarów nieprzyjaciela; terminowe powzięcie decyzji i przekazywanie zadań podwładnym; organizowanie i utrzymanie ciągłego współdziałania; organizowanie i realizowanie przedsięwzięć zabezpieczenia działań; kontrolowanie wykonania postawionych wojskom zadań i udzielanie im pomocy w ich realizacji.

1. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA W ODDZIAŁACH I ZWIĄZKACH KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

W dowodzeniu wojskami, jak w każdej innej zorganizowanej działalności, obowiązują określone zasady. Podstawowymi zasadami dowodzenia w oddziałach i związkach służby komunikacji wojskowej są: partyjność, celowość, przewidywanie, jednoosobowość, centralizacja, ekonomiczność, operatywność, ciągłość, stanowczość, elastyczność i skrytość. Twórcze stosowanie wymienionych zasad może zapewnić sprawność dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej podczas realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego.

Partyjność dowodzenia polega na uwzględnianiu w nim w konsekwentnym realizowaniu polityki partii, stosowaniu metodologii marksistowsko-leninowskiej oraz na aktywnym udziale dowódców i sztabów w działalności partyjno-politycznej wojska. Zasada partyjność w dowodzeniu wynika z klasowego charakteru sił zbrojnych, jak również stąd, że decydujące znaczenie w skutecznym wykonaniu zadań ma stan moralno-polityczny i psychologiczny wojsk. Przestrzeganie tej zasady w praktycznej

1/ Leksykon Wiedzy Wojskowej. Wydawn. MON, Warszawa 1979, s. 90.

działalności wymaga od dowódców i sztabów kształtowania u podwładnych takich cech, które są niezbędne do skutecznego wykonania stawianych im zadań.

Celowość dowodzenia polega na usilnym i świadomym dążeniu do osiągnięcia zakładanego celu działania, zgodnie z możliwościami wojsk własnych i stosownie do konkretnej sytuacji. Przestrzeganie tej zasady polega na tym, że dowódcy i organy dowodzenia rozpatrując treść zadań powinni uwzględniać stopień wpływu ich realizacji na osiągnięcie celu walki, bitwy lub operacji.

Przewidywanie polega na określeniu na podstawie wnikliwej i ciągłej oceny sytuacji, studiowaniu dokumentów, możliwych zmian w charakterze prowadzonych działań i wynikających stąd zmian w sytuacji komunikacyjnej. Zasada ta we współczesnych warunkach nabiera szczególnie doniosłego znaczenia. Wynika to stąd, że na współczesnym polu walki wzrasta prędkość działania i manewru wojsk oraz mogą dokonywać się gwałtowne i radykalne zmiany sytuacji. Przewidywanie może więc skutecznie przeciwdziałać zaskoczeniu, a także umożliwić skrócenie czasu niezbędnego na planowanie i organizację działań po otrzymaniu zadania.

Jednosobowe dowodzenie polega na osobistym powzięciu decyzji przez dowódcę i realizacji najważniejszych przedsięwzięć dowodzenia, zgodnie z uprawnieniami jemu przyznanymi w regulaminach i rozkazach wyższych przełożonych. Pomimo ciągłego wzrostu udziału sztabu oraz oficerów rodzajów wojsk i służb w dowodzeniu wojskami znaczenie zasady jednoosobowego dowodzenia nie zmalało. Bez względu na warunki prowadzenia działań, sytuację oraz czas, tylko dowódca ma prawo i obowiązek do powzięcia decyzji i postawienia zadań. Jednocześnie ponosi on pełną odpowiedzialność za realizację zadania przez podlegające jemu wojska.

Centralizacja dowodzenia polega na ukierunkowywaniu przez sztab wysiłku podległych wojsk stosownie do decyzji dowódcy. Stopień centralizacji dowodzenia uzależniony jest od konkretnej sytuacji i warunków w jakich prowadzone są działania. Znaczy to, że im mniej jest czasu na planowanie i organizację działań, a sztab i inne organa dowodzenia są doświadczone i bardziej sprawne, tym stopień centralizacji może być mniejszy. W sytuacji, gdy istniejące warunki dyktują potrzebę dużej decentralizacji, konieczna jest bieżąca kontrola umożliwiająca koordynację wysiłków w celu wykonania postawionego zadania.

Zasada ekonomiczności dowodzenia polega na stosowaniu takich sposobów działania wojsk i takim wykorzystaniu etatowego sprzętu i techniki bojowej, które pozwolą osiągnąć cel działania w jak najkrótszym czasie i kosztem najmniejszych nakładów. Znaczenie tej zasady systema-

tycznie wzrasta. Wynika to stąd, że współczesne działania charakteryzują się między innymi dużym zużyciem środków materiałowych. Dlatego też należy dążyć w dowodzeniu do poszukiwania takich decyzji, które umożliwią zmniejszenie potrzeb materiałowych, strat w sprzęcie i technice bojowej, strat w stanie osobowym podległych wojsk a jednocześnie pozwolą wykonać postawione zadanie.

Operatywność dowodzenia przejawia się w sprawnej realizacji w jak najkrótszym czasie przedsięwzięć dowodzenia, umożliwiających wykonanie zadania. Osiągnąć ją można przez organizację sprawnego systemu rozpoznania, systemu łączności, stosowanie właściwych metod podejmowania decyzji i przekazywania zadań podwładnym oraz wprowadzanie do wyposażenia wojsk kolejowych i drogowych technicznych środków dowodzenia i umiejętne ich wykorzystywanie. Operatywność dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej powinna umożliwiać powzięcie decyzji i przekazanie zadań w takim czasie, który stwarza warunki terminowego wykonania zadania.

Zasada ciągłości dowodzenia polega na zapewnieniu dowódcom i organom dowodzenia możliwości nieprzerwanego śledzenia i wpływania na przebieg działań. Osiągnąć ją można przez utrzymanie nieprzerwanej łączności z przełożonym, podwładnymi i współdziałającymi wojskami, odpowiednie rozmieszczenie i przemieszczenie punktów dowodzenia, sprawne odtwarzanie naruszonego systemu dowodzenia. Istota ciągłości dowodzenia polega na nieprzerwanym dopływie do dowódcy informacji dotyczących przebiegu działań oraz wytycznych, zarządzeń i rozkazów do podwładnych.

Stanowczość dowodzenia przejawia się w bezwzględnym i uporczywym wcielaniu w czyn powziętej decyzji w celu wykonania zadania zgodnie z wolą dowódcy. Osiągnąć ją można dzięki silnej woli, zdecydowaniu i uporowi dowódcy oraz oficerów organów dowodzenia bez względu na zaistniałą sytuację. Przestrzeganie tej zasady ma szczególnie istotne znaczenie na współczesnym polu walki, kiedy to może mieć miejsce wiele sytuacji kryzysowych, gdzie jedynie silna wola i zdecydowanie dowódcy może zapewnić realizację postawionego zadania.

Zasada elastyczności dowodzenia polega na wprowadzaniu korekt do poprzednio powziętej decyzji lub powzięciu nowej oraz postawieniu zadań stosownie do zaistniałej sytuacji. Przestrzeganie tej zasady posiada szczególnie duże znaczenie z tego względu, że na współczesnym polu walki może stosunkowo często zachodzić konieczność korygowania decyzji i wprowadzania zmian w planie działania stosownie do zaistniałej sytuacji.

Skrytość dowodzenia wyraża się w zachowaniu w tajemnicy przed nie-

przyjacielem wszystkich przedsięwzięć dotyczących systemu dowodzenia, a głównie organizacji łączności i punktów dowodzenia. Osiągnąć ją można przestrzegając zasad maskowania oraz przepisów o ochronie tajemnicy wojskowej.

2. ORGANA I PUNKTY DOWODZENIA ORGANIZOWANE W ODDZIAŁACH I ZWIĄZKACH KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Organ dowodzenia, ogólnie rzecz biorąc, to kierownictwo każdej jednostki wojskowej w stosunku do wszystkich wchodzących w jej skład części i podległych żołnierzy^{2/}. W odniesieniu do oddziałów i związków służby komunikacji wojskowej głównym organem dowodzenia jest sztab łącznie z szefami służb. Występują ponadto organa dowodzenia w pionie zaopatrywania /kwatermistrz i podlegli jemu szefowie służb lub zaopatrzenia/, w pionie służb technicznych /szef służb technicznych z szefami służb/ i w pionie wykonawstwa /np. główny inżynier BMK, BM/.

Z statutowych sił i środków organów dowodzenia oddziałów i związków komunikacji wojskowej organizuje się na okres działań punkty dowodzenia^{3/}. Zależnie od przeznaczenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej organizuje się najczęściej stanowisko dowodzenia /SD/, wysunięte stanowisko dowodzenia /WSD/ i tylowe stanowisko dowodzenia /TSD/. Głównym punktem dowodzenia jest ten punkt, z którego dowodzenie realizuje dowódca. Z reguły jest to stanowisko dowodzenia.

2.1. Podstawowe zadania organów dowodzenia i ogólne zasady organizacji punktów dowodzenia

Głównym organem dowodzenia dowódcy jest sztab. Odpowiada on za terminową organizację działania oraz stanowcze i ciągłe kierowanie podległymi wojskami bez względu na zaistniałą sytuację. Podstawą pracy sztabu jest decyzja i wytyczne dowódcy oraz zarządzenia szefa służby komunikacji wojskowej. Do podstawowych obowiązków sztabu oddziału i związku komunikacji wojskowej zaliczyć należy: utrzymanie wysokiej gotowości bojowej wojsk; systematyczne i ciągłe zbieranie, studiowanie i ocenianie informacji o sytuacji, głównie komunikacyjnej oraz przygotowywanie niezbędnych danych do powzięcia decyzji; szczegółowe planowanie działań; organizacja współdziałania i utrzymanie go w czasie wykonywania zadań przez podległe wojska; utrzymanie ciągłej współpracy ze sztabami

2/ Tamże, s. 287.

3/ Pod pojęciem punkt dowodzenia rozumie się miejsce w terenie gdzie zgromadzony jest zespół sił i środków organów dowodzenia, pododdziałów łączności i ochrony oraz skąd odbywa się kierowanie działaniami wojsk - próba definicji.

sąsiednich związków komunikacji wojskowej i jednostek zmilitaryzowanych; organizowanie i kontrolowanie realizacji przedsięwzięć zabezpieczenia działań; organizowanie punktów dowodzenia i łączności; terminowe składanie meldunków o sytuacji i sprawozdań do szefostwa służby komunikacji wojskowej; odtwarzanie zdolności bojowej i likwidacja skutków użycia broni masowego rażenia; uzupełnianie oddziałów /pododdziałów/ oraz prowadzenie ewidencji stanu osobowego ze szczególnym uwzględnieniem żołnierzy o deficytowych specjalnościach /operatorzy maszyn ciężkich/; organizowanie oraz realizowanie przedsięwzięć dotyczących ochrony tajemnicy państwowej i wojskowej; systematyczne kontrolowanie wykonania zadań przez podległe sztaby i wojska, a w razie potrzeby udzielanie im pomocy.

Szef wydziału politycznego /sekcji/ - zastępca dowódcy do spraw politycznych odpowiada za kierowanie, organizowanie i prowadzenie pracy partyjno-politycznej w podległych wojskach oraz oddziaływanie propagandowo-psychologiczne na ludność w rejonie prowadzenia działań i nieprzyjaciela /głównie jego siły naziemne działające na tyłach/. Do podstawowych obowiązków wydziału politycznego brygady i sekcji politycznej batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii zaliczyć należy: ciągłe analizowanie sytuacji polityczno-militarnej, stanu moralno-politycznego wojsk, jego nastrojów a także właściwości polityczno-demograficznych i postaw ludności w rejonie działania; określanie celów, kierunków i zamierzeń oraz nadzorowanie i kierowanie pracą partyjno-polityczną w podległych oddziałach i pododdziałach, analizowanie jej wyników i przedstawianie do decyzji dowódcy wniosków i propozycji w zakresie działania politycznego; opracowywanie niezbędnych dokumentów do organizowania i prowadzenia pracy partyjno-politycznej; meldowanie dowódcy o stanie moralno-politycznym i nastrojach podległych wojsk oraz o zachowaniu się ludności cywilnej w rejonie wykonywania zadań.

Szef służb technicznych - zastępca dowódcy do spraw technicznych kieruje pracą podległych szefów służb /sekcji technicznej w batalionie drogowo-eksploatacyjnym armii/ oraz wykonuje polecenia szefa sztabu związane z planowaniem działań, przekazywaniem zadań i zabezpieczeniem działań. Zobowiązany jest stale znać sytuację, treść zadania w zakresie jego dotyczącym, przygotowywać niezbędne dane do decyzji dowódcy, meldować dowódcy o zmianach w sytuacji technicznej brygady /batalionu/, przekazywać zadania i organizować zabezpieczenie techniczne w podległych oddziałach /pododdziałach/.

Kwatermistrz brygady /batalionu/ kieruje pracą podległych szefów służb /zaopatrzenia/ i wykonuje polecenia szefa sztabu dotyczące pla-

nowania działań, przekazywania zadań oraz organizacji zabezpieczenia materiałowego i medycznego. Zobowiązany jest on znać aktualną sytuację i decyzje dowódcy w zakresie jego dotyczącym. Ponadto zobowiązany jest przygotowywać niezbędne dane do decyzji dowódcy, meldować o zmianach w sytuacji materiałowej i medycznej, przekazywać zadania oraz organizować zabezpieczenie materiałowe, medyczne i żywienie wojsk.

Wymienione organa dowodzenia brygad /batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii/ zobowiązane są w swej działalności bezwzględnie przestrzegać treści i głównej idei decyzji dowódcy. Wszystkie ich poczynania winny być ukierunkowane na jak najlepsze wykonanie postawionego zadania zgodnie z wolą i intencją dowódcy. Inaczej mówiąc swą działalnością powinny wspierać wysiłki dowódcy zmierzające do wprowadzenia w czyn decyzji, zabezpieczenia i wykonania postawionego zadania.

Organa dowodzenia związków komunikacji wojskowej oraz batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii realizują swoje zadania w rejonie punktu dowodzenia. Dla zabezpieczenia odpowiednich warunków pracy organów dowodzenia konieczna jest właściwa organizacja punktów dowodzenia, która polega na wyznaczeniu odpowiedniego składu i wyposażenia punktu dowodzenia, zorganizowaniu jego pracy, właściwym rozmieszczeniu i terminowym przesunięciu oraz wszechstronnym zabezpieczeniu.

Skład i wyposażenie punktów dowodzenia określa szef sztabu brygady /batalionu/, a w odniesieniu do tyłowego stanowiska dowodzenia kwatermistrz brygady w porozumieniu z szefem służb technicznych i szefem sztabu.

Stanowisko dowodzenia brygady /batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii/ dzieli się zazwyczaj na: grupę dowodzenia, węzeł łączności /grupę środków łączności/ i grupę zabezpieczenia. Zadaniem grupy dowodzenia jest realizacja przedsięwzięć bezpośrednio związanych z wypracowaniem decyzji, stawianiem /przekazywaniem/ zadań, opracowywaniem dokumentów dowodzenia, organizowaniem i utrzymywaniem współdziałania, i zabezpieczenia działań, organizowaniem rozmieszczenia przesuwania i zabezpieczenia punktów dowodzenia, meldowaniu przełożonemu o zaistniałej sytuacji.

Węzeł łączności /grupa łączności/ przeznaczony jest do organizacji i utrzymania ciągłej łączności z podwładnymi, przełożonymi, sąsiadami i wojskami współdziałającymi. Organizowany jest z etatowych sił i środków plutonów łączności batalionu drogowo-eksploatacyjnego i brygad /w brygadzie drogowo-eksploatacyjnej jest kompania łączności/.

Grupa zabezpieczenia stanowiska dowodzenia przeznaczona jest do stworzenia dogodnych warunków pracy i odpoczynku grupie dowodzenia.

Jej zadaniem jest również prowadzenie obrony i ochrony rejonu stanowiska dowodzenia. W składzie grupy zabezpieczenia najczęściej znajdują się pododdziały dowodzenia, zaopatrzenia, ochrony i inne zależnie od potrzeb.

Istotnym zagadnieniem jest organizacja pracy na punktach dowodzenia. Obejmuje ona: określenie zadań poszczególnych punktów dowodzenia oraz zadań poszczególnych organów dowodzenia; określenie i przygotowanie miejsc pracy dla wszystkich osób funkcyjnych; zapewnienie współpracy pomiędzy wszystkimi punktami dowodzenia. Podstawą do organizacji pracy na punktach dowodzenia jest: treść otrzymanego zadania; ilość czasu na wypracowanie decyzji, zamiar i wytyczne dowódcy; zarządzenie szefa sztabu dotyczące organizacji dowodzenia. Organizacja pracy na punktach dowodzenia powinna umożliwić terminowe dostarczanie dowódcy danych do powzięcia decyzji i jej realizację przez podległe wojska. Głównym organizatorem pracy na stanowisku dowodzenia jest szef sztabu. Do jego podstawowych obowiązków należy: bieżąca aktualizacja zakresu obowiązków i zadań poszczególnych organów dowodzenia; określenie kto i kiedy wykonuje czynności wynikające z treści zarządzenia wstępnego; zorganizowanie rozpoznania z treścią otrzymanego zadania, zamiarem dowódcy oraz kalkulacją czasu; spracyzowanie kto i w jakim zakresie uczestniczy w opracowaniu dokumentów bojowych; określenie kto, w jakim czasie i w jakiej formie przekazuje zadania podwładnym; ustalenie kto i w jakim zakresie będzie uczestniczyć w prowadzeniu kontroli i udzielaniu pomocy w podległych pododdziałach i oddziałach.

Istotną zasadą obowiązującą wszystkich jest to, że każdy realizuje zadania zgodnie z określonymi obowiązkami, treścią otrzymanego zadania, aktualną sytuacją oraz decyzją dowódcy, nie czekając na żadne wytyczne.

Właściwe rozmieszczenie punktów dowodzenia jest jednym z podstawowych warunków zapewnienia ciągłości dowodzenia oddziałami i pododdziałami. Rejon i termin rozwinięcia stanowiska dowodzenia batalionu drogowo-eksploatacyjnego określa szef służby komunikacji wojskowej armii, natomiast w odniesieniu do brygad szef służby komunikacji wojskowej frontu.

Podczas określania rejonów rozmieszczenia stanowisk dowodzenia należy umiejętnie łączyć możliwości statowych środków łączności z potrzebą zachowania kontaktów osobistych z podwładnymi. Oprócz tego, miejsce rozmieszczenia punktów dowodzenia powinno zapewnić: bezpieczne oddalenie od obiektów, które mogą być celem uderzeń broni jądrowej; nawiązanie i utrzymanie trwałej łączności z podwładnymi, przełożonym

i sąsiadami;; dogodne warunki maskowania oraz organizowania obrony i ochrony; sprzyjające warunki rozbudowy inżynieryjnej; dogodne warunki pracy i odpoczynku; szybkie rozwijanie, zwijanie i opuszczanie zajmowanego rejonu. Należy każdorazowo dążyć do rozniaszczania punktów dowodzenia w osiedlach i wioskach o murowanej zabudowie.

Zabezpieczenie punktów dowodzenia obejmuje: obronę przed bronią masowego rażenia, obronę przeciwlotniczą, ochronę i obronę, zabezpieczenie inżynieryjne maskowanie i zabezpieczenie tyłowe.

Organizatorem zabezpieczenia stanowiska dowodzenia jest szef sztabu brygady /batalionu/, natomiast pozostałych punktów dowodzenia - osoby wyznaczone do kierowania ich pracą /przykładowo na TSD - kwatermistrz/.

W zakresie obrony punktów dowodzenia przed bronią masowego rażenia realizuje się: maskowanie, inżynieryjną rozbudowę terenu, alarmowanie stanu osobowego o skażeniach, wykorzystanie indywidualnych środków ochrony przed skażeniami oraz właściwości ochronnych terenu, rozpoznanie skażeń i likwidacja skutków uderzeń broni masowego rażenia.

Obrona przeciwlotnicza punktów dowodzenia jest realizowana w ogólnym systemie obrony przeciwlotniczej. Niekiedy do bezpośredniej osłony stanowiska dowodzenia mogą być wyznaczone oddzielne siły. Oprócz tego na wszystkich punktach dowodzenia organizuje się powszechną obronę przeciwlotniczą, która obejmuje: ogień broni strzeleckiej do samolotów nisko lecących; rozśrodkowanie i maskowanie elementów punktów dowodzenia; wykorzystanie ochronnych właściwości terenu i inżynieryjnej rozbudowy; ostrzeganie stanu osobowego.

Organizacja i prowadzenie obrony i ochrony punktów dowodzenia ma na celu niedopuszczenie do skrytego podejścia i ataku sił naziemnych. Powinna być ona prowadzona w sposób okrężny. Obronę i ochronę punktów dowodzenia realizują siły do tego przeznaczone oraz te pododdziały, które znajdują się w ich obrębie. Zadania wszystkich elementów zawiera plan obrony i ochrony punktu dowodzenia, który opracowuje i realizuje komendant punktu dowodzenia.

W ramach zabezpieczenia inżynieryjnego punktów dowodzenia realizuje się następujące przedsięwzięcia: rozpoznanie inżynieryjne; fortyfikacyjną rozbudowę, przygotowanie i utrzymanie dróg; wydobywanie i oczyszczanie wody; osłonę dogodnych podejść zaporami inżynieryjnymi.

Rejony rozmieszczenia punktów dowodzenia maskuje się przed rozpoznaniem naziemnym i powietrznym. Do tego celu wykorzystuje się środki etatowe i materiały podręczne. Ponadto w maksymalnym zakresie należy wykorzystywać maskujące właściwości terenu.

Celem zabezpieczenia tyłowego punktów dowodzenia jest: pełne i terminowe zaopatrywanie w środki materiałowe; utrzymanie sprzętu w pełnej

sprawności i jego obsługa; zabezpieczenie medyczne stanu osobowego i realizacja przedsięwzięć produkcyjno-usługowych.

2.2. Charakterystyczne cechy organów i punktów dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej

Oddziały i związki komunikacji wojskowej w toku działań zaczepnych wykonują zadania związane z zabezpieczeniem komunikacyjnym wojsk. Stosownie do tego posiadają oprócz innych, specyficzne organa dowodzenia a także organizacja ich punktów dowodzenia niekiedy odbiega od zasad obowiązujących w ogólnowojskowych oddziałach i związkach taktycznych.

Batalion drogowo-eksploatacyjny posiada w swej strukturze organizacyjnej punkt dyspozytorski i kontroli ruchu, który ze względu na rodzaj zadań realizowanych przez bde spełnia ważną rolę w procesie kierowania i dowodzenia. Do jego podstawowych zadań należy zaliczyć: sporządzanie i przekazywanie wyciągów z planu ruchu kolumn na armijnych drogach samochodowych; zbieranie i meldowanie dowódcy danych o sytuacji; organizowanie i obsługa rejonowego punktu dyspozytorskiego; kierowanie pracą podległych odcinkowych punktów dyspozytorskich w zakresie kierowania ruchem. W swej pracy punkt dyspozytorski i kontroli ruchu ściśle współpracuje z szefem sztabu batalionu.

W bde organizuje się punkty dowodzenia z etatowych sił i środków organów dowodzenia i pododdziałów zabezpieczenia. Na szczeblu batalionu organizuje się zazwyczaj jeden punkt dowodzenia, tj. stanowisko dowodzenia. Rozwijane ono jest z reguły w centrum ugrupowań bde w odległości 3-5 km od obiektu, który może być celem uderzeń broni jądrowej. Sądzić należy, że celowe **byłoby** rozmieszczać stanowisko dowodzenia w pobliżu rejonowego punktu dyspozytorskiego. Takie rozwiązanie może zapewnić pełniejszą obronę i ochronę znajdujących się w danym rejonie sił i środków. Za przyjęciem takiego wariantu rozmieszczenia przemawia również fakt, że ciągły kontakt pomiędzy komendantem rejonowego punktu dyspozytorskiego a dowódcą i szefem sztabu jest niezbędnym i kontakt osobisty pozwoli na uniknięcie konieczności organizowania dodatkowej sieci łączności.

Na szczeblu bde nie przewiduje się rozwijania oddzielnego tyłowego stanowiska dowodzenia. Wynika to stąd, że potrzeby takie nie występują a zadania związane z kierowaniem zabezpieczeniem tyłowym mogą być z powodzeniem realizowane ze stanowiska dowodzenia.

W toku działań zaczepnych zmiana rejonu rozmieszczenia stanowiska dowodzenia odbywa się jednocześnie całością sił i środków. Natomiast

dowódca, dla utrzymania ciągłości dowodzenia w czasie przegrupowania dowodzenie realizuje z oddzielnego punktu dyspozytorskiego jednej z kompanii drogowo-eksploatacyjnej.

* Brygada drogowo-eksploatacyjna w swej strukturze organizacyjnej organów dowodzenia posiada dodatkowo /w porównaniu z ogólnowojskowymi związkami taktycznymi/ zastępcę do spraw kierowania ruchem i w sztabie punkt dyspozytorski i kontroli ruchu.

Zastępca dowódcy brygady do spraw kierowania ruchem zobowiązany jest: znać aktualną sytuację na frontowych drogach samochodowych; nadzorować pracę rejonowych punktów dyspozytorskich; przygotowywać i meldować dowódcy dane dotyczące organizacji kierowania ruchem.

Siły i środki punktu dyspozytorskiego i kontroli ruchu rozwijają strefowy punkt dyspozytorski, którego zadaniem jest sporządzać wyciągi z wykresu ruchu kolumn na frontowych drogach samochodowych i przesyłać je do odpowiednich rejonowych punktów dyspozytorskich. Ponadto wykorzystując łączność kierowania i kontroli ruchu wojsk zbierają dane dotyczące sytuacji na frontowych drogach samochodowych, które po uogólnieniu w formie meldunku przekazują szefowi sztabu i zastępcy dowódcy brygady do spraw kierowania ruchem.

Etatowe siły i środki organów dowodzenia BDE wraz z pododdziałami zabezpieczenia wchodzi w skład punktów dowodzenia organizowanych w brygadzie. Na szczeblu brygady drogowo-eksploatacyjnej organizuje się w zasadzie dwa punkty dowodzenia. Jednym jest stanowisko dowodzenia, drugim natomiast tyłowe stanowisko dowodzenia, które w zasadzie rozwija się w tym samym rejonie co SO. Obydwa punkty dowodzenia z reguły rozwija się w środku rejonu działania BDE i w pobliżu strefowego punktu dyspozytorskiego. Rejon rozwinięcia stanowiska dowodzenia powinien również znajdować się w niewielkiej odległości od rejonowego punktu dyspozytorskiego jednego z batalionów drogowo-eksploatacyjnych.

W toku operacji zaczepnej frontu wraz ze zwiększeniem rejonu działania /wydłużenie obsługiwanych dróg/ BDE zachodzi konieczność zmiany rejonu rozwinięcia stanowiska dowodzenia. Przewiduje się, że takich zmian w całej operacji może być 3-4, tzn. dwie w czasie realizacji zadania bliższego i do dwóch w zadaniu dalszym. Biorąc pod uwagę konieczność zachowania ciągłości dowodzenia, zmiana rejonu rozwinięcia stanowiska dowodzenia może odbywać się częściami, tzn. spośród obsady stanowiska dowodzenia wydziela się grupę operacyjną, która po przeprowadzeniu rekonesansu zajmuje przewidziany rejon. Po nawiązaniu łączności z nowym rejonem pozostałość sił punktów dowodzenia /stanowiska dowodzenia, tyłowego stanowiska dowodzenia i strefowego punktu dowodzenia/ przegrupowuje się w ślad za grupą operacyjną. Może być również

stosowany inny sposób zmiany rejonu SD polegający na tym, że jedno ze stanowisk dowodzenia batalionu drogowo-eksploatacyjnego przejmuje dowodzenie /udaje się na nie dowódca/, natomiast całość sił i środków organów dowodzenia brygady przegrupowuje się do nowego rejonu. Stosowanie wymienionych sposobów zmiany rejonów rozmieszczenia punktów dowodzenia brygady drogowo-eksploatacyjnej zależy od konkretnej sytuacji oraz warunków prowadzenia działań.

* W brygadzie mostowej specyficznym organem dowodzenia jest wydział wykonawstwa, który podlega głównemu inżynierowi brygady - zastępcy dowódcy. Konieczność posiadania tego typu organu dowodzenia wynika ze specyfiki zadań realizowanych przez brygadę mostową.

Do głównych zadań wydziału wykonawstwa zaliczyć należy: organizowanie i kierowanie rozpoznaniem technicznym; zbieranie danych z grup rozpoznania technicznego i ich analizowanie; składanie meldunków dowódcy dotyczących sytuacji technicznej w rejonach budowanych przejść mostowych; przedstawianie dowódcy danych niezbędnych do powzięcia decyzji; opracowywanie harmonogramów i projektów technicznych budowanych przejść mostowych; opracowywanie planu rozpoznania technicznego; przekazywanie zadań podwładnym; kontrolowanie realizacji zadań oraz udzielanie pomocy podległym wojskom. Wydział wykonawstwa w swej pracy kieruje się treścią otrzymanego zadania, zamiarem i wytycznymi dowódcy oraz wytycznymi głównego inżyniera brygady.

Punkty dowodzenia w brygadzie mostowej organizuje się z etatowych sił i środków organów dowodzenia oraz pododdziałów zabezpieczenia. Na szczeblu brygady organizuje się zazwyczaj trzy punkty dowodzenia, tj. stanowisko dowodzenia, wysunięte stanowisko dowodzenia i tyłowe stanowisko dowodzenia. Taka struktura punktów dowodzenia wynika z charakteru i miejsca realizowanych przez brygadę zadań w operacji zaczepnej frontu.

Stanowisko dowodzenia - główny punkt dowodzenia w brygadzie organizuje się z reguły w rejonie głównego wysiłku brygady, tj. tam, gdzie wykonuje zadanie jej główne siły. Tam też powinien znajdować się dowódca brygady i większość sił i środków organów dowodzenia.

Wysunięte stanowisko dowodzenia organizuje się w brygadzie mostowej w warunkach gdy wykonuje ona zadanie /buduje mosty/ w dwóch i więcej rejonach. Taka sytuacja będzie miała miejsce bardzo często z uwagi na to, że BM buduje lub utrzymuje z reguły co najmniej dwa przejścia mostowe. Stąd też wysunięte stanowisko dowodzenia będzie prawie zawsze funkcjonować. Sądzić należy, że dowodzenie z wysuniętego stanowiska dowodzenia będzie realizował zastępca dowódcy brygady do spraw liniowych, bądź też główny inżynier.

* Tyłowe stanowisko dowodzenia może być oddzielnie organizowane w warunkach gdy część sił i środków brygady będzie znajdowała się w odwodzie. Wówczas w jego pobliżu może być rozwinięte tyłowe stanowisko dowodzenia i istnieć jako oddzielny punkt dowodzenia. Natomiast w sytuacji, gdy brygada będzie miała zaangażowane dr budowy i utrzymania przejść mostowych wszystkie siły, wówczas TSD może rozwijać się w pobliżu SD.

W toku operacji zaczepnej frontu przewiduje się dokonanie 2-3 zmian rejonu rozwinięcia stanowiska dowodzenia. W związku z tym, że będzie prawdopodobnie funkcjonować wysunięte stanowisko dowodzenia, przesunięcie może odbywać się skokami na przelatan. Znaczy to, że podczas zmiany rejonu rozmieszczenia stanowiska dowodzenia, jego funkcje przejmie wysunięte stanowisko dowodzenia. W ten sposób zostaną stworzone warunki umożliwiające zachowanie ciągłości dowodzenia.

Brygada transportowa w toku operacji zaczepnej frontu głównie wykonuje zadania związane z dowozem środków materiałowych. Dlatego też w swojej strukturze organizacyjnej posiada specjalistyczny organ dowodzenia, tj. wydział przewozów i przeładunków. Do podstawowych zadań tego wydziału zaliczyć należy: zbieranie danych o sytuacji przewozowej w brygadzie, ich analiza i ocena; przygotowanie danych do decyzji dowódcy; opracowanie planu przewozów środków materiałowych; przekazanie zadań podległym wojskom. Ponadto wydział przewozów i przeładunków powinien utrzymywać ścisły kontakt z komendą tylnej bazy frontu w zakresie organizacji pobierania i załadowania środków materiałowych na transport brygady. Cechą szczególną działalności organów dowodzenia brygady transportowej jest utrzymywanie nieprzerwanego kontaktu ze stanowiskiem dowodzenia BDE i strefowym punktem dyspozytorskim. Taka konieczność wynika stąd, że siły i środki brygady drogowo-eksploatacyjnej kierują ruchem na drogach, po których brygada transportowa dowozi środki materiałowe.

W brygadzie transportowej rozwija się w toku operacji zaczepnej jedynie stanowisko dowodzenia, które rozmieszcza się w początkowym okresie w pobliżu rejonu tylnej bazy frontu. Wraz z wydzieleniem, /pod koniec zadania bliższego frontu/ oddziału tylnej bazy frontu, stanowisko dowodzenia brygady przemieszcza się do nowego rejonu, który wyznacza się w niewielkiej odległości od oddziału tylnej bazy frontu. Zmiana rejonu rozmieszczenia stanowiska dowodzenia odbywa się w brygadzie transportowej w zasadzie jednocześnie całością sił łącząc tę zmianę z dowozem środków materiałowych przez poszczególne bataliony.

Brygada wojsk kolejowych w działaniach zaczepnych wykonuje zadania związane z odbudową i osłoną techniczną linii kolejowych, a więc charak-

ter tych zadań jest typowo techniczny. Stosownie do tego w swej strukturze organizacyjnej posiada wydział wykonawstwa, który podlega głównemu inżynierowi - zastępcy dowódcy. Główny inżynier kieruje pracą wydziału wykonawstwa i grup rozpoznania technicznego, które jemu podlegają. Odpowiada za przygotowanie do działania grup rozpoznania torów, stacji i mostów oraz ich pełną gotowość do wykonania zadań bez względu na sytuację i zaistniałe warunki. Jest on również zobowiązany do realizacji poleceń szefa sztabu dotyczących planowania rozpoznania technicznego i przekazywania zadań podwładnym. Obowiązkiem głównego inżyniera brygady jest nadzorowanie i ścisła kontrola realizacji zadań, zgodnie z wcześniej opracowanymi planami, projektami technicznymi i harmonogramami. Główny inżynier powinien znać aktualną sytuację i zadanie brygady, przygotowywać niezbędne dane do decyzji dowódcy dotyczące organizacji, czasu i sposobu wykonania zadania.

Z powyższych obowiązków i zadań głównego inżyniera wynika, że wydział, którego pracą on kieruje spełnia jedną z ważniejszych ról w procesie dowodzenia i kierowania brygadą w operacji zaczepnej frontu.

Podczas działania brygady wojsk kolejowych w toku operacji zaczepnej frontu organizuje się w zasadzie trzy punkty dowodzenia, a mianowicie: stanowisko dowodzenia; wysunięte stanowisko dowodzenia i tyłowe stanowisko dowodzenia.

Stanowisko dowodzenia rozmieszcza się w zasadzie w środku ugrupowania brygady co ułatwia organizację dowodzenia i łączności. W jego pobliżu /w odległości około 5 km/ rozwija się tyłowe stanowisko dowodzenia. Takie rozwiązanie stwarza dogodne warunki organizacji łączności pomiędzy obydwojema punktami dowodzenia, a ponadto może ułatwić organizację i prowadzenie ich obrony i ochrony.

W brygadzie wojsk kolejowych może być również rozwijane wysunięte stanowisko dowodzenia. Jego istnienie nie jest regułą, niemniej jednak w warunkach gdy brygada wykonuje zadanie w kilku rejonach dla koordynacji działań może być rozwinięte wysunięte stanowisko dowodzenia. Wówczas dowodzenie z tego punktu może realizować zastępca dowódcy brygady ds. liniowych lub główny inżynier. Zależy to od rodzaju wykonywanych w danym rejonie zadań.

W toku operacji zaczepnej frontu zachodzi konieczność zmiany rejonów rozmieszczenia punktów dowodzenia stosownie do wykonywanych zadań. W brygadzie wojsk kolejowych zmiana tych rejonów odbywa się w zasadzie kolejno skokami tzn. z chwilą rozpoczęcia zmiany rejonu rozwinięcia stanowiska dowodzenia jego funkcje przejmuje WSD, które w tym czasie spełnia rolę głównego punktu dowodzenia brygady. Po zajęciu wyznaczonego rejonu i zorganizowaniu łączności obowiązki stanowiska dowodzenia

przejmuje ten punkt, na którym znajduje się dowódca. Taka organizacja punktów dowodzenia oraz sposób zmiany rejonów ich rozmieszczenia stwarza warunki do utrzymania ciągłości dowodzenia.

3. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE DZIAŁAŃ ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Planowanie działań ma na celu określenie kolejności, sposobów i terminów wykonania postawionych zadań oraz organizowanie wszechstronnego zabezpieczenia działań. Warunkiem dobrego planowania i organizowania działań jest realna ocena możliwości wojsk własnych i nieprzyjaciela oraz trafna przewidywanie rozwoju działań w konkretnie istniejących warunkach. Powinno ono zapewnić najbardziej efektywne użycie wojsk własnych.

3.1. Ogólne zasady planowania i organizowania działań

Po otrzymaniu zadania bojowego dowódca zwykle z szefem sztabu prowadzi analizę zadania i celu działania, wstępną /osobistą/ ocenę sytuacji, kalkuluje czas oraz określa zamiar działań. W zamiarze tym podaje jakie obiekty i w jakiej kolejności odbudowywać lub osłaniać /brygada mostowa i wojsk kolejowych/; jakie drogi i w jakiej kolejności obsługiwać /batalion i brygada drogowo-eksploatacyjna/; jakimi oddziałami przewieźć określoną ilość środków materiałowych /brygada transportowa/; rejon, miejsce, obiekt, zadanie na którym zostanie skupiony główny wysiłek; ugrupowanie oraz przewidywany manewr siłami i środkami w toku wykonywania zadania. Przedstawiony zamiar stanowi w początkowym okresie wspólnie z treścią otrzymanego zadania i wytycznymi dowódcy podstawę do planowania działań. W związku z tym dowódca jest zobowiązany zapoznać sztab, zastępców i szefów służb z przyjętym zamiarem działań. Ponadto powinien wydać zastępcom, oficerom sztabu i szefom służb wytyczne dotyczące przygotowania danych do decyzji oraz przekazania zarządzeń wstępnych do oddziałów i pododdziałów. Jednocześnie szef sztabu powinien zapoznać wszystkich z czasami dyrektywnymi /narzuconymi przez przełożonego/ oraz ustaleniami zawartymi w kalkulacji czasu. Przedstawiony sposób działania dowódcy umożliwia zorganizowanie pracy równoległej w sztabie brygady /batalionu/ oraz w oddziałach i pododdziałach.

Po zrealizowaniu wymienionych wyżej czynności, dowódca może przystąpić do oceny sytuacji wykorzystując zastępców, oficerów sztabu i szefów służb. Z chwilą zakończenia pełnej oceny sytuacji i uzyskaniu wiarygodnych danych z rozpoznania technicznego dowódca powinien sprecy-

zować treść decyzji ujmując w niej: zamiar działań; zadania dla oddziałów i pododdziałów; sposób współdziałania wojsk; organizację dowodzenia. Może również określić zadania zabezpieczenia działań i zadania pracy politycznej. W sytuacji, gdy dane z rozpoznania technicznego nie zostaną uzyskane i przekazane dowódcy przed powzięciem decyzji, wówczas jej sprecyzowanie może nastąpić w późniejszym terminie.

Treść decyzji dowódcy jest przedstawiona na mapie w formie graficznej wraz z legendą - w formie opisowej.

Powzięta przez dowódcę decyzja jest podstawą do szczegółowego planowania. Zadania z tym związane wykonują wszystkie organa dowodzenia pod kierownictwem szefa sztabu. Planowanie szczegółowe ma na celu: ustalenie sposobów wykorzystania poszczególnych oddziałów i pododdziałów; sposobu współdziałania; sił i środków oraz sposobów zabezpieczenia działań; rozmieszczenia, przesuwania i zabezpieczenia punktów dowodzenia; zabezpieczenia pracy partyjno-politycznej.

Szczegółowe plany opracowywane w oddziale i związkach komunikacji wojskowej wyraża się na mapach roboczych poszczególnych oficerów oraz w legendzie opracowywanych w notatnikach. W sytuacji gdy warunki czasowe na to pozwolą można szczegółowe plany opracowywać na oddzielnych mapach wraz z legendą.

Niezwykle ważnym przedsięwzięciem w procesie planowania i organizowania działań jest postawienie zadań podwładnym. Z reguły dowódca powinien stawiać zadania podwładnym osobiście, a w ich przekazywaniu powinni brać udział oficerowie sztabu oraz szefowie rodzaju wojsk i służb. Biorąc pod uwagę, że przekazywanie zadań i innych informacji decyzyjnych jest jedną z ważniejszych funkcji dowodzenia należy bezwzględnie przestrzegać terminowości wcielania decyzji dowódcy w czyn. Wynika to stąd, że nawet najwspanialsza decyzja nie zrealizowana w określonym terminie nie przyniesieżądanego efektu.

Przekazywanie zadań podwładnym może odbywać się ustnie, na piśmie, w formie graficznej lub za pomocą sygnałów. Każdorazowo wybór formy i sposobu przekazania informacji związanych z treścią zadania uzależniony jest od czasu, sytuacji i rodzaju środków łączności będących w wyposażeniu organów dowodzenia o ile warunki na to pozwalają należy bezwzględnie dążyć do przekazywania zadań ustnie i zilustrować je informacjami zawartymi na mapie lub innym dokumencie graficznym. Ten sposób pozwala przekazać zadanie bojowe stosunkowo szybko, wiernie oraz zapewnia zrozumienie jego treści przez wykonawcę. Pozwala również zachować w ścisłej tajemnicy zamiar działań i decyzję dowódcy.

Kolejną czynnością realizowaną przez dowódcę i sztab jest kontrola

realizacji postawionych zadań. Należy jednak pamiętać, że celem kontroli jest nie tylko zapewnienie terminowego i dokładnego wykonania przez wojska postawionych zadań, lecz również udzielanie pomocy podwładnym w sytuacji gdy jest to konieczne. Pamiętać należy również o tym, że kontrolę powinno się prowadzić na bieżąco, przez co można zapobiec powstawaniu niedociągnięć. Za organizację i prowadzenie kontroli odpowiada szef sztabu.

3.2. Cechy szczególne planowania i organizowania działań w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej

W oddziałach i związkach komunikacji wojskowej, ze względu na miejsce i charakter wykonywanych przez nie zadań oraz odmienną w stosunku do oddziałów i związków taktycznych ogólnowojskowych strukturę organizacyjną organów dowodzenia, planowanie i organizowanie działań posiada swoją specyfikę. Odnosi się to zarówno do kolejności i treści pracy dowódcy, jak i formy oraz treści opracowywanych dokumentów bojowych.

3.2.1. Planowanie i organizowanie działań batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii

Treść zadania może być przekazana batalionowi w formie zarządzenia postawionego ustnie przez szefa służby komunikacji wojskowej armii lub przez techniczne środki łączności. Może być również przekazane w formie zarządzenia pisemnego lub mapy z naniesioną treścią zadania uzupełnioną legendą.

Z chwilą zapoznania się z treścią zadania dowódca przystępuje do jej analizy, stara się zrozumieć zamiar działania szefa służby komunikacji wojskowej armii oraz zadanie batalionu. Analizując zadanie dowódca batalionu rozpatruje jakie drogi, jakiej długości należy obszukiwać, jaki jest konieczny manewr siłami i środkami, aby zadanie było wykonane, na co skupić główny wysiłek i jak ugrupować własne siły i środki.

Na podstawie analizy zadania, posiadanych danych o stanie drożni w pasie działania armii i aktualnych danych o wojskach własnych dowódca batalionu określa przedsięwzięcia i zadania /bardzo często cząstkowa/, których wykonanie w jak najkrótszym czasie pozwoli przygotować batalion do wykonania zadania. Do tych przedsięwzięć można zaliczyć: odtworzenie zdolności bojowej po wykonanym marszu; zorganizowanie rozpoznania dróg przydzielonych batalionowi do obsługi; prowadzenie rekonesansu rejonu rozwinięcia stanowiska dowodzenia itp.

Kolejną czynnością jest kalkulacja czasu, którą prowadzi dowódca lub może ją zlecić szefowi sztabu o ile ten był obecny podczas stawia-

nia zadań. Kalkulując czas przyjmuje się za podstawę terminy dyrektywne, z góry narzucone, tj. czas otrzymania zadania; czas gotowości do prowadzenia obsługi dróg oraz termin meldowania decyzji przełożonemu. Ponadto w kalkulacji czasu określa się czas na powzięcie decyzji /w tym na ocenę sytuacji/, czas meldowania decyzji i czas postawienia zadań.

Po dokonaniu kalkulacji czasu dowódca batalionu powinien zapoznać sztab z treścią otrzymanego zadania, zamiarem działań oraz wydać wytyczne dotyczące przygotowania danych do decyzji i przekazania zarządzeń wstępnych. Jednocześnie szef sztabu zapoznaje zainteresowanych z przyjętymi w kalkulacji czasami.

Następną ważną czynnością dowódcy batalionu drogowo-eksploatacyjnego jest ocena sytuacji, w czasie której uwzględniane są dane dotyczące: nieprzyjaciela; wojsk własnych; sąsiadów; stanu i charakteru drożni; warunków terenowych, klimatycznych i hydrologiczno-meteorologicznych w pasie działania armii. Ocenę sytuacji może prowadzić dowódca osobiście lub też, o ile warunki czasowe na to pozwalają, przy wykorzystaniu oficerów sztabu. Każdorazowo szczególnie dokładnie winno się rozpatrywać stan i charakter drożni, z tego względu że ten właśnie czynnik w decydujący sposób wpływa na treść decyzji dowódcy.

Po zakończeniu oceny sytuacji dowódca precyzuje treść decyzji, którą przedstawia przełożonemu do zatwierdzenia. Jednocześnie szef sztabu przekazuje zadania podwładnym w formie zarządzeń. Nie jest to ostateczna treść zadań ale tylko te dane, które umożliwiają organizację pracy równoległej. Po uzyskaniu zatwierdzenia powziętej decyzji sztab przystępuje do planowania szczegółowego, natomiast dowódca stawia zadania podwładnym. W batalionie drogowo-eksploatacyjnym armii stawianie zadań będzie odbywało się w formie zarządzeń przekazywanych ustnie, których treść notuje wyznaczony oficer sztabu na sformalizowanym blankiecie. Zapoznanie się z treścią zadania potwierdza podwładny swoim podpisem na zarządzeniu zanotowanym przez oficera sztabu. Oprócz zarządzeń opracowuje się w batalionie rozkaz dowódcy, z którym zapoznani zostają wszyscy podwładni i znajduje się on w sztabie batalionu.

W ramach opracowania decyzji i planowania szczegółowego działań opracowuje się plan działania batalionu na mapie 1:100 000 z legendą. Na planie działania nanosi się następujące dane:

- położenie wyjściowe i kolejne położenie ABMZ w zadaniu bliższym armii;

- położenie wyjściowe i kolejne położenia na każdy dzień tyłów związków taktycznych i związków rodzajów wojsk;

- przebieg armijnych dróg samochodowych;
- rejony rozmieszczenia stanowiska dowodzenia batalionu, rejonowego i odcinkowych punktów dyspozytorskich i punktów kontroli ruchu w każdym dniu zadania bliższego armii;
- rejony rozmieszczenia i zadania sąsiadów /BDE, ABSap, appont/;
- elementy zabezpieczenia /BSzF, ABR/;
- rejony działania sił naziemnych nieprzyjaciela;
- prawdopodobne kierunki nalotów lotnictwa nieprzyjaciela.

W legendzie opracowywanej w formie opisowej podaje się następujące dane:

- główne zadania batalionu;
- zamiar działań;
- skład i ukompletowanie batalionu;
- zestawienie ważniejszego sprzętu;
- sposób wykonania głównych zadań.

W toku operacji zaczepnej na każdy dzień, szefostwo służby komunikacji wojskowej przekazuje zadanie batalionowi w formie planu ruchu kolumn. Może on być opracowany jako wykres lub tabela. Z tego planu sztab sporządza wyciągi, które są przekazywane do kompanii drogowo-eksploatacyjnej. Stanowią one podstawę do kierowania ruchem na armijnych drogach samochodowych.

3.2.2. Planowanie i organizowanie działań brygady drogowo-eksploatacyjnej

Treść zadania może zostać przekazana brygadzie w formie wyciągu z dyrektywy tyłowej frontu /część dotycząca zabezpieczenia komunikacyjnego/ lub też w formie zarządzenia szefa służby komunikacji wojskowej frontu. Samo przekazanie może odbywać się ustnie, ale każdorazowo jest dublowane w formie pisemnej.

Czynności dowódcy i organów dowodzenia brygady w pierwszej fazie planowania i organizowania działań, tj. do czasu zameldowania decyzji przełożonemu są podobne do tych, które realizuje sztab batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii. Różnica polega jedynie na tym, że w brygadzie zagadnienia obejmują wyższy szczebel i są rozpatrywane bardziej szczegółowo.

Po zameldowaniu treści powziętej decyzji przełożonemu dowódca przystępuje do stawiania zadań, sztab natomiast przystępuje do planowania szczegółowego.

Dowódca brygady może stawiać zadania podwładnym ustnie wykorzystując kontakt osobisty /wzywa dowódców oddziałów na stanowisko dowodzenia

nia/. Jest to w zasadzie najbardziej optymalny sposób przekazania treści zadań. Zapewnia on pełną jasność i zrozumienie zadań przez podwładnych, a ponadto nie zachodzi obawa, że treść decyzji będzie znana szerszemu kręgowi niż to jest potrzebne. Każdorazowo treść zadań przekazywanych podwładnym jest dublowana w rozkazie dowódcy, na którym to dowódcy batalionów podpisem potwierdzają zapoznanie się z zadaniem. Ponadto opracowywane są zarządzenia, które są przesyłane do batalionów przy wykorzystaniu wojskowej poczty polowej. W brygadzie opracowuje się również rozkaz tyłowy oraz zarządzenia zastępców dowódcy i szefów służb. Dokumenty te opracowuje się w formie pisemnej i o ile warunki na to pozwalają są wręczane dowódcom oddziałów podczas ich pobytu na stanowisku dowodzenia. W przeciwnym razie wykorzystuje się siły i środki wojskowej poczty polowej.

Treść decyzji dowódcy brygady jest przedstawiona w formie graficznej na mapie 1:200 000 - planie działania brygady drogowo-eksploatacyjnej, do którego dołącza się legendę. Na planie działania brygady przedstawia się następujące dane:

- linię rozgraniczenia frontu;
- rubież styczności wojsk;
- rejony działania sił naziemnych nieprzyjaciela;
- prawdopodobne kierunki nalotów lotnictwa nieprzyjaciela;
- zadania poszczególnych armii;
- przebieg frontowych dróg samochodowych;
- rejon wyjściowy brygady;
- drogi przegrupowania do rejonów wykonania zadań;
- rozmieszczenie punktów dyspozytorskich i punktów kierowania oraz sposób zmiany rejonów w toku działania;
- rejony rozmieszczenia i zadania sąsiadów;
- rejony rozmieszczenia jednostek i urządzeń tyłowych frontu głównie TBF, OTBF i FBMZ;
- rejony rozmieszczenia ABMZ;
- rejon rozmieszczenia tyłowego stanowiska dowodzenia frontu i szefostwa służby komunikacji wojskowej frontu;
- stacje wyładownicze i drogi dojazdu do nich.

W legendzie, która stanowi załącznik do części graficznej podaje się:

- główne zadania brygady;
- zamiar działań dowódcy;
- skład bojowy brygady i jej ukompletowanie;
- stan ważniejszego sprzętu brygady;
- sposób wykonania głównych zadań.

W brygadzie drogowo-eksploatacyjnej opracowuje się również inne dokumenty, do których można zaliczyć:

- plan łączności;
- plan współdziałania;
- plan wykorzystania zasobów miejscowych;
- plan zabezpieczenia tyłowego.

Wymienione plany opracowuje się na mapach, do których dołącza się legendę w formie opisowej.

W toku operacji zaczepnej frontu treść zadania brygada może otrzymać w postaci planu ruchu kolumn. Może on być przekazany do strefowego punktu dyspozytorskiego lub też bezpośrednio do rejonowych punktów dyspozytorskich batalionów. W sytuacji, gdy plan ruchu kolumn zostanie przekazany dowódcy, wówczas w sztabie brygady wykonuje się wyciągi na poszczególne bataliony, które zostają im przekazane przez techniczne środki łączności lub też przy wykorzystaniu wojskowej poczty polowej. Wydaje się, że bardziej racjonalnym sposobem przekazania wyciągu z planu ruchu kolumn będzie wykorzystanie wojskowej poczty polowej.

3.2.3. Planowanie i organizowanie działania brygady mostowej

Brygada mostowa - związek komunikacji wojskowej może otrzymać zadanie w formie wyciągu z dyrektywy tyłowej frontu /część dotycząca zabezpieczenia komunikacyjnego/ lub też w formie zarządzenia szefa służby komunikacji wojskowej frontu. Przekazywanie może odbywać się ustnie /wyznaczony oficer/ jednak każdorazowo jest dostarczane do brygady w formie pisemnej.

Po otrzymaniu zadania kolejność i treść pracy dowódcy przebiega następująco:

- analiza zadania i zrozumienie celu oraz zamiaru szefa służby komunikacji wojskowej frontu;
- kalkulacja czasu;
- sprecyzowanie zadań do natychmiastowego wykonania, zamiaru działań oraz wytycznych dotyczących przygotowania danych do decyzji i wydania zarządzeń wstępnych;
- informowanie operacyjno-tyłowe;
- ocena sytuacji;
- sprecyzowanie decyzji;
- postawienie zadań podwładnym;
- meldowanie treści powziętej decyzji przełożonemu;
- szczegółowe planowanie działań brygady;
- kontrola i pomoc podwładnym.

W przedstawionej kolejności i treści pracy dowódcy i sztabu brygady mostowej na podkreślenie zasługuje konieczność zorganizowania w jak najkrótszym czasie rozpoznania technicznego rejonów wykonania zadań. Jest to przedsięwzięcie niezwykle istotne z tego względu, że dane z rozpoznania technicznego są niezbędne podczas planowania szczegółowego.

Charakterystycznym momentem w czasie organizowania i planowania działania brygady mostowej jest stawianie zadań. Wynika to stąd, że niejednokrotnie będzie zachodziła potrzeba przekazania podwładnym projektów technicznych budowanych przejeżdż mostowych. W tej sytuacji konieczna jest podczas stawiania zadań obecność głównego inżyniera brygady, który może podwładnemu udzielić dodatkowych wyjaśnień.

W brygadzie mostowej opracowuje się rozkaz dowódcy, zarządzenia dowódcy, rozkaz tyłowy, zarządzenia zastępców dowódcy i szefów sztabu. Ponadto opracowuje się plan działania brygady, który składa się z części graficznej na mapie 1:200 000 i z części opisowej - legendy.

Na mapę nanosi się następujące dane:

- rejon wyjściowy brygady;
- punkty dowodzenia;
- sposób przegrupowania brygady do rejonu wykonania zadań;
- rejony wykonania zadań;
- drogi manewru;
- źródła zaopatrywania, w tym i zasoby miejscowe;
- drogi dowozu środków materiałowych;
- rejony rozmieszczenia i czasy działania urządzeń zabezpieczenia technicznego i medycznego frontu;
- drogi ewakuacji medycznej i technicznej;
- rejony rozmieszczenia i zadania sąsiadów;
- rejony rozwinięcia tyłowego stanowiska dowodzenia frontu;
- rejony działania sił naziemnych nieprzyjaciela;
- prawdopodobne kierunki nalotu lotnictwa nieprzyjaciela.

W legendzie podaje się:

- główne zadania brygady;
- zamiar dowódcy;
- skład bojowy i ugrupowanie brygady;
- stan ważniejszego sprzętu i maszyn;
- sposób wykonania głównych zadań.

to jest co na 25 str

W czasie szczegółowego planowania działania brygady mostowej opracowuje się również:

- plan dowozu środków materiałowych niezbędnych do budowy przejeżdż mostowych;

- plan obrony i ochrony;
- plan wykorzystania zasobów miejscowych;
- plan łączności;
- plan rozpoznania technicznego;
- harmonogram budowy przejść mostowych;
- harmonogram wykorzystania maszyn i sprzętu technicznego;
- projekty techniczne.

W toku operacji zaczepnej kolejne zadania będą stawiane brygadzie mostowej najczęściej w formie zarządzeń szefa służby komunikacji wojskowej frontu. Czynności dowódcy i organów dowodzenia wynikające z treści zadania będą przebiegały podobnie jak te przedstawione powyżej. Również dokumenty dowodzenia opracowywane w brygadzie będą miały podobną treść. Pamiętać jednak należy, że oprócz planowania i organizowania wykonania kolejnych zadań należy na bieżąco dowodzić oddziałami realizującymi poprzednio postawione zadanie.

3.2.4. Planowanie i organizowanie działania brygady transportowej

Planowanie i organizowanie działania brygady transportowej w początkowym okresie powinno zostać poprzedzone przejęciem dowodzenia nad batalionami, które z rejonów mobilizacji, po pobraniu przydzielonych im środków materiałowych, przegrupowały się do rejonu wyjściowego^{4/}. W wyniku przejęcia dowodzenia dowódca brygady zapoznaje się ze stanem sił i środków oraz możliwościami poszczególnych batalionów.

Zadanie dowódca brygady najczęściej będzie otrzymywał w formie zarządzenia szefa służby komunikacji wojskowej frontu, które może zostać przekazane ustnie lub też przy wykorzystaniu wojskowej poczty polowej.

Po zapoznaniu się z treścią otrzymanego zadania dowódca brygady transportowej powinien:

- dokonać analizy zadania, podczas której uzmysłowić sobie zamiar szefa służby komunikacji wojskowej frontu oraz rolę i miejsce brygady w zadaniu frontu;
- określić czynności, które należy wykonać w pierwszej kolejności;
- dokonać kalkulacji czasu /czynności te może dowódca zlecić szefowi sztabu o ile ten był obecny w czasie stawiania zadania/;
- sprecyzować zamiar działań;
- wydać wytyczne oficerom sztabu dotyczące przekazania zarządzeń wstępnych dla oddziałów i przygotowania danych do decyzji;

4/ Przejęcie dowodzenia brygadą transportową może odbywać się w rejonie pośrednim, tj. przed rubieżą ODRY lub w rejonie wyjściowym.

- dokonać oceny sytuacji a w tym: możliwości oddziaływania nieprzyjaciela na oddziały brygady; stan, położenie i możliwości oddziałów brygady; przebieg frontowych dróg samochodowych i sposób ich obsługi; właściwości terenu wzdłuż dróg;

- sprecyzować treść decyzji.

Po wykonaniu wymienionych czynności dowódca brygady powinien postawić zadania podwładnym i zameldować treść decyzji przełożonemu. Należy również pamiętać, że choć wymienione czynności dotyczą dowódcy, to jednak w tym samym czasie sztab i wydział przewozów i przeladunków planuje działania brygady. W ramach planowania działania brygady opracowuje się plan działania na mapie 1:200 000 z legendą.

Na mapie przedstawia się następujące dane:

- rubież styczności wojsk;
- rejony działania sił naziemnych nieprzyjaciela;
- kierunki nalotów lotnictwa nieprzyjaciela;
- frontowe drogi samochodowe;
- punkty dyspozytorskie kierowania ruchem;
- objazdy ważniejszych węzłów;
- punkty obsługowe na FDS;
- rejon wyjściowy brygady;
- rozmieszczenie punktów dyspozytorskich i punktów obsługi;
- rejony rozmieszczenia TBF, OTBF, FBMZ, ABMZ oraz stacje wylądowcze i drogi dojazdu do nich;
- punkty spotkania;
- tylne stanowisko dowodzenia frontu.

Legenda do planu działania brygady transportowej zawiera:

- główne zadania brygady;
- zamiar dowódcy;
- skład bojowy brygady;
- stan ważniejszego sprzętu i środków transportowych;
- organizacja wykonania głównych zadań;

W brygadzie transportowej opracowuje się również rozkaz dowódcy i zarządzenia /dowódcy, zastępców i szefów służb/. Na mapy robocze poszczególnych oficerów sztabu nanosi się dane dotyczące: organizacji łączności; organizacji współdziałania; zabezpieczenia materiałowego i technicznego oraz organizacji obrony i ochrony.

W toku operacji zaczepnej, w sytuacji gdy miejsca rejonów rozmieszczenia TBF, OTBF, FBMZ i ABMZ nie ulegną zmianie, wówczas brygada zadanie dotyczące dowozu środków materiałowych może otrzymać w formie planu dowozu środków materiałowych. Wówczas sztab brygady wspólnie z

wydziałem przewozów i przeładunków wykonują odpowiednie wyciągi, których treść stanowi zadanie dla poszczególnych batalionów.

3.2.5. Planowanie i organizowanie działania brygady wojsk kolejowych

Brygada wojsk kolejowych najczęściej otrzymuje treść zadania w formie zarządzenia szefa służby komunikacji wojskowej frontu, które zostaje dostarczone jeszcze w trakcie przegrupowania na podejściach do rejonu wyjściowego lub po jego zajęciu. Kolejność i treść pracy dowódcy oraz organów dowodzenia w początkowym okresie, tj. do czasu powzięcia i zameldowania decyzji przebiega w podobny sposób, jak we wszystkich związkach służby komunikacji wojskowej. Na podkreślenie zasługuje jednak organizacja i prowadzenie rozpoznania technicznego z tego względu, że bez danych z rozpoznania technicznego trudno mówić o powzięciu prawidłowej decyzji i przystąpieniu do planowania szczegółowego. Stąd też konieczne jest zorganizowanie możliwie jak najszybciej systemu zbierania i przekazywania informacji dotyczących stanu technicznego odcinka linii kolejowej, której odbudowa lub osłona techniczna jest treścią zadania.

Po zameldowaniu decyzji przełożonemu i postawieniu zadań podwładnym sztab BwK i inne organa dowodzenia przystępują do planowania szczegółowego. Wiodącą rolę w tym okresie spełnia oprócz sztabu, który jest koordynatorem wszystkich poczynań również wydział wykonawstwa. Wynika to stąd, że brygada w głównej części wykonuje zadania typowo techniczne i wydział wykonawstwa, jako specjalistyczny organ dowodzenia, opracowuje niezbędną dokumentację techniczną. Sztab natomiast opracowuje rozkaz dowódcy, który jest przechowywany w kancelarii brygady oraz kontynuuje opracowanie planu działania, który zawiera decyzję dowódcy brygady. W brygadzie opracowuje się również zarządzenia dowódcy, które przekazywane są podwładnym /dublowanie stawianych ustnie zadań/, zarządzenia zastępców dowódcy brygady i szefów służb. Na tyłowym stanowisku dowodzenia opracowuje się rozkaz tyłowy brygady, na podstawie którego opracowuje się zarządzenie i przesyła do oddziałów i samodzielnych pododdziałów.

Plan działania brygady składa się z części graficznej opracowywanej na mapie 1:200 000 i legendy opracowywanej w formie opisowej. Na mapę nanosi się następujące dane:

- rejon wyjściowy brygady;
- punkty dowodzenia brygady;
- drogi przegrupowania do rejonu wykonania zadania;
- trasę przewozu ciężkiej techniki transportem kolejowym;

- stacje za i wyładownicze;
- rejon wykonania zadania;
- odbudowywany /osłaniany/ odcinek linii kolejowej;
- źródła zaopatrywania /FBMZ, PSSKP, zasoby miejscowe/;
- drogi dowozu i ewakuacji;
- rejony rozmieszczenia i czasy działania sił remontowych;
- rejony rozmieszczenia i czasy działania elementów zabezpieczenia medycznego;

- drogi ewakuacji technicznej;
- rejony rozmieszczenia i zadania sąsiadów;
- rejon rozmieszczenia tyłowego stanowiska dowodzenia frontu;
- organa liniowe służby komunikacji wojskowej;
- rejony działania sił naziemnych nieprzyjaciela;
- prawdopodobne kierunki nalotu lotnictwa nieprzyjaciela.

W legendzie do planu działania zazwyczaj podaje się:

- główne zadania brygady;
- zamiar działań;
- skład bojowy i ugrupowanie brygady;
- stan ważniejszego sprzętu i maszyn;
- organizacja wykonania głównych zadań brygady.

*to samo co
na 25, 27, 29 stronie*

Podczas planowania szczegółowego w brygadzie wojsk kolejowych opracowuje się zazwyczaj następujące dokumenty:

- plan dowozu środków materiałowych;
- plan rozpoznania technicznego;
- plan wykorzystania zasobów miejscowych;
- harmonogram odbudowy odcinka linii kolejowej;
- harmonogram wykorzystania stanu osobowego i sprzętu technicznego;
- plan łączności;
- projekty techniczne.

Możliwe jest również opracowywanie innych dokumentów pomocniczych, wynikających z sytuacji i konkretnych warunków.

WNIOSKI KOŃCOWE

Dowodzenie i kierowanie w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej, jak i w innych oddziałach i związkach taktycznych, spełnia bardzo istotną rolę. Realizowane właściwie i ciągle wpływa w decydującym stopniu na wykonanie postawionego zadania. Stąd też ciągle doskonalenie form i metod pracy dowódcy i wszystkich organów dowodzenia oraz ich wszechstronne zabezpieczenie staje się nieodzowną koniecznością zwłaszcza teraz, gdy czynnik czasu decyduje praktycznie o powodzeniu w działaniach.

Przedstawione w rozdziale zagadnienia nie wyczerpują w całości problematyki dotyczącej kierowania i dowodzenia w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej, są natomiast próbą syntetycznego przedstawienia najważniejszych - zdaniem autora - problemów, których znajomość i stosowanie w praktycznym działaniu może przyczynić się do zorganizowania we właściwy sposób pracy sztabu, powzięcia decyzji w odpowiednim czasie i postawienia zadań wykonawcom we właściwym terminie.

BIBLIOGRAFIA DO ROZDZIAŁU PIERWSZEGO

1. Regulamin sztabów /tymczasowy/, Szt.Gen. 1108/83., nr bibl. 021111.
2. Regulamin walki /pułk, dywizja/, Szt.Gen. 347/64, nr bibl. 010965.
3. Komunikacja wojskowa. Podręcznik. Szef.Kom. 33/64, nr bibl. 011610.
4. Dowodzenie dywizją /pułkiem/ w działaniach bojowych. Podręcznik część I. Zasady ogólne. ASG WP wewn. 3578/80, nr bibl. 01063.
5. Dowodzenie dywizją /pułkiem/ w działaniach bojowych. Podręcznik. Część II. Praca sztabu ogólnowojskowego. ASG WP wewn. 3716/82, nr bibl. 01443.
6. Rozprawa habilitacyjna. płk doc. dr Bogusław BIDZIŃSKI "Kierunki doskonalenia dowodzenia dywizją zmechanizowaną /pancerną/ w polu". ASG WP 1975, nr bibl. 0102.
7. Płk doc. dr hab. Wł. Jakubisiak. "Dowodzenie związkami tyłowymi armii i frontu". Podręcznik. ASG WP wewn. 3692/82, nr bibl. pf 1367.

ZESTAWIENIE SIŁ I ŚRODKÓW ORGANÓW DOWODZENIA ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW
KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Siły i środki	Organa dowodzenia										Środki					
	dowództwo	sztab	wydział /sekcja/ polit.	szkuby techniczne	kwatery strasstwo	wydział wykonawstwa	punkt kon-trolu i reg. ruchu	wydział przewozów i przepad.	R-118	R-105	R-311	RWE-1M	eksped. WPP na samoch.	wóz sztabowy	EO-1	EO-4
Wyszczególnienie																
Batalion drogowo-eksploatacyjny armii	x		x	x	x		x		2	3	1	1	1	1	1	1
Brygada drogowo-eksploatacyjna	x		x	x	x		x		2	5	1	1	1	3	3	1
Brygada mostowa	x		x	x	x				2	4	1	1	1	3	3	1
Brygada transportowa	x		x	x	x			x	2	2	1	1	1	2	3	1
Brygada wojsk kolejowych	x		x	x	x				2	4	1	1	1	3	3	1

W Y K A Z

DOKUMENTÓW BOJOWYCH OPRACOWYWANYCH W ODDZIAŁACH
I ZWIĄZKACH KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Nazwa dokumentu	Oddziały i związki komunikacji wojskowej				
	bde	BDE	BM	BTr	BWŁ
Decyzja dowódcy - plan działania	x	x	x	x	x
Rozkaz dowódcy	x	x	x	x	x
Rozkaz tyłowy		x	x		x
Zarządzenia wstępne	x	x	x	x	x
Zarządzenie dowódcy do wykonania określonych zadań	x	x	x	x	x
Zarządzenie do rozpoznania technicznego		x	x		x
Zarządzenia o obronie przed bronią masowego rażenia		x	x	x	x
Zarządzenie łączności	x	x	x	x	x
Plan zabezpieczenia tyłowego	x	x	x		x
Plan rozpoznania technicznego			x		x
Plan dowozu środków materiałowych			x		x
Plan wykorzystania zasobów miejscowych		x	x		x
Plan obrony i ochrony		x	x		x
Harmonogramy			x		x
Projekty techniczne			x		x
Dziennik działań	x	x	x	x	x

Rozdział II

ORGANIZACJA ROZPOZNANIA

1. ZASADY OGÓLNE ORGANIZACJI I PROWADZENIA ROZPOZNANIA PRZEZ ODDZIAŁY I ZWIĄZKI KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ ARMII I FRONTU

1.1. Cel, zadania i obiekty rozpoznania

Rozpoznanie, organizowane przez oddziały i związki komunikacji wojskowej w operacji zaczepnej armii i frontu, jest jednym z najważniejszych rodzajów zabezpieczenia działania tych jednostek. Pozwala ono zebrać, przekazywać i przechowywać wiadomości o nieprzyjacielu, terenie, sieci komunikacyjnej i inne wiadomości niezbędne do powzięcia decyzji przez dowódców.

Cel, zadania i obiekty rozpoznania oddziałom i związkom komunikacji wojskowej armii i frontu w operacji zaczepnej wyznacza aktualna sytuacja operacyjno-tyłowa, stopień znajomości terenu i zakres wykonywanych zadań oraz stan i możliwości posiadanych sił i środków rozpoznania.

Celem rozpoznania będzie zdobywanie danych rozpoznawczych, pozwalających zrealizowanie zadań zabezpieczenia komunikacyjnego zarówno w okresie przygotowawczym, jak i w toku operacji. Dane te dotyczyć będą przede wszystkim rejonów działania i sieci komunikacyjnej armii, frontu, jej stanu i możliwości zachowania żywotności w warunkach oddziaływania nieprzyjaciela.

Realizując wyznaczone cele, siły i środki rozpoznania będą wykonywały określone zadania i zdobywały wiarygodne informacje o interesujących obiektach. Do najważniejszych zadań należą:

- zbieranie danych o frontowej sieci kolejowej, szczególnie o węzłach kolejowych, stacjach, mostach, tunelach i innych obiektach kolejowych, o możliwościach ich zniszczenia i odbudowy oraz objazdu;
- zbieranie danych o frontowej sieci dróg samochodowych, szczególnie o węzłach, mostach i innych obiektach drogowych, możliwościach ich objazdów w przypadku zniszczenia i warunkach odbudowy;
- zbieranie danych o materiałach miejscowych przydatnych do odbudowy linii kolejowych, dróg samochodowych i obiektów inżynierskich na nich leżących;
 - rozpoznanie przeszkód wodnych i warunków budowy mostów;
 - rozpoznanie rejonów skażeń na sieci komunikacyjnej i możliwości ich objazdów;
- zbieranie danych o nieprzyjacielu i możliwościach jego oddziaływania na system komunikacyjny armii i frontu;

Obiekty rozpoznawane przez pododdziały rozpoznawcze oddziałów i związków komunikacji wojskowej dzielą się na: punktowe, powierzchniowe i liniowe^{1/}.

Obiekty punktowe składają się z jednego lub kilku elementów rozpoznania, rozmieszczonych na niewielkiej powierzchni w sposób zwarty. Do obiektów tych można zaliczyć: małe mosty, przepusty, skrzyżowania, pojedyncze budynki itp.

Obiekty powierzchniowe składają się z kilku elementów rozpoznania, rozmieszczonych w terenie w pewnym oddaleniu od siebie. Obiekt powierzchniowy może być określony w terenie poprzez ustalenie jego naturalnych lub umownych granic. Do obiektów tych można zaliczyć: stacje kolejowe, węzły drogowe, określone rejony itp.

Obiekty liniowe charakteryzują się tym, że ich długość jest co najmniej dwukrotnie dłuższa od szerokości. Do obiektów tych można zaliczyć: linie kolejowe, drogi samochodowe, tunele, mosty przez średnie i szerokie przeszkody wodne itp.

1.2. Wymagania stawiane rozpoznaniu

Charakter zadań realizowanych przez oddziały i związki komunikacji wojskowej w operacji zaczepnej armii i frontu powoduje, że rozpoznaniu dokonywanemu przez te jednostki stawia się określone wymagania. Rozpoznanie to powinno charakteryzować się: celowością, ciągłością, aktywnością, terminowością, wiarygodnością, dokładnością, elastycznością i skrytością.

Celowość rozpoznania wynika z koncepcji zabezpieczenia komunikacyjnego i zadania wykonywanego przez oddział lub związek komunikacji wojskowej. Osiąga się ją przez: prawidłowe określenie zadań i obiektów rozpoznania, prowadzenie rozpoznania według planu; skupienie wysiłku na wykonaniu głównych zadań; scentralizowane kierowanie całością sił i środków rozpoznania; analizę zgromadzonych z rozpoznania danych i ich całościowe opracowanie.

Ciągłość rozpoznania polega na stałym śledzeniu obiektów mających wpływ na wykonanie zadań zabezpieczenia komunikacyjnego przez oddział lub związek komunikacji wojskowej. Szczególnie dotyczy to stanu sieci komunikacyjnej i warunków utrzymania jej żywotności. Ciągłość rozpoznania osiąga się przez zaangażowanie w nią sił i środków rozpoznania danego oddziału lub związku komunikacji wojskowej oraz zbieranie

^{1/} Por.: Organizacja i prowadzenie rozpoznania na szczeblach taktycznych. Cz.I. Szt.Gen. 582/71, s. 16.

informacji o obiektach od innych rodzajów wojsk, poprzez uaktualnianie planu rozpoznania w miarę zmieniających się sytuacji operacyjno-tyłowej /szczególnie w zakresie zniszczeń sieci komunikacyjnej/ i potrzeb dotyczących dowozu środków materiałowych do wojsk.

Aktywność rozpoznania to uporczywe dążenie do zdobycia niezbędnych i wiarygodnych informacji o obiektach rozpoznania wszystkimi dostępnymi środkami i w określonym czasie. Ważne jest stosowanie różnych, w danych warunkach niezawodnych, sposobów rozpoznania pozbawionych rutyny i szablonowości.

Terminowość rozpoznania polega na zdobywaniu, opracowaniu i dostarczeniu w ustalonym terminie danych z rozpoznania do zainteresowanych sztabów, komórek organizacyjnych lub osób. Dostarczone na czas dane z rozpoznania stanowią niezbędny warunek poprawnych decyzji użycia oddziałów i związków komunikacji wojskowej oraz pododdziałów wchodzących w ich skład.

Terminowość dostarczenia danych z rozpoznania jest szczególnie ważna w warunkach szybko zmieniającej się sytuacji operacyjno-tyłowej wynikającej z działania własnych wojsk i oddziaływania nieprzyjaciela na tyły operacyjne.

Wiarygodność rozpoznania stanowi podstawę prawidłowej oceny o stanie rozpoznawanego obiektu i wywiera wpływ na skutki powziętej decyzji. Wiarygodność osiąga się przez prawidłowy dobór sił rozpoznania, staranne analizowanie i porównywanie danych z różnych źródeł rozpoznania oraz w miarę potrzeby przez przeprowadzenie dodatkowego rozpoznania.

Dokładność rozpoznania osiąga się przez wysoki poziom wykształcenia pododdziałów rozpoznawczych oraz stosowanie najdoskonalszych metod i środków rozpoznania. Szczególnie to jest istotne przy określaniu danych dotyczących warunków budowy i odbudowy obiektów inżynierskich /np. szerokość przeszkody wodnej, profil dna itp./.

Elastyczność rozpoznania polega na reagowaniu na zmiany w sytuacji operacyjno-tyłowej, przez wnoszenie poprawek do planu rozpoznania i skierowanie głównego wysiłku na te obiekty, o których wiadomości w danym momencie mają zasadnicze znaczenie w realizacji zadań wykonywanych przez oddziały i związki komunikacji wojskowej.

Skrytość rozpoznania polega na zachowaniu w tajemnicy przedsięwzięć rozpoznawczych oraz ukryciu przed nieprzyjacielem sił i środków rozpoznania lub stosowaniu pozornego rozpoznania.

1.3. Sposoby prowadzenia rozpoznania

Rozpoznanie dokonywane przez oddziały i związki komunikacji wojskowej składa się z rozpoznania ogólnowojskowego i rozpoznania technicznego.

Rozpoznanie ogólnowojskowe ma na celu zdobycie wiadomości o nieprzyjacieli, terenie i innych warunkach niezbędnych do organizowania i prowadzenia skutecznych działań. Prowadzone jest wydzielonymi w tym celu pododdziałami rozpoznawczymi etatowymi lub formowanymi doraźnie. Rozpoznanie ogólnowojskowe może być prowadzone przez obserwację, zasadzkę, patrolowanie i wywiad środowiskowy /przesłuchiwanie ludności cywilnej/.

Rozpoznanie techniczne jest jednym z ważniejszych przedsięwzięć zabezpieczających działanie oddziałów i związków komunikacji wojskowej. Celem tego rozpoznania jest uzyskanie danych o stanie sieci komunikacyjnej oraz danych niezbędnych do ustalenia zakresu i charakteru zadań.

W zależności od rodzaju wykorzystywanych sił i środków rozpoznania techniczne dzieli się na powietrzne i naziemne.

Rozpoznanie powietrzne prowadzi się przez obserwację wzrokową, fotografowanie i filmowanie lotnicze rozpoznawanych obiektów z pokładu samolotów lub śmigłowców.

Rozpoznanie naziemne polega na badaniu, obserwowaniu, fotografowaniu i szkicowaniu obiektów bezpośrednio w terenie.

W zależności od zakresu wykonywanych prac rozpoznawczych i przeznaczenia, rozpoznanie techniczne dzieli się na przyspieszone /oficerskie/ i szczegółowe.

Rozpoznanie przyspieszone prowadzi się w zasadzie jako rozpoznanie powietrzne i obejmuje się nim całą sieć komunikacyjną ze szczególnym uwzględnieniem w pierwszej kolejności kierunków głównych, tj. tych, które pokrywają się z głównymi kierunkami operacji zaczepnej armii i frontu. Celem przyspieszonego rozpoznania jest przede wszystkim uzyskanie danych niezbędnych do:

- dokonania wyboru linii kolejowych i dróg samochodowych;
- podjęcia decyzji o odbudowie odcinków sieci komunikacyjnej i obiektów na niej leżących;
- ustalenia objazdów odcinków linii kolejowych i dróg samochodowych oraz węzłów komunikacyjnych nie nadających się do odbudowy lub czasowo wyłączonych z użycia;
- określenia możliwości wykorzystania zasobów miejscowych do prac związanych z odbudową sieci komunikacyjnej.

Rozpoznanie szczegółowe ma na celu uzyskanie danych do opracowania planów i projektów odbudowy obiektów komunikacyjnych lub budowy nowych obiektów. Rozpoznanie to prowadzi się poprzez bezpośrednie badanie terenu, obiektu lub przeszkody wodnej. Prowadzi się je przeważnie na obiektach uszkodzonych w głębi tyłów operacyjnych lub przez bezpośred-

nie badania zniszczonych odcinków i obiektów wytypowanych do odbudowy w ślad za nacierającymi wojskami.

Niezależnie od przedstawionych sposobów rozpoznania stosuje się również: studiowanie wojskowo-geograficznych opisów, map, planów terenu, prowadzenie rozmów z ludnością miejscową, przesłuchiwanie jeńców wojennych i dezertersów.

O uzyskaniu spodziewanych efektów rozpoznania technicznego decyduje szereg różnorodnych i skomplikowanych czynników, m.in.:

- właściwy dobór stanu osobowego pododdziałów rozpoznawczych, fachowe ich przygotowanie do wykonywania czynności rozpoznawczych;
- należyte rozpoznanie pododdziałów rozpoznawczych w niezbędny i niezawodny sprzęt do rozpoznania, środki transportu i łączności;
- zgromadzenie dokumentacji technicznej oraz opisów tych obiektów, które mogą być obiektami rozpoznania technicznego oraz wcześniejsze ich przeanalizowanie;
- terminowe i dokładne opracowanie planów rozpoznania technicznego.

1.4. Zasady ogólne organizacji rozpoznania

1.4.1. Istota organizacji rozpoznania

Organizacja rozpoznania w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej to całokształt przedsięwzięć wykonanych przez dowódców, sztaby i pododdziały rozpoznawcze w celu zdobywania wiadomości o nieprzyjacielu, terenie, sieci komunikacyjnej i innych wiadomości niezbędnych dla pomyślnego realizowania zadań zabezpieczenia komunikacyjnego armii i frontu.

Organizacja rozpoznania obejmuje następujące zasadnicze przedsięwzięcia:

- określenie celu i zadań rozpoznania oraz wydzielenie sił i środków niezbędnych do ich wykonania;
- analizę posiadanych wiadomości;
- planowanie rozpoznania i postawienie zadań wykonawcom;
- przygotowanie pododdziałów rozpoznania oraz ich wszechstronne zaopatrzenie;
- koordynowanie wysiłku pododdziałów rozpoznania według zadań, obiektów i czasu;
- zorganizowanie sprawnego systemu dowodzenia i łączności, kierowanie działaniem pododdziałów rozpoznania i zapewnienie im bezpieczeństwa;
- zorganizowanie zbierania i opracowywania wiadomości z rozpozna-

nia oraz przekazywanie ich na czas zainteresowanym osobom i sztabom.

Przedsięwzięcia te są ze sobą nierozdzielnie związane, natomiast kolejność ich realizacji zależy od konkretnej sytuacji. W każdej jednak sytuacji sztab obowiązany jest organizować rozpoznanie natychmiast po otrzymaniu zadania bojowego.

Podstawą do organizacji rozpoznania jest zadanie bojowe, decyzja dowódcy i jego wytyczne, zarządzenie do rozpoznania, posiadane informacje oraz możliwości własnych sił i środków rozpoznania.

Odpowiedzialność za organizację rozpoznania ponosi dowódca. Do zasadniczych jego obowiązków, w tym zakresie należy: postawienie zadań rozpoznawczych; zapoznanie się z planem rozpoznania i zatwierdzenie go; kontrolowanie wykonania zadań rozpoznawczych; systematyczne wysłuchiwanie meldunków; troszczenie się o ukompletowanie pododdziałów rozpoznawczych z dobrze wyszkolonymi żołnierzami i wyposażenie ich w odpowiednie środki.

Bezpośrednim organizatorem rozpoznania w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej w zakresie rozpoznania ogólnowojskowego zajmuje się sztab, a w zakresie rozpoznania technicznego służby techniczne. Do zasadniczych ich obowiązków w zakresie organizacji rozpoznania należy:

- planowanie rozpoznania;
- przekazywanie dowódcy propozycji w zakresie organizacji i prowadzenia rozpoznania;
- przekazywanie zadań wykonawcom;
- szkolenie pododdziałów rozpoznania;
- wysyłanie pododdziałów rozpoznania na wyznaczone kierunki lub obiekty i stałe kierowanie nimi;
- studiowanie i rozpowszechnianie danych z rozpoznania;
- wyciąganie wniosków i meldowanie dowódcy propozycji wynikających z rozpoznania.

1.4.2. Planowanie rozpoznania

Jednym z zasadniczych przedsięwzięć organizacji rozpoznania jest jego planowanie.

Planowanie rozpoznania obejmuje następujące przedsięwzięcia:

- dokonanie analizy potrzeb uzyskania informacji;
- określenie celu i zadań rozpoznania;
- wyznaczenie sił i środków rozpoznania oraz określenie ich zadań i czasu potrzebnego na rozpoznanie obiektów;
- przygotowanie sił i środków rozpoznania do wykonania zadań;

- wydzielenie odwodu rozpoznania;
- sporządzenie planu rozpoznania i uzyskanie jego akceptacji przez dowódcę.

Praca nad planowaniem rozpoczyna się od momentu otrzymania zadania i trwa przez cały okres wykonywania zadania przez oddział i związek komunikacji wojskowej.

Przystępując do planowania, sztab uwzględniając posiadane wiadomości o nieprzyjacielu, terenie i sytuacji na sieci komunikacyjnej oraz biorąc pod uwagę charakter działania oddziału lub związku komunikacji wojskowej, dokonuje analizy potrzeb uzyskania danych w drodze rozpoznania. Określa cele i zadania rozpoznania, po czym uwzględniając wytyczne dowódcy i możliwości pododdziałów rozpoznawczych, dokonuje podziału sił i środków rozpoznania oraz przyporządkowuje im określone zadania /obiekty rozpoznania/.

Przy planowaniu szczególną uwagę przywiązuje się do obiektów stanowiących opłacalny cel dla nieprzyjaciela, których zniszczenia może naruszyć system komunikacyjny.

W celu uzyskania wiarygodnych informacji o obiektach szczególnego znaczenia, sztab może przewidzieć zadania pokrywające się ze sobą u kilku wykonawców, zapewniając w razie potrzeby współdziałanie między nimi.

Plan systematycznie uaktualnia się i uzupełnia w razie zmian w sytuacji z takim wyliczeniem, aby wynikające z tych uzupełnień nowe zadania dotarły na czas do wykonawców.

1.4.3. Przygotowanie sił i środków rozpoznania do działania

Przygotowanie sił i środków rozpoznania do działania obejmuje w zasadzie dwa etapy:

I etap - formowanie pododdziałów rozpoznawczych i ich szkolenie przed otrzymaniem zadania przez oddział lub związek komunikacji wojskowej;

II etap - przedsięwzięcia przygotowawcze po otrzymaniu zadania.

W I etapie wysiłek ukierunkowany jest na dobór do pododdziałów rozpoznawczych żołnierzy posiadających cechy predystynujące ich do służby w pododdziałach rozpoznawczych /wysoka wiedza fachowa, odwaga, inteligencja, sprawność fizyczna itd./ oraz realizowanie programów szkolenia przewidzianych dla tych pododdziałów.

W II etapie uzupełnia się pododdziały rozpoznawcze specjalistami lub tworzy oddzielne elementy rozpoznawcze stosownie do zadań i wyposaża w dodatkowy sprzęt, zgrywa uzupełnione pododdziały /elementy rozpoznawcze/, stawia zadania i zapoznaje się je z obiektami rozpoznania

i cechami charakterystycznymi obiektów o szczególnym znaczeniu oraz przegrupowuje pododdziały do ich rejonów działań,

Ze względu na stosunkowo krótki czas przewidziany na wykonanie przedsięwzięć II etapu przygotowania i często większą liczbę obiektów do rozpoznania od specjalistów wchodzących w skład pododdziałów /elementów/ rozpoznawczych oraz możliwość powstawania strat, należy dążyć do opanowania przez żołnierzy 2-3 specjalności. W takim przypadku liczba żołnierzy w pododdziałach rozpoznawczych może być mniejsza.

Wypożyczając pododdziały w sprzęt należy dążyć do ich samodzielności w dokonywaniu rozpoznania, utrzymywania łączności ze sztabem i poruszania się w terenie. Sprzęt powinien być niezawodny i zapewnić wymaganą dokładność pomiarów, co jest szczególnie ważne przy pomiarach technicznych obiektu /przeszkoda wodna, most itd./.

1.4.4. Stawianie zadań rozpoznawczych

Zadania rozpoznawcze w oddziałach i związkach komunikacji wojskowej przekazują się w formie zarządzeń ustnie lub za pomocą technicznych środków łączności. Zarządzenie powinno być krótkie i zrozumiałe dla wykonawców, dostosowane do przekazania technicznymi środkami łączności. Jeżeli zadanie przekazuje się ustnie, ich treść należy wpisać do dziennika działań bojowych. Sposób stawiania zadań zależy każdorazowo od konkretnej sytuacji i posiadanego czasu.

W zarządzeniach rozpoznawczych podaje się:

- związane wiadomości o nieprzyjacielu;
- zadania do rozpoznania, siły i środki oraz kierunki /obiekty/ o szczególnym znaczeniu;
- gotowość do rozpoznania;
- terminy rozpoznania /rozpoczęcia i zakończenia/;
- terminy i sposób przekazania danych z rozpoznania;
- znaki rozpoznawcze, hasła i inne niezbędne sygnały.

W miarę potrzeby w zarządzeniu podaje się również sposób realizacji poszczególnych zadań i zasady współdziałania z innymi pododdziałami rozpoznawczymi. Dowódcom pododdziałów rozpoznawczych podaje się dodatkowo miejsce i czas uzupełnienia zapasów oraz ewakuacji rannych.

W celu wcześniejszego zorientowania dowódców i sztabów co do zadań, jakie mogą otrzymać oraz w celu umożliwienia szybkiego przygotowania pododdziałów do rozpoznania, wydaje się zarządzenie wstępne.

Zarządzenia do rozpoznania wydaje się w imieniu dowódcy.

1.4.5. Współdziałanie podczas rozpoznania

Warunkiem pełnego zrealizowania zadań rozpoznawczych jest ścisłe i ciągłe współdziałanie wszystkich sił i środków /elementów/ rozpoznania wewnątrz oddziału i związku komunikacji wojskowej oraz współdziałanie tych jednostek między sobą i z innymi rodzajami wojsk i służb. Współdziałanie osiąga się przez:

- celowy podział zadań rozpoznania między elementy rozpoznawcze;
- uzgodnienie systemu przekazywania informacji o rozpoznanych obiektach;
- jednoznaczne interpretowanie przez zainteresowane sztaby i osoby zadań i wyników rozpoznania.

Odpowiedzialnym za organizację współdziałania jest sztab oddziału i związku komunikacji wojskowej. Sztab określa zadania współdziałania między elementami rozpoznania wewnątrz jednostki, koordynuje ich przedsięwzięcia, a w razie potrzeby wyznacza we właściwym czasie zadania uzupełniające. Ponadto utrzymuje łączność z innymi jednostkami, zbiera od nich informacje oraz przekazuje im interesujące ich dane z rozpoznania uzyskane przez własne pododdziały rozpoznawcze.

1.4.6. Zbieranie, opracowywanie i przekazywanie danych z rozpoznania

Zbieranie, opracowywanie i przekazywanie danych z rozpoznania jest zasadniczym zadaniem elementów rozpoznawczych, komórek organizacyjnych i osób odpowiedzialnych za rozpoznanie i jego organizację. Przedsięwzięcia te powinny być realizowane celowo i w terminie.

Celowość wyraża się w dostarczaniu właściwych informacji, w pierwszej kolejności tych, które mają zasadniczy wpływ na podjęcie konkretnych decyzji. W drugiej kolejności dostarcza się informacje uzupełniające.

Terminowość przekazywania informacji, podobnie jak samo rozpoznanie, stanowi warunek poprawnej i w odpowiednim czasie podjętej przez dowódcę decyzji.

Źródłem informacji o obiektach rozpoznania są przede wszystkim pododdziały /elementy/ rozpoznawcze. Uzupełnieniem informacji, często o dużym znaczeniu będą wszelkiego rodzaju ustne i pisemne meldunki, komunikaty i inne informacje otrzymywane od podwładnych, przełożonych, sąsiednich i współpracujących sztabów, różne materiały sprawozdawcze, opisy terenu i obiektów oraz zeznania jeńców, zbiegów i osób cywilnych. Przydatność informacji określa się na podstawie wartości uzyskanego materiału i możliwości jego natychmiastowego wykorzystania.

Zbieranie informacji i ich opracowywanie jest jednym z trudniejszych i złożonych czynności. Wynika to z dużej liczby źródeł rozpoznania i złożonych problemów z jednej strony a zwiężłych, dotyczących istoty sprawy opracowań. Uzyskanie poprawnych rezultatów w tym względzie można osiągnąć przez:

- terminowe stawianie zadań w zakresie zdobycia lub potwierdzenia informacji o obiekcie rozpoznania;
- określenie sposobu przekazywania danych z rozpoznania przez pododdziały;
- systematyczną kontrolę wykonywanych zadań z napływu informacji;
- znajomość aktualnego systemu łączności, szczególnie z działającymi pododdziałami rozpoznawczymi;
- terminową i systematyczną wymianę wiadomości z podległymi i wyższymi sztabami;
- utrzymywanie bezpośrednich kontaktów z innymi wojskami /np. z dowódcami maszerującymi kolumn, wojskami inżynieryjnymi/.

Istotne - przy opracowywaniu danych z rozpoznania - jest to, aby opracowanie było zwiężłe, wiarygodne i dokładne oraz dotyczyło konkretnego obiektu lub grupy obiektów, o których informacja jest niezbędna dowódcy /lub innym sztabom/ w celu podjęcia decyzji.

2. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA W BATALIONIE DROGOWO-EKSPLOATACYJNYM ARMI I

Celem rozpoznania prowadzonego przez pododdziały batalionu drogowo-eksploatacyjnego armii /bde/ jest zdobywanie danych rozpoznawczych niezbędnych do powzięcia decyzji związanych z użyciem batalionu.

Planowaniem rozpoznania w bde armii zajmuje się pomocnik szefa sztabu ds. rozpoznania, którego zadaniem jest:

- planowanie rozpoznania dróg w pasie natarcia armii, określanie celów, obiektów i zadań rozpoznania oraz ustalanie sił i środków niezbędnych do wykonania tych zadań;
- stałe zbieranie danych o sieci drogowej, szczególnie dotyczących armijnych dróg samochodowych i rokad, węzłów drogowych i ważnych obiektów inżynierskich /mostów, wiaduktów, przepustów i skrzyżowań drogowych/;
- analizowanie możliwości objazdów zniszczonych lub uszkodzonych odcinków dróg i obiektów drogowych;
- opracowywanie danych z rozpoznania i przedstawianie stosownych propozycji szefowi sztabu.

W celach rozpoznawczych pomocnik szefa sztabu ds. rozpoznania prowadzi mapę roboczą i uzupełnia ją legendę. Na mapie nanosi się: siuc

armijnych dróg samochodowych wraz z informacją o ich stanie; obiekty przeznaczone do rozpoznania; strefy skażeń i ich objazdy; elementy rozpoznawcze batalionu, ich skład, zadanie, terminy realizacji zadania.

Legendę sporządza się w postaci ujednoczonych tabel, które zawierają: zadania rozpoznawcze z podziałem sił i środków; cele rozpoznania oraz sposób i terminy przekazywania danych rozpoznawczych; organizację łączności radiowej i zagadnienia współdziałania organów rozpoznawczych; inne niezbędne dane.

Obiektami rozpoznania organizacyjnego przez bde armii będą przede wszystkim:

- sieć dróg w pasie natarcia armii;
- obiekty inżynieryjne znajdujące się na armijnych drogach samochodowych /mosty, wiadukty, przepusty/;
- węzły drogowe i ważne skrzyżowania;
- drogi objazdowe odcinków drogowych i odcinków dróg zniszczonych lub stanowiących opłaczalny cel dla nieprzyjaciela;
- drogi dojazdowe do armijnej brygady materiałowego zabezpieczenia i dywizyjnych punktów zaopatrzenia;
- inne obiekty, których znajomość jest niezbędna podczas realizacji zadań zabezpieczenia komunikacyjnego armii w operacji zaczepnej.

W celu wykonania zadań rozpoznawczych, w bde doraźnie formuje się grupy rozpoznania - z kompanii eksploatacyjnych w celu rozpoznania dróg, z kompanii drogowo-mostowej w celu rozpoznania obiektów drogowych i mostów. Grupy te wyposaża się w niezbędny sprzęt do pomiarów, środki łączności i pojazdy transportowe.

Przekazywanie informacji o obiektach rozpoznania odbywa się w formie meldunku za pomocą środków łączności radiowej sukcesywnie lub po rozpoznaniu danego obiektu w całości, względnie po wykonaniu zadania i powrocie do batalionu. Sposób przekazywania informacji określa szef sztabu.

W zakresie rozpoznania dróg sztab bde współdziała przede wszystkim z batalionami saperów dywizji pierwszorzutowych, skąd otrzymuje informacje o stanie dróg i obiektów drogowych w pasach natarcia tych dywizji oraz z wojskami chemicznymi w zakresie rozpoznania skażeń na armijnych drogach samochodowych.

-Zebrane z rozpoznania i opracowane dane, dotyczące sieci dróg samochodowych w armii, wykorzystywane są przez sztab i dowództwo bde, a w razie potrzeby przekazywane do szefostwa służby komunikacji wojskowej armii lub do innych zainteresowanych sztabów.

3. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA W BRYGADZIE DROGOWO-EKSPLLOATACYJNEJ

Celem rozpoznania prowadzonego przez pododdziały brygady drogowo-eksploatacyjnej /BDE/ jest zdobywanie danych niezbędnych do powzięcia decyzji użycia brygady w zabezpieczeniu drogowym frontu w operacji zaczepnej.

Zadaniem rozpoznania organizowanego w BDE jest:

- ustalenie stanu fróntowych dróg samochodowych, mostów, przepraw, węzłów drogowych i wiaduktów i innych obiektów inżynieryjnych znajdujących się na drogach;
- określenie wielkości zniszczeń na drogach kołowych oraz granic odcinków skażonych;
- ustalenie objazdów punktów kolizyjnych ruchu, rejonów skażonych, węzłów dróg i dużych osiedli;
- zbieranie danych o materiałach miejscowych do odbudowy dróg i obiektów drogowych;
- wybranie w terenie miejsc dogodnych do rozmieszczenia sztabów, elementów dyspozytorskiego, kierowania ruchem, posterunków regulacji ruchu i punktów obsługi.

Organizatorem i koordynatorem przedsięwzięć rozpoznawczych w brygadzie jest szef sztabu. W zakresie rozpoznania technicznego dróg i obiektów drogowych przedsięwzięcia rozpoznawcze uzgadnia z szefem służb technicznych - zastępcą dowódcy brygady, a w zakresie rozpoznania dróg dla celów kierowania i kontroli ruchem na drogach z zastępcą dowódcy brygady ds. kierowania ruchem.

Planowaniem rozpoznania w BDE zajmuje się oficer rozpoznawczy, którego zadaniem jest:

- zbieranie i przekazywanie zainteresowanym danych o sieci drogowej frontu, w tym przede wszystkim o stanie dróg, ich przejeźdności, obiektach drogowych o, szczególnym znaczeniu i możliwości ich objazdów; planowanie rozpoznania dróg w strefie tyłów frontu, określanie celów, zadań i obiektów rozpoznania oraz ustalanie sił i środków rozpoznawczych wydzielonych z plutonu rozpoznawczego;
- opracowywanie danych z rozpoznania i przedstawienie stosownych propozycji szefowi sztabu;
- przygotowywanie zarządzeń dotyczących rozpoznania prowadzonego w BDE i śledzenie toku ich realizacji.

W zakresie planowania oficer rozpoznawczy prowadzi mapę roboczą i uzupełnia ją legendą. Na mapę nanosi się: sieć dróg samochodowych na obszarze tyłów frontu wraz z informacją o ich stanie; obiekty przeznaczone do rozpoznania; strefy skażeń i ich objazdy; elementy rozpoznaw-

cze, ich skład, zadania i terminy ich realizacji; jednostki ochrony tyłów frontu i jednostki współdziałające w rozpoznaniu.

Objektami rozpoznania organizowanego w BDE będą przede wszystkim:

- sieć wytypowanych dróg samochodowych na obszarze tyłów frontu wraz z łączącymi na nich obiektami o szczególnym znaczeniu /mosty, przepusty, wiadukty itd./;

- węzły drogowe, skrzyżowania i drogi objazdowe;

- rejonny rozmieszczenia elementów dyspozytorskiego kierowania ruchem i punktów obsługi wraz z drogami dojazdowymi do nich;

- drogi dojazdowe do rejonów rozmieszczenia frontowych i armijnych brygad materiałowego zabezpieczenia baz szpitalnych frontu i innych wyznaczonych rejonów;

- rejonny skażeń i zniszczeń na frontowych drogach samochodowych i ich objazdy.

W celu wykonania zadań rozpoznawczych w BDE doraźnie formuje się grupy rozpoznawcze, wyposaża się je w niezbędny sprzęt do pomiarów, środki łączności i środki transportowe. W razie potrzeby do rozpoznania dróg i innych obiektów wydziela się śmigłowce.

Większość zadań rozpoznawczych w BDE wykonują pododdziały /elementy/ rozpoznawcze batalionów drogowo-eksploatacyjnych i drogowo-mostowych. Prowadzą one rozpoznanie w swoich rejonach działania, a niezbędne informacje dostarczają do sztabu brygady.

Przekazywanie informacji z rozpoznania odbywa się za pomocą środków łączności radiowej lub osobiście po zakończeniu rozpoznania przez grupę rozpoznawczą. O sposobie przekazywania informacji decyduje szef sztabu.

W zakresie rozpoznania dróg w strefie tyłów frontu sztab BDE współdziała przede wszystkim z brygadami transportowymi, brygadą mostową, wojskami inżynieryjnymi i innymi użytkownikami dróg samochodowych. Zbiera od nich dane o stanie dróg i obiektów drogowych, strefach skażeń i zniszczeń, a po uwiarygodnieniu tych informacji uwzględnia je w działaniach brygady.

Zebrane z rozpoznania i opracowane dane, dotyczące sieci frontowych dróg samochodowych wykorzystywane są w procesie dowodzenia brygadą, a w niezbędnym zakresie przekazywane są do szefostwa służby komunikacji wojskowej frontu, podległych oddziałów i innych użytkowników dróg.

4. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA W BRYGADZIE MOSTOWEJ

Rozpoznanie organizowane w brygadzie mostowej /BM/ ma na celu zdobywanie danych do powzięcia decyzji przez dowódcę do działania brygady

w zabezpieczeniu drogowym frontu w operacji zaczepnej, szczególnie danych dotyczących warunków osłony technicznej i budowy mostów przez średnie i szerokie przeszkody wodne.

Zasadniczym zadaniem rozpoznania organizowanego w BM jest:

- rozpoczęcie mostów przydzielonych do osłony technicznej oraz ustalenie warunków odbudowy w przypadku ich uszkodzenia lub zniszczenia;

- rozpoznanie przeszkód wodnych w osiach mostów planowanych do budowy oraz przyległego rejonu ze szczególnym zwróceniem uwagi na drogi dojazdowe, materiały miejscowe przydatne w budowie i miejsca nadające się na place wykonywania robót przygotowawczych;

- rozpoznanie nieprzyjaciela, ustalanie rejonów jego działania i kierunków skrytego podejścia do osłanianych mostów lub pododdziałów wykonujących prace mostowe.

Koordynatorem przedsięwzięć rozpoznawczych w brygadzie i organizatorem rozpoznania ogólnowojskowego jest szef sztabu, natomiast organizatorem rozpoznania technicznego - główny inżynier.

Zadaniem sztabu brygady w zakresie rozpoznania jest:

- studiowanie sytuacji ogólnej i tych czynników, które wywierają wpływ na działanie brygady;

- planowanie kompleksowego wykorzystania sił i środków brygady w celach rozpoznawczych;

- ustalanie celów, zadań i kierunków rozpoznawczych, określanie sił i środków rozpoznania ogólnowojskowego oraz koordynowanie przedsięwzięć organizacji rozpoznania;

- zbieranie danych z rozpoznania ogólnowojskowego i tych danych z rozpoznania technicznego, które wywierają wpływ na decyzje użycia pododdziałów;

- opracowywanie danych z rozpoznania i składanie meldunków dowódcy brygady.

Sztab w zakresie rozpoznania ściśle współpracuje z wydziałem wykonawstwa i ustala z nim główne zadania rozpoznania technicznego.

Dla celów rozpoznania w sztabie prowadzi się mapę roboczą, która zawiera:

- przeszkody wodne wraz z uwypuklonymi mostami stanowiącymi obiekty zadań brygady;

- obiekty przeznaczone do rozpoznania przez pododdziały brygady;

- elementy rozpoznawcze, ich skład, zadania i terminy ich wykonania;

- elementy ubezpieczenia brygady;

- współdziałające jednostki;

- inne niezbędne dane.

Do mapy sprowadza się legendę, która zawiera: podział sił i środków rozpoznania z wyszczególnieniem dowódców elementów rozpoznawczych; zadania, obiekty i terminy rozpoznania; organizację łączności i zagadnienia współdziałania; inne dane decyzyjne lub informacyjne niezbędne w organizacji rozpoznania.

W celu wykonania zadań rozpoznania ogólnowojskowego z plutonu rozpoznawczego kompanii dowodzenia i innych pododdziałów wydziela się elementy rozpoznania i w razie potrzeby wzmacnia się je specjalistami.

Zadaniem wydziału wykonawstwa w zakresie rozpoznania technicznego jest:

- zbieranie danych o średnich i szerokich przeszkodach wodnych na kierunkach działania brygady oraz o mostach na kierunkach frontowych dróg samochodowych, studiowanie w tym zakresie opisów wojskowo-geograficznych i albumów;
- rozpoznanie mostów przydzielonych do osłony technicznej i przyległego terenu ze szczególnym zwróceniem uwagi na możliwość wykorzystania materiałów miejscowych;
- rozpoznawanie przeszkód wodnych w miejscach, w których zaplanowano budowę mostów;
- planowanie użycia grup rozpoznawczych, określenie ich składu, zadań i terminów ich wykonania;
- współdziałanie w zakresie rozpoznania z jednostkami inżynierskimi;
- analizowanie i ocenianie wyników z rozpoznania oraz przedstawianie głównemu inżynierowi brygady wniosków i propozycji.

W wydziale wykonawstwa dla celów rozpoznania prowadzi się mapę roboczą, która zawiera: przeszkody wodne na kierunku działania brygady; mosty przewidziane do osłony technicznej siłami brygady; mosty wykonywane przez wojska inżynierskie przewidziane do wykorzystania przez brygadę; obiekty planowane do rozpoznania przez grupy rozpoznania technicznego; drogi dojazdowe do rejonów działania brygady wraz z ich opisem; rozmieszczenie sił i środków rozpoznania technicznego; zasoby miejscowe przydatne w budowie i odbudowie mostów.

Do mapy wykonuje się legendę, która zawiera dane informacyjne i decyzyjne stanowiące uzupełnienie mapy.

Rozpoznanie techniczne obiektów dokonują grupy rozpoznania technicznego z wydziału wykonawstwa brygady i z sekcji przygotowania i organizacji robót batalionów mostów składanych. Grupy te w razie potrzeby wzmacnia się innymi specjalistami. W celach rozpoznawczych mogą być przydzielone brygadzie także śmigłowce.

W zakresie rozpoznania BM współdziała przede wszystkim z wojskami inżynierskimi frontu, wojskami chemicznymi i brygadą drogowo-eksploatacyjną.

Przekazywanie informacji z rozpoznania odbywa się za pomocą środków łączności radiowej lub osobiście przez złożenie meldunków po zakończeniu rozpoznania.

Zebrane dane z rozpoznania wykorzystuje się w procesie dowodzenia brygadą oraz w celu opracowania dokumentacji niezbędnej przy budowie i odbudowie mostów.

5. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA W BRYGADZIE TRANSPORTOWEJ

Rozpoznanie organizowane w brygadzie transportowej /BTr/ ma na celu zdobywanie danych o warunkach ruchu kolumn transportowych na frontowych drogach samochodowych, w tym w miejscach kolizyjnych, przepraw przez przeszkody wodne, rejonach skażeń, warunkach meteorologicznych na kierunkach działania batalionów transportowych oraz o nieprzyjacielu i zagrożeniu przez niego kolumn transportowych.

Koordinatorem i organizatorem przedsięwzięć rozpoznawczych w BTr jest szef sztabu. Wydaje on w tym względzie stosowne zarządzenia i wytyczne.

Planowaniem rozpoznania w BTr zajmuje się wyznaczony oficer sztabu, którego zadaniem jest: planowanie rozpoznania na kierunkach działania brygady, określenie celów, obiektów i zadań rozpoznawczych oraz ustalenie sił i środków niezbędnych do wykonania tych zadań; zbieranie danych z różnych źródeł informowania o warunkach panujących na frontowych drogach samochodowych i w rejonach działania brygady; przekazywanie zainteresowanym batalionom niezbędnych danych z rozpoznania lub uzyskanych od innych informatorów; opracowywanie danych z rozpoznania i przedstawianie szefowi sztabu wyników analiz.

W celach rozpoznawczych w sztabie prowadzi się mapę roboczą, na którą nanosi się: sieć frontowych dróg samochodowych z opisem warunków na nich panujących; dojazdy do rejonów działania brygady; rejony zniszczeń i skażeń oraz drogi objazdowe; obiekty planowane do rozpoznania siłami brygady i podległych batalionów; inne niezbędne dane wynikające z zadań rozpoznawczych oraz uzyskane od innych informatorów a mające wpływ na działanie brygady; elementy rozpoznawcze brygady i rejony ich działania.

Dane rozpoznawcze umieszczone na mapie uzupełnia się legendą sporządzoną w formie tabel i opisów; zawierającą m.in.: podział sił i środków; organizację łączności z elementami rozpoznawczymi; zagadnienia współdziałania.

W celu wykonania zadań rozpoznawczych w BTr doraźnie formuje się grupy rozpoznawcze z pododdziałów brygady, wzmacnia się je specjalistami i wyposaża w niezbędny sprzęt, środki łączności i pojazdy transportowe.

Przekazywanie informacji o obiektach rozpoznania odbywa się za pomocą radiostacji lub osobiście po wykonaniu zadania.

W zakresie rozpoznania sztab BTr współpracuje z brygadą drogowo-eksploatacyjną i jej batalionami, brygadą mostową oraz wojskami inżynieryjnymi i chemicznymi.

Zebrane z rozpoznania i opracowane dane wykorzystuje się w procesie dowodzenia brygadą oraz przekazuje innym zainteresowanym sztabom.

6. ORGANIZACJA ROZPOZNANIA W BRYGADZIE WOJSK KOLEJOWYCH

Rozpoznanie prowadzone przez pododdziały brygady wojsk kolejowych /BWK/ ma na celu zdobywanie danych niezbędnych do powzięcia decyzji przez dowódcę brygady.

Zadaniem rozpoznania organizowanego w BWK jest m.in.:

- rozpoznanie nieprzyjaciela, ustalenie jego rejonów działania oraz zagrożenia przez niego linii i obiektów kolejowych;

- określenie stanu wyznaczonych brygadzie do osłony technicznej linii kolejowych i leżących na nich obiektów /stacji, węzłów, mostów, przepustów itd./;

- zbieranie danych o warunkach odbudowy zniszczonych lub uszkodzonych odcinkach linii, węzłach, mostach i innych obiektach kolejowych, których przywrócenie sprawności jest warunkiem funkcjonowania transportu kolejowego;

- zbieranie danych o materiałach miejscowych przydatnych do odbudowy linii i obiektów kolejowych.

Obiektami rozpoznania organizowanego w BWK będą: linie kolejowe przekazane brygadzie do osłony, obiekty inżynierskie na nich leżące; węzły kolejowe, stacje i urządzenia stacyjne zabezpieczające ruch pociągów; przeszkody wodne w miejscach budowy mostów; dojazdy do rejonów wykonywania zadań przez pododdziały brygady; rejonyskażeń i zniszczeń leżące na linii kolejowej; nieprzyjaciel zagrażający pododdziałom brygady i osłanianej linii kolejowej.

Koordinatorem przedsięwzięć rozpoznawczych w brygadzie jest szef sztabu, natomiast organizatorami są: główny inżynier z wydziału wykonawstwa - w zakresie rozpoznania technicznego, szef wydziału operacyjno-rozpoznawczego - w zakresie rozpoznania ogólnowojskowego.

Zadaniem wydziału operacyjno-rozpoznawczego w zakresie rozpoznania jest:

- studiowanie sytuacji ogólnej, wywierającej wpływ na działanie brygady;
- planowanie kompleksowego wykorzystania sił i środków brygady w celach rozpoznawczych;
- ustalanie kierunków i obiektów rozpoznania, celów, zadań oraz sił i środków rozpoznawczych;
- zbieranie danych z rozpoznania ogólnowojskowego;
- opracowywanie danych z rozpoznania, dokonywanie analiz i ocen oraz przygotowywanie propozycji szefowi sztabu;

W wydziale operacyjno-rozpoznawczym dla celów rozpoznania prowadzi się mapę, która zawiera: linie kolejowe osłaniane i odbudowywane przez brygadę wraz z informacją o ich stanie; obiekty przeznaczone do rozpoznania przez pododdziały brygady; pododdziały rozpoznawcze, ich skład i rejonny działania; elementy ubezpieczenia brygady; współpracujące jednostki ochrony tyłów i inne niezbędne dane.

Do mapy sporządza się legendę zawierającą: podział sił i środków z wyszczególnieniem dowódców grup rozpoznawczych; organizację łączności i zagadnienia współdziałania; inne dane decyzyjne i informacyjne niezbędne w organizacji rozpoznania.

W celu wykonania zadań rozpoznania ogólnowojskowego doraźnie formuje się grupy rozpoznawcze i wyposaża się je w niezbędny sprzęt. Grupy te wydzielają się z plutonu rozpoznawczego kompanii dowodzenia lub z innych pododdziałów brygady.

Zadaniem wydziału wykonawstwa w zakresie rozpoznania technicznego jest:

- zbieranie danych technicznych w ochraniających liniach kolejowych i obiektach na nich leżących, studiowanie w tym zakresie albumów i opisów;
- rozpoznawanie rejonów zniszczeń i ustalanie danych niezbędnych do organizacji odbudowy linii i obiektów kolejowych;
- planowanie użycia pododdziałów rozpoznania technicznego, określenie im zadań i czasu wykonania rozpoznania;
- analizowanie wyników rozpoznania technicznego i przedstawianie głównemu inżynierowi brygady wniosków i propozycji.

W wydziale wykonawstwa dla celów rozpoznania prowadzi się mapę roboczą, która zawiera: sieć kolejową i obiekty osłaniane przez brygadę z informacją o ich stanie technicznym; rozmieszczenie sił i środków rozpoznania technicznego; sieć dróg wodnych i dojazdów do rejonów działania brygady; węzły i stacje wraz z ich charakterystyką; zasoby miejscowe.

Do mapy wykonuje się legendę, która zawiera: podział sił i środków z wyszczególnieniem dowódców grup rozpoznawczych; organizację łączności i współdziałanie; inne dane decyzyjne i informacyjne.

Rozpoznania technicznego obiektów dokonują grupy rozpoznania technicznego z wydziału wykonawstwa lub z sekcji przygotowania i organizacji robót batalionów kolejowych względnie z innych pododdziałów. Grupy te w razie potrzeby wzmocnia się specjalistami /np. chemicy, minerzy/.

Przekazywanie informacji z rozpoznania ogólnowojskowego odbywa się za pomocą środków łączności radiowej lub osobiście przez złożenie meldunków z rozpoznania.

Dane z rozpoznania technicznego przekazuje się na kartach rozpoznania technicznego wraz z informacją ustną. Tylko w wyjątkowych wypadkach/doraźnie/ dane z tego rozpoznania przekazywane są drogą radiową.

W zakresie rozpoznania BWK współdziała przede wszystkim z użytkownikami kolei i wojskami chemicznymi frontu.

Dane zebrane z rozpoznania ogólnowojskowego i technicznego wykorzystuje się w procesie dowodzenia brygadą oraz do opracowania projektów, harmonogramów, planów i innych dokumentów niezbędnych w realizowaniu zadań przez BWK.

BIBLIOGRAFIA DO ROZDZIAŁU DRUGIEGO

1. Dowodzenie dywizją /pułkiem/ w działaniach bojowych. Podręcznik - część I. Zasady ogólne. ASG WP wewn. 3578/80. Nr bibl. 01063.
2. Dowodzenie dywizją /pułkiem/ w działaniach bojowych. Podręcznik - część II. Praca sztabu ogólnowojskowego. ASG WP wewn. 3716/82. Nr bibl. 01443.
3. Drogowe zabezpieczenie operacji armii i frontu. Podręcznik. Szef. Kom. 31/65. Nr bibl. 011461.
4. Komunikacja wojskowa. Podręcznik. Szef. Kom. 33/64. Nr bibl. 011610.
5. Organizacja i prowadzenie rozpoznania na szczeblach taktycznych. Część I. Zasady ogólne. Szt.Gen. 582/71. Nr bibl. 015118.
6. Regulamin sztabów /tymczasowy/. Szt.Gen. 1108/83. Nr bibl. 021111.
7. Wojskowe drogi samochodowe. Część I. Podręcznik. Szef Kom. 19/63. Nr bibl. Pf 10734.

Rozdział III

OSŁONA TECHNICZNA SIECI KOMUNIKACYJNEJ

WSTĘP

Współczesne działania bojowe wymagają systematycznego "żywienia pola walki", którego istota polega na zabezpieczeniu ciągłego dopływu świeżych sił i środków do walczących wojsk. Uwzględniając ponadto potrzebę dokonywania manewru siłami i środkami wzdłuż linii frontu oraz konieczność prowadzenia ewakuacji medycznej i materiałowej, łatwo zauważyć potrzebę utrzymania ciągłości ruchu na sieci komunikacyjnej znajdującej się na tyłach walczących wojsk.

Problem utrzymania ciągłości ruchu na sieci komunikacyjnej, na skutek dynamicznego rozwoju współczesnych środków rażenia, a szczególnie broni jądrowej, lotnictwa i pocisków raketowych, które mogą w zasadzie zniszczyć każdy wykryty cel bez względu na jego rozmiary oraz oddalenie od linii styczności wojsk, staje się: z jednej strony niezwykle trudny do rozwiązania, a z drugiej strony - koniecznością we współczesnych działaniach bojowych.

Siła rażenia i zasięg działania współczesnych środków bojowych umożliwiają walczącym wojskom niszczenie obiektów komunikacyjnych nawet na głębokich tyłach, co stawia niezwykle trudne problemy do rozwiązania przed wojskami komunikacyjnymi podczas działań zaczepnych. Wojska komunikacyjne w tych działaniach, oprócz zadań związanych z odbudową sieci komunikacyjnej niszczonej przez wycofującego się nieprzyjaciela, są zmuszone do utrzymania ciągłości ruchu na sieci komunikacyjnej znajdującej się na tyłach własnych wojsk.

Utrzymanie ciągłości ruchu na sieci komunikacyjnej ściśle uzależnione jest od jej "żywołności", tj. jej odporności na uderzenia nieprzyjaciela, trwałości - czyli zdolności do zabezpieczenia ruchu nawet przy obniżeniu się do określonego poziomu jej możliwości technicznych oraz przywracalności - określonej jako zdolność zabezpieczających ją sił /wojsk/ do szybkiego usunięcia zaistniałych zniszczeń i wznowienia ruchu.

Jakość powyższych cech żywołności sieci komunikacyjnej, tj. odporności, trwałości i przywracalności w dużej mierze uzależniona jest od odpowiednio zorganizowanej osłony technicznej tej sieci.

Potrzeba organizacji osłony technicznej sieci komunikacyjnej na tyłach własnych wojsk, pojawiła się na szeroką skalę w zasadzie dopiero podczas drugiej wojny światowej. Szczególnie ostra potrzeba ta wystą-

piła na froncie radziecko-niemieckim. Duże przestrzenie, na których rozgrywały się działania wojenne spowodowały, że transport stał się jednym z ważniejszych czynników wpływających bezpośrednio na przebieg działań bojowych. Rozumiejąc tę wiodącą rolę transportu na przebieg działań bojowych, obie walczące strony skierowały uderzenie swojego lotnictwa bombowego przeciwko komunikacji lądowej przeciwnika. Uderzeniom bombowym lotnictwa radzieckiego na sieć komunikacyjną wojsk hitlerowskich towarzyszyły ponadto uderzenia partyzantów.

Decydująca rola transportu kolejowego w przewozach wojskowych podczas drugiej wojny światowej była powodem, że najczęściej niszczone była sieć kolejowa. Dlatego też najwięcej przykładów związanych z osłoną techniczną sieci komunikacyjnej z tego okresu dotyczy osłony technicznej sieci kolejowej.

Jednym z ciekawszych tego typu przykładów w czasie drugiej wojny światowej, była osłona techniczna sieci kolejowej przez radzieckie wojska kolejowe w 1943 roku w okresie poprzedzającym "Bitwę na Łuku Kurskim". Począwszy od kwietnia 1943 roku rozpoczęły się masowo przewozy wojsk radzieckich na liniach kolejowych w kierunku Łuku Kurskiego. Przeciwnik zauważywszy to, rozpoczął systematyczne bombardowanie węzłów kolejowych: Kursk, Jelec, Szczygry, Uzłowaja, Kartornaja, Marzyłki, Ważujki, Łgow i Liwny. Na przykład tylko na linii kolejowej Frontu Woroneskiego od marca do czerwca 1943 roku lotnictwo hitlerowskie wykonało 2400 nalotów. W tej sytuacji dochodziło często do przerw w ruchu pociągów, a cały dowóz w kierunku frontu uzależniony był głównie od szybkości usuwania zniszczeń. Wobec tego część wojsk kolejowych Frontu Woroneskiego otrzymała zadanie osłony technicznej szczególnie ważnych odcinków linii kolejowych znajdujących się w strefie przyfrontowej.

Jednostki kolejowe wyznaczone do osłony technicznej linii kolejowych rozmieszczały się w pewnej odległości od osłanianych przez siebie obiektów. Utrzymywały w stałym pogotowiu środki do gaszenia pożarów, usuwania zawałów, zasypywania lejów po bombach i odbudowy zniszczonych torów kolejowych. Niektóre materiały budowlane oraz sprzęt trzymano załadowane na samochodach i na transporcie kolejowym /tzw. wahadłówki - po 5-6 wagonów z lokomotywą/, tworząc w ten sposób drużyny awaryjne, które wyruszały do akcji na sygnał. Taka organizacja osłony technicznej sieci kolejowej umożliwiała szybką likwidację nawet dużych zniszczeń.

Podczas prowadzenia osłony technicznej sieci kolejowej, wojska kolejowe Frontu Woroneskiego wykonały jednocześnie wiele prac mających na celu zwiększenie żywotności tej sieci na całym obszarze tyłów frontu.

Prowadzone z tą myślą prace polegały głównie na budowie objazdów węzłów kolejowych i organizacji składów materiałów i konstrukcji budowlanych. W tym czasie /do czasu rozpoczęcia bitwy na Łuku Kurakim/ wybudowano m.in. objazdy kolejowe węzłów w: Jelcu, Liskach, Poworino, Lichaja, Marmyżki i Kursku, które okazały się później niezwykle przydatne w utrzymaniu ciągłości ruchu na sieci kolejowej frontu^{1/}.

x x x

Obecnie ogólne zasady związane z organizacją osłony technicznej na sieci komunikacyjnej frontu i armii reguluje regulamin wydany przez Sztab Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego pt.: "Zasady organizacji osłony technicznej linii kolejowych, dróg samochodowych i wodnych państw - członków Układu Warszawskiego podczas wspólnych działań Zjednoczonych Sił Zbrojnych"^{2/} i wprowadzony w Wojsku Polskim zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego WP nr 02 z dnia 7.01.1976 roku.

1. OSŁONA TECHNICZNA SIECI KOMUNIKACYJNEJ FRONTU /ARMII/

1.1. Podstawowe pojęcia i definicje

Osłona techniczna sieci komunikacyjnej to system przedsięwzięć prowadzonych w celu szybkiego wznowienia ruchu kursujących na niej pojazdów /taboru/ w przypadku zaistnienia zniszczeń spowodowanych uderzeniami środków napadu powietrznego /rakiety i samoloty/ i sił naziemnych /grupy dywersyjno-rozpoznawcze, grupy specjalna/ nieprzyjaciela.

Osłona techniczna sieci komunikacyjnej frontu /armii/ obejmuje:

- 1/ planowanie osłony technicznej z jednoczesnym przygotowaniem niezbędnej dokumentacji;
- 2/ wydzielenie niezbędnych sił i środków do osłony technicznej, ich odpowiednie rozmieszczenie oraz zabezpieczenie ich stałej gotowości do prowadzenia prac związanych z odbudową osłanianych obiektów komunikacyjnych;
- 3/ wykonanie w maksymalnym stopniu prac przygotowawczych, mających na celu skrócenie czasów odbudowy osłanianych obiektów w przypadku ich zniszczenia;

1/ Por.: P. Kobanow: Wojny - Zielesnodorozniki Woronażskiego Fronta w 1943 godu. Wojenno-Istoriczeskij Żurnał nr 6/1970, s. 72-79.

2/ Tytuł oryginału. Osnovy organizacii techničeskogo prikritytija Zielesnych awtomobilnyh dorog i wodnyh putiej gosudarstw - uczasenikow Warszaewskiego Dogowora pri sowmiesnatnyh dziejstwijach, obiedinjonnyh woorużonnyh sił. Wyd. Sztab Obiedinjonnyh Woorużonnyh Sił. Moskwa 1975 g.

4/ wykonywanie prac związanych z odbudową obiektów komunikacyjnych w przypadku ich zniszczenia; w pierwszym etapie polegające na otwarciu ciągłego ruchu pojazdów /taboru/, a w drugim etapie - na doprowadzeniu przepustowości dróg /przelotowości linii kolejowych/ do nakazanych wielkości.

Przedstawione w pkt. 3 prace przygotowawcze wchodzą w zakres prac mających na celu zwiększenie żywotności osłanianej sieci komunikacyjnej.

Prace zwiększające żywotność osłanianej sieci komunikacyjnej prowadzone są na podstawie prognozy przewidywanych zniszczeń i polegają przede wszystkim na prowadzeniu prac organizacyjno-projektowych oraz na gromadzeniu materiałów i konstrukcji budowlanych, budowie objazdów węzłów komunikacyjnych oraz dojazdów do mostów i budowę mostów-dublujących stałe obiekty mostowe, stanowiące opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela.

Obiekty komunikacyjne, stanowiące opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela nazywane są często obiektami barierowymi. Tego typu obiektami na sieci komunikacyjnej frontu /armii/ są: wszystkie tunele, mosty na szerokich przeszkodach wodnych, duże węzły komunikacyjne oraz odcinki dróg i linii biegnących w ciążninach terenowych /w wąwozach/, w terenie bagnistym i jeziornym, w głębokich wykopach i wysokich nasypach itp./.

Oszłonę techniczną sieci komunikacyjnej frontu /armii/ prowadzą jednostki wojskowe /wojska kolejowe i drogowe/ oraz oddziały zmilitaryzowane. Obejmuje ona: sieć drogową, sieć kolejową, sieć dróg wodnych śródlądowych oraz porty morskie.

Oszłonę techniczną sieci komunikacyjnej na obszarze tyłów frontu mogą prowadzić: brygada drogowo-eksploatacyjna /BDE/, brygady wojsk kolejowych /BWK/, brygada mostowa /BM/; a w strefie tyłów armii - batalion drogowo-eksploatacyjny /bde/.

1.2. Ogólne zasady prowadzenia osłony technicznej sieci komunikacyjnej

Zasady organizacji osłony technicznej sieci komunikacyjnej zostały wypracowane jeszcze podczas drugiej wojny światowej i przetrwały prawie w niezmienionej formie do dnia dzisiejszego. Wynikają one z celu prowadzenia osłony technicznej, który wyraża się w utrzymaniu "ciągłości ruchu pojazdów /taboru/" na osłanianej sieci komunikacyjnej. Jednak już na wstępie należy zauważyć, że w tym przypadku "ciągłość ruchu" należy rozumieć z pewną tolerancją, ponieważ dopuszczalne są pewne przerwy, których czas trwania jednak nie może przekraczać dopuszczalnych granic.

Główna zasada, obowiązująca zawsze podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej, wyraża się w maksymalnym wykorzystaniu wszystkich jednostek wojskowych i oddziałów zmilitaryzowanych /wydzielonych do prowadzenia osłony technicznej/ do prowadzenia prac mających na celu zwiększenia żywotności osłanianej sieci komunikacyjnej. Prace te rozpoczyna się z chwilą przybycia jednostek wojskowych i oddziałów zmilitaryzowanych do wyznaczonych im rejonów, w których będą prowadziły osłonę techniczną sieci komunikacyjnej. Prace te polegają na: budowie objazdów węzłów komunikacyjnych i dojazdów do miejsc budowy mostów i przepraw promowych, zwiększaniu nośności mostów, rozwijaniu stacji przedwęzłowych na liniach kolejowych, przygotowaniu do rozwinięcia tymczasowych rejonów przeładunkowych /TRP/ i morskich rejonów przeładunkowych /MRP/ oraz budowie zapasowych /tymczasowych/ portów i przystani.

Zabezpieczenie powyższych prac pod względem materiałowym organizuje resorty i urzędy odpowiedzialne za eksploatację poszczególnych rodzajów sieci komunikacyjnej, zgodnie z planami uzgodnionymi z Ministerstwem Obrony Narodowej. Plany te opracowywane są zgodnie z rekomendacjami Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego.

Jednostkom wojskowym i oddziałom zmilitaryzowanym podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej przydziela się do osłony rejonu /część sieci/, odcinki linii i dróg lub pojedyncze obiekty komunikacyjne.

Odpowiedzialność za realizację osłony technicznej ponoszą: na sieci komunikacyjnej frontu - Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Frontu; na sieci komunikacyjnej armii - Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Armii; w rejonach /częściach sieci/, na odcinkach linii i dróg lub pojedynczych obiektach - dowódcy jednostek lub naczelnicy /kierownicy/ oddziałów zmilitaryzowanych, prowadzących tam osłonę techniczną.

Jednostki wojskowe i oddziały zmilitaryzowane podczas osłony technicznej nie rozwijają się równomiernie wzdłuż osłanianej sieci, lecz koncentrują swój główny wysiłek na obiektach o charakterze barierowym.

W rejonach szczególnie ważnych obiektów komunikacyjnych, których przewidywany czas odbudowy przekracza 5 dób, a nieraz i mniej /dotyczy to głównie obiektów kolejowych takich, jak mosty i węzły kolejowe/, w ramach technicznej osłony tych obiektów, planuje się z zasady rozwijanie TRP.

We współczesnych warunkach prowadzenia działań bojowych szczególnie trudnym problemem podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej będzie utrzymanie ciągłości ruchu w rejonach szerokich przeszkód wodnych. Zasięg i skuteczność rażenia obecnie występujących w wyposażeniu wojsk środków bojowych powoduje, że niemożliwe będzie zagwarantowanie ciągłości pracy pojedynczo rozpatrywanego mostu. Dlatego też, jako zasadę

przyjmuje się, że organizuje się jednoczesną osłonę kilku mostów na każdej szerokiej przeszkodzie wodnej. Zwiększa to prawdopodobieństwo, że nawet w przypadku zmasowanych uderzeń nieprzyjaciela niektóre z nich pozostaną nie zniszczone.

Osłonę techniczną sieci komunikacyjnej kieruje się w sposób scentralizowany przez organa komunikacji wojskowej frontu /armii/ przy wykorzystaniu istniejącej i specjalnie rozwijanej łączności.

Na obszarze państw sojuszniczych w kierowaniu osłoną techniczną sieci komunikacyjnej uczestniczą ponadto organa komunikacji wojskowej danego państwa.

Kolejną zasadą obowiązującą podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej jest realizowanie w pierwszej kolejności prac mających na celu jak najszybsze wznowienie na niej ruchu pojazdów /taboru/ - jeżeli w momencie rozpoczęcia osłony technicznej ruch na danej sieci był wstrzymany. Dopiero w następnej kolejności realizuje się przedsięwzięcia zmierzające do maksymalnego skrócenia przerw w ruchu pojazdów /taboru/, które mogą powstawać na skutek uderzeń nieprzyjaciela - czyli wykonuje się prace zwiększające żywotność osłanianej sieci komunikacyjnej.

Prace mające na celu zwiększenie żywotności osłanianej sieci komunikacyjnej prowadzi się na podstawie prognozowania prawdopodobnych zniszczeń.

Wszystkie prace wykonywane podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej dzieli się na tzw. prace pierwszej i drugiej kolejności.

Druga wojna światowa dostarczyła licznych przykładów świadczących o masowym wykorzystaniu ludności miejscowej do prac związanych m.in. z osłoną techniczną sieci komunikacyjnej. Na przykład, na froncie wschodnim tylko do prac drogowych codziennie zatrudniano od 3 do 10 tysięcy ludności cywilnej i do 500 podwódek. Ponadto bardzo często spośród ludności miejscowej organizowano oddziały drogowe. W ciekawy sposób sprawę tę rozwiązano we wrześniu 1944 roku w 4 Froncie Ukraińskim działającym w tym czasie w Karpatach. Front ten zorganizował wówczas sześć takich oddziałów drogowych składających się z 500 osób każdy. W każdym oddziale był dowódca, pięciu dowódców kompanii /oficerów/ i pięciu pomocników dowódców kompanii /podoficerów/, którzy byli wydelegowani z jednostek drogowych frontu. Oddziały te pracowały od 5 do 15 dni, wykonując remonty dróg /zasypywanie lejów i wyrw/ oraz odbudowując małe mosty. Powszechność powyższych praktyk w zakresie wykorzystania ludności miejscowej, usankcjonowała je do rangi zasady.

Rangę zasady podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej frontu posiada również współdziałanie pomiędzy służbą komunikacji wojskowej

frontu z wojskami inżynieryjnymi i chemicznymi, a ponadto z organami komunikacji wojskowej państwa sojuszniczego, na terenie którego prowadzone są działania bojowe.

Z wojskami inżynieryjnymi frontu uzgadniane są przedsięwzięcia związane z: rozminowaniem linii i obiektów, usuwaniem niewybuchów, wspólną budowę mostów drogowych na szerokich przeszkodach wodnych, likwidacją skutków uderzeń jądrowych, maskowaniem obiektów komunikacyjnych oraz zaopatrzeniem wojsk kolejowych i drogowych w sprzęt inżynieryjny.

Z wojskami chemicznymi frontu współdziałanie organizuje się w zakresie rozpoznania chemicznego, zabiegów sanitarnych i specjalnych, odkażania i dezaktywacji skażeń na liniach i obiektach komunikacyjnych, zabezpieczenia wojsk kolejowych i drogowych frontu w sprzęt i środki chemiczne oraz w zakresie powiadamiania i ostrzegania.

Organizując współdziałanie z organami komunikacji wojskowej państwa sojuszniczego często wymienia się przedstawicieli.

Ciągła zmiany w sytuacji komunikacyjnej zachodzące na skutek: uderzeń nieprzyjaciela, zmian w konfiguracji eksploatacyjnej sieci komunikacyjnej, zmieniających się wielkości i kierunków przewozów, powodują, że organizację osłony technicznej sieci komunikacyjnej na szczeblu frontu /armii/ ustala się na stosunkowo krótki okres, poddając je częstym korektom.

1.4. Planowanie osłony technicznej sieci komunikacyjnej frontu /armii/

Ogólny plan osłony technicznej linii kolejowych i dróg wodnych śródlądowych na obszarze tyłów frontu opracowuje Szefostwo Komunikacji Wojskowej Frontu /Oddział Przygotowania Sieci Komunikacyjnej tego szefostwa/, w strafie tyłów armii - Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Armii /wydział planowania i organizacji/ przy współdziałaniu organów komunikacji wojskowej państwa, na obszarze którego prowadzone są działania bojowe.

Plan osłony technicznej dróg samochodowych frontu /armii/ opracowuje się na powyższych zasadach, jednak wchodzi on w skład ogólnego planu zabezpieczenia drogowego frontu /armii/.

W powyższych planach /planie osłony technicznej sieci kolejowej i dróg wodnych śródlądowych i planie zabezpieczenia drogowego/ uwzględnia się przedsięwzięcia osłony technicznej wykonywane przez siły i środki państwa, na obszarze którego prowadzone są działania bojowe w tym przypadku, jeżeli wykonywane są one na rzecz danego frontu /armii/.

Projekty techniczne odbudowy obiektów na zasadniczych liniach komunikacyjnych są wykonywane jeszcze w czasie pokoju przez odpowiednie

resorty i urzędy odpowiedzialne za utrzymanie poszczególnych rodzajów sieci komunikacyjnej. W czasie opracowywania tych projektów muszą być uwzględnione rekomendacje organów komunikacji wojskowej.

Jeżeli w toku działań bojowych okaże się, że brak jest odpowiednich projektów technicznych odbudowy obiektów komunikacyjnych, wówczas wykonują je organy komunikacji wojskowej frontu /armii/ oraz jednostki wojskowe i oddziały zmilitaryzowane prowadzące osłonę techniczną sieci komunikacyjnej.

Przelotowość /przepustowość/ dla każdej linii komunikacyjnej frontu /armii/ ustala dowódca frontu /armii/.

Plany osłony technicznej sieci komunikacyjnej opracowuje się na mapach - w sztabie frontu w skali 1:500 000, w armii /w skali 1:200 000 - z legendą/.

Plany te powinny zawierać:

- zasadnicze kierunki, odcinki i obiekty komunikacyjne podlegające osłonie technicznej;

- rozmiar prac związanych z likwidacją zniszczeń występujących na sieci w momencie opracowywania planów oraz rozmiarów i kolejność wykonania prac mających na celu zwiększenie żywotności obiektów barierowych;

- ogólne potrzeby w siłach i środkach technicznych oraz środkach materiałowych niezbędnych do prowadzenia osłony technicznej;

- strefy /odcinki/ odpowiedzialności za realizację osłony technicznej;

- sposoby zabezpieczenia prac, prowadzonych w trakcie osłony technicznej sieci komunikacyjnej pod względem materiałowym.

Odcinkowe plany osłony technicznej sieci komunikacyjnej opracowywane są przez te organy komunikacji wojskowej /oddziały zmilitaryzowane/, które ponoszą odpowiedzialność za prowadzenie osłony technicznej /dowództwa wojsk, dyrekcje, zarządy itp./.

1.4. Zabezpieczenie materiałowe osłony technicznej sieci komunikacyjnej

Zabezpieczenie prac związanych z osłoną techniczną sieci komunikacyjnej w niezbędną ilość materiałów i konstrukcji jest podstawowym warunkiem skuteczności prowadzonej osłony. Planując zabezpieczenie materiałowe powyższych prac należy dążyć do dostarczania gotowych materiałów budowlanych i konstrukcji, co w znacznym stopniu upraszcza proces odbudowy zniszczonych obiektów i skraca czas prowadzonych prac, a w konsekwencji przyspiesza wznowienie ciągłości ruchu na osłanianej sieci komunikacyjnej.

W związku z powyższym niezmiernie ważną rolę odgrywa odpowiednie rozmieszczenie oraz umiejętne wykorzystanie polowego składu sprzętu kolejowego i przeładunkowego /PSSKP/ i polowego składu sprzętu drogowo-mostowego /PSSDM/.

Określając ogólne potrzeby w materiałach budowlanych i konstrukcjach niezbędnych do prowadzenia osłony technicznej, należy brać pod uwagę następujące uwarunkowania: rozchód materiałów i konstrukcji niezbędnych do likwidacji zniszczeń istniejących w momencie rozpoczęcia osłony technicznej oraz niezbędnych do zwiększenia żywotności osłanianych obiektów; rozchód materiałów i konstrukcji niezbędnych do zorganizowania tzw. "wahadłówek" /ruchomych grup remontowych/, składów materiałowych przy obiektach barierowych oraz składów materiałowych rozmieszczonych wzdłuż naważnych odcinków osłanianej sieci komunikacyjnej. Wielkość powyższych potrzeb w materiałach i konstrukcjach określa się na podstawie prowadzonych prognoz zniszczeń obiektów na osłanianej sieci komunikacyjnej oraz sporządzonych projektów technicznych ich odbudowy, a ponadto na podstawie planowanych terminów odbudowy poszczególnych obiektów oraz możliwości przygotowania materiałów i konstrukcji budowlanych z zasobów miejscowych.

Planując zabezpieczenie w materiały i konstrukcje budowlane podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej, szczególnej uwagę podaje się mosty na szerokich przeszkodach wodnych. W rejonie każdego tego typu mostu organizuje się skład przyobiektowy. Ilość materiałów i konstrukcji budowlanych w takim składzie określa się na podstawie wstępnych projektów odbudowy danego mostu, które w najgorszym przypadku powinny zabezpieczać prowadzenie prac związanych z odbudową mostu w ciągu pierwszych 1-2 dob.

Oprócz składów przyobektowych, na osłanianej sieci komunikacyjnej organizuje się również składy materiałów i konstrukcji budowlanych niezbędnych do odbudowy węzłów komunikacyjnych, małych i średnich mostów oraz naważnych odcinków sieci komunikacyjnej. Wielkość tych zapasów uzależniona jest od gęstości sieci komunikacyjnej i związanych z tym możliwości wykonywania objazdów zniszczonych obiektów. Ustala się ją więc każdorazowo w zależności od konkretnych warunków komunikacyjnych.

Składy materiałów i konstrukcji budowlanych rozmieszcza się z takim wyliczeniem, aby nie uległy zniszczeniu nawet w przypadku uderzeń jezdnych na osłaniane obiekty komunikacyjne. Uzyskuje się to oddalając je na odległość ok. 5 km od obiektów średniej wielkości i 10-15 km od obiektów dużych, spełniając jednocześnie warunki rozśrodkowania i maskowania.

Rozchodowywanie materiałów i konstrukcji budowlanych podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej rozpoczyna się od wykorzystania w pierwszej kolejności zasobów miejscowych, a następnie korzysta się z przygotowanych składów /przyobiektowych i rozmieszczonych na sieci/ i dopiero w ostatniej kolejności korzysta się z materiałów i konstrukcji budowlanych przewożonych na transporcie ruchomych grup reagentowych.

Do przygotowania i transportu materiałów i konstrukcji budowlanych niezbędnych podczas osłony technicznej sieci komunikacyjnej należy szeroko wykorzystywać ludność miejscową oraz miejscowe przedsiębiorstwa i zakłady przemysłowe.

2. ORGANIZACJA OSŁONY TECHNICZNEJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ

2.1. Przez batalion drogowo-eksploatacyjny armii

Zadanie związane z organizacją osłony technicznej armijnych dróg samochodowych /ADS/ batalion drogowo-eksploatacyjny armii /bde/ może otrzymać przede wszystkim z chwilą przejścia armii do obrony. Skromne siły bde w stosunku do potrzeb osłony technicznej sieci drogowej armii powodują, że bde swój zasadniczy wysiłek będzie koncentrował na osłonie odcinków dróg przecinających rubież dużych przeszkód naturalnych takich, jak: grzbiety górskie, szerokie przeszkody wodne oraz tereny bagniste i zalewowe.

Do osłony technicznej bde może być przydzielone do 180-240 km dróg. Bezpośrednimi realizatorami osłony technicznej w bde są: kompania mostowa i kompania pontonowa oraz plutony drogowe z kompanii drogowo-eksploatacyjnej /kde/.

Pododdziały bde wyznaczone do osłony technicznej rozwijają się w pobliżu osłanianych obiektów i odcinków dróg. Główne zadanie tych pododdziałów polega na gromadzeniu w składach materiałów i konstrukcji budowlanych, budowanie objazdów oraz mostów zapasowych /dublujących/.

Wielkość gromadzonych zapasów materiałów i konstrukcji do osłony technicznej mostów drogowych zależy od ilości istniejących mostów na danej przeszkodzie wodnej i im więcej jest czynnych mostów i przepraw na przeszkodzie wodnej, tym mniejszy zapas materiałów i konstrukcji przygotowuje się do ich osłony technicznej. Jednak w każdym przypadku zgromadzone zapasy powinny wystarczyć do budowy co najmniej 1-2 mostów niskowodnych na każdej szerokiej /100-120 m i więcej/ przeszkodzie wodnej. Powoduje to, że przy dwóch szerokich przeszkodach wodnych, które w warunkach ZTDW mogą przepływać w strafia tyłów armii, potrzeba będzie zgromadzić co najmniej 200-250 mb konstrukcji mostowych /na

trzy mosty niskowodne/. Rzerwy konstrukcji elementów mostowych rozmieszczą się w miejscach zamaskowanych w odległości ok. 5 km od mostu, który przewiduje się do odbudowy.

Podczas osłony technicznej średnich mostów drogowych /60-100 m/ przygotowuje się 15-20% materiałów i konstrukcji budowlanych niezbędnych do ich odbudowy, co powoduje, że w strefie tyłów armii / w warunkach ZTDW/ dla osłony technicznej średnich mostów potrzeba zgromadzić 100-150 mb konstrukcji. Dla osłony technicznej małych mostów znajdujących się w strefie tyłów armii - odpowiednio 5-10% i 40-60 mb konstrukcji. Łącznie zapasy konstrukcji mostów składanych do zabezpieczenia osłony technicznej mostów drogowych w strefie tyłów armii powinny wynieść 400-500 mb^{3/}.

Zapasy przenośnych konstrukcji drogowych powinny wynieść ok. 1-1,5 km na każdą ZADS, co pozwala zabezpieczyć ruch pojazdów na 2-3 objazdach drogowych. Łącznie dla zabezpieczenia osłony technicznej ADS potrzeba zgromadzić 2-3 km przenośnych konstrukcji drogowych. Zapasy te gromadzone są w pobliżu rejonów obiektów drogowych stanowiących opłacalne cele dla uderzeń ŚNP nieprzyjaciela.

Rozległy zakres przedsięwzięć, jakie wykonywane są podczas osłony technicznej ADS powoduje, że realizowane są one w dwóch etapach.

Pierwszy etap obejmujący tzw. prace pierwszej kolejności obejmuje:

- budowę brodów, mostów z materiałów miejscowych /podręcznych/ lub budowę mostów z gotowych konstrukcji w rejonie zniszczonych mostów, których objazd jest niemożliwy;

- budowę objazdów odcinków dróg nie nadających się do odbudowy /z uwagi na dużą skalę zniszczeń lub zbyt wysoki stopień skażeń promieniotwórczych/, wykorzystując do tego etatowe elementy przenośnych konstrukcji drogowych/;

- zabezpieczenie dróg dojazdowych do: przystani /portów/ wyładowniczych żeglugi śródlądowej, stacji wyładowniczych, lotnisk i lądowisk, rejonów rozmieszczenia APTBR, ABMZ i jednostek rakietowych armii;

- oznakowanie ZADS znakami drogowymi i tablicami informacyjnymi;

- przygotowanie zjazdów z dróg zasadniczych do ukryć terenowych - naturalnych i sztucznych.

Ponadto do prac pierwszej kolejności należy: likwidacja powtórnych zniszczeń powstałych na skutek uderzeń nieprzyjaciela.

W drugim etapie wykonywane są tzw. prace drugiej kolejności, które obejmują:

3/ Drogowe zabezpieczenie operacji armii i frontu. Podręcznik. Szef. Kom. 31/65, s. 244.

- budowę objazdów zagrożonych odcinków ZADS oraz budowę i urządzenie mostów i przepraw dublujących;
- gromadzenie materiałów i konstrukcji budowlanych niezbędnych do kontynuowania osłony technicznej;
- prace doskonalące warunki drogowe armii /wzmacnianie i poszerzanie nawierzchni na mostach i drogach, remont urządzeń odwadniających, budowa skrzyżowań dwupoziomowych itp./.

Wspomniana na wstępie uwaga, dotycząca obronności sił i środków bde powoduje, że podczas prowadzenia osłony technicznej ADS przez bde konieczne jest wsparcie ze strony sił i środków wojsk drogowych frontu oraz wojsk inżynieryjnych armii i frontu na zasadach współdziałania.

2.2. Przez brygadę drogowo-eksploatacyjną

Brygada drogowo-eksploatacyjna /BDE/ z uwagi na szczupłość sił i środków w stosunku do potrzeb osłony technicznej frontowej sieci drogowej, organizuje tę osłonę tylko w odniesieniu do naważnych odcinków dróg samochodowych i ważniejszych obiektów mostowych /z wyjątkiem dużych mostów drogowych, których osłonę techniczną organizuje brygada mostowa frontu/ znajdujących się na obsługiwanej przez nią sieci FDS.

Osłonę techniczną w BDE prowadzą kompanie mostowe z batalionów drogowo-mostowych oraz kompanie drogowe z batalionów drogowo-eksploatacyjnych i batalionów drogowo-mostowych.

Podczas osłony technicznej sieci drogowej frontu pododdziały drogowe otrzymują z reguły zadania związane z likwidacją zniszczeń /istniejących w czasie przystępowania do osłony technicznej oraz powstających w trakcie jej prowadzenia/ na FDS oraz budową tymczasowych objazdów ważniejszych węzłów drogowych i dojazdów do mostów zapasowych /dublujących/. Pododdziały mostowe natomiast wykonują zadania związane z odbudową małych i średnich mostów drogowych oraz gromadzeniem rezerw materiałów i konstrukcji mostowych w pobliżu osłanianych mostów, w celu tworzenia dogodnych warunków do ich odbudowy.

Każdy pododdział brygady /drogowy i mostowy/ otrzymuje do osłony technicznej określony rejon, odcinek lub obiekt leżący na sieci drogowej frontu z takim wyliczeniem, aby znajdował się on w promieniu zasięgu /działania danego pododdziału, umożliwiającym mu dojazd i wznowienie ruchu /w przypadku zaistnienia zniszczeń po około 3 godzinach, a doraźną likwidację zniszczeń w ciągu doby.

2.3. Przez brygadę mostową

Podczas osłony technicznej sieci drogowej frontu brygada mostowa /BM/ realizuje zadania związane z zabezpieczeniem ciągłości przepraw mostowych i promowych na dużych i średnich przeszkodach wodnych.

W warunkach ZTDW na obszarze tyłów frontu osłonie technicznej będą podlegały 3-4 obiekty mostowe na każdej ZFDS.

W związku z tym, że skuteczność osłony technicznej mostów drogowych na szerokich przeszkodach wodnych w dużej mierze zależy od zgromadzenia odpowiedniej ilości gotowych konstrukcji drogowych mostów składanych oraz od przygotowania niezbędnej ilości elementów podpór mostowych, tego rodzaju zadania stanowią znaczącą część przedsięwzięć realizowanych przez BM podczas osłony technicznej. Ponadto, w trakcie osłony technicznej sieci drogowej, BM prowadzi prace związane z odbudową mostów drogowych niszczonej przez nieprzyjaciela oraz budową mostów zapasowych /dublujących/.

Organizując składy materiałów i konstrukcji mostowych w rejonach osłanianych mostów drogowych, BM dysponuje etatowymi konstrukcjami drogowych mostów składanych oraz zestawami takich mostów znajdujących się w PSSDM. W składach tych powinno być przygotowane w położeniu wyjściowym co najmniej 50% konstrukcji mostowych niezbędnych do odbudowy osłanianych mostów drogowych.

Część elementów konstrukcji mostowych takich jak elementy podpór drewnianych oraz okucia metalowe do tych podpór, poszczególne bataliony BM wykonują własnymi siłami i środkami. Prace te organizuje się z reguły do przerabiania i dostosowywania gotowych wyrobów stalowych do wykonywanych konstrukcji mostowych. Przyjmuje się, że jeden batalion mostów składanych może przygotować w ten sposób od 1 do 1,5 ton okuć metalowych. Obowiązująca przy tym jest reguła nakazująca, by każdy batalion mostów składanych posiadał stały zapas okuć metalowych zabezpieczających wykonanie 10% mostowych konstrukcji drewnianych wykonywanych przez ten batalion podczas operacji frontowej.

Do zadań BM w ramach osłony technicznej mostów drogowych należy również niesienie pomocy w tym zakresie armiom pierwszego rzutu. W tym przypadku siły BM realizują osłonę techniczną mostów znajdujących się na kierunkach planowanego wydłużenia ZFDS.

2.4. Przez brygadę wojsk kolejowych

Osłona techniczna sieci kolejowej frontu prowadzona jest głównie przez kolejową dyrekcję specjalną /KDS/ i podległe jej oddziały zmilitaryzowane. Brygady wojsk kolejowych /BWK/ do osłony technicznej otrzy-

muje z reguły czołowe odcinki linii kolejowych lub ważniejsze obiekty kolejowe znajdujące się w jednym rejonie.

Bezpośrednimi realizatorami osłony technicznej sieci kolejowej frontu w BWK są bataliony kolejowe /bk/ i bataliony mostów kolejowych /bmk/. Obowiązuje tu ogólna zasada, że dowódcy tych batalionów ponoszą osobistą odpowiedzialność za realizację osłony technicznej powierzonych im obiektów lub odcinków linii kolejowych. Pozostałe oddziały i pododdziały BWK nie otrzymują samodzielnych zadań związanych z osłoną techniczną linii kolejowych. Rozwijają się one w centralnej części rejonu, w którym BWK prowadzą osłonę techniczną i zabezpieczają pracę zasadniczych oddziałów brygady.

Odbudowa zniszczonych obiektów kolejowych podczas prowadzenia osłony technicznej prowadzona jest sposobem dwustopniowym /podobnie jak ADS i FDS/, tzn. w pierwszej kolejności prowadzone są prace mające na celu wznowienie ruchu kolejowego, a dopiero w drugiej kolejności doprowadza się odbudowywany odcinek linii lub obiekt kolejowy do pożądanej przelotności.

Wykonanie prac pierwszej kolejności powinno zabezpieczać ruch pociągów z prędkością co najmniej 15 km/godz, a w niektórych miejscach /świeżo usypane nasypy/ - nie mniejszą niż 5 km/godz.

BWK do osłony technicznej może otrzymać ogółem od 200 do 250 km linii kolejowych oraz 2-4 duże węzły kolejowe.

Jednostki brygady rozmieszcza się na najważniejszych obiektach brygadowego rejonu osłony.

Batalion kolejowy może otrzymać do osłony technicznej 1-2 duże węzły kolejowe oraz dochodzące do nich odcinki linii kolejowych długości do 90 km.

Batalion mostów kolejowych może osłaniać 1-2 duże lub 2-3 średnie mosty kolejowe znajdujące się nie dalej jak 40-50 km jeden od drugiego.

W celu przerzucenia sił i środków do rejonów wykonywanych prac, w oddziałach i pododdziałach prowadzących osłonę techniczną organizuje się kolejowe i samochodowe wahadłówki. Rozmieszczenie poszczególnych wahadłówek powinno zabezpieczać ich przybycie do miejsca wykonawstwa prac w czasie: 1-2 godzin - wahadłówek kolejowych i 0,5-1 godziny - wahadłówek samochodowych. Stan osobowy poszczególnych wahadłówek i przewożone zapasy środków materiałowych przedstawia tabela nr 1.

Do najbardziej skomplikowanych przedsięwzięć podczas osłony technicznej sieci kolejowej należą osłona dużych węzłów kolejowych i osłona mostów kolejowych na szerokich przeszkodach wodnych. Wynika to ze stałego zagrożenia tych obiektów uderzeniami jądrowymi nieprzyjaciela. Dlatego też, od samego początku prowadzenia osłony technicznej tych

Tabela nr 1

Nazwa wadłówek	Przykładowe normy zapasów środków mater.												
	Promień działania /w km/	Ilość ludzi	Szyny / km/	Złączeni /ton/	Rozjazdy /kpl/	Podkłady /szt./	Podrozjezdnice /kpl/	Mater. grzewne /m ³ /	Dźwigary metalowe /ton/	Okucia mostowe /ton/	Drut telef. /km/	Kabel polowy /km/	Urząd. zab. ruchu poc. /kpl/
Wadłówki kolejowe:													
- drogowa	15-20	30	0,5	5	3	600	1	15	10	3	-	-	-
- gostowa	40-60	30	0,05	0,5	-	-	-	40	24	-	-	-	-
Wadłówki samochodowe:													
- drogowa	10-15	20	0,1	1	-	100	-	-	-	-	-	-	-
- łączności	10-15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5	1

objektów, wszystkie realizowane przedsięwzięcia powinny być podporządkowane jednemu celowi, którym jest przygotowanie się do jak najszybszego wznowienia ruchu pociągów w rejonie danego obiektu w wypadku jego zniszczenia bronią jądrową.

Przygotowanie do odbudowy zniszczonego węzła kolejowego powinno przebiegać w następującej kolejności:

- urządzenie stanowiska dowodzenia i ukryć /dla ludzi i sprzętu/ w rejonie osłanianego obiektu i w rejonie rozmieszczenia oddziału prowadzącego osłonę techniczną oraz zorganizowanie systemu łączności;
- opracowanie kilku wariantów planu odbudowy węzła, doprowadzenie dokumentacji do wykonawców, ustalenie podziału przewidywanych prac;
- zgromadzenie zapasów materiałów i konstrukcji budowlanych zabezpieczających prowadzenie odbudowy przynajmniej w ciągu 2 dni przy najbardziej niekorzystnym wariantcie odbudowy węzła;
- wybudowanie obejść linii łączności oraz krótkich łącznic kolejowych zwiększających możliwości kursowania pociągów bez wjeżdżania w rejon zniszczonego węzła;
- wybudowanie głębokich objazdów poza zasięgiem rażenia przewidywanego uderzenia jądrowego nieprzyjaciela.

Bezpośrednio na osłanianym węźle kolejowym powinien być urządzony ukryty punkt dowodzenia wyposażony w niezbędne środki łączności. Na punkcie tym organizuje się całodobowe dyżury oficerskie /ze składu dowództwa jednostki prowadzącej osłonę techniczną danego węzła kolejowego/.

Znaczne skrócenie terminów wykonawstwa prac związanych z odbudową zniszczonego węzła kolejowego uzyskuje się poprzez tworzenie z góry odpowiednio przeszkolonych grup specjalistów do: rozpoznania technicznego, likwidacji niewypałów, odkażania terenu, likwidacji niedużych zniszczeń linii łączności, gaszenia pożarów, oczyszczania węzła z powstałych zniszczeń.

Przygotowanie do odbudowy zniszczonego dużego mostu kolejowego przebiega w podobnej kolejności, jak i w przypadku odbudowy węzła kolejowego. Jednak szczególnej uwagi wymagają problemy związane z organizacją dowodzenia i kierowania pracami. Stałe zagrożenie uderzeniami jądrowymi narzuca konieczność ścisłego przestrzegania reżimu pracy dwuzmianowej. Dotyczy to nie tylko pododdziałów, ale również dowództw jednostek prowadzących osłonę techniczną dużych mostów.

Stanowiska dowodzenia /kierowania/ w rejonie osłanianego mostu muszą być organizowane w bezpiecznych odległościach i urządzone przynajmniej w schronach typu lekkiego. Obowiązuje na nich praca dwuzmianowa /jedna zmiana dowództwa i kierownictwa robót pracuje na stanowisku dowodzenia, a druga odpoczywa w bezpiecznym miejscu - poza stanowiskiem dowodzenia/.

Wskazane jest ponadto, aby w czasie nadzorowania przebiegu prac związanych z osłoną techniczną mostów stanowiących opłacalne cele dla uderzeń jądrowych nieprzyjaciela, w rejonach zagrożonych takim uderzeniem nie przebywali jednocześnie dowódca jednostki prowadzącej osłonę z kierownikiem robót /głównym inżynierem/ lub dowódca tej jednostki z szefem sztabu.

Terminy odbudowy mostów określa się w zależności od długości mostu i tempa prac. Tempo odbudowy tymczasowego mostu kolejowego przy stosowaniu gotowych konstrukcji przyjmuje się: przy długości mostu 500 m i więcej - 150-200 mb na dobę; przy długości mostu 300-500 m - 100-150 mb na dobę; natomiast przy długości mostu od 100 do 300 m jego odbudowa powinna być zakończona w ciągu 3 dób, a przy długości mostu 25-100 m - w ciągu 2 dób.

Mając na uwadze niezmiernie krótkie czasy w jakich planuje się prowadzić odbudowę mostów na szerokich przeszkodach wodnych; które z reguły odbudowuje się na tzw. dalekim objazdzie, czyli poprzez budowę mostów tymczasowych, należy z góry budować dojazdy do rejonów /miejsc/

budowy tych mostów oraz gromadzić w składach konstrukcje mostowe zabezpieczające duże tempo odbudowy - np. konstrukcje kolejowego mostu pontonowego typu NZM-56 lub składanej estakady kolejowej typu SEK-500.

W przypadku braku możliwości do odbudowy mostów kolejowych w krótkim czasie lub w razie możliwości powtórnych uderzeń na odbudowywane mosty kolejowe, w rejonie takich mostów organizuje się TRP.

WNIOSKI KOŃCOWE

1. Zasięg i siła rażenia współczesnych środków bojowych /szczególnie broni jądrowej/ powodują, że stanowią one niespotykane dotychczas zagrożenie dla sieci komunikacyjnej frontu /armii/. W tych warunkach niemożliwa jest utrzymanie ciągłości przewozów wojskowych na sieci komunikacyjnej frontu /armii/ bez dobrze zorganizowanej i elastycznie działającej osłony technicznej.
2. Szczególna rola sieci komunikacyjnej frontu /armii/, jaką ona odgrywa w zabezpieczeniu dowozu do walczących wojsk powoduje, że szereg jej obiektów stanowi opłacalne cele do uderzeń jądrowych nieprzyjaciela. Powoduje to konieczność rygorystycznego realizowania, podczas prowadzenia osłony technicznej sieci komunikacyjnej, przedsięwzięć z zakresu obrony przed bronią jądrową, niezależnie od odległości rajonów, w których prowadzona jest ta osłona w stosunku do linii frontu.
3. Analiza warunków terenowych ZTDW oraz obserwacja ćwiczeń prowadzonych na Zachodzie wykazują, że we współczesnych działaniach bojowych, główny wysiłek oddziałów i pododdziałów uczestniczących w osłonie technicznej sieci komunikacyjnej frontu /armii/ będzie musiał być skierowany na zabezpieczenie ciągłości pracy przepraw /kolejowych i drogowych/ na szerokich przeszkodach wodnych oraz ciągłości przewozów w rejonach dużych węzłów komunikacyjnych.
4. Utrzymanie ciągłości prowadzenia osłony technicznej sieci komunikacyjnej przez całą dobę wymaga posiadania, przez dowództwa i sztaby jednostek przewidzianych do osłony technicznej, umiejętności organizacji pracy dwuzmianowej, zarówno w podległych oddziałach i pododdziałach, jak i w dowództwie i sztabie.
5. Skuteczność prowadzenia osłony technicznej sieci komunikacyjnej wyrażająca się w minimalizacji czasów niezbędnych do wznowienia ruchu pojazdów /taboru/, po wykonanych przez nieprzyjaciela uderzeniach na osłanianą sieć komunikacyjną, wymaga kompleksowego rozwiązywania wielu problemów organizacyjnych i technicznych, związanych z osłoną techniczną tej sieci. Wymóg ten odnosi się zarówno do czasu pokoju, jak i wojny.

Zasadniczymi problemami wymagającymi kompleksowego rozwiązywania w celu zabezpieczenia skuteczności osłony technicznej sieci komunikacyjnej są:

- szkolenie jednostek /w tym również ich dowództw i sztabów/ w zakresie organizacji i prowadzenia osłony technicznej;
- organizacja rezerw materiałowych zabezpieczających prowadzenie osłony technicznej;
- prowadzenie prac studyjnych i projektorskich oraz inwestycji w zakresie zwiększania żywotności sieci komunikacyjnej.

BIBLIOGRAFIA DO ROZDZIAŁU TRZECIEGO

1. Drogowe zabezpieczenie operacji armii i frontu. Podręcznik. Szef. Kom. 31/65, nr bibl. 011461.
1. Komunikacja wojskowa. Podręcznik. Szef. Kom. 33/64, nr bibl. 011610.
3. Nowak E.: Inżynierskie zabezpieczenie stanowiska dowodzenia dowódcy oddziału kolejowego /drogowego/ w rejonie mostu przed uderzeniem jądrowym. PK nr 6 z 1977 r.
4. Nowak E., Sitarek M.: Metody i treść pracy dowódcy oddziału kolejowego podczas wypracowania decyzji do osłony technicznej odcinka linii kolejowej. PK nr 4 z 1984 r.
5. Organizacja odbudowy linii i obiektów komunikacyjnych. Podręcznik, Szt.Gen. 302/62, nr bibl. 09907.
6. Osnovy organizacii tiechničeskogo prikritija zieleznych, awtomobilnych dorog i wodnych putiej, gosudarstw - uczasznikow Warszawskiego Dogowora pri sowremiestnyh dziejstwijach objedinionnyh woorużonnyh sił. Wyd. Sztab Objedinionnyh Woorużonnyh Sił. Moskwa 1975 g. Egz. pojedynczy, posiada SSKW Gł. Kwat. WP.

Rozdział IV

ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE

1. OGÓLNE ZASADY ORGANIZACJI ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO I TECHNICZNEGO

1.1. Zasady organizacji zabezpieczenia materiałowego

W związkach i oddziałach komunikacyjnych w dalszej treści niniejszego opracowania zwanych jednostkami komunikacyjnymi, tak jak we wszystkich rodzajach wojsk obowiązuje naczelna zasada: "kto stawia zadanie, ten również zapewnia środki materiałowe potrzebne do ich wykonania". Nie kto inny więc, a dowódcy wszystkich szczebli dowodzenia ponoszą odpowiedzialność za zaopatrywanie podległych im jednostek komunikacyjnych we wszelkiego rodzaju środki materiałowe i sprzęt.

W zależności od sytuacji, w trakcie prowadzenia działań, niektóre etapy zaopatrywania mogą być pomijane.

Środki materiałowe i sprzęt ze składów armijnych i frontowych wydaje się jednostkom komunikacyjnym na podstawie rozdzielników lub zleceń wystawionych przez organa zaopatrujące armii /frontu/, zaś poszczególne pododdziały - na podstawie rozdzielników i asygnat wystawianych przez szefów służb /szefów zaopatrzenia/.

Wszystkie środki materiałowe i sprzęt otrzymywany przez jednostki komunikacyjne od organów zaopatrujących podlegają ewidencjonowaniu w oddziale gospodarczym. Zużycie i stan zapasów materiałowych muszą być na bieżąco wykazywane w sprawozdaniach i meldunkach o stanie tyłów.

Pododdziały przydzielane do jednostek komunikacyjnych na czas wykonywania określonych zadań, które nie mogą być zaopatrywane przez tyły własnych związków /oddziałów/, są zaopatrywane w środki materiałowe przez jednostki komunikacyjne, do których zostały przydzielone.

Zaopatrywaniem materiałowym oddziałów /pododdziałów/ organizowanych i przydzielonych kierują: kwatermistrz i szef służb technicznych /każdy w swoim zakresie/ przez podległe im służby.

1.1.1. Potrzeby środków materiałowych

Wysokość potrzeb materiałowych dla jednostek komunikacyjnych ustalana jest na podstawie:

- stanu środków materiałowych w chwili otrzymania zadania;
- ustalonej wysokości zapasów na początek działań;
- przewidywanego zużycia w czasie wykonywania zadania;
- wysokość zapasów jakie należy posiadać po wykonaniu zadania.

W jednostkach komunikacyjnych głównymi rodzajami środków materiałowych zużywanych w większych ilościach będą materiały pędne i smary /szczególnie benzyna samochodowa/ oraz żywność, natomiast w mniejszych ilościach niż w wojskach operacyjnych amunicja, materiały inżynierskie itp.

Stan środków materiałowych w chwili otrzymania zadania zależy będzie od czynności, jakie jednostka wykonywała dotychczas. W przypadku przegrupowania się jednostki z głębi kraju /dowozu środków materiałowych przez BTr/, może posiadać niskie zapasy mps oraz zużytą część zapasów żywności i amunicji plot.

Wysokość zapasów, jaką należy zgromadzić przed przystąpieniem do wykonywania zadania, zależy od:

- przewidywanego zużycia na cały okres wykonywania zadania;
- czasu na gromadzenie zapasów;
- możliwości zaopatrywania w trakcie wykonywania zadania.

Uwzględniając powyższe czynniki można określić jakie zapasy doraźne należy zgromadzić w danej jednostce, aby zapewnić jej warunki do życia i pracy na cały czas wykonywania zadania.

Wielkość zużywanych środków w czasie wykonywania zadania, uzależniona jest od rodzaju zadania, oddziaływania nieprzyjaciela, stanu technicznego sprzętu, wyszkolenia żołnierzy, warunków terenowych, pogodowych itp.

Poza zużyciem bieżącym środków materiałowych należy również uwzględnić straty, jakie mogą powstawać od oddziaływania nieprzyjaciela, szczególnie dotyczyć to będzie działań z użyciem przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia.

Wysokość zapasów środków materiałowych, jakie należy posiadać po wykonaniu zadania, zależy od przewidywanego kolejnego zadania dla danej jednostki komunikacyjnej.

Trudno jest określić zużycie środków materiałowych w jednostkach komunikacyjnych na dzień walki, należy więc określać zużycie na czas wykonywania określonego zadania np.: odbudowy obiektu inżynierskiego. /mostu, węzła dróg, stacji itp./; osłony technicznej obiektu; dowozu środków materiałowych itp. W związku z powyższym należy tak organizować dowóz, aby stan środków materiałowych w żadnym dniu nie był niższy jak 75% zapasów ruchomych.

1.1.2. Zasady zaopatrywania

Źródłami zaopatrzenia jednostek komunikacyjnych mogą być:

- wojskowe i cywilne składy stacjonarne;

- polowe składy frontu /armii/;
- zasoby miejscowe;
- niekiedy zdobycze wojenne.

W większości przypadków bataliony wchodzące w skład związków komunikacyjnych będą zaopatrywane bezpośrednio ze składów siłami i środkami frontu.

Wojskowe i cywilne składy stacjonarne, rozmieszczone na terenie własnego i sojuszniczego państwa, dla jednostek komunikacyjnych frontu w początkowym okresie wojny mogą stanowić zasadnicze źródła zaopatrzenia. W dalszych dniach wojny zasadniczymi źródłami zaopatrzenia będą polowe składy frontu /armii/.

Z zasobów miejscowych mogą być przede wszystkim wykorzystywane:

- materiały budowlane;
- środki spożywcze;
- materiały pędne i smary;
- woda dla potrzeb spożywczych i technicznych;
- urządzenia /warsztaty, stacje obsługi, łaźnie, pralnie itp./.

Należy jednak pamiętać o konieczności sprawdzenia przydatności tak środków materiałowych, jak i urządzeń.

Ze zdobyczy wojennych jednostki komunikacyjne bezpośrednio nie będą mogły korzystać, bowiem nie prowadzą one bezpośrednich działań zbrojnych. Wykorzystanie zdobyczy wojennych może mieć miejsce po przejściu ich od wojsk, które je zdobyły.

Jednostki komunikacji wojskowej mogą dodatkowo wykorzystywać sprzęt, i materiały pozostawione na polu walki przez wojska własne, prowadzące działania zaczepne. Mogą to być przede wszystkim części zamienne z uszkodzonych pojazdów mechanicznych, agregatów itp.

Bez względu na to z jakich źródeł odbywa się zaopatrywanie, to organizatorem jego są zawsze właściwe służby zaopatrywania szczebla frontu /armii/.

Zasadniczym sposobem zaspokajania potrzeb materiałowych jest dowód organizowany przez szczebel nadrzędny.

W czasie prowadzenia działań niektóre środki materiałowe zużywane są masowo. Środki te będą podlegały zaopatrywaniu codziennemu na podstawie zapotrzebowania jednostki komunikacyjnej lub prowadzonych kalkulacji stosowanych do wykonywanego zadania /mps, żywność/.

Niektóre środki materiałowe będą używane nieregularnie bądź też w niewielkich ilościach /amunicja, umundurowanie, części zamienne itp./.

Materiały te będą uzupełniane doraźnie na zapotrzebowanie jednostek.

W niektórych przypadkach jednostki komunikacyjne mogą przejmować

środki materiałowe od innych rodzajów wojsk przegrupowujących się przez ich rejon działania lub przebywających w tym rejonie. Przekazywanie i przyjmowanie odbywać się będzie na ogólnych warunkach przyjętych w armii z polecenia służb zaopatrujących lub kwatermistrza frontu /armii/.

1.2. Zasady organizacji zabezpieczenia technicznego

Zabezpieczenie techniczne w jednostkach komunikacyjnych obejmuje:

- czuwanie nad prawidłową gospodarką i eksploatacją uzbrojenia, pojazdów mechanicznych, agregatów itp.;
- udzielanie pomocy technicznej wykonującym zadania pododdziałom organicznym i przydzielonym;
- ewakuacja i remont sprzętu uszkodzonego.

1.2.1. Organizacja eksploatacji sprzętu technicznego

Organizacja właściwej eksploatacji sprzętu technicznego, znajdującego się w wyposażeniu jednostek komunikacyjnych, obejmuje przechowywanie sprzętu, konserwację, obsługiwanie techniczne /OT-1 i OT-2/ oraz kontrolę właściwej i racjonalnej eksploatacji.

Za przechowywanie i konserwację sprzętu znajdującego się w składach i magazynach odpowiedzialni są kierownicy składów i magazynierzy. Sprzęt nie używany na bieżąco powinien być przechowywany czysty i w właściwy sposób zakonserwowany.

Obsługiwanie techniczne ma na celu:

- utrzymanie sprzętu w stałej sprawności technicznej, bez względu na warunki jego eksploatacji;
- usuwanie wszelkich usterek i niesprawności powodujących przedwczesne zużycie lub awarie;
- osiągnięcie maksymalnych okresów użytkowania między poszczególnymi remontami.

Za obsługiwanie techniczne pełną odpowiedzialność ponoszą dowódcy oddziałów i pododdziałów. Zadania z zakresu obsługi technicznego wykonują:

- obsługę codzienną /OC/ oraz przegląd techniczny /PT/ kierowcy i etatowe załogi oraz operatorzy sprzętu pod nadzorem dowódców pododdziałów przed wyjazdem lub rozpoczęciem pracy w danym dniu;
- obsługę bieżącą /OB/ wykonują kierowcy, załogi i operatorzy na bieżąco podczas eksploatacji sprzętu;
- obsługi techniczne sprzętu /OT-1 i OT-2/ przeprowadzają kierowcy, załogi, operatorzy przy pomocy pododdziałów remontowych i pod fachowym

nadzorem organów służb technicznych oddziałów i związków komunikacyjnych po przejechaniu określonej ilości kilometrów, przepracowaniu motogodzin lub po upływie ustalonego terminu eksploatacji.

1.2.2. Zasady ewakuacji technicznej

Planowaniem i organizacją ewakuacji technicznej zajmuje się pion służb technicznych, natomiast za jej realizację ponoszą odpowiedzialność dowódcy wszystkich szczebli dowodzenia jednostek komunikacyjnych.

Ewakuacji w jednostkach komunikacji podlega:

- uszkodzony sprzęt techniczny, który nie może być wyremontowany na miejscu;
- sprzęt techniczny sprawny lecz zbędny podczas wykonywania zadania;
- części zamienne, mechanizmy i agregaty wymontowane ze sprzętu uszkodzonego nie nadającego się do remontu;

- sprzęt techniczny zdobyczny;

W pracach ewakuacyjnych mogą uczestniczyć:

- załogi, obsługi, kierowcy, operatorzy sprzętu itp.;
- pododdziały ewakuacji technicznej;
- grupy ewakuacji technicznej organizowane przez dowódców;
- opróżniony transport po dowozie środków materiałowych;
- transport innych rodzajów wojsk udający się na tyły przez rejony działania jednostek komunikacyjnych po uprzednim uzgodnieniu i na zarządzenie wyższych przełożonych.

Ewakuacja techniczna w jednostkach komunikacyjnych może być prowadzona do punktów zbiórki uszkodzonego sprzętu /PZUS/ oddziałów i związków komunikacyjnych, do dróg dowozu i ewakuacji /osi ewakuacji/ lub do PZUS frontu /armii/. W wyjątkowych wypadkach po uprzednim uzgodnieniu sprzęt niespecjalistyczny może być ewakuowany i remontowany przez inne jednostki działające w pobliżu jednostek komunikacyjnych.

1.2.3. Zasady organizacji remontu sprzętu technicznego

Remont uszkodzonego sprzętu technicznego jest podstawowym źródłem odzysku i uzupełnienia sprzętu w pododdziałach. Sprzęt do remontu może być kierowany z powodu:

- naturalnego zużycia w czasie eksploatacji /długotrwałość użytkowania/;

- awaryjnego zużycia w czasie eksploatacji;

- uszkodzeń na skutek oddziaływania nieprzyjaciela.

Uszkodzony sprzęt w zależności od charakteru uszkodzenia i przewidywanej pracochłonności remontu kwalifikowany jest do remontu bieżącego /RB/, średniego /RS/ i głównego /RG/.

Pododdziały remontowe jednostek komunikacyjnych będą wykonywały remonty bieżące. W przypadku dłuższego przebywania jednostek w jednym rejonie, pododdziały remontowe jednostek komunikacyjnych po wykonaniu remontów bieżących mogą wykonywać remonty średnie o małej pracochłonności.

Remonty mogą być wykonywane tak samo, jak we wszystkich rodzajach wojsk:

- metodą wymiany podzespołów /zespołów/;
- metodą demontażu, regeneracji i montażu uszkodzonych części;
- metodą mieszaną.

Podczas wykonywania remontów na miejscu uszkodzenia w jednostkach komunikacyjnych pododdziałom remontowym pomagają załogi, kierowcy i operatorzy sprzętu uszkodzonego. Sprzęt wyremontowany powraca wraz z załogą do macierzystych pododdziałów.

1.3. Zasady organizacji zabezpieczenia medycznego

Organizacja zabezpieczenia medycznego w jednostkach komunikacyjnych obejmuje:

- zapobieganie powstawaniu i szerzeniu się zachorowań wśród żołnierzy;
- kontrolę medyczną warunków bytowych pododdziałów i grup żołnierzy w rejonach wykonywanych zadań;
- organizowanie i realizowanie przedsięwzięć związanych z udzielaniem pomocy medycznej rannym i chorym;
- ewakuacja rannych i chorych wymagających udzielenia pomocy specjalistycznej i leczenia.

Zabezpieczeniem medycznym na wszystkich szczeblach kieruje służba zdrowia przy wykorzystaniu organicznych i przydzielonych pododdziałów medycznych.

1.3.1. Zasady ewakuacji medycznej

Jednym z najważniejszych zadań służby zdrowia w czasie prowadzenia działań bojowych jest ewakuacja rannych i chorych na kolejne etapy udzielania pomocy medycznej. Ma ona na celu odciążenie punktów medycznych niższego szczebla od rannych i chorych oraz skrócenia czasu udzielenia pomocy od prostej samopomocy poprzez pomoc kwalifikowaną do pomocy specjalistycznej w szpitalach polowych i stacjonarnych.

Za ewakuację ze szczebla niższego odpowiada szczebel nadrzędny i dokonuje jej własnymi siłami i środkami. W jednostkach komunikacyjnych w zależności od rejonu działania ewakuacja z pododdziałów może być

prowadzona siłami medycznymi tych jednostek do swoich punktów medycznych lub też bezpośrednio do szpitali stacjonarnych i BSzF. Ponadto ewakuacja może być prowadzona transportem jednostek przegrupowujących się na tyły przez rejony działania jednostek komunikacyjnych oraz bezpośrednio transportem armii /frontu/.

Podstawowym środkiem transportu rannych i chorych z jednostek komunikacyjnych jest transport sanitarny. Nie wykluczone jest jednak wykorzystanie transportu ogólnego przeznaczenia, jak i transportu kolejowego czy powietrznego.

Bardzo istotną rolę w ewakuacji medycznej odgrywa etapowe udzielanie pomocy rannym i chorym.

Pierwsza pomoc udzielana jest bezpośrednio w miejscu zranienia w formie samopomocy, pomocy koleżeńskiej lub udzielonej przez sanitariusza. Obejmuje ona założenie opatrunku, opaski uciskowej lub unieruchomienia złamanej kończyny.

Pomoc przedlekarska udzielana jest przez podoficera sanitarnego. Obejmuje poprawienie i założenie opatrunków, podanie antybiotyków i leków.

Pierwsza pomoc lekarska udzielana w punkcie medycznym, gdzie znajduje się lekarz. Obejmuje ona sprawdzenie dotychczas udzielonej pomocy, podanie surowicy, antybiotyków, leczenie lekko rannych i chorych do 5 dni, prowadzenie prostych zabiegów chirurgicznych.

Pomoc kwalifikowana może być udzielana tym rannym, którzy w ramach współdziałania będą ewakuowani do batalionów medycznych lub mbw.

Pomoc specjalistyczna udzielana jest w szpitalach stacjonarnych i BSzF. Pomocy tej udzielają lekarze odpowiednich specjalności w zależności od zranienia lub choroby.

1.3.2. Przedsięwzięcia sanitarnohigieniczne i przeciwepidemiczne

Przedsięwzięcia sanitarnohigieniczne w jednostkach komunikacyjnych polegają na:

- rozpoznaniu sytuacji sanitarnohigienicznej rejonów działania tych jednostek;
- kontroli medycznej stanu osobowego oraz warunków żywienia;
- przestrzeganiu higieny osobistej żołnierzy;
- kontroli laboratoryjnej przydatności wody do celów spożywczych oraz produktów żywnościowych;
- kontroli kąpieli i prania bielizny;
- kontroli przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy;
- utrzymaniu czystości rejonu działania i rozmieszczenia pododdziałów.

W rejonie rozmieszczenia i działania żołnierze sami muszą utrzymywać porządek i czystość. Personel medyczny ma obowiązek kontrolowania produktów żywnościowych, ich przechowywania, przyrządzenia i wydawania posiłków. Dowódcy pododdziałów powinni zapewnić dostarczenie żołnierzom środków higieny osobistej, dopilnować kąpeli i wymiany bielizny.

Przedsięwzięcia przeciwepidemiczne mają na celu zapobieganie powstawaniu chorób zakaźnych, a w razie ich powstania - lokalizację i likwidację ich ogniska.

W rejonach rozmieszczenia i działania jednostek, służba zdrowia tych jednostek, winna prowadzić rozpoznanie przeciwepidemiczne wśród ludności cywilnej. W punktach medycznych należy przygotować izolatory dla zakaźnie chorych.

W wypadku stwierdzenia chorych zakaźnie, osoby te i podejrzane o chorobę zakaźną należy ewakuować do szpitali zakaźnych oddzielnym transportem. W wypadku masowych zakażeń zarządza się kwarantannę dla wojsk i ludności miejscowej.

Przedsięwzięciami dodatkowymi ograniczającymi zagrożenie zakażenia są:

- szczepienia ochronne:

- ograniczenie kontaktu z ludnością miejscową i przegrupowującymi się wojskami przez rejon działań;
- prowadzenie dezynfekcji i dezynsekcji.

2. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE BATALIONU DROGOWO-EKSPLOATACYJNEGO /bde/

2.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego

Zabezpieczenie materiałowe pododdziałów bde musi być organizowane stosownie do ich potrzeb, możliwości tyłów oraz wykonywanych przez nie zadań. W zabezpieczeniu tym główną uwagę należy zwrócić na materiały pędne i smary oraz żywność, bowiem będą to środki materiałowe, które będą używane masowo.

Za zabezpieczenie materiałowe bde pełną odpowiedzialność ponoszą szefowie służb armii, zaś za zaopatrywanie pododdziałów kwatermistrz poprzez odpowiednich szefów służb.

2.1.1. Organizacja zaopatrywania

Zasadniczym źródłem zaspokajania potrzeb materiałowych bde są składy armijnej brygady materiałowego zabezpieczenia /ABMZ/, zaś jego pododdziałów - zapasy utrzymywane w plutonie zaopatrzenia bde. Organizację plutonu zaopatrzenia obrazuje załącznik nr 1.

W zależności od okresu i rodzaju działań, rozmieszczania składów i decyzji kwatermistrza armii, bde może zaspokajać swoje potrzeby materiałowe również ze składów stacjonarnych lub stacji wyładowniczych.

Nie jest wykluczone, że pododdziały bde będą tankowały swoje pojazdy i uzupełniały mps dla agregatów w stacjach CPN, bądź też będą okresowo przydzielane na zaopatrzenie do jednostek innych rodzajów wojsk, z którymi wspólnie będą wykonywały zadania.

Możliwe jest również wykorzystywanie przez pododdziały bde zasobów miejscowych, szczególnie jeśli chodzi o żywność i mps.

W czasie zaopatrywania pododdziałów należy zwracać uwagę na to, aby pododdziały wykonujące zadania w znacznym oddaleniu od rejonu rozmieszczenia bde, były zaopatrywane w pierwszej kolejności i w dostateczną ilość środków materiałowych.

Poszczególne kompanie bde nie mają dodatkowego transportu do zabrania środków materiałowych, a wyposażenie ich drużyn pozwala tylko na zabranie żywności i organizowanie punktów żywienia.

W zasadzie zaopatrywanie pododdziałów bde nie powinno nastęrczać większych trudności, gdyż sztab batalionu i jego tyły rozmieszczają się w czasie działań w pobliżu ABMZ, a poszczególne kompanie organizują zabezpieczenie drogowe i odbudowę oraz osłonę obiektów inżynierskich na ADS. W tych warunkach istnieje możliwość dostarczenia niewielkiej ilości środków materiałowych do pododdziałów transportem jednostek przegrupowujących się po ADS do linii frontu lub transportem armii dowożącym zaopatrzenie do ZT. W każdym jednak przypadku organem koordynującym dowódz jest kwatermistrzostwo bde.

2.1.2. Właściwości żywienia

Żywnienie żołnierzy batalionu w zasadzie oparte jest na bazie kuchni polowych KP-200 i KP-340, w które to kuchnie batalion jest wyposażony.

Pluton zaopatrzenia batalionu posiada dwie kuchnie polowe, natomiast drużyny gospodarcze kompanii eksploatacyjnych, kompanii mostowej, pontonowej i drogowej po jednej.

Produkty żywnościowe do plutonu zaopatrzenia dowożone są transportem armii raz na dobę wraz z innymi środkami materiałowymi, tam przechowywane i rozdzielane do drużyn gospodarczych.

Pluton gospodarczy organizuje punkt żywnościowy, w którym żywi dowództwo, sztab, kwatermistrzostwo, służby techniczne i pododdziały zabezpieczenia. Posiłki wydawane są do spożycia na miejscu lub w termosach dostarczane do grup żywionych żołnierzy.

W wypadku dłuższego przebywania któregoś z pododdziałów w rejonie rozmieszczenia dowództwa i sztabu batalionu, jego stan osobowy może być żywiony w punkcie żywnościowym batalionu po włączeniu do punktu żywnościowego jego kuchni polowej.

Największe trudności z wyżywieniem żołnierzy ze względu na specyfikę działań, będą miały kompanie eksploatacyjne.

Pododdziały batalionu w czasie wykonywania zadań na sieci drogowej armii organizują punkty żywnościowe siłami drużyn gospodarczych. W punktach tych przygotowywane są posiłki, a następnie rozwożone w termosach do grup żołnierzy rozmieszczonych na odcinku drogi /PKR, PRR/. Najbardziej oddalone posterunki mogą otrzymywać racjeienne "S" lub świeże produkty do przygotowania posiłków we własnym zakresie. Niewykluczone jest, że niektóre posterunki mogą się żywić w jednostkach innych rodzajów wojsk działających w ich pobliżu lub w punktach żywnościowych, jeśli takie będą organizowane przy ADS. Najłatwiej będzie organizować żywienie w kompaniach pontonowej i mostowej, gdyż zazwyczaj będą wykonywały zadanie całością sił na jednym obiekcie.

2.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego

Zabezpieczeniem technicznym będzie kierował szef służb technicznych batalionu poprzez podległych szefów siłami pododdziałów zabezpieczenia technicznego.

Zasadniczymi zadaniami zabezpieczenia technicznego jest obsługiwanie techniczne sprzętu podczas jego eksploatacji oraz ewakuacja i remont sprzętu uszkodzonego.

Sprawność sprzętu i bezawaryjność jego działania to przede wszystkim wynik właściwej eksploatacji i obsługi technicznej.

Obsługiwanie techniczne powinno odbywać się głównie w rejonie wyjściowym do działań po dokonaniu przegrupowania.

W czasie prowadzenia działań, tzn. kiedy batalion prowadzi zabezpieczenie drogowe armii, nie będzie już czasu na wykonywanie obsługi technicznych, a dowódcy pododdziałów powinni wtedy zwracać uwagę na właściwe prowadzenie obsługi codziennych i obsługi bieżących.

Potrzeby w zakresie ewakuacji i remontu uszkodzonego sprzętu zależą będą od strat eksploatacyjnych i bojowych w czasie prowadzenia działań. Zasadniczą część sprzętu uszkodzonego w trakcie eksploatacji będzie wymagała remontu bieżącego. Straty te w będą mogły wynosić w granicach 2-3% eksploatowanego sprzętu.

Wielkość strat bojowych w tego rodzaju działaniach jest raczej trudna do określenia i będzie zależała głównie od działania lotnictwa

nieprzyjaciela, stosowania środków walki /BMR/ oraz oddziaływania grup dywersyjno-rozpoznawczych i grup z rozbitych pododdziałów nieprzyjaciela.

2.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe

W zabezpieczeniu technicznym batalionu będą brały udział organiczne siły i środki, a ponadto mogą brać udział siły szczebla armijnego.

Główne siły ewakuacyjno-remontowe bde to:

- pluton remontu pojazdów kołowych;
- drużyna remontu uzbrojenia;
- drużyna remontu sprzętu inżynieryjnego.

Siły te przeznaczone są do wykonywania remontów bieżących oraz ewakuacji uszkodzonego sprzętu z pobliskich rejonów.

2.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu

Ze specyfiki działania bde wynika konieczność prowadzenia remontów bieżących sprzętu w miejscu uszkodzenia, a więc zastosowanie zasady: "środek remontowy do uszkodzonego sprzętu". Dlatego też w bde brak jest pododdziału ewakuacji technicznej.

W razie powstania masowych strat bojowych, bde nie jest w stanie własnymi siłami prowadzić ewakuacji i remontów. W takiej sytuacji konieczne jest zaangażowanie sił remontowo-ewakuacyjnych armii.

Prace związane z obsługiwaniem technicznym sprzętu prowadzone są przez kierowców, załogi, obsługi i operatorów pod nadzorem dowódców pododdziałów.

2.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego

Zabezpieczeniem medycznym w batalionie zajmuje się podległy dowódcy batalionu pluton medyczny w składzie: lekarz, podoficer sanitarny, trzech sanitariuszy i sanitariusz-kierowca, wyposażony w samochód sanitarny wielonoszowy.

Pluton medyczny o takim składzie i wyposażeniu nie może w pełni zabezpieczyć pod względem medycznym pododdziałów i grup /PKR i PRR/ działających na całej sieci drogowej armii. Dlatego też pluton medyczny rozwija się do pracy w rejonie rozmieszczenia dowództwa i sztabu oraz odvodu bde. W rejonie tym organizuje punkt medyczny, gdzie udziela pierwszej pomocy lekarskiej rannym i chorym.

Żołnierze z kompanii eksploatacyjnych zranieni w czasie wykonywania zadań na sieci drogowej armii mogą otrzymać pomoc koleżeńską w miejscu

zranienia, a następnie mogą być ewakuowani transportem ogólnym do rejonu kompanii /OPD/. W kompanii sanitariusz może poprawić nałożony opatrunek, nałożyć opaskę uciskową bądź unieruchomić złamaną kończynę, a następnie już samochodem sanitarnym batalionu ewakuować do batalionowego punktu medycznego.

Aby przyspieszyć udzielenie pomocy lekarskiej zranionym, mogą oni być ewakuowani transportem ogólnym do szpitali stacjonarnych przy ADS lub punktów medycznych innych jednostek znajdujących się w rejonie działania pododdziałów bde. Ewakuację prowadzić można również transportem sanitarnym armii prowadzącym ewakuację z pierwszorzutowych ZT.

3. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE BRYGADY DROGOWO-EKSPLOATACYJNEJ /BDE/

3.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego

Potrzeby materiałowe w poszczególnych oddziałach BDE będą dość zróżnicowane i zależą od miejsca i roli tych oddziałów w wykonywanym zadaniu przez brygadę. Niezmiennie tak, jak we wszystkich rodzajach wojsk, będzie się tylko kształtowało zużycie żywności, które zawsze wynosi 1 rdz na żołnierza.

Zużycie amunicji podobnie jak w bde armii będzie stosunkowo małe i zależą od ilości i aktywności grup dywersyjno-rozpoznawczych oraz od możliwości działania lotnictwa nieprzyjaciela w strefie tyłów frontu.

3.1.1. Organizacja zaopatrywania

BDE jest specyficznym związkiem operacyjnym i wykonuje specyficzne zadanie na sieci drogowej w strefie tyłów frontu, a stąd również specyficzny sposób zaopatrywania pododdziałów w środki materiałowe.

Brygada posiada kwatermistrzostwo, ale również i poszczególne jej bataliony posiadają kwatermistrzostwa i to o podobnym składzie. Kwatermistrzostwo brygady jednak spełnia tylko rolę koordynacyjno-kontrolną w stosunku do batalionów, a nie organizuje ich zaopatrywania. Organizuje natomiast zaopatrywanie ale tylko dowództwa i sztabu brygady oraz pododdziałów nie wchodzących w skład batalionów.

Zabezpieczeniem tyłowym batalionów brygady zajmują się kwatermistrzostwa tych batalionów dysponujące plutonami zaopatrzenia o identycznej strukturze organizacyjnej jak w brygadzie i przedstawione w załączniku nr 1.

W ten sposób bataliony brygady zostały usamodzielnione i będą otrzymywały środki materiałowe z wyznaczonych składów lub stacji wyładowniczych. Każdy z batalionów, zgodnie z obowiązującymi zasadami, we wszystkich rodzajach wojsk może przyjąć na zaopatrzenie przydzielony pododdział w sile plutonu.

Dowóz podstawowych środków materiałowych, takich jak żywność, mpe i amunicja odbywa się raz na dobę na koniec dnia walki, a pozostałych środków doraźnie w zależności od potrzeb.

3.1.2. Organizacja żywienia

Żywienie wojsk odbywa się podobnie jak w bde armii. Plutony zaopatrzenia batalionów posiadają zapasy ruchome żywności, które codziennie dostarczają do drużyn gospodarczych w poszczególnych kompaniach. Drużyny te posiadają kuchnie polowe typu KP-200 lub KP-340, w których przygotowują posiłki i w termosach dostarczają do poszczególnych pododdziałów i grup żołnierzy wykonujących zadania na sieci drogowej frontu.

Pluton zaopatrzenia brygady posiada dwie kuchnie polowe, w których przygotowuje posiłki dla dowództwa, sztabu, pododdziałów brygadowych i przydzielonych, a także pododdziałów znajdujących się w odwodzie.

✗ W każdym batalionie drogowo-eksploatacyjnym jest pięć kuchni polowych, które kwatermistrz przydziela do drużyn gospodarczych kompanii lub pozostawia w swojej dyspozycji jeśli któraś z kompanii pozostaje w odwodzie.

✗ Bataliony drogowo-mostowe mają po cztery kuchnie polowe.

Bardzo oddalone od punktów żywnościowych małe grupy żołnierzy mogą otrzymać racje dzienne "S" lub produkty żywnościowe do przygotowania posiłków we własnym zakresie lub też mogą być żywione w punktach żywnościowych organizowanych przy FDS.

3.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego

Podobnie, jak w zabezpieczeniu materiałowym również w zabezpieczeniu technicznym brygady drogowo-eksploatacyjnej, jej bataliony są usamodzielnione. Służby techniczne brygady prowadzą jedynie działalność planistyczną i koordynacyjno-kontrolną dla podległych służb technicznych w batalionach.

3.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe

Dążąc do usamodzielnienia poszczególnych batalionów brygady do ich składu włączono plutony remontowe kierowane przez służby techniczne

batalionów. W zależności od rodzaju i ilości sprzętu technicznego znajdującego się w wyposażeniu batalionu, rozbudowane są ich służby techniczne i tak:

- w bde służby techniczne w składzie 8 osób z podległymi plutonami remontowymi o obsadzie etatowej 39 osób, wyposażonym w niezbędne warsztaty remontowe;

- w bdm służby techniczne w składzie 10 osób z podległym plutonem remontowym w obsadzie etatowej 18 osób i laboratorium drogowo-mostowym - 4 ludzi oraz niezbędnym wyposażeniem i warsztatami remontowymi.

3.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu

Charakterystyczną cechą tych pododdziałów jest brak środków ewakuacyjnych, co sugeruje wykonywanie remontów w poszczególnych batalionach w miejscu uszkodzenia. W zasadzie będą wykonywane remonty bieżące i to metodą wymiany zespołów. Wyremontowany sprzęt będzie powracał do swoich etatowych pododdziałów. Sprzęt wymagający remontu średniego i głównego ściągany będzie w pobliże FDS i ewakuowany siłami frontu do FBR. Sprzęt ten może być również remontowany w punktach pomocy technicznej /PPT/ organizowanych przy FDS.

W wypadku masowych strat sprzętu od uderzeń BMR pododdziały remontowe batalionów wymontowują ze sprzętu nie nadającego się do remontu sprawne zespoły, które mogą być wykorzystane do remontu innego uszkodzonego sprzętu.

3.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego

Zabezpieczenie medyczne w batalionach drogowo-eksploatacyjnych i drogowo-mostowych brygady, zapewniają siły plutonów medycznych. Plutony medyczne podlegają bezpośrednio dowódcom batalionów i organizują batalionowe punkty medyczne w rejonie działań batalionów.

Do punktu medycznego batalionu trafiają wszyscy ranni i chorzy z pododdziałów i tu udzielana im jest pomoc lekarska oraz zostają przygotowani do dalszej ewakuacji.

Część rannych może być ewakuowana do szpitali stacjonarnych w rejonie działania batalionu. Pozostali ranni i chorzy wymagający dłuższego leczenia będą ewakuowani transportem ~~frontu~~ do BSZF.

Własny

4. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE BRYGADY MOSTOWEJ /BM/

4.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego

Całością zabezpieczenia tyłowego brygady mostowej kieruje kwatermistrz poprzez podległe mu służby. Służby kwatermistrzowskie organizują zabezpieczenie tyłowe pododdziałów nie wchodzących w skład batalionów mostów składanych i batalionów pontonowych oraz koordynują i kontrolują pracę służb kwatermistrzowskich batalionów.

Zabezpieczenie materiałowe w batalionach brygady mostowej organizują ich kwatermistrzostwa.

4.1.1. Organizacja zaopatrzenia

Źródłami zaspokojenia potrzeb materiałowych brygady mostowej w zależności od miejsca wykonywania zadań mogą być składy frontowe, składy stacjonarne lub stacje wyładownicze.

Dowóz środków materiałowych do brygady z zasady będzie się odbywał transportem frontowym lub też z wyznaczonych źródeł brygada będzie pobierała własnym transportem.

Bataliony brygady pod względem zabezpieczenia materiałowego są oddziałami samodzielnymi. Pododdziałami zabezpieczenia materiałowego batalionów są plutony zaopatrzenia o takim samym składzie jak przedstawione w załączniku nr 1. Taki sam pluton występuje w kwatermistrzostwie brygady i przeznaczony jest do zaopatrzenia materiałowego pododdziałów brygady nie wchodzących w skład batalionów.

Plutony zaopatrzenia dowożą do pododdziałów środki materiałowe masowego użycia i tankują pojazdy mechaniczne oraz uzupełniają paliwo do maszyn i agregatów, jeden raz na dobę, pod koniec dnia. Pozostałe środki materiałowe jak umundurowanie, materiały inżynieryjne itp. uzupełniane są doraźnie na zapotrzebowanie pododdziałów.

4.1.2. Właściwości żywienia

Produkty żywnościowe do batalionów i plutonu zaopatrzenia brygady dostarczane są na ogólnych zasadach ze źródeł zaopatrzenia frontu.

Pluton zaopatrzenia brygady utrzymuje zapasy ruchome żywności i przygotowuje posiłki dla dowództwa, sztabu i pododdziałów nie wchodzących w skład batalionów. Ponadto w punkcie żywnościowym brygady mogą być żywione pododdziały znajdujące się w odwodzie.

W takiej sytuacji do punktu żywnościowego mogą być włączone dodatkowo - kuchnie polowe tych batalionów, z których pododdziały pozostają w odwodzie.

Poszczególne bataliony utrzymują zapasy żywności w swoich plutonach zaopatrzenia i na ich bazie organizują punkty żywnościowe.

Posiłki z punktów żywnościowych wydawane są na miejscu lub dla części pododdziałów dowożone w termosach.

Kompanie mostowe i kompanie budowy podpór mostowych z batalionów mostów składanych posiadają w swoim składzie drużyny transportowo-gospodarcze w składzie 5 ludzi o następującym wyposażeniu:

- kuchnia polowa KP=200 - 1 szt.;
- samochód ciężarowo-szosowy - 2 szt.;
- przyczepa transportowa - 1 szt.;
- zbiornik na wodę 500 l na płozach - 1 szt.

Drużyny te przewożą produkty żywnościowe dostarczane z plutonów zaopatrzenia batalionów i organizują punkty żywnościowe, w których żywią stany osobowe swoich pododdziałów.

pozostałe kompanie żywią się w punktach żywnościowych organizowanych w batalionach.

Bataliony mostów składanych posiadają po pięć, a bataliony pontonowe po cztery kuchnie polowe KP-320 i KP-340.

4.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego

Szef służb technicznych brygady z podległymi mu służbami nadzoruje i koordynuje pracę służb technicznych batalionów. W batalionach zabezpieczenie techniczne organizują służby techniczne batalionów wraz z podległymi im plutonami remontowymi. Taki sposób ustawienia służb technicznych w brygadzie zapewnia batalionom samodzielność i daje możliwość wykonywania remontów bieżących sprzętu.

Czas pracy w jednym miejscu środków remontowych uzależniony jest od czasu pracy batalionu na jednym obiekcie lub czasu osłony technicznej obiektu.

Podobnie jak w BDE jest tu brak środków ewakuacyjnych. W związku z powyższym sprzęt wymagający remontu średniego i głównego może być tylko ściągnięty do osi ewakuacji technicznej, skąd dalszą ewakuację będą prowadziły siły i środki ewakuacyjne frontu.

Nie wyklucza się możliwości remontowania tego sprzętu w punktach pomocy technicznej organizowanych przy FDS.

4.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego

Brygada mostowa posiada bardzo skromne siły medyczne. W każdym z batalionów występuje etatowo pluton medyczny w składzie: lekarz, podoficer sanitarny, sanitariusz, kierowca-sanitariusz oraz samochód

sanitarny wielonoszowy. Brak jest natomiast brygadowych sił zabezpieczenia medycznego.

Plutony medyczne batalionów organizujące batalionowe punkty medyczne mogą w nich udzielać pomocy lekarskiej niewielkiej ilości rannych i chorych i przygotowanie ich do dalszej ewakuacji. W przypadkach sporadycznych mogą one ewakuować rannych do pobliskich szpitali stacjonarnych. Zasadniczą ewakuację będą jednak prowadziły siły ewakuacyjne frontu do BSZF. W wypadku masowych strat w oddziałach brygady mostowej konieczna jest pomoc sił i środków medycznych frontu.

5. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE BRYGADY TRANSPORTOWEJ /BTr/

5.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego

Brygada transportowa przeznaczona jest do dowozu środków materiałowych ze składów stacjonarnych, składów polowych frontu i stacji wylądowczych. Poszczególne bataliony transportowe w zasadzie będą wykonywały zadania samodzielnie i czas przebywania ich poza rejonem brygady może się wahać od kilku godzin do dwóch, trzech, a nawet więcej dni. Dlatego też musi istnieć pełne usamodzielnienie batalionów.

Podstawowym środkiem materiałowym używanym masowo przez bataliony brygady są materiały pędne i smary.

5.1.1. Organizacja zaopatrywania

Kwatermistrzostwo brygady kontroluje i koordynuje pracę tyłów w batalionach, a podległy mu pluton zaopatrzenia organizuje zabezpieczenie poza batalionowych pododdziałów brygady.

Podobnie jak w brygadzie drogowo-eksploatacyjnej i mostowej środki materiałowe są dostarczane do batalionów środkami frontu lub też przez te bataliony pobierane w wyznaczonych składach.

Każdy z batalionów posiada kwatermistrzostwo i podległe mu:

- pluton transportowy - 18 ludzi, przeznaczony do przewozu środków materiałowych dla batalionu;
- pluton gospodarczy - 23 ludzi do zabezpieczenia bytu składu osobowego batalionu.

Jeżeli w czasie dowozu środków materiałowych przez batalion, pluton transportowy będzie musiał dokonać tankowania samochodów, to po opróżnieniu transportu powinien udać się do najbliższego składu, uzupełnić zapasy, a następnie dołączyć do powracającej kolumny batalionu.

Zaopatrywanie w podstawowe środki materiałowe odbywa się jeden raz na dobę pod koniec dnia, a w przypadku masowego zużycia lub zniszczenia może być organizowane doraźnie.

5.1.2. Organizacja żywienia

Żywienie podobnie, jak w omawianych poprzednio jednostkach, organizowane jest przez pododdziały tyłowe brygady i batalionów.

Plutony gospodarcze batalionów posiadają w swym składzie po 4 kuchnie polowe, na bazie których organizują punkty żywnościowe.

Posiłki przygotowywane są dla tych pododdziałów batalionu, które są w rejonie, natomiast pododdziały, które w tym czasie realizują dowóz mogą otrzymać racje dzienne "S".

Jeśli batalion organizuje dowóz całością sił i po dokonaniu dowozu ześrodkowuje się w innym rejonie, lub gdy dowóz będzie trwał ponad jedną dobę, wówczas pluton gospodarczy udaje się razem z całością sił batalionu i tam w czasie odpoczynków organizuje żywienie.

Kolumny brygady transportowej realizujące dowóz po FDS mogą być również żywione w punktach żywnościowych organizowanych przy FDS.

5.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego

5.2.1. Siły ewakuacyjno-remontowe

Brygada transportowa ze względu na specyfikę działania posiada dość znaczne siły remontowe:

- w brygadzie - kompania remontowa podległa bezpośrednio dowódcy brygady nastawiona głównie na wykonywanie remontów samochodów;
- w batalionach transportowych i batalionach transportowych mps - służby techniczne z plutonem remontowym;
- w kompaniach transportowych - drużyny remontowe;

5.2.2. Organizacja ewakuacji i remontu sprzętu

Drużyny remontowe w kompaniach transportowych głównie przeznaczone są do organizowania zabezpieczenia technicznego kolumn w czasie dowozu i przegrupowania. Drużyny remontowe mogą wykonywać drobne naprawy samochodów w czasie przegrupowania. Jeśli nie są w stanie w krótkim czasie usunąć uszkodzenia, to mają do dyspozycji ciągnik kołowy, który pozwala na ewakuację uszkodzonego samochodu do określonego miejsca. W rejonie ześrodkowania nadzorują i udzielają pomocy w wykonywaniu obsługi technicznych.

Plutony remontowe batalionów organizują zabezpieczenie techniczne kolumn batalionów w czasie wykonywania dowozu i przegrupowania. W rejonach ześrodkowania udzielają pomocy w obsługach technicznych oraz mogą prowadzić remonty bieżące sprzętu w małym zakresie. Plutony remontowe

mogą również dokonywać ewakuacji uszkodzonych samochodów do rejonu ześrodkowania.

Kompania remontowa bierze udział w zabezpieczeniu technicznym kolumny brygady w czasie przegrupowania. W rejonie ześrodkowania organizuje punkt zbiórki uszkodzonego sprzętu /PZUS/ i tam wykonuje remonty bieżące, a jeśli czas pozwala remonty średnie o małej pracochłonności.

Kompania remontowa posiadanyimi ciągnikami może prowadzić ewakuację uszkodzonych samochodów z batalionów do PZUS brygady.

Ewakuację sprzętu, który nie może być wyremontowany w brygadzie prowadzą siły ewakuacyjno-remontowe frontu.

5.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego

Brygada transportowa, podobnie jak brygada mostowa posiada bardzo skromne siły medyczne. Tylko w batalionach transportowych występują plutony medyczne i to w składzie czteroosobowym jak w BM.

Plutony te organizują punkty medyczne w rejonie ześrodkowania. Natomiast w czasie marszu i dowozu przemieszczają się na ogonie kolumny razem ze środkami zabezpieczenia technicznego kolumn. Posiadanyim jednym samochodem sanitarnym mogą prowadzić ewakuację rannych i chorych do szpitali stacjonarnych, rozmieszczonych przy drogach marszu.

Rannych i chorych z punktów medycznych batalionów w rejonie ześrodkowania prowadzą siły ewakuacyjne frontu do BSzF.

6. ZABEZPIECZENIE TYŁOWE I TECHNICZNE BRYGADY WOJSK KOLEJOWYCH /BWK/

6.1. Organizacja zabezpieczenia materiałowego

Wśród wszystkich jednostek komunikacyjnych najbardziej rozwinięte tyły posiada brygada wojsk kolejowych. Podobnie jak w poprzednich jednostkach, wszystkie jej oddziały są usamodzielnione pod względem tyłowym.

6.1.1. Organizacja zaopatrzenia

Bataliony kolejowe, mostowe i batalion transportowy prowadzą samodzielną gospodarkę materiałową. Środki materiałowe do ich plutonów są dostarczane bezpośrednio transportem frontu z FBMZ, składów stacjonarnych lub stacji wyładowniczych. Mogą one również pobierać środki materiałowe własnym transportem z wyznaczonych składów.

Oprócz tyłów w poszczególnych batalionach brygada posiada kompanię zaopatrzenia, która również jest zaopatrywana przez front.

Kompania zaopatrzenia utrzymuje zapasy ruchome środków materiałowych i zaopatruje:

- kompanię dowodzenia;
- kompanię odbudowy kolejnych urządzeń wodnych;
- kompanię eksploatacyjną;
- kompanię minerów;
- oddział rozpoznawczy.

Ponadto kompania zaopatrzenia organizuje zaopatrywanie dowództwa, sztabu i służb technicznych. W swoim składzie posiada:

- pluton zaopatrzenia;
- pluton transportowy;
- drużynę przeładunkową;
- drużynę wydobywania i oczyszczania wody;
- drużynę transportowo-gospodarczą.

Pododdziały tyłowe brygady organizują zaopatrywanie swoich pododdziałów w podstawowe środki materiałowe raz na dobę.

W wypadku masowego zużycia lub zniszczeń organizowane może być zaopatrywanie doraźne na zapotrzebowanie dowódców pododdziałów.

6.1.2. Właściwości żywienia

Zywnienie w batalionach odbywa się w punktach żywnościowych organizowanych przez plutony zaopatrzenia. Jeśli któraś z kompanii batalionu będzie wykonywała zadanie w oderwaniu od sił głównych batalionu można do jej dyspozycji wydzielić produkty żywnościowe i kuchnię polową celem usamodzielnienia jej pod względem żywnościowym. Dla pododdziałów wykonujących swoje zadanie w pobliżu rozmieszczenia batalionu posiłki można im dostarczać w termosach. Dla wykonujących zadanie w pobliżu stacji kolejowych może być organizowane żywnienie na bazie kolejowych urządzeń gastronomicznych.

Kompania zaopatrzenia dostarcza produkty żywnościowe do kompanii odbudowy kolejowych urządzeń wodnych, eksploatacyjnej, minerów i oddziału rozpoznawczego, które na bazie drużyn transportowo-gospodarczych organizują dla siebie punkty żywnościowe.

Pluton transportowo-gospodarczy kompanii dowodzenia organizuje punkt żywnościowy, w którym organizuje żywnienie dowództwa i sztabu oraz batalionu transportowego.

6.2. Organizacja zabezpieczenia technicznego

Zabezpieczeniem technicznym w brygadzie kieruje szef służb technicznych brygady. W batalionach zabezpieczenie techniczne organizowane jest na bazie plutonów remontowych. Plutony te mogą wykonywać remonty bieżące sprzętu. Zakres remontów zależy od czasu przebywania oddziałów w jednym rejonie.

Niektóre remonty sprzętu mogą być wykonywane przy wykorzystaniu kolejowych warsztatów remontowych lub innych warsztatów znajdujących się w rejonie działania.

Ze względu na specyfikę działania poszczególnych oddziałów i pododdziałów brygady, szczególnie podczas osłony technicznej linii kolejowej, nie wszystkie pododdziały są usamodzielnione pod względem technicznym. Pododdziały te będą musiały korzystać z kolejowych lub stacjonarnych warsztatów i urządzeń technicznych.

Ewakuację techniczną uszkodzonego sprzętu, który nie może być wyremontowany w oddziałach brygady prowadzić będą siły frontu. Ewakuacja techniczna z brygady wojsk kolejowych może być również prowadzona transportem kolejowym.

6.3. Organizacja zabezpieczenia medycznego

Do zabezpieczenia medycznego brygada dysponuje tylko siłami plutonów medycznych w batalionach. Brak natomiast środków zabezpieczenia medycznego w pododdziałach nie wchodzących w skład batalionów brygady.

Pluton medyczny batalionu samochodem sanitarnym organizuje ewakuację z pododdziałów do batalionowego punktu medycznego, gdzie udziela rannym i chorym pomocy lekarskiej oraz przygotowuje ich do dalszej ewakuacji.

W koniecznych przypadkach brygada będzie zmuszona do korzystania z pomocy kolejowej służby zdrowia lub też może przekazywać rannych i chorych do szpitali stacjonarnych w rejonie prowadzenia działań.

Ewakuację rannych i chorych z punktów medycznych oddziałów brygady prowadzi front na ogólnych zasadach.

7. WNIOSKI KOŃCOWE

1. Wynik każdego działania wojsk zależy od terminowego i pełnego ich zabezpieczenia pod względem tyłowym przez wyspecjalizowane pododdziały zaopatrzenia, techniczne i medyczne.

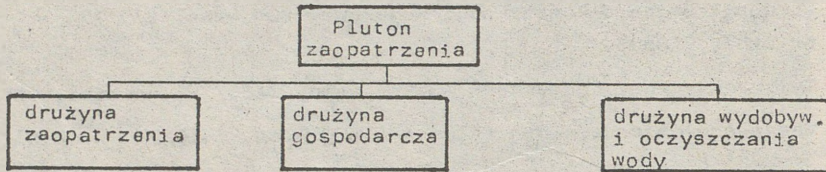
2. Podczas wykonywania zadań w strefie tyłów frontu i armii, jednostki komunikacyjne powinny stale utrzymywać łączność i nawiązywać współpracę z innymi rodzajami wojsk wykonującymi zadania w pobliżu oraz z organami kolejowymi i drogowymi. Dotyczy to przede wszystkim tych jednostek, które posiadają zbyt skromne siły do zabezpieczenia technicznego i medycznego.

3. W celu właściwego zabezpieczenia jednostek komunikacyjnych pod względem medycznym w czasie wykonywania zadań, konieczne jest rozbudowanie plutonów medycznych w batalionach brygady kolejowej, brygady mostowej oraz armijnym batalionie drogowo-eksploatacyjnym.

BIBLIOGRAFIA DO ROZDZIAŁU CZWARTEGO

1. Instrukcja o organizacji i pracy tyłów taktycznych. Szt, Kwat. 60/67, nr bibl. Pf 13031.
2. Poradnik oficera komunikacji wojskowej SOW wawn. 239/77, nr bibl. 018503.
3. Tyły taktyczne. Podręcznik ASG WP wawn. 3480/79, nr bibl. 0844.
4. Vademecum oficera służb tyłowych. ASG wawn. 3416/78, nr bibl. 0681.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA I WAŻNIEJSZE WYPOSAŻENIE PLUTONU ZAOPATRZENIA
JEDNOSTEK KOMUNIKACYJNYCH



ZESTAWIENIE WAŻNIEJSZEGO SPRZĘTU

Pododdz.	Sprzęt	Stan osobowy	Samochód cy-sterna paliw.	Samochód cy-przyczepa cy-sterna paliw.	Samochód dostawczy	Samochód ciężar. teren.	Samochód ciężar. szosowy	Przyczepa transport.	Samoch. cysterna na wodę 3000 l	Zbiornik na wodę 500 l na przyczepie	Kuchnia polowa KP-340 / KP-200	Zestaw SW-15
1 dr. zaop		10	1	1	1	1	4	2				
2 dr. zaop.		8	1	1			4	2	1			
dr gosp		6				1	2	1		2	2	
dr wydobywania i oczyszczania wody		6				1						1
Razem:		30	2	2	1	3	10	5	1	2	2	1

URZUTOWANIE ZAPASÓW RUCHOMYCH ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH W JEDNOSTKACH
KOMUNIKACYJNYCH ARMII I FRONTU

Rodzaj środka materiałowego	Jko	W pododdziale przy żołnierzu i sprzęcie	Na pododdziale na transporcie	Na transportcie oddziału ZT	Razem	Uwagi
żywność	rdz	-	5	2 + /2/	9 + /2/	dodatkowo na przegrupowanie
amunicja strzelecka	jo	0,5	-	0,3	1,0	
plot	jo	1,0	-	0,5	2,0	
benzyna samochod.	jn	1x/0,25/	-	0,25	1,5x /0,25/	zapas doraźny
mps	jn	1x/0,25/	-	0,25	1,5x /0,25/	zapas doraźny
przedmioty mundurowe	kpl zestaw			zestaw wymienio- no-na- prawczy nr 35	5% należ. do etatu "W"	
środki sanitarne	ω			zapas na W M-C dla 50% etatu "W"		

Wydrukowano w 20 egz.

Egz. nr 1-20 Bibl. Nauk. DZS
Wyk. ppłk Nowak
Druk. OH, dn. 23.7.84r.
Druk. ASG-WP nr 0235/0947/WW
Kor. EA i JK

