



Grey Scale #13



DANES PICTA .COM

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

# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



**JAWNE**

**POUFNE I JNE**

Egz. Nr ..... 5

PF-57/S



Kmdr por. mgr inż. Marian KAŚKOSZ  
Kmdr por. mgr inż. Marek ŻÓŁKIEWICZ

## ORGANIZACJA PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH TRANSPORTEM MORSKIM

Materiał do studiowania



62529

WARSZAWA

LIPIEC

1986



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



JAWNE

~~POUFNE~~ JAWNE

Egz. Nr ..... 5



Kmdr por. mgr inż. Marian KAŚKOSZ  
Kmdr por. mgr inż. Marek ŻÓŁKIEWICZ

ORGANIZACJA PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH  
TRANSPORTEM MORSKIM

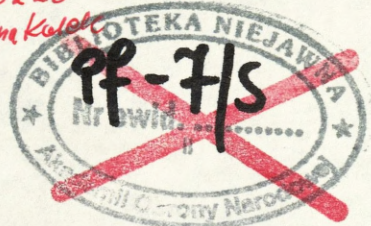
Materiał do studiowania



62529

Wydział Wojsk Lądowych  
Katedra Taktyki Tyłów

*Wzrostka Główna - Kancel. prof. nr uch 828  
2 ok 20070228  
1503074444 Katedr*



**POUFNE**

Egz. ... 5

Zatwierdza  
Szef Katedry T.T.

gen. bryg. Zbigniew KAMIŃSKI



**JAWNE**



Kadr por. mgr inż. Marian KASKOSZ

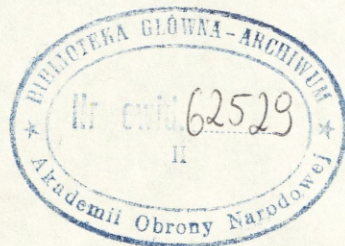
Kadr por. mgr inż. Marek Żółkiewicz

ORGANIZACJA PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH TRANSPORTEM MORSKIM

/ materiał do studowania /

~~POUFNE~~

~~24.1.2003 Jan Kamiński~~



I ZASADY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH TRANSPORTEM MORSKIM .....	3
1. Założenia ogólne .....	3
2. Rodzaje wojskowych przewozów morskich .....	4
3. Charakterystyka organizacji poszczególnych rodzajów przewozów .....	4
4. Organy kierowania morskimi przewozami, podległe im siły i środki wykonawcze .....	6
5. Planowanie przewozów wojskowych transportem morskim	9
II MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWE, ORGANIZACJA ZAŁADOWANIA I WYŁADOWANIA WOJSK, SPRZĘTU BOJOWEGO I ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH .....	10
1. Możliwości przewozowe .....	10
2. Planowanie i organizacja załadowania /wyładowania/ wojsk, sprzętu bojowego i środków materiałowych .....	11
3. Kolejność i sposoby załadowania /wyładowania/ na statki .....	13
4. Miejsce załadowania /wyładowania/ .....	14
III ORGANIZACJA I REALIZACJA PRZEJŚCIA MORZEM W RAMACH MORSKICH PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH .....	15
1. Przygotowanie załóg i statków do warunków pływania w czasie wojny .....	15
2. Zabezpieczenie przejścia statków przez siły marynarki wojennej .....	16
a/ przejście samodzielne statków /transportowców/ ..	16
b/ przejście w składzie konwoju .....	16
3. Wyjście, przejście morzem, wejście do portu statku /transportowca/ .....	18

## I ZASADY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH TRANSPORTEM MORSKIM

### 1. Założenia ogólne.

Potrzeby i konieczność organizowania drogą morską zależą przede wszystkim od sytuacji operacyjnej wojsk. Będą one wzrastały na przykład w miarę oddalania się wojsk frontu od baz zaopatrzenia obszaru kraju, na skutek powstałych trudności w zachowaniu ciągłości zaopatrywania wojsk drogą lądową oraz w wypadku opanowania wysp i innych rejonów nadmorskich, niedostępnych dla transportu lądowego.

W dwóch pierwszych wypadkach czynnikami decydującymi o wyborze rodzaju środka transportowego jest czas dostarczania wojskom niezbędnego zaopatrzenia. Duże odległości dowozu oraz ograniczone możliwości transportu lądowego, ewentualnie masowe zniszczenia obiektów drogowych na liniach komunikacyjnych mogą spowodować konieczność wzmoczonego wykorzystania transportu morskiego. O dużej możliwości załadowczej tego rodzaju transportu może świadczyć fakt, iż statek o ładowności 6 000 ton może zabrać ładunek odpowiadający w przybliżeniu 10 transportom kolejowym /o składzie 300 wagonów/ lub transportowi samochodowemu o łącznej ilości 760 samochodów z przyczepami. Mimo mniejszej stosunkowo jednakowej prędkości statków w porównaniu z środkami transportu kolejowego i samochodowego w praktyce może okazać się, że wskaźniki ekonomiczne transportu morskiego nie wiele odbiegają od odpowiednich wskaźników innych rodzajów transportu. Zniszczenia obiektów na sieci komunikacji lądowej mogą powstać głównie w najbardziej jej nawałnych punktach, jakimi są przede wszystkim przeprawy na szerokich przeszkodach wodnych. Przy tym tego rodzaju przeszkód terenowych na nadmorskim kierunku operacyjnym jest stosunkowo wiele, na przykład rzeki o szerokości 50 - 600 m występują w odległościach do 20 - 100 km. Odbudowa zaś przepraw stałych zwłaszcza na liniach kolejowych jest procesem prac- i czasochłonnym, co w znaczny sposób wpływa bezpośrednio na zmniejszenie się możliwości transportu lądowego. Jeżeli chodzi o dowóz do rejonów niedostępnych dla transportu lądowego, takich np. jak wyspy, to transport morski - oprócz doradnie wykorzystywanego transportu powietrznego może okazać się podstawowym środkiem dowozu zaopatrzenia i ewakuacji.

## 2. Rodzaje wojskowych przewozów morskich.

Morskie przewozy wojskowe są częścią przewozów wojskowych realizowanych przy pomocy transportu wodnego. W zależności od charakteru i przeznaczenia wojskowe przewozy morskie dzielą się na:

- o p e r a c y j n e, tj. przewóz jednostek wojskowych dla wykonania przez nie zadań bojowych;
- m e b i l i z a c y j n e, tj. przewozy związane z dostawą uzupełnienia ludzi, sprzętu bojowego, transportu, środków materiałowych i innych ładunków przeznaczonych na ukończenie i zabezpieczenie jednostek w czasie mobilizacji;
- z a o p a t r z e n i o w e, obejmujące przewozy sprzętu wojskowego, środków materiałowych i innych ładunków przeznaczonych dla zabezpieczenia wojsk we wszystkim, co im niezbędne dla walki i życia;
- e w a k u a c y j n e, obejmujące przewozy uszkodzonego lub zbędnego sprzętu i materiałów, rannych i chorych.

## 3. Krótka charakterystyka organizacji i prowadzenia poszczególnych rodzajów przewozów morskich.

3.1. Przewozy operacyjne. Przewozy wojsk wraz z ich uzbrojeniem i wyposażeniem realizowane są za pomocą promów, statków Ro-ro i drobnicowców. W zależności od charakteru i treści realizowanego zadania /bojowego/ przewożonych wojsk oraz od rodzaju ich uzbrojenia i wyposażenia dobiera się odpowiedniej wielkości promy i statki zapewniające możliwość za i wyładunku sprzętu i jego przewóz drogą morską do wyznaczonych punktów wyładowania.

Zgodnie z planem przewozów związki taktyczne, oddziały i pododdziały przemieszczają się z dotychczas zajmowanych rejonów do rejonów wyczekiwania, usytuowanych w pobliżu punktów załadunkowych. W punktach tych następuje ich załadunek na środki transportu morskiego. Przewożone wojska opuszczają rejony wyczekiwania na sygnał przekazany przez komendanta Wojskowej Komendy Portu Handlowego i zwracają się na punkty przeładunkowe w kolejności ustalonej planami załadunków statków. Na wskazanych stanowiskach ładunkowych przewożone wojska wchodzi na promy lub statki i zajmują

nakazane im miejsce. Ciężki sprzęt jest ładowany za pomocą odpowiednich urządzeń przeładunkowych do ładowni statków. Uzbrojenie przeciwlotnicze przewożonych wojsk jest wykorzystane do obrony plot punktów przeładunkowych, /ładuje się ją w ostatniej kolejności na pokłady statków/x oraz w czasie przejścia morzem.

3.2. Przewozy zaopatrzeniowe realizuje się w celu zaspokojenia potrzeb:

- wojsk frontu /w tym desantu/;
- marynarki wojennej;
- innych rodzajów sił.

Dowód środków zaopatrzenia drogą morską realizują małe statki tzw "kabotażowce", jednostki rybackie oraz małe zbiornikowce.

O przydatności małych statków i zbiornikowców decydują ich walory, takie jak:

- możliwości rozładunku ładunków zaopatrzenia w trakcie ich przeładunku i przejścia morzem;
- możliwość wejścia do małych portów w celu dokonania za- lub wyładunku;
- przejście morzem w pobliżu wybrzeża pod osłoną artylerii brzegowej i sił obrony powietrznej OPK i OPL wojsk operacyjnych.

Jednostki pływające przeznaczone do morskich przewozów zaopatrzeniowych dysponują urządzeniami dźwigowymi o udźwigu do 3 ton, co pozwala przeładowywać środki zaopatrzenia na paletach /w nakładach/.

Ładunku jednostek pływających przeznaczonych do przewożenia zaopatrzenia przewiduje się dokonywać przede wszystkim w małych portach obrzeża kraju oraz w przystankach do tego celu miejscach.

Na podstawie planu dowozu miejsca zaopatrzenia dostawy ładunków kierują je do wyznaczonych punktów przeładunkowych w portach lub poza portami, gdzie następuje ich przeładunek na transport pływający.

---

x/ kolejność załadowania jednostki pływającej jest odwrotna do kolejności wyładowania.

Materiały pędne i smary przeładują za pomocą miękkiego rurociągu do zbiorników oczekujących na redzie morskie grupy przeładunków materiałów pędnych i smarów.

- 3.3. W przewozach ewakuacyjno-materiałowych obowiązują te same zasady co przy przewozach zaopatrzeniowych. Ewakuację z obszaru frontu środków materiałowych, sprzętu i innych środków oraz lekko rannych i jeńców realizują to samo statki, które dostarczały zaopatrzenie dla wojsk operacyjnych. Obok ewakuacji środków materiałowych przewiduje się również ewakuację sprzętu bojowego, którego naprawa nie jest możliwa w warunkach polowych, a także wojsk desantu, który nie wykonał postawionego zadania lub wojsk przypartych przez przeciwnika do wybrzeża morskiego.
- 3.4. Przewozy ewakuacyjno-medyczne. Przewozy drogą morską rannych i chorych realizowane są przede wszystkim przez jednostki pasażerskie, dostosowane do przewozu rannych, udzielania im pomocy i hospitalizacji.
4. Organy kierowania morskimi przewozami, podległe im siły i środki wykonawcze.

Centralnym organem wojskowym koordynującym prace przygotowawcze związane z przewozami morskimi jest Główne Kwatermistrzostwo WP. Funkcje koordynatora sprawuje ono poprzez Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej /SSKW/ i we współdziałaniu z dowództwami POW i MW, Zarządem Operacyjnym Sztabu Generalnego WP i departamentami spraw obronnych /DSO/ resortów gospodarki narodowej uczestniczących w realizacji przewozów morskich.

Organami bezpośrednio odpowiedzialnymi za przygotowanie i sprawne działanie systemu wojskowych przewozów morskich są dowództwa POW i MW oraz organa wykonawcze odpowiednich resortów gospodarki narodowej.

#### 4.1. Dowództwo Pomorskiego Okręgu Wojskowego

a/ w czasie "P"

Organizuje i przygotowuje grupę organizacyjną Wojskowej Komendy Przeładunków Morskich /WKPM/ stanowiącą organ SSKW Dowództwa POW czasu "P", w której utrzymane są załączki Wojskowej Komendy Przeładunków Morskich oraz wojskowych komend Zapasowych Morskich Rejonów Przeładunkowych /ZMRP/

b/ w czasie "W":

- formuje wojskowe Komendy Zapasów Morskich Rejonów Przeładunkowych i rozwija ZMP
- formuje Wojskową Komendę Przeładunków Morskich / WKPM/

#### 4.2. Dowództwo Marynarki Wojennej

a/ w czasie "P":

Organizuje i przygotowuje grupę organizacyjną Oddziału Wojskowych Przewozów Morskich /OWPM/, stanowiącą organ Szefostwa Służby Komunikacji MN.

b/ w czasie "W":

- rozwija Oddział Wojskowych Przewozów Morskich, stanowiący organ Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej M W
- formuje batalion przeładunkowy na potrzeby Zapasowego Morskiego Rejonu Przeładunkowego "Wschód";
- formuje Wojskową Komendę Morskiego Rejonu Przeładunkowego Wojsk Operacyjnych /WMRO/ wraz z podległymi jej Komendami portów handlowych i przekazuje je Szefostwu Służby Komunikacji Wojskowej frontu;
- formuje komendy /b oxaszanaty/ portów handlowych na obszarze kraju, które organizacyjnie podporządkowuje się Wojskowej Komendzie Przeładunków Morskich lub odpowiedniej wojskowej komendzie Zapasów <sup>owych</sup> Morskich Rejonów Przeładunkowych.

#### 4.3. Resort gospodarki morskiej:

- organizuje w oparciu o zmilitaryzowane zarządy portów, przeładunek wojsk i środków materiałowych w portach podstawowych;
- organizuje zmilitaryzowane morskie oddziały przeładunkowe;
- przygotowuje środki transportu morskiego, łączności i zabezpieczenia na potrzeby wojskowych przewozów morskich;
- nadziera realizację zadań na rzecz wojskowych przewozów morskich;
- przygotowuje w czasie "P" i rozwija w okresie zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub wojny grupę operacyjną /OG UW/.

#### 4.3.1. Jednostki organizacyjne podległe resortowi gospodarki morskiej:

a/ przedsiębiorstwa armatorskie /Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka, "Dalsmor", "Odra", "Żegluga Szczecińska"/ wydzielają na potrzeby przewozów i przeładunków wytypowane statki i promy i wyposażają je w środki obrony cywilnej.

b/ zarządy portów /Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście/:

- przygotowują punkty przeładunkowe /PP/;
- zapewniają wysoką gotowość /sprawność/ eksploatacyjną środków przeładunkowych;
- wydzielają ustalone ilości sił i środków do uruchomienia punktów przeładunkowych.

4.4. Resort przemysłu chemicznego i lekkiego :

- organizuje zailitaryzowane morskie oddziały przeładunkowe paliw luzem;
- przygotowuje do wykorzystania w systemie zaopatrzenia wojsk zbiornikowce Centrali Przemysłu Naftowego /CPN/;

4.5. Resort komunikacji :

- przygotowuje i utrzymuje w gotowości eksploatacyjnej wytypowane drogi szacchodowe i odcinki linii kolejowych oraz stacje za - i wyładowcze;
- wydziela określoną ilość barek i przekazuje je do dyspozycji zarządów portów;
- zapewnia utrzymanie łączności kolejowej /w interesach prowadzonych przewozów morskich/.

4.6. Resort łączności :

- zapewnia przystosowanie sieci telekomunikacyjnej państwa oraz środków radiokomunikacji morskiej do wykorzystania w okresie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny;
- uwzględnia w planach rozwoju sieci telekomunikacyjnej państwa oraz sieci radiokomunikacyjnej morskiej potrzeby w zakresie łączności na rzecz wojskowych przewozów morskich;
- utrzymuje w planach mobilizacyjnych zgłoszone przez Sztab Generalny WP /Szefstwo Wojsk łączności/ potrzeby w zakresie wydzielenia łączności telekomunikacyjnych na rzecz systemu łączności wojskowych przewozów morskich;
- zapewnia w podległych zakładach przemysłu teleelektronicznego produkcję urządzeń łączności na potrzeby systemu wojskowych przewozów morskich.

6.7. Resort Budownictwa gospodarki komunalnej i przestrzennej :

Organizuje zamilitaryzowane oddziały odbudowy portów morskich oraz przygotowuje i utrzymuje wytypowane drogi dojazdowe do portu.

5. Planowanie przewozów wojskowych transportem morskim.

Planowanie wojskowych przewozów morskich odbywa się w ramach planowanego zabezpieczenia komunikacyjnego sił zbrojnych na czas "W". Wyjściowe potrzeby w zakresie przewozów wojsk i środków materiałowych drogą morską określa się na szczeblu centralnym - oddzielnie dla przewozów operacyjnych i oddzielnie dla przewozów zaopatrzeniowych /ewakuacyjnych/.

Wielkości, terminy oraz rejony /miejsca/ za i wyładunku określają w formie zadań - w odniesieniu do przewozu wojsk - Szef Sztabu Generalnego WP, a w odniesieniu do przewozu środków materiałowych - Główny Kwatermistrz WP.

Zadania te są podstawą do sporządzenia na szczeblu centralnym dwóch oddzielnych, wzajemnie skorelowanych planów przewozów.

Na podstawie tych planów Dowództwo Pomorskiego Okręgu Wojskowego opracowuje plan dowozu i załadunku wojsk i środków materiałowych, a Dowództwo Marynarki Wojennej - plan przewozów transportem morskim.

Plany te sporządza się w dwóch wariantach:

- a/ zasadniczym - uwzględniającym wykorzystanie portów podstawowych;
- b/ zapasowym - uwzględniającym wykorzystanie zapasowych morskich rejonów przeładunkowych.

Kompletne plany znajdują się w sztabach Pomorskiego Okręgu Wojskowego i Marynarki Wojennej, a wyciągi z nich - porucznikowi przewozów - otrzymują Wojskowe Komandy Zapasowych Morskich Rejonów Przeładunkowych, grupy operacyjne Urzędu Gospodarki Morskiej i Ministerstwa Przemysłu Chemicznego i Lekkiego, zarządy portów oraz Komandy Fortów Handlowych /KPH/ i Rosmanaty Fortów Handlowych /RPH/.

Bezpośrednio po uruchomieniu wojskowych przewozów morskich plany te koryguje się stosownie do powstałej sytuacji operacyjno-komunikacyjnej. Planowania bieżącym zajmuje się wówczas Wojskowa

Komenda Przeładunków Morskich, która na podstawie danych Szefostwa Przewozów Wojskowych /SPW/ o terminach i miejscach dostarczenia ładunków transportem kolejowym sporządza dobowe /okresowe/ plany prac transportowo-przeładunkowych. Plany te opracowuje się z udziałem Oddziału Wojskowych Przewozów Morskich oraz grup operacyjnych Urzędu Gospodarki Morskiej i Ministerstwa Przemysłu Chemicznego i Lekkiego. Wyciągi z nich otrzymują zarządy portów oraz Komendy Portów Handlowych i Biura Portów Handlowych.

Oddział Wojskowych Przewozów Morskich w uzgodnieniu z organami operacyjnymi MW oraz grupami operacyjnymi Urzędu Gospodarki Morskiej i Ministerstwa Przemysłu Chemicznego i Lekkiego, a także z Wojskową Komendą Przewozów Morskich sporządza dobowe /okresowe/ plany podstawiania i przejścia morzem transportów wojskowych oraz ich zabezpieczenie.

Szczegółowe harmonogramy pracy w punktach przeładunkowych rozwijanych w portach podstawowych sporządzają specjalne komórki zarządów portów z udziałem Komend Portów Handlowych.

W wypadku wykonania przewozów przez Zapasowe Morskie Rejonów Przeładunkowe, dobowe plany przeładunków w poszczególnych rejonach i harmonogram prac opracowują ich komendy i wyciągi z nich przekazują odpowiednim Komendom Portów Handlowych i Biurom Portów Handlowych.

## II. MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWE, ORGANIZACJA ZA- I WYŁĄCZANIA WOJSK SPRZĘTU WOJOWEGO I BRONIOW MATERIAŁOWYCH

### 1. Możliwości przewozowe.

W określeniu realnego potencjału przewozowego, jakim dysponują przedsiębiorstwa armatorskie i jaki mogą wydzielać na potrzeby Sił Zbrojnych, bierze się pod uwagę dwa podstawowe czynniki:

- gotowość eksploatacyjną;
- uchytność statków.

Z prawdopodobieństwem 0,8 ustalono, że gotowość eksploatacyjna tonażu przeznaczanego do wykonania zadań przewozów operacyjnych wynosi 93 - 95 %, a do wykonania przewozów zaopatrzeniowych

96 - 97 %. Około 5 % statków znajdować się będzie w remontach stoczniowych i nie można ich uwzględniać w obliczeniach zdolności przewozowej w pierwszych dniach ewentualnego konfliktu zbrojnego.

Uchwytność statków i jednostek rybackich pozostających w gotowości eksploatacyjnej jest następująca:

- dla przewozów operacyjnych około 40 %;
- dla przewozów zaopatrzeniowych około 65 %.

Oznacza to, że z ogólnej liczby jednostek floty handlowej, uchwytnych statków znajdujących się w gotowości eksploatacyjnej będzie 38 %, z tego 67 % będzie mogło świadczyć usługi przewozowe na rzecz sił zbrojnych. Ta liczba statków różnych typów i różnego przeznaczenia jest w stanie wykonać zadania służące na przedsiębiorstwach armatorskich resortu gospodarki morskiej, tzn. są one zdolne do wydzielenia określonej ilości statków do przewozów operacyjnych i zaopatrzeniowych oraz jednostek rybackich tylko do przewozów zaopatrzeniowych.

Resort Przemysłu Chemicznego i Lekkiego może wydzielić określoną ilość małych zbiornikowców do przewozów materiałów płynnych i smarów luzem.

Łączna liczba statków drobniowców, małych zbiornikowców, jednostek rybackich, wydzielonych przez gospodarkę narodową na rzecz sił zbrojnych jest w stanie jednoznacznie przewieźć związek taktyczny /dywizję pancerną lub zmechanizowaną/ oraz zapewnić stały dowódz zaopatrzenia dla wojsk operacyjnych w ustalonych rozmiarach, w tym także dowódz pewnej ilości ładunków płynnych /materiałów płynnych i smarów/. Może też sprostać, lecz w ograniczonym zakresie, doraźnie organizowanym przewozom ewakuacyjno-materiałowemu i ewakuacyjno-medycznym.

## 2. Planowanie i organizacja za- i wyładowania wojsk, sprzętu bojowego i środków materiałowych.

Człony wojskowe, sprzęt bojowy i środki materiałowe organizuje się dla przewozu transportem morskim w eszelony lub transporty wojskowe. Podział wojsk na eszelony, czy środków wyposażenia i zaopatrzenia - na transporty, polega na ustaleniu potrzebnej ilości statków dla każdego pododdziału, partii sprzętu względnie zaopatrzenia oraz na rozdzieleniu określonych pododdziałów, sprzętu i środków materiałowych na poszczególne statki oraz ich pomieszczenia ładunkowe.

Wyjściowymi danymi dla rozdziału na eszelony /transporty/ są:

- skład bojowy i ilościowy przewożonych pododdziałów lub sprzętu, względnie środków materiałowych i ewentualny rodzaj /jakość/ ładunków
- normy rozmieszczenia ludzi, sprzętu bojowego i środków materiałowych na statkach;
- nośność statków i rozmiary powierzchni użytkowej, jaka może być wykorzystana dla rozmieszczenia ludzi, sprzętu i środków zaopatrzenia.

Przy podziale na eszelony /transporty/ bierze się pod uwagę:

- konieczność zachowania całości organizacyjnej pododdziałów, dla zachowania ich gotowości bojowej;
- rodzaj /jakość/ przewożonych ładunków;
- kolejność odejścia pododdziałów lub ładunków z punktów załadowania.

Podział ten prowadzony jest przez organa komunikacji wojskowej marynarki wojennej wspólnie z przedstawicielami sztabu przewożonego oddziału /ZT/ lub z przedstawicielami dowództwa organizującego przewóz środków materiałowych lub sprzętu.

Następnym etapem planowania jest opracowanie planów załadowania transportów i planów ładunkowych. Plany te opracowują organy odpowiedzialne za przewozy.

W planie załadowania lub wyładowania przewiduje się nazwę lub numer statku, na który ma być załadowany względnie wyładowany konkretny transport, miejsce /np. nabrzeże/ za- lub wyładowania, czas rozpoczęcia i zakończenia za-wyładowania. Ponadto w planie tym podaje się sposoby za-wyładowania, środki przeładunkowe, wykorzystywany sprzęt podczas za-wyładunku transportu oraz wyznaczone brygady przeładunkowe.

Do planu załadowania na statek załącza się plan ładunkowy statku tj. plan rozmieszczenia ładunków na statku.

Plan ten sporządzony jest w celu:

- maksymalnego wykorzystania nośności i pojemności statku;
- zapewnienia bezpieczeństwa przewozu ludzi, sprzętu bojowego i środków zaopatrzenia;
- dokładnego przestrzegania wymogów eksploatacyjno-technicznych statku.

Wyjściowymi danymi służącymi do sporządzenia planu ładunkowego statku są:

- rozmiary pomieszczeń ładunkowych, luków i pokładów;
- ilość i udźwig bonów /dźwigów/ posiadanych przez statek;
- wytrzymałość pokładów;
- rozmiary i ciężar sprzętu wojskowego;
- normy powierzchni dla rozmieszczenia sprzętu i ludzi;
- ilość i udźwig w portach /miejscach, punktach/ za- i wyładowania.

Plan taki, po opracowaniu, uwzględniony jest z kapitałem statku. Dowódca transportu powinien w swoim egzemplarzu tego planu zaznaczyć kolejność rozmieszczenia sprzętu bojowego i pododdziałów w pomieszczeniach ładunkowych i na pokładzie statku.

Po sporządzeniu planów dowódca transportu wspólnie z przedstawicielem komunikacji wojskowej przeprowadza rekonesans rejonu wyczekiwania i miejsc załadowania oraz wydaje wytyczne w zakresie organizacji ich obrony i ochrony.

Przed załadowaniem pododdziały względnie transport ze środków materiałowych rozmieszcza się w rejonie wyczekiwania, który wyznacza się w odległości nie mniejszej jak 2 - 3 km od miejsca załadowania. Z rejonów wyczekiwania pododdziały wywoływane są do załadowania zgodnie z zaplanowaną kolejnością.

### 3. Kolejność i sposoby załadowania /wyładowania/ na statki.

Załadowanie transportu /eszelonu/ na statek przeprowadza się ściśle według ustalonego planu. Z reguły zaczyna się ono od załadunku środków materiałowych i najcięższego sprzętu bojowego, a kończy się załadowaniem ludzi. Przy tym, w pierwszej kolejności powinny być załadowane ładownie, następnie międzypokłady i na końcu pokład główny statku. Rozładowanie statku odbywa się w odwrotnej kolejności. Załadowanie powinno być prowadzone na szerokim froncie, przy wykorzystaniu wszystkich urządzeń przeładunkowych i posiadanego sprzętu. Załadowanie sprzętu i innych ładunków należy przeprowadzić jednocześnie we wszystkie ładownie i luki statku. Należy przy tym uważać aby statek załadowany /wyładowany/ był równomiernie na całej długości i szerokości.

Załadowanie na statek i wyładowanie ze statku sprzętu i środków zapatrzania prowadzi się dźwigami /bonami/ statków, dźwigami portowymi /brzegowymi lub pływającymi/ oraz sposobem ręcznym. Załadowanie i wyładowanie transportu /eszelonu/ rozpoczyna się na rozkaz jego dowódcy, po uprzednim otrzymaniu na to zezwolenia od komendanta punktu przeładunkowego. Za załadowanie i wyładowanie

każdego pododdziału odpowiada jego dowódca. On też kieruje bezpośrednio załadowaniem /wyładowaniem/ sprzętu bojowego i innych ładunków pododdziału.

Cały sprzęt oraz ładunki, które nie wypełniają całych ładowni, powinny być po załadowaniu dokładnie zastalowane /właściwie rozaleszczone w ładowni i umocowane/.

#### 4. Miejsce załadowania /wyładowania/.

Załadowanie transportu /eszelonu/ może odbywać się w portach wojennych, handlowych, rybackich, redach oraz z nieuzbrojonego brzegu. Najkorzystniejsze warunki załadunku /wyładunku/ są w trzech pierwszych przypadkach. Istnieją bowiem możliwości dowozu  $\approx$  głębi kraju ładunków transportem kolejowym bezpośrednio do przystani, zastosowania pełnej mechanizacji pras przeładunkowych oraz podejścia statków do brzegu.

Załadowanie i wyładowanie wojsk i ładunków na redzie lub z uzbrojonego brzegi może mieć miejsce w następujących przypadkach:

- brak portów w rejonach załadowania /wyładowania/;
- całkowite lub częściowe zniszczenie urządzeń nabrzeżnych uniemożliwiające prowadzenie prac załadunkowych /wyładunkowych/;
- skażenie portów i miejsc przeładunkowych środkami radioaktywnymi, chemicznymi lub bakteriologicznymi;
- zaminowanie lub zataracowanie wodnego obszaru portu.

Przeładunki na redzie są najbardziej skomplikowanymi i pracochłonnymi ze wszystkich operacji przeładunkowych w przewozach morskich. Najbardziej dogodny warunki dla redowych operacji przeładunkowych istnieją wtedy, kiedy reda jest osłonięta, chroniąca statki w niesprzyjających warunkach od wiatru i fali. Reda powinna zapewnić bezpieczny i dogodny postój statków na kotwicy tj. powinna posiadać miękki grunt dna, dostępność podejścia redowych środków pływających możliwie jak najbliższej do brzegu, dogodny podejścia z głębi brzegu, a także dostatecznie duży obszar wodny dla postoju na kotwicy wymaganej ilości statków.

### III. ORGANIZACJA I REALIZACJA PRZEJŚCIA MORZEM W RAMACH MORSKICH PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH.

Rola, jaką spełniają przewozy morskie w procesie dowozu środków materiałowych dla wojsk operacyjnych działających na kierunku nadbrzeżnym, stawia określone zadania w zakresie obrony tych komunikacji. Uzbrojenie współczesnych flot i lotnictwa w broń jądrową, rakiety i inne środki masowego rażenia powoduje duże zagrożenie przewozów morskich, zwłaszcza na etapie przejścia statków morzem, kiedy mogą się znaleźć w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem. Przedsięwzięcia zaliczające do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa statków w czasie przejścia morzem obejmują:

- przygotowanie załóg i statków do warunków pływania w czasie wojny;
- zabezpieczenie przejścia statków przez siły marynarki wojennej.

#### 1. Przygotowanie załóg i statków do warunków pływania w czasie wojny.

Przygotowanie załóg i statków polega na teoretycznym i praktycznym szkoleniu załóg w zakresie samoobrony, uzbrojeniu i odpowiednim wyposażeniu statków oraz na opracowaniu i wprowadzeniu na okres wojny odpowiedzialnej organizacji na statkach.

Szkolenie i przygotowanie załóg do pływania w okresie wojny odbywa się w wyższych szkołach morskich w ramach szkolenia wojskowego, a ponadto na kursach kapitanów żeglugi wielkiej i małej. Końcowym etapem szkolenia i przygotowania załóg są zajęcia i ćwiczenia zrywające na poszczególnych statkach.

Uzbrojenie i wyposażenie statków odbywa się w ramach ich dostarczania do wojskowych przewozów morskich. Uzbrojenie i sprzęt typowo wojskowy zapewnia marynarka wojenna, natomiast pozostały sprzęt i środki, zwłaszcza obrony indywidualnej - poszczególni armatorzy w ramach przyznanych im na ten cel kredytów.

W okresie wojny przewiduje się wprowadzenie na wszystkich statkach organizacji okresu wojny w postaci tzw. alarmu obronnego.

Celem tego alarmu jest pełna gotowość całej załogi do wykonania

wszystkich rodzajów obrony i likwidacji skutków napału.

Rozróżnia się dwa stany gotowości:

- gotowość nr 1, w której cała załoga znajduje się na stanowiskach zgodnie z rozkładem alarmu obronnego, a całe uzbrojenie i sprzęt w gotowości do natychmiastowego użycia;
- gotowość nr 2, w której na stanowiskach znajduje się połowa załogi, a pozostała część odpoczywa, natomiast uzbrojenie i sprzęt są gotowe do natychmiastowego wykorzystania.

## 2. Zabezpieczenie przejścia statków przez siły marynarki wojennej.

Zabezpieczenie to zależy od stosowanego rodzaju przejścia.

Rozróżniamy się trzy rodzaje przejścia statków w czasie wojny:

- przejście samodzielne;
- przejście w składzie konwoju;
- przejście mieszane.

a/ Przejście samodzielne statków morzem - polega na tym, że każdy statek przechodzi z punktu załadunku do punktu wyładunku samodzielnie bez ochrony bezpośredniej. Ochronę przechodzących samodzielnie statków organizuje się kompleksowo na całej trasie przejścia - przede wszystkim wtedy, gdy linie komunikacyjne przebiegają w pobliżu brzegów własnych lub brzegów nieprzyjaciela zajętych przez wojska własne. Obrona podczas przejść samodzielnych polega na trałowaniu torów wodnych, prowadzeniu poszukiwania okrętów podwodnych, wystawianiu dozorów, utrzymaniu w gotowości określonej ilości sił nawodnych, podwodnych i brzegowych do odparcia uderzeń przeciwnika. Niezależnie od przedsięwzięć obronnych organizowanych przez marynarkę wojenną, kapitan statku przechodzącego samodzielnie ma obowiązek stosować wszelkie środki zapewniające bezpieczeństwo żeglugi oraz zorganizować samoobronę statku zgodnie z instrukcją i otrzymanymi wytycznymi. Od kapitana statku wymaga się ponadto dokładnej znajomości aktualnej pozycji statku i przekazywanie jej w terminach ustalonych w instrukcji otrzymanej przed wyjściem statku w morze.

b/ Przejście w składzie konwoju.

W zależności od liczby transportowców i okrętów bojowych /okrętów ochrony/ rozróżnia się następujące rodzaje konwojów:

- małe /do 9 transportowców/;
- średnie /19 - 32 transportowców/;
- duże /powyżej 32 transportowców/.

Konwojom nadaje się oznaczenia umowne składające się z dwóch liter i cyfr. Litery oznaczają kierunek przewozu, a cyfry kolejny numer konwoju.

Przejście konwoju morzem odbywa się w określonym ugrupowaniu marszowym. Ugrupowanie to powinno zapewnić dogodny przebieg morzem i maksymalne bezpieczeństwo transportów przed środkami nawodnego, podwodnego i powietrznego napadu nieprzyjaciela.

Ugrupowanie marszowe konwoju z reguły obejmuje:

- zespół transportowców /statków/ z okrętami bezpośredniej ochrony;
- okrętowe grupy poszukiwająco-uderzeniowe /OGPU/;
- okręty dowozu radioelektronicznego i rozpoznania.

Statki zespołu transportowców grupują się w kolumny marszowe /średnio 3-4 statki w kolumnie/. Transportowce płyną z reguły w szyku zwartym przy zachowaniu między nimi średnich odległości 3 - 6 kabli. W przypadku zagrożenia bronią jądrową odległości te mogą być zwiększone do 15 - 30 kabli.

Okręty ochrony mogą organizować:

- ochronę okrężną;
- ochronę zasłonową;
- ochronę marszową.

Najbardziej skuteczną jest ochrona okrężna.

W skład okrętów ochrony mogą wejść niszczyciele, dozoruńce, okręty zwalczania okrętów podwodnych, trałowce, okręty patrolowe. Rozmieśczone są one wokół transportowców w odległości 40 - 70 kabli i tworzą ochronę okrężną.

W skład okrętów grup poszukiwająco-uderzeniowych /OGPU/ wchodzi od 3 do 5 okrętów zwalczania okrętów podwodnych /OZOP/. W zależności od zagrożenia i wielkości konwoju może w nim uczestniczyć od jednej do trzech okrętowych grup poszukiwająco-uderzeniowych - usytuowanych z przodu i na skrzydłach w odległości 100 - 150 kabli.

Okrętowe grupy trałowe /OGT/ prowadzą kontrolne trałowanie tras przejścia transportowców, wyznaczają drogi lub wykonują trałowanie bojowe.

W zależności od wielkości konwoju zespół ratowniczy może w swoim składzie posiadać od jednego do kilku okrętów ratowniczych /holowników/, które usytuowane są na końcu kolumn transportowców.

Okręty dowozu radioelektronicznego i rozpoznania są wysunięte do przodu lub w kierunku największego zagrożenia na odległość 300 - 500 kabli z zadaniem wczesnego wykrycia sił uderzeniowych /okrętów, samolotów/ nieprzyjaciela i wstępnego naprowadzenia na nie sił zespołu osłony lub lotnictwa.

Dowódca konwoju z SD zorganizowanego na jednym z okrętów ochrony kieruje formowaniem konwoju, dowodzi siłami konwoju na przejściu morzem i kieruje jego rozformowaniem po przybyciu do rejonu /punktu/ przeznaczenia. Siły ochrony, osłony i zabezpieczenia mogą być wykorzystane do zapewnienia bezpieczeństwa transportowcom w rejonach rozładunku lub odesłania do nacierzystych baz.

Transportowce po rozładunku przyjmują rannych, chorych wymagających ewakuacji lub uszkodzoną technikę wojskową i samodzielnie lub w ramach nowo zorganizowanego konwoju kierowane są do rejonów przeznaczenia.

### 3. Wyjście, przejście morzem, wejście do portu statku /transportowca/.

Każde wyjście statków z dotychczasowego miejsca postoju w czasie wojny powinno poprzedzić zgłoszenie gotowości do wyjścia w morze.

Zgłoszenie to powinno zawierać:

- datę i port /punkt/ wyjścia statku;
- rodzaj i ilość ładunku;
- stan załogi;
- największe zanurzenie statku;
- prędkość statku /marszową i maksymalną/;
- zapas paliwa;
- wartości fizycznych pól magnetycznych i akustycznych;
- ilość, rodzaj i sprawność uzbrojenia, środków obserwacji i łączności, środków ratunkowych oraz porty pośrednie.

Zgłoszenie wyjścia statku powinno nastąpić nie później niż 24 godziny przed jego planowanym wyjściem.

Przed wyjściem w morze kapitan statku musi uzyskać odpowiednie informacje zawierające:

- sytuację operacyjną w rejonie przejścia;
- najbezpieczniejsze kursy przejścia;

- zalecane kursy przejścia;
- najbardziej zagrożone odcinki trasy;
- czas wyjścia z portu /zejścia z kotwicy/ i prędkość na przejściu;
- organizację łączności;
- organizację i sposób rozpoznania;
- czynności statku w warunkach słabej widoczności, szterasu lub awarii;
- organizację obrony i sposoby maskowania w czasie postoju statku na otwartej redzie;
- sposób i czasy powiadamiania i śledzenia;
- sposób wzywania sił ochrony i wsparcia.

Przed wyjściem w rejs w składzie konwoju, dowódca konwoju przeprowadza z kapitanami instruktaż, w czasie którego oprócz wymienionych niżej danych podaje dodatkowo:

- miejsce statków w konwoju oraz przydzielone im numery tyktyczne;
- zasady uchylania się od ataków nieprzyjaciela i wykorzystanie uzbrojenia statków konwoju;
- miejsce dowódcy konwoju oraz sposoby utrzymania w nim łączności;
- sposoby wykonywania zerotów, zmian prędkości i przejścia z jednego szyku w drugi.

Podczas odprawy dowódca konwoju wręcza ponadto kapitanom statków schematy szyków na przejściu morza, dane radiowe, tabele sygnałowe, dodatkowe instrukcje i inne niezbędne dokumenty. Cel i trasa przejścia konwoju do czasu wyjścia w morze powinny być znane wąkiemu gronu osób, dopiero w morzu, na rozkaz dowódcy konwoju, kapitanowie statków otwierają koperty, z których treścią zaznajamiane są zainteresowane osoby.

Po wyjściu statków z portu na sygnał dowódcy konwoju wykonuje się w najbardziej dogodnym do manewru rejonie formowanie konwoju w ugrupowanie marszowe.

Kapitanowie statków po wejściu do portu powinni ustalić gotowości bojowe na statku, uzupełnić zapasy, przeprowadzić remonty, ewakuować rannych i chorych oraz uzupełnić załogę.

### Bibliografia

1. Biuletyn informacyjny Nr 3 /138/ Warszawa 1981 r.
2. Biuletyn informacyjny Nr 2 /125/ Warszawa 1977 r.
3. Zasady organizacji wojskowych przewozów morskich  
Szt.Gen. 1154/84 Warszawa 1984 r.
4. Ryś Wojkowska, Doświadczenia i wnioski z ćwiczeń "LATO - 84"  
Szt.Gen. WP Warszawa 1984 r.
5. Wojskowe komunikacje morskie. Podręcznik Warszawa 1970 r.
6. Instrukcja o konwojowaniu H.W. 1978 r.



Wykonano w 5 -ciu egz.

Egz Nr 1-5 BT.

Wyk. Kmdr.por H.Kadkasz

Druk: S.P.

Data: 12.12.1986 r.

Nr ks. masz. O-12

