

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

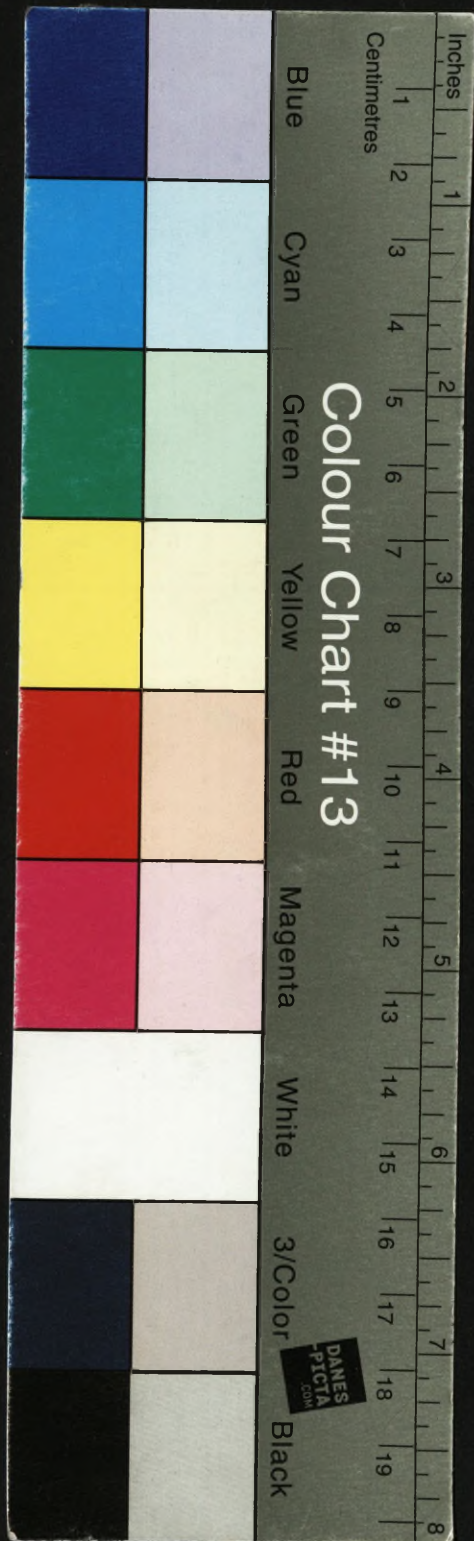
KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

~~XXXXXXXXXX~~
Egz. Nr. *2*

**TERYTORYALNY SYSTEM
KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU**
(Materiały na XI sesję naukową)

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI
KATEDRY
m. gen. brn.
SZTABU GENERALNEGO
Świerczewskiego
30051

WARSZAWA WRZESIEŃ 1968



2

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

~~TAJNY~~

Egz. Nr 2

**TERYTORIALNY SYSTEM
KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU**
(Materiały na XI sesję naukową)

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI
KATEDRY
im. gen. br. Świerczewskiego
SZTABU GENERALNEGO
30051

WARSZAWA

WRZESIEŃ

1968

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

T A J N E

Egz.nr

2

TERYTORIALNY
SYSTEM KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU
/Materiały na XI sesję naukową/



WARSZAWA

Wrzesień

1968 r.

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZTABU GENERALNEGO
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego
430051

SPIS TREŚCI

	Str.
Wstęp	3
Rozdział I STAN OBECNY I NOWE PROPOZYCJE	9
1. Warunki w jakich może odbywać się przegrupowanie wojsk	9
2. Odpowiedzialność za przegrupowanie wojsk	12
3. Formy zabezpieczenia ruchu wojsk	14
4. Krytyczna analiza krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk	16
5. Nowe propozycje	22
6. Planowanie ruchu i kierowanie ruchem wojsk na drogach tranzytowych	34
7. Rozwinięcie systemu kierowania i kon- troli ruchu wojsk	39
Rozdział II ZABEZPIECZENIE OPERACYJNE WOJSK W CZASIE PRZEGRUPOWANIA	43
1. Ochrona obiektów komunikacyjnych i wojsk przed dywersją	44
2. Obrona przed bronią masowego rażenia .	52
3. Obrona powietrzna	62
Rozdział III UTRZYMANIE LINII KOMUNIKACYJNYCH I ŁĄCZ- NOŚCI	78
1. Oskona techniczna dróg i przepraw	78
2. Łączność w systemie kierowania ruchem i osłony komunikacji	85
Rozdział IV POMOC MATERIAŁOWO-TECHNICZNA I MEDYCZNA	96
1. Zaopatrywanie wojsk	96
2. Obsługa techniczna wojsk w czasie prze- grupowania	115
3. Pomoc medyczna	130
Zakończenie	133
Objaśnienie niektórych terminów używanych w opracowa- niu.	

Załączniki:

- Nr 1 Krajowy system kierowania ruchem wojsk
- Nr 2 Skrócony system kierowania ruchem wojsk
- Nr 3 Ramowa struktura organów kierowania i kontroli ruchu
- Nr 4 Ideowy schemat zależności i współdziałania
- Nr 5 Rozmieszczenie elementów obsługi
- Nr 6 Powiązanie pracy elementów obsługi z wojskami
- Nr 7 Harmonogram ruchu
- Nr 8 Rozkład jazdy

W S T U P

Wprowadzenie krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk było dużym osiągnięciem. Pozwoliło bowiem uporządkować sprawy związane z ruchem na obszarze kraju, a przede wszystkim z realizacją przegrupowań wojsk operacyjnych. Nie więc dziwnego, że zagadnienie to znalazło się w centrum uwagi wielu zainteresowanych organów i instytucji, stało się przedmiotem dyskusji, badań, analiz i doświadczeń.

Korzystając z opracowań teoretycznych zamieszczonych w Biuletynach Sztabu Generalnego materiałów z ćwiczeń z wojskami oraz innych materiałów pomocniczych traktujących o sprawach organizacji ruchu, Akademia Sztabu Generalnego przeprowadziła dwa ćwiczenia doświadczalne, w których jednym z celów badawczych były zagadnienia planowania i organizacji przegrupowania. W ćwiczeniu 506 staraliśmy się ustalić rozmiary ruchu na obszarze kraju i możliwości dokonywania przegrupowań z uwzględnieniem przewidywanych trudności. Z przybliżonych obliczeń wynika, że krajowy system kierowania i kontroli ruchu wojsk /zwany w skrócie "systemem strefowym" / będzie miał poważne trudności w wypełnianiu swoich zadań nawet przy niewielkich stosunkowo zakłóceniach w ruchu. Wadą tego systemu jest niemożliwość panowania nad całością ruchu, gdyż według przyjętych założeń pozostaje on w dużej mierze poza jego kontrolą.

W związku z tym wnioskiem rozpoczęto badania zmierzające do znalezienia takiego rozwiązania, które pozwoliłoby na kompleksowe ujęcie całego ruchu zarówno w planowaniu, jak i w toku jego realizacji, a przez to i wpływanie na ruch wszędzie tam, gdzie to będzie potrzebne, a nie tylko w poszczególnych strefach.

Przedmiotem analizy były następujące problemy:

1. Czy krajowy system kierowania i kontroli ruchu wojsk powoływany doraźnie na okres przegrupowania głównej masy wojsk przez obszar kraju będzie mógł przejąć i spełniać swoje funkcje w odniesieniu do całości ruchu i w każdym

- przewidywanych warunkach rozpoczęcia działań wojennych , a zwłaszcza w wypadku wybuchu wojny przez zaskoczenie;
2. Czy siły i środki potrzebne do zorganizowania stref kierowania i kontroli ruchu wojsk można będzie uruchomić na czas, wyciągając je przejściowo z innych organizmów struktury OTK mających inne zadania do spełnienia;
 3. Czy "nałożenie" stref kierowania i kontroli ruchu wojsk na istniejącą strukturę terytorialną i dodanie jej części zadań wykonywanych przez układ terytorialny /np. ochrona i obrona obiektów/ nie skomplikuje organizacji działań i nie spowoduje nieporozumień;
 4. Czy wobec braku organów zainteresowanych bezpośrednio i na codzień sprawami ruchu na całym obszarze kraju, tymczasowość funkcjonowania systemu strefowego nie spowoduje zaniedbań w rozwoju tego systemu w oparciu o rozwój kraju;
 5. Czy zabezpieczenie przegrupowania tylko w strefach kierowania i kontroli przez komendy stref, a przez inne organa - poza strefami, nie spowoduje rozproszenia wysiłków i nieekonomicznego wykorzystania ich zasobów i możliwości .

W trakcie opracowania tych problemów wyłonilo się wiele innych może mniejszej wagi, ale istotnych dla całości zagadnienia. Będą one przedmiotem dalszej pracy badawczej w świetle wniosków i opinii jakie uzyskamy od uczestników sesji i zainteresowanych instytucji.

Prowadzone badania i analizy wskazywały na konieczność rozszerzenia stref i utworzenia "filii" komend stref na różnej głębokości po obu stronach przeszkody. Stąd był już tylko jeden krok do stwierdzenia, że ta nowa organizacja pokryłaby się ze strukturą OTK, która nie jest w pełni zaangażowana w sprawy organizacji zabezpieczenia i kierowania ruchem. Tak więc rozwiązanie, które chcemy przedyskutować, jest naturalną konsekwencją rozwijania koncepcji systemu strefowego, niejako jej przedłużeniem i rozszerzeniem na cały obszar kraju i na całość problematyki ruchu.

Proponowane rozwiązanie, nazwane "terytorialnym systemem kierowania i kontroli ruchu" wykorzystując wszystko to

co zapewniało sprawność pokonywania dużych przeszkód wodnych w systemie strefowym integruje, naszym zdaniem, sprawy zabezpieczenia i kierowania ruchem w jedną skoordynowaną całość, mieszczącą się z powodzeniem w rozszerzonych nieco zadaniach układu terytorialnego. Wydaje się, że nowy, a raczej rozszerzony na cały kraj system kierowania pozwoli na znacznie elastyczniejsze reagowania na zakłócenia, bez względu na to jaką strategię oddziaływania na komunikację zastosuje nieprzyjaciel.

Jesteśmy zdania, że aby utrzymać pełną kontrolę nad ruchem na obszarze kraju trzeba zrobić ten następny krok, przejść z kontroli linearnej na przeszkodach do kontroli terytorialnej, obejmując nią przede wszystkim najistotniejsze dla manewru punkty, jakimi są węzły komunikacyjne. Podstawowym dążeniem w kierowaniu ruchem jest uniknięcie kolizji w marszu kolumn, a kolizje mogą wystąpić właśnie na węzłach, a nie na mostach.

Sterowanie ruchem może się odbywać tylko poprzez węzły komunikacyjne, bo na samej drodze nie ma w zasadzie możliwości wykonania manewru, jeżeli nie liczyć ewentualności marszu na przełaj.

Proponowaną koncepcję szeroko pojętego kierowania ruchem na obszarze kraju, w których ruch przegrupowujących się wojsk jest tylko jednym z elementów o określonym, ale zmiennym w pewnych sytuacjach priorytecie, oparliśmy na następujących тезach:

1. Jakikolwiek system, który ma funkcjonować sprawnie w czasie wojny, musi tkwić swoimi korzeniami w istniejącej pokojowej strukturze systemu obronnego.
2. Nie należy tworzyć struktur nakładających się na istniejącą już organizację w zakresie zadań, ani też struktur eksterytorialnych, a zwłaszcza powoływać do życia organizmów, które podstawowe środki uzyskują kosztem sił przeznaczonych do wykonywania zadań w innym układzie.
3. Pełną kontrolę nad ruchem i możliwość wpływania na jego przebieg można uzyskać poprzez planowanie i ewidencję ru-

chu na całym obszarze kraju z równoczesną kontrolą nad węzłami komunikacyjnymi, które decydują o manewrze.

4. Przy rozwiązywaniu zagadnień związanych z obroną terytorium kraju należy brać pod uwagę przede wszystkim zasoby posiadane aktualnie oraz trendy rozwojowe i wykorzystywać je do podniesienia obronności poprzez wpływanie na rozwój w takim kierunku, który odpowiada wymaganiom pokojowym i wojennym. Między tymi dwoma wymaganiami musi istnieć sprzężenie zwrotne.
5. Na podstawie analizy podstawowych czynników wpływających na organizację i przebieg przegrupowania oraz czynników decydujących o możliwościach istniejących układów obrony terytorium kraju wydaje się, że zadania kierowania całym ruchem mogą być przejęte przez układ terytorialny i realizowane pod kierownictwem i przy pomocy układu militarnego, przy niezbędnym wsparciu specjalistycznym sił układu funkcjonalnego.

Tezy powyższe, wraz z wynikającą z nich proponowaną strukturą organów kierowania ruchem i proponowanymi formami zabezpieczenia ruchu poddajemy pod dyskusję.

Kolejne rozdziały niniejszego opracowania stanowią materiał wprowadzający do dyskusji nad poszczególnymi problemami wiążącymi się z całością zagadnienia ruchu. Omówimy więc kolejno proponowany system, zabezpieczenie operacyjne wojsk, utrzymanie linii komunikacyjnych i pomoc materiałowo-techniczną.

Główną treścią niniejszego opracowania jest przegrupowanie wojsk własnych i sojuszniczych do rejonów wyjściowych, stąd też zagadnienie innych przesunięć na obszarze kraju, takich jak: rozśrodkowanie ludności, przegrupowanie wojsk OTK, transporty zaopatrzenia itp. potraktowane są marginesowo, jednakże łatwo można się zorientować, że proponowany system będzie zdolny do dokonywania przesunięć o charakterze lokalnym o wiele sprawniej niż obecnie przyjęty system strefowy. Najważniejsze w proponowanym rozwiązaniu jest to, że nie wprowadza się organizacji znajdującej się poza istnieją-

ca strukturą, a to pozwala zrezygnować z wielu świadczeń naruszających równowagę sił obrony terytorium kraju i z wielu przesunięć organizacyjnych w najbardziej krytycznym momencie przechodzenia ze struktury pokojowej na strukturę wojenną.

Fakt, że w proponowanym rozwiązaniu opieramy się o istniejącą strukturę obrony terytorium kraju i posiadane siły i środki nie oznacza, że wystarczy tylko przekazanie zadań systemowi OTK. Dla prawidłowego rozwiązania problemów ruchu, a w tym specyficznego problemu przegrupowania i tranzytu wojsk operacyjnych, trzeba będzie podjąć cały szereg przedsięwzięć organizacyjnych i szkoleniowych. Zgodzimy się chyba wszyscy, że sprawom ruchu, nie tylko na obszarze kraju ale i w strefie działań bojowych poświęcaliśmy zbyt mało uwagi i teraz sprawa dojrzała do kompleksowego rozwiązania.

Nie ulega wątpliwości, że sprawy ruchu na obszarze kraju powinien rozstrzygać i planować jakiś jeden organ, któremu byłyby podporządkowane funkcjonalnie wszystkie agendy zajmujące się planowaniem, kierowaniem i zabezpieczeniem ruchu na całym obszarze. Nie wiemy w tej chwili czy powinien to być dział komunikacji KOK, czy powołany w jego składzie specjalny organ, czy szefostwo komunikacji wojskowej o rozszerzonych zadaniach, w każdym razie konieczne jest przejęcie przez jakąś instytucję centralną wszystkich spraw związanych z planowaniem całości ruchu, a na szkoleniu sił regulacji ruchu i innych organów zabezpieczenia ruchu skończywszy. Konieczne jest również szkolenie wojsk w organizowaniu i wykonywaniu marszów na dużą odległość, ustalenie jednolitych norm i zależności wpływających na płynność, porządek i sprawność przesunięć, wyrobienie dyscypliny marszów, niedopuszczenie do samowoli i ignorowania zarządzeń organów regulacji ruchu, trzeba też wreszcie ustalić potrzeby wojsk w zakresie własnej, wewnętrznej regulacji ruchu. Dzisiejsze rozwiązania organizacyjne tkwią jeszcze, naszym zdaniem, w odległej już przeszłości, w której marsz kolumn całkowicie zmotoryzowanych i zmechanizowanych nie przedstawiał się tak,

jak przedstawia się dzisiaj, kiedy absolutnie wszystko jest na kołach lub na gąsienicach, kiedy będziemy mieli do czynienia z niekończącymi się strumieniami pojazdów zdążających w różnych kierunkach do różnych miejsc przeznaczenia. Należy, naszym zdaniem organizować ruch kołowy tak, aby kierowanie nim było coraz bardziej podobne do organizacji ruchu kolejowego. Oczywiście, że prócz wielu podobieństw między obu formami ruchu istnieją bardzo znaczne różnice ilościowe i jakościowe i nie można przenosić mechanicznie wszystkich rozwiązań z kolei na drogi kołowe, ale wiele rozwiązań i doświadczeń można na pewno wykorzystać.

Nie było zamiarem zespołu autorskiego, przygotowującego materiał na sesję, rozwiązanie wszystkich problemów ruchu do końca i w takiej formie, która mogłaby znaleźć bezpośrednie zastosowanie praktyczne. Stawianie takiego celu w ograniczonym czasie i przy bardzo ograniczonych możliwościach nie byłoby realne. Mamy nadzieję, że to, co przedstawiśmy stanowi dostatecznie obszerny materiał do dyskusji, a po ewentualnym uzupełnieniu materiał wyjściowy do dalszych prac badawczych i szczegółowego opracowania zagadnień przedstawionych w kolejnych rozdziałach. Nie wyobrażamy sobie, aby mogła to być praca dorywcza. Trzeba ją prowadzić systematycznie od etapu do etapu, aż do osiągnięcia pełnego rozwinięcia całego systemu.

Na zakończenie jeszcze krótko o sprawach terminologii z zakresu kierowania ruchem. W toku pracy, podczas dyskusji i konsultacji stwierdziliśmy, że różne terminy i określenia są rozumiane wieloznacznie, że nie mamy wspólnego języka. Do czasu oficjalnego ustalenia terminologii odpowiadającej współczesnym potrzebom pozwoliliśmy sobie sformułować podstawowe pojęcia występujące w tekście, umieszczając je na końcu opracowania. Sformułowania nie są może całkiem precyzyjne, ale pozwolą na wzajemne porozumienie się w czasie dyskusji.

ROZDZIAŁ I

STAN OBECNY I NOWE PROPOZYCJE

1. Warunki w jakich może odbywać się przegrupowanie

Sposób, a w pewnym zakresie i czas przegrupowania wojsk związany jest ściśle ze stanem dróg: układem sieci komunikacyjnej, gęstością, pojemnością i wytrzymałością. Aktualnie przyjmuje się, że przegrupowanie operacyjnych sił zbrojnych, zarówno własnych jak i sojusznicznych, w większości odbywać się będzie transportem kołowym i kolejowym i do tego celu przydzielona im zostanie odpowiednia sieć dróg. W niewielkiej skali może być również wykorzystany transport lotniczy i wodny transport śródlądowy oraz morski.

Do przegrupowania wojsk wykorzystane będą przede wszystkim linie komunikacyjne w relacji wschód-zachód i częściowo rokady w relacji północ-południe. Stąd też zachodzi konieczność wyznaczenia możliwie największej ilości ciągów drogowych, które umożliwiłyby szybko i sprawnie przegrupowanie. Mimo dość rozwiniętej drożni w Polsce, ilość tych ciągów zależna jest od ilości przepraw stałych i możliwości budowy przepraw doraźnych na głównych rzekach: Bug, Wisła, Warta i Odra. Zasadnicze ciągi drogowe zależą jednak od ilości istniejących mostów stałych. Tych mostów jest na Wiśle około trzydziestu, a na Odrze około czterdziestu pięciu. Istnieją oczywiście możliwości budowy przepraw doraźnych i organizowania przepraw czołgów po dnie. Możliwości te są ograniczone nie tylko warunkami geograficznymi, a czasem i klimatycznymi, ale - i ohyba przede wszystkim - ilością posiadanych sił i środków przeprawowo-mostowych. Rzecz zrozumiała, że przeprawy te są potrzebne nie tylko wojskom, ale i gospodarce narodowej. Nie należy zapominać i o tym, że równie trudne, zwłaszcza przy wysokim stanie wód, mogą być przeprawy przez mniejsze rzeki; zniszczenie mostów na tych rzekach może sprawić nie mniej kłopotów niż zniszczenie mostów na Wiśle lub Odrze.

Oprócz wymienionych, wybiera się drogi do stacji za i wylądowczych, do punktów pomocy technicznej i medycznej, punktów zaopatrywania w mps, baz, składów oraz do rejonów odpoczynku i ześrodkowania przegrupowujących się wojsk. Dla manewru przegrupowujących się operacyjnych sił zbrojnych oraz sił obsługujących przeprawy wybiera się ponadto rokady położone w odległości 3-5 km od rzeki, po obydwóch jej stronach. Linie kolejowe, podobnie jak drogi kołowe, zależne są od ilości stałych mostów kolejowych, których na Wiśle jest siedemnaście, a na Odrze - szesnaście. Rokady kolejowe, zarówno z jednej jak i z drugiej strony przeszkody wodnej mogą być wykorzystane do manewru transportów kolejowych z jednej przeprawy na drugą albo do stacji za i wylądowczych oraz punktów przepompowywania paliw do i z rurociągów przeprownych.

Na wybór ciągów drogowych wpływa także dążenie do omijania - o ile to jest możliwe - wielkich ośrodków miejskich i przemysłowych /Bydgoszcz, Poznań, Łódź, Warszawa, Wrocław, Zagłębie Śląsko-Dąbrowskie, Kraków, Trójmiasto, Lublin/.

Wychodząc z założenia, że przegrupowanie głównych sił Układu Warszawskiego do rejonów wyjściowych nastąpi już po wybuchu wojny, należy liczyć się z tym, że warunki przegrupowania mogą się jeszcze bardziej skomplikować na skutek oddziaływania przeciwnika na wojska i linie komunikacyjne, a szczególnie przeprawy, ciałniny itp. Przeciwnik używając klasycznych środków rażenia, będzie atakował zarówno siłę żywą, jak i sprzęt bojowy. Bezpośrednim skutkiem takich uderzeń będzie zahamowanie tempa marszu wojsk. Dla opóźnienia przegrupowania przeciwnik może stosować także środki klasyczne na obiekty drogowe. Uderzenia jądrowe przeciwnika mogą być skierowane na wojska, jak i na obiekty i urządzenia znajdujące się na marszrutach. W wypadku wykonania przez nieprzyjaciela uderzeń jądrowych bezpośrednio na kolumny, możliwość kontynuowania marszu zależać będzie od stopnia ich porażenia i czasu niezbędnego na likwidację skutków tych uderzeń. Uderzenia na obiekty drogowe mogą wytworzyć na marszrutach ob-

nostek radzieckich przed wyruszeniem naszych wojsk i kolejne ich przesunięcia ku granicy lub do rejonów wyjściowych itp. W tych warunkach niezmiernie ważną rzeczą jest uniknięcie kolizji tych dwóch fal wojsk i fali ruchu wewnętrznego. Na uniknięcie kolizji dwóch fal wojsk operacyjnych wpływa zasadniczo ich rozmieszczenie przed rozpoczęciem przegrupowania. Dlatego możliwe jest zejście z marszrut zasadniczych sił własnych pierwszego rzutu przed wejściem na marszrutę, na zachodnim brzegu Wisły, wojsk sojuszniczych. Uniknięcie kolizji z falą ruchu wewnętrznego, odbywającego się w różnych kierunkach, jest znacznie trudniejsze. Będzie to możliwe wówczas, kiedy zasadniczy ruch wewnętrzny, a zwłaszcza ruch dokonywany w poprzek tras przegrupowania wojsk, związany z rozwijaniem sił OTK oraz polowych systemów dowodzenia i kierowania, przewozami mobilizacyjnymi, rozśrodkowanie ludności itp. zakończony zostanie przed rozpoczęciem przegrupowania operacyjnych sił zbrojnych lub istnieje będą bezkolizyjne skrzyżowania dróg, a równocześnie opracowany będzie jeden kompleksowy plan obejmujący wszystkie potrzeby ruchu, a kierowanie ruchem będzie na tyle giętkie, że pozwoli na uwzględnianie zmieniających się w różnych sytuacjach priorytetów.

2. Odpowiedzialność za przegrupowanie wojsk

Za przegrupowanie własnych wojsk operacyjnych odpowiadają okręgi wojskowe, przez obszar których przegrupowują się wojska własne. Okręgi wojskowe organizują zabezpieczenie przegrupowania własnych wojsk operacyjnych na podstawie wytycznych Sztabu Generalnego oraz dowódców armii, których jednostki się przegrupowują. Zrozumiałe, że przy takim ustawieniu własne wojska operacyjne przegrupowują się same, zgodnie z przewidywanymi w planach mobilizacyjnych planami przesunięcia do rejonów wyjściowych, po wyznaczonych z góry i dokładnie rozpoznanych drogach. Kolumny oddziałów prowadzą wówczas własne zespoły pilotów.

Jeżeli formuje się kolumny związków taktycznych, to dowódcy oddziałów odpowiadają za regulację ruchu do linii przejścia i włączenia się w kolumnę dywizyjną oraz od linii rozejścia się do zajęcia rejonu wyjściowego lub wypoczynku. Za regulację ruchu i prowadzenie kolumn między tymi liniami powinien odpowiadać system kierowania i kontroli ruchu. Dowódca związku operacyjnego koordynuje przemarsz swoich związków taktycznych i samodzielnych oddziałów, ściśle według otrzymanych harmonogramów ruchu.

Sojusznicze wojska operacyjne będą wchodzić na trasy tranzytowe na mocy ustaleń, dokonywanych przez nasz Sztab Generalny w Zjednoczonym Dowództwie Wojsk Układu Warszawskiego. Ruch kolumn sojuszniczych będzie się odbywał według ustalonych harmonogramów ruchu. Podstawową formą prowadzenia kolumny będzie pilotowanie, uzupełniane posterunkami i patrolami regulacji ruchu, organami kontroli ruchu oraz bierną regulacją przy pomocy oznakowania dróg i kolumn.

Kierowanie ruchem sojuszniczych wojsk operacyjnych koncentruje się na najwyższym szczeblu kierowania, stąd największa odpowiedzialność za to przegrupowanie spada na Sztab Generalny i jego centralny ośrodek, jako na inicjatora, inspiratora, koordynatora i kontrolera przedsięwzięć związanych z tym ruchem. Przegrupowanie to wymaga poza tym sprawnie działającego systemu kierowania ruchem, który powinien zapewnić szybkie zbieranie informacji i przekazywanie zarządzeń i wytycznych do wykonawców. Chodzi o to, aby centralny szczebel kierujący przegrupowaniem wojsk znał zawsze aktualną sytuację i mógł w każdych warunkach reagować na przebieg przegrupowania wojsk za pomocą podległych mu organów kierowania. Jest to możliwe pod warunkiem włączenia w system organizacyjny kierowania przegrupowaniem wojsk szczebla województwa i powiatu, które mają do dyspozycji odpowiednie siły oraz środki łączności przewodowej, radiowej i ruchomej, pozwalające ustalać położenie każdej kolumny znajdującej się na obszarze województwa bądź powiatu i szybko przekazać meldunek o położeniu.

Organa kierujące i zabezpieczające niższych szczebli powinny pilnować, aby trasy były otwarte dla ruchu i przejezdne i ingerować w wypadkach zakłóceń, zwłaszcza jeżeli zachodzi konieczność dokonywania objazdów i korzystania z przepraw doraźnych. One także, przy pomocy organów regulacji i kontroli ruchu, powinny rejestrować ruch na drogach, meldować o przebiegu oraz przekazywać rozkazy i zarządzenia dowódców i sztabów maszerujących kolumn ich podkomendnym, a meldunki od maszerujących podkomendnych do przełożonych. Do nich powinno należeć również informowanie maszerujących kolumn o przejezdności dróg, ich stanie technicznym i zniszczeniach na drogach, przekazywanie chorych i rannych z maszerujących kolumn do miejscowych szpitali, usuwanie z dróg zniszczonych pojazdów i kierowanie uszkodzonych do warsztatów naprawczych. Dowódcy maszerujących wojsk odpowiadają za sprawny ruch swoich kolumn, nie powinni oni jednak ingerować w sprawę kierowania ruchem. Ruch powinien się odbywać podobnie jak tranzyt towarów.

3. Formy zabezpieczenia ruchu

Obowiązujący obecnie system zakłada scentralizowane dysponowanie, kierowanie i kontrolę ruchu wojsk /załącznik nr 1/. Uzasadnia się to przyjętym założeniem, że przegrupowujące się wojska operacyjne będą miały najtrudniejsze warunki podczas pokonywania szerokich przeszkód wodnych, dużych aglomeracji, ciałnin oraz podczas przekraczania granic państwowych i wchodzenia w sieć komunikacyjną innego państwa. W systemie tym te wrażliwe rejony nasyca się strefami kierowania i kontroli ruchu wojsk /jako głównymi elementami systemu/ oraz strefami kontroli ruchu tranzytowego i strefami kontroli ruchu wojsk. Strefy te stanowią zasadnicze ogniwa scentralizowanego systemu kierowania ruchem i dowodzenia siłami zabezpieczenia komunikacji. Na pozostałych obszarach kraju, w których drożnia w zasadzie nie komplikuje marszu, zabezpieczenie przegrupowania operacyjnych sił zbrojnych

opiera się na terytorialnych, zmilitaryzowanych siłach drogowo-mostowych oraz organach regulacji ruchu układu terytorialnego. Okręg wojskowy stanowi pośredni szczebel kierowania Sztabu Generalnego.

Do zabezpieczenia ruchu w strefach wykorzystuje się siły i środki układu militarnego, funkcjonalnego i terytorialnego, rozmieszczone w strefie albo w jej pobliżu. Szczebel centralny planuje przegrupowanie wojsk i jest odpowiedzialny za realizację planu przegrupowania oraz współdziałanie z centralnymi ośrodkami kierowania ruchem państw sąsiednich. Wykonawcami poleceń centralnego ośrodka kierowania są niższe szczeble tego systemu.

Do kierowania i realizacji zadań w strefie regulacji ruchu i w strefie kierowania i kontroli ruchu wojsk organizuje się komendę strefy, w której skład oprócz komendanta wchodzi oficerowie różnych specjalności. Komendant strefy odpowiada za planowy przemarsz wojsk przez strefę i realizację rozkazów i zarządzeń sztabu okręgu wojskowego i Sztabu Generalnego, dotyczących przemarszu wojsk przez strefę, za przekazywanie informacji sztabom tych wojsk i pośredniczenie w przekazywaniu rozkazów podległym im oddziałom. Komendant strefy kieruje ruchem w obszarze danej strefy oraz dowodzi jej siłami poprzez komendantów dróg, komendantów odcinków przeprawowych i komendantów rejonów przeładunkowych. Komendant drogi odpowiada za płynny przemarsz przegrupowujących się wojsk. Współpracuje on z komendantami przepraw i stacji załadunkowych na danej drodze. Komendant odcinka przeprawowego, w wypadku zniszczenia przepraw stałych, buduje przeprawy dublujące, dokonuje manewru siłami i sprzętem przeprawowym, dokonuje napraw przepraw stałych i dublujących, odpowiada za sprawne funkcjonowanie przepraw i współpracuje z komendantem drogi i komendantem rejonu przeładunkowego. Komendant rejonu przeładunkowego odpowiada za rozwinięcie rejonu oraz jego pracę i współpracuje z komendantem odcinka przeprawowego.

Strefę kontroli ruchu wojsk organizuje się dla kontroli marszu. Komenda strefy kontroli ruchu wojsk podlega bezpośrednio okręgowi wojskowemu i współpracuje z dowódcami wojsk maszerujących przez jej obszar. Kontrolę ruchu maszerujących wojsk sprawują oficerskie posterunki kontrolne, powoływane tylko na okres przegrupowania się wojsk operacyjnych. Strefy kontroli ruchu tranzytowego organizuje się w pobliżu granicy państwowej, a ich zadaniem jest ewidencjonowanie i regulowanie wejścia albo wyjścia sojusznicznych, operacyjnych sił zbrojnych w obszar albo z obszaru Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W wypadku nagłego wybuchu wojny zajdzie konieczność zastosowania skróconego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk /zał. nr 2/. W ramach tego systemu rozwijają się: komendy strefy, oficerskie posterunki regulacji ruchu na przeprawach oraz patrole na śmigłowcach. Patrole te ustalają położenie poszczególnych kolumn marszowych i kontrolują prawidłowy ich przemarsz. Oficerskie posterunki regulacji ruchu rozmieszczone na przeszkodach regulują tempo marszu i czas podejścia kolumn do przeprawy. W miarę przybywania na obszar strefy jednostek podporządkowanych komendzie strefy, stopniowo rozwijają się jej elementy, a obowiązki oficerskich posterunków regulacji ruchu i patroli na śmigłowcach obejmują komendanci dróg i posterunki regulacji ruchu.

4. Krytyczna analiza krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk

Przedstawiony system kierowania przegrupowaniem wojsk operacyjnych stwarza w zasadzie możliwość śledzenia zasadniczych ruchów wojsk odbywających się na obszarze kraju, a co za tym idzie i możliwość centralnego kierowania nimi przy zachowaniu zasady większej lub mniejszej podległości i prawa decydowania niższych szczebli kierowania.

Jak każdy system, tak i krajowy system kierowania i kontroli ma swoje zalety i swoje wady.

Najważniejszą troską, jaka przewija się w uzasadnie - niu powołania strefowego systemu kierowania, jest zapewnienie sprawnego pokonania przez wojska przeszkód wodnych, które w wypadku oddziaływania nieprzyjaciela na istniejące przeprawy mogą stanowić główny czynnik zahamowania ruchu. Niewątpliwie jest to z punktu widzenia szybkości przegrupowania sprawa pierwszorzędnej wagi, jednakże wydaje się, że nadano jej zbyt wysoką rangę, jeżeli chodzi o przedsięwzięcia zabezpieczające przed ewentualnością zniszczenia przepraw, zresztą tylko na dwu rzekach, wyodrębniając ją z całokształtu zagadnień obrony terytorium kraju poprzez stworzenie eksterytorialnej organizacji nakładającej się na istniejący system OTK. Przyjęty system został rozbudowany na założeniu, że najlepszą dla nieprzyjaciela strategią oddziaływania na komunikację będzie strategia niszczenia przepraw. Nie wdając się w szczegółowe analizy, które zostały już przeprowadzone w pracy płk. Janiszewskiego możemy stwierdzić, że nie zawsze strategia ta może być zastosowana, i to z różnych przyczyn. Z punktu widzenia osiągnięcia maksymalnego sparaliżowania ruchu bardziej opłacalne jest działanie na węzły komunikacyjne, a przy tym jest ono łatwiejsze. Aby zniszczyć most, który jest stosunkowo niewielkim obiektem linearnym, trzeba poświęcić znaczne siły lotnicze i to bez gwarancji osiągnięcia trwałych efektów, gdyż rzadko kiedy udaje się zniszczyć elementy nośne konstrukcji - przyczółki i podpory. Dotyczy to zarówno uderzeń konwencjonalnych, a niekiedy i jądrowych. Tak więc, w ostatecznym rozliczeniu bardziej opłacalne dla nieprzyjaciela, chociaż nie tak skuteczne, może się okazać zniszczenie węzłów. Trzeba więc budować system zabezpieczenia ruchu zapewniający żywotność komunikacji bez względu na strategię zastosowaną przez nieprzyjaciela.

Na przyjęty system nałożono tylko troskę o przegrupowanie wojsk operacyjnych, które w okresie przegrupowania są może najważniejszym w normalnych warunkach, ale nie jedynym masowym użytkownikiem dróg. Tak więc, zamiast koordynacji ruchu na obszarze kraju, system strefowy może doprowadzić do

sztynnego podporządkowania wszelkiego ruchu ruchom wojsk, a to, jak łatwo sobie wyobrazić, musi prowadzić do wyłączenia dróg, do niedopuszczenia innych użytkowników bez względu na ich pilne potrzeby przesunięć. Jako organizmy eksterytorialne, komendy stref kierowania ruchem nie byłyby w stanie uzgodnić ruchu po drogach tak, aby były one wykorzystane do maksimum ponieważ nie zapewniono im takich możliwości ani nie nałożono na nie takiego obowiązku. To oczywiście można by skorygować, wprowadzając dalsze komplikacje do i tak skomplikowanego organizmu.

Na strefy - organizację powstającą doraźnie i na określony, krótki okres czasu /dwóch - trzech tygodni/ - nałożono również obowiązki, które pokrywają się z obowiązkami układu terytorialnego i częściowo militarnego i funkcjonalnego, np. w zakresie ochrony i obrony przed dywersją, osłony technicznej dróg, postulowania prac drogowo-mostowych, mobilizacyjno-organizacyjne przygotowanie sił i środków, gromadzenie środków materiałowych do budowy i naprawy dróg i mostów itp. Tak więc długofalowe przedsięwzięcia obronne realizowane w normalnym trybie w ramach rozwoju gospodarczego i obronnego kraju powierza się organizacji nieistniejącej w czasie pokoju /a nawet gdyby istniała, to w postaci sztabów stref/, nakładającej się na istniejący system rządzenia i gospodarowania, coraz bardziej decentralizowanej na szczeblu rad narodowych jako gospodarzy terenu.

Obserwacja pracy działów komunikacji wojewódzkich komitetów obrony w czasie ćwiczeń, zwłaszcza w ćwiczeniu "Kraj 68", pozwoliła stwierdzić, że są one doskonale zaznajomione z terenem, drożnią, przeprawami i możliwościami wariantowania ruchu w takim stopniu, jakiego nie osiągnie nigdy żaden powołany doraźnie organ, choćby był rozbudowany do rozmiarów jakiegoś ogromnego sztabu do spraw komunikacji.

"Krajowy system kierowania i kontroli ruchu wojsk rozwija się na bazie jednostek OTK oraz zmilitaryzowanych oddziałów resortów cywilnych..."^{x/} Należy to chyba rozumieć w

x/ Biuletyn Inf.Sztabu Gen. nr 4/70/ listopad 1966 str.65.

ten sposób, że na okres działalności stref z istniejących układów obrony terytorium kraju zabierze się znaczną ilość środków, wyłączając je z tych układów bez względu na to czy w strefie będą one wykorzystywane czy też nie. Wydaje się to zaprzeczeniem ekonomii sił.

Weźmy dla przykładu tak drażliwą sprawę jak sprawa łączności - pięta Achillesowa systemu OTK - która jak wykazało ćwiczenie "Kraj 68", nawet po wzmocnieniu dodatkowymi środkami pozostawia wiele do życzenia.

Jeżeli policzymy skromnie, że na obszarze kraju zorganizuje się sześć stref kierowania i kontroli ruchu wojsk, pomijając strefy kontroli ruchu tranzytowego i strefy kontroli ruchu wojsk, to, według danych z Biuletynu nr 4,^{1/} minimalne potrzeby w sprzęcie łączności wyniosą:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| - 54 radiostacje R-118 | - 280 km kabla polowego PKL, |
| - 342 radiostacje R-125 /R-105 PM/ | - 24 łącznice telefoniczne, |
| - 48 radiostacji R-105 | - 523 aparatów telefonicznych, |
| - 12 radiostacji R-824 /R-800/ | - 6 ładowni akumulatorów, |
| - 6 aparatowni Dukat | - 6 polowych warsztatów łączności, |
| - 6 aparatowni dyżurnego łączności | - 12 samochodów osobowo-terenowych, |
| - 480 km kabla polowego PKA | - 6 motocykli. |

Łączność, o której mowa, nie jest rozwinięta, uruchamia się ją w chwili wydania rozkazu do uruchomienia stref. Należy domyślać się, że rozkaz taki wydany będzie najpóźniej z chwilą ogłoszenia stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa. Jeżeli jednak wojna wybuchnie przez zaskoczenie, strefy nie zdążą się rozwinąć przed rozpoczęciem ruchu, zwłaszcza ruchu rozśrodkowywanej ludności, czy ewentualnie żywiołowym opuszczaniem miast przez ludność. W przedstawionych ilościach sprzętu nie uwzględniono połączeń radiowych z wojewódzkimi komitetami obrony. Bez ich pomocy strefy będą

^{1/} Biuletyn Inf. Sztabu Gen. nr 4/79/ listopad 1966 str. 65.

miały poważne trudności w wykonaniu swoich zadań bowiem po zerwaniu łączności przewodowej możliwości porozumienia się będą bardzo ograniczone.

Nie ulega wątpliwości, że strefy w obecnym ich ustaleniu nakładają się na istniejącą strukturę obrony terytorium kraju i dublują ją w wielu funkcjach, zwłaszcza w odniesieniu do układu terytorialnego i wyciągają z harmonijnej i mniej więcej zrównoważonej organizacji znaczną ilość sił, którymi nie mogą zbyt manewrować. Budowa przepraw doraźnych po zniszczeniu istniejących, organizacja przepraw w bród i po dnie są to przedsięwzięcia, które muszą być z góry zaplanowane co do miejsca i umownie co do czasu budowy, a więc czynności te mogą być wykonywane automatycznie bez ingerencji strefy. Jediną przeszkodą czy przeciwskazaniem do budowy z góry zaplanowanej przeprawy może być układ opadu promieniotwórczego po naziemnych wybuchach jądrowych, zagrożający wystąpieniem wysokiego natężenia promieniowania w rejonie planowanej przeprawy. Komenda strefy może dowiedzieć się o tym zagrożeniu z centralnego ośrodka analizy skażeń znacznie później niż układ terytorialny z wojewódzkiego ośrodka analizy skażeń i reagowanie strefy może być często spóźnione.

Jeśli chodzi o koordynowanie ruchu wojsk z innymi ruchami na obszarze kraju, to możliwości stref są w tym względzie znikome. System strefowy jest systemem sztywnym, pracującym w oparciu o opracowane z góry harmonogramy, uzgodnione na szczeblu Sztabu Generalnego. Jasne jest, że w harmonogramach tych mogą być uwzględnione tylko te ruchy, których czas rozpoczęcia jak i czas zakończenia są z góry zaplanowane, a więc wyrażające okresy zajmowania określonej drogi czy dróg. Mogą to więc być tylko ruchy jednostek zorganizowanych w określone kolumny, posuwające się z określoną prędkością i przy określonej gęstości pojazdów. Kolumny niezorganizowane o nieokreślonych lub zmiennych parametrach ruchu nie mogą się znaleźć w harmonogramach i tego rodzaju użytkownikom można wydzielić tylko przybliżone limity czasu

my częściowo studium analityczne zagadnienia. Wskutek tego bardziej eksponowane są niedostatki krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk niż jego zalety, które można w pełni wykorzystać. Naszym zdaniem istniejący system może w pewnych sytuacjach krytycznych nie zdać egzaminu choćby z tego względu, że nie zapewnia takich warunków utrzymania żywotności jakie mają inne elementy struktury obrony terytorium kraju. Komendy stref są po prostu niewymienne i wyłączenie jednej z nich z działania może ostatecznie dezorganizować ruch na znacznej przestrzeni.

5. Nowe propozycje^{1/}

Połączenie i pogodzenie interesów wszystkich użytkowników dróg z zapewnieniem koniecznego w określonych sytuacjach priorytetu niektórym przesunięć /niekoniecznie wojsk operacyjnych/ jest możliwe tylko przy odpowiednim ustawieniu organów odpowiedzialnych za kierowanie ruchem. Organom tym należy zapewnić wykorzystanie wszystkich istniejących i potencjalnych możliwości tkwiących w strukturze OTK.

Nasze propozycje przedstawione na dwóch ideowych schematach organizacyjnych można wyrazić ogólnie w sposób następujący:

1. W miejsce przedstawionego w Biuletynie nr 4 krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk, opartego na strefach, proponujemy system terytorialny oparty w pełni na istniejącej strukturze obrony terytorium kraju, poprzez nałożenie odpowiednich zadań na poszczególne układy i jednostki organizacyjne, przy nieznacznym zwiększeniu /a często tylko przestawieniu/ etatów w sztabach i pewnej reorganizacji organów kierowania ruchem istniejących w czasie pokoju.
2. W strukturze kierowania ruchem przyjmujemy jako ogólną planującą przegrupowanie wojsk Sztab Generalny i okre-

1/ Nowe propozycje przedstawiono w załączniku nr 3.

gi wojskowe, a jako ogniwa wykonawcze i ogniwa planujące ruch lokalny - wojewódzkie i powiatowe komitety obrony. W razie potrzeby okręgi wojskowe mogą zlecić kierowanie ruchem lub koordynację ruchu na części swego obszaru ogniwowo pośrednim występującym na dotychczasowym i ruchomym stanowisku dowodzenia, a wojewódzkie i powiatowe komitety obrony - lokalnym komitetem obrony, jeżeli wynika to z potrzeb zabezpieczenia ruchu.

3. Wszystkie występujące na każdym szczeblu elementy struktury organizacyjnej, związane bezpośrednio z kierowaniem, kontrolą i częściowo zabezpieczeniem ruchu, zostają połączone w jeden organ zwany komendą ruchu. Tak więc w strukturze kierowania, poza centralnym organem planowania ruchem, wystąpią:

- okręgowe komendy ruchu;
- wojewódzkie komendy ruchu;
- powiatowe komendy ruchu i - ewentualnie wydzielone z okręgu
- rejonowe komendy ruchu.

Bezpośrednim technicznym kierowaniem ruchu zajmować się będą placówki regulacji ruchu, tworzone w oparciu o kompanie i plutony regulacji ruchu. Dowódcy plutonów, jako dowódcy placówek, będą pełnić równocześnie funkcje komendantów odcinków dróg. Do ich obowiązków należeć będzie między innymi, rozpoznanie dróg i nadzór nad ich utrzymaniem i zabezpieczeniem. Ze składu placówek w przypadku objazdów, wydzielani będą przewodnicy kolumn. Placówki mogą być też tworzone w miejscowościach o trudnym układzie komunikacyjnym, wymagającym wystawienia wielu posterunków regulacji ruchu /w oparciu o miejscowe siły MO i ORMÓ/.

4. Centralnym organem planowania przegrupowania wojsk jest Sztab Generalny powołujący, według przyjętej przez nas nazwy, Centralny Ośrodek Planowania i Koordynacji Ruchu. Całością zagadnień ruchu kierowałby dział komunikacji KOK. Dla kontroli przebiegu przegrupowania i dla interwencji w sytuacjach krytycznych Sztab Generalny może powołać zes-

poly kontroli przegrupowania, które mogą być nastawio-
ne na określone marszruty lub na określone rejony.

5. W skład komend ruchu wchodzi:

a/ w okręgu wojskowym: przedstawiciele oddziału operacyj-
nego /wydział planowania ruchu?/, oddział komunikacji
wojskowej, przedstawiciele DOKP i DOPT, eskadry roz-
poznawczo-łącznikowej, służby inżynierskiej, służby za-
opatrywania, służby technicznej, oficerowie łącznikowi
jednostek zabezpieczenia ruchu;

b/ w województwie: wydział komunikacji wojskowej /organ
jeszcze nie istniejący/, wydział ruchu wojewódzkiej ko-
mendy MO, przedstawiciele działów: komunikacji, zaopa-
trzenia, ochrony ludności, przedstawiciel eskadry roz-
poznawczo-łącznikowej;

c/ w powiecie: sekcja ruchu powiatowej komendy MO, przed-
stawiciele działów komunikacji, zaopatrzenia i ochrony
ludności.

6. Komendy ruchu dysponują - bezpośrednio lub pośrednio prze-
sztaby i komitety obrony - następującymi siłami zabezpie-
czenia ruchu:

a/ okręg wojskowy: kompanią regulacji ruchu, zespołami pi-
lotów w ilości odpowiadającej planowanej ilości sa-
modzielnych kolumn wojsk sojusznicych, placówkami kon-
troli ruchu tranzytowego, wojskami inżyniersko-tech-
nicznymi, batalionami roboczo-transportowymi /na wypa-
dek organizacji rejonu przeładunkowego/, eskadrą roz-
poznawczo-łącznikową /lub jej częścią/;

b/ województwo: kompanią regulacji ruchu, zmilitaryzowa-
nymi siłami budowy dróg i mostów, eskadrą rozpoznaw-
czo-łącznikową /lub jej częścią/;

c/ powiat: plutonem regulacji ruchu, zmilitaryzowanymi si-
łami odbudowy dróg, oddziałami samoobrony.

7. Poszczególne komendy ruchu dzielą się na zespoły:

- w okręgu: planowania, kierowania i kontroli, techniczny;
- w niższych ogniwach: kierowania i kontroli oraz techni-
czny.

W drugim wariantcie organizacyjnym przedstawionym na schemacie nr 4 pominięto zespoły techniczne, a zespoły kierowania i kontroli, nawiązując do organizacji kolejowej, nazwano punktami dyspozytorskimi. Na schemacie tym zastąpiono również powiatowe komendy ruchu komendami odcinków dróg.

Jak wynika z drugiego wariantu, wszystkie sprawy technicznego zabezpieczenia dróg wyłączone są spod kompetencji komend ruchu przy założeniu, że obowiązki techniczne spadają całkowicie na powiatowe i wojewódzkie komitety obrony oraz na sztab okręgu. Równocześnie eliminuje się szczebel powiatowych komend ruchu sprowadzając rolę powiatu tylko do wykonawstwa technicznego kierowania i zabezpieczenia ruchu na wytyczonych trasach. Ten drugi schemat daje poważne oszczędności personalne, ale bez sprawdzenia w praktyce trudno jest powiedzieć czy lepszy będzie system uproszczony, czy też rozwinięty według pełnego schematu.

Z tego co dotychczas powiedziano w zakresie organizacji kierowania i kontroli ruchu, parę szczegółów wymaga dodatkowych wyjaśnień. Przede wszystkim należy wyjaśnić na ile przedstawiona struktura wiąże się z organizacją pokojową i w jakim stopniu trzeba będzie ją rozwinąć na okres wojny.

W okręgu istnieje oddział komunikacji wojskowej, jednakże jest on nastawiony głównie na zagadnienia przewozów kolejowych, a od niedawna zajmuje się też częściowo sprawami ruchu drogowego. Tutaj potrzebna będzie pewna reorganizacja w kierunku zwiększenia zainteresowania sprawami ruchu drogowego i związanymi z tym sprawami zabezpieczenia ruchu. Poza strefę zainteresowania oddziału leżały dotąd sprawy planowania ruchu i regulacji ruchu. Na dobrą sprawę nie ma w naszej organizacji wojskowej komórek, które zajmowałyby się kompleksowo sprawami zabezpieczenia przemarşów wojsk; sprawy te są podzielone między różne agendy i rozwiązywane są tylko częściowo stosownie do doraźnych potrzeb, a największy w tym udział mają sztaby jednostek. W strukturze naszych wojsk brak jest praktycznie organów regulacji ruchu, odpowiadających wymaganiom w pełni zmotoryzowanych i zmechanizowanych

zowanych jednostek. Do regulacji ruchu w dywizji przewiduje się w etatach ćwiczebnych taki zespół, jakim w czasie ubiegłej wojny dysponował batalion piechoty zmotoryzowanej.

W wojskach własnych /operacyjnych i OTK/ należy, naszym zdaniem, znacznie rozbudować regulację ruchu poprzez stworzenie w dywizji co najmniej kompanii regulacji ruchu /na motocyklach/, a w pułku - pluton regulacji ruchu. Armia powinna dysponować batalionem regulacji ruchu i oddziałem kierowania i kontroli ruchu w sztabie. Dzisiejsze wyposażenie wojsk w motocykle jest stanowczo zbyt skromne, a motocykl jest jedynym pojazdem pozwalającym na swobodne manewrowanie wzdłuż i wewnątrz kolumn.

W województwie i w niewielkim stopniu w powiecie, sprawami ruchu drogowego od strony regulacji ruchu i kontroli przestrzegania kodeksu drogowego zajmują się zespoły ruchu milicji obywatelskiej, przy czym obserwujemy tutaj wyraźną tendencję rozszerzenia kontroli drogowej w miarę wzrostu nasilenia ruchu na drogach. Z konieczności organa milicji zajmują się częściowo sprawami zabezpieczenia ruchu, postulując wykonanie prac zwiększających bezpieczeństwo na drogach. Nie ma natomiast na szczycie województwa wojskowej komórki ruchu, która byłaby ekspozyturą szefostwa komunikacji wojskowej czy oddziału komunikacji wojskowej okręgu, tak jak to ma miejsce na kolei. Ostatnio w skład wojewódzkich sztabów wojskowych włączono przedstawicieli komunikacji wojskowej i na nich powinny spaść zadania organizacji zabezpieczenia ruchu na obszarze województwa i powiatów. Na ile będą oni zdolni wykonać powierzone zadania, czy należałoby już w czasie pokoju utworzyć wydziały ruchu w sztabach wojskowych, jest to sprawa dyskusyjna. W każdym razie początek jest zrobiony, a kwestią dalszych ustaleń jest odpowiednie ustalenie tych spraw w wojewódzkich komitetach obrony. Sprawa jest o tyle delikatna, że w tej chwili organizacją zajmującą się na co dzień i jednostronnie sprawami ruchu i posiadającą odpowiednie środki - przede wszystkim łączności, jest milicja obywatelska. Współpraca między sztabami wojskowymi a MO

oparta na zasadzie wzajemnego porozumienia - jak pokażało ćwiczenie "Kraj 68" - układa się całkiem dobrze, ale potrzebne będą tutaj jakieś ustalenia międzyresortowe, które ustawiłyby tę współpracę na płaszczyźnie obowiązujących wytycznych co do tworzenia zintegrowanych komend ruchu i zintegrowanych sił zabezpieczenia ruchu. Postulat ten wynika z tego, że mimo podległości wszystkich elementów struktury organizacyjnej przewodniczącemu komitetu obrony, występuje pionowa podległość poszczególnych działów odpowiednim działom szczebla centralnego, a stąd sprzeczne nieraz zarządzenia, wytyczne i polecenia. Trzeba będzie chyba wyraźnie określić, że organa zabezpieczenia ruchu MO wchodzi w skład komend ruchu i wykonują polecenia komendanta ruchu, na którego przesłane są w tym zakresie uprawnienia przewodniczącego komitetu obrony. Nie jest wykluczone oparcie organizacji komend ruchu o siły MO.

Dalszą sprawą dyskusyjną może być zagadnienie ustalenia terytorialnej komendy ruchu względem wojewódzkiego czy powiatowego sztabu wojskowego. Naszym zdaniem, ze względów organizacyjnych, komenda ruchu powinna być częścią sztabu wojskowego, której powinny być wyraźnie określone zadania i uprawnienia.

Jeśli chodzi o siły jakimi mają dysponować komendy ruchu na szczeblu terytorialnym, to sprawa jest dość skomplikowana w odniesieniu do sił regulacji ruchu. Siły, którymi dysponuje milicja obywatelska są niedostateczne, a poza tym MO nie kwapi się zbyt do zabezpieczania ruchu wojsk. Przewidziana w proponowanej organizacji kompania regulacji ruchu w województwie ani pluton regulacji ruchu w powiecie, nie istnieją. Sprawę można rozwiązać w sposób następujący: albo powiększyć na czas wojny siły milicji drogowej do odpowiedniego stanu i podporządkować je komendzie ruchu, albo też szkolić kompanię regulacji ruchu w pułku obrony terytorialnej /jest taka kompania w organizacji ówczesnej/, a pluton - w batalionie obrony terytorialnej z przeznaczeniem do dyspozycji komend ruchu, albo wreszcie rozwinąć garnizonowe

oddziały WSW, przeszkolić je w regulacji ruchu i podporządkować sztabom wojskowym WKO i PKO.

Jeśli chodzi o siły inżynieryjno-saperskie wojsk OTI przeznaczone do budowy przepraw, to ich podporządkowanie nie ma istotnego znaczenia z tego względu, że są to w zasadzie siły stacjonarne, przywiązane do określonego miejsca w pobliżu planowanej przeprawy. Oddziały inżynieryjne muszą być, jak stwierdziliśmy na wstępie, z góry nastawione na budowę przepraw w miejscach określonych na podstawie uprzedniego rozpoznania i to nie tylko na Wiśle i na Odrze, a podjęcie budowy musi wynikać ze znajomości sytuacji na przeprawach stałych.

Zmilitaryzowane siły drogowe-mostowe powinny być również nastawione na zabezpieczenie przepraw w swoim rejonie na tych przeszkodach, których przekroczenie w bród lub po objazdach będzie niemożliwe. W tym przypadku szczególnie ważne jest przygotowanie elementów mostowych i elementów zastępczych do budowy i naprawy mostów oraz przedćwiczenie budowy przepraw doraźnych w krótkim czasie z materiałów zastępczych. Jak wiadomo przedsiębiorstwa podległe Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych nie są przygotowane do wykonywania tego rodzaju prac. Na przykład w ówczesnym "Kraju 68" podano jako najkrótszy termin naprawy mostu, którym było załamane jedno przęsło nie nad nurtem rzeki, ale nad suchym korytem - cztery dni. Jasne jest, że taki termin w okresie przemarszu wojsk jest nie do przyjęcia. Województwo ma zbyt mało wojskowych sił inżynieryjno-saperskich zdolnych do budowy przepraw doraźnych, przy czym nie dysponują one odpowiednim sprzętem. Sprawa ta nadaje się również do przedyskutowania; czy nie lepszy będzie dobrze wyposażony i wyszkolony pluton saperów z batalionu obrony terytorialnej niż obecne oale przedsiębiorstwo budowy mostów występujące jako oddział zmilitaryzowany. Albo trzeba zacząć szkolenie tych przedsiębiorstw w szybkim budowaniu doraźnych przepraw, albo też wzmocnić siły inżynieryjno-saperskie w wojskach terytorialnych.

Jak dotychczas wojewódzkie sztaby wojskowe przeznaczają wszystkie siły techniczne do prowadzenia akcji ratowniczych, ponieważ na wojewódzkie komitety obrony nie nałożono obowiązków związanych z utrzymaniem przepraw na drogach tranzytowych. Zbyt zasugerowaliśmy się wielkimi przeszkodami - Wisłą i Odrą - zapominając, że ruch może być poważnie zakłócony zniszczeniami na mniejszych przeszkodach.

8. Podstawowym elementem zapewniającym sprawny przemarsz wojsk sojusznicznych przez obszar kraju są zespoły pilotujące kolumny. Zespoły takie, w ilości odpowiadającej ilości planowanych samodzielnych kolumn, rozmieszcza się na placówkach kontroli tranzytu organizowanych siłami WOP. Zespół pilotujący powinien składać się z oficera znającego dokładnie trasę tranzytową i plan przemarszu oraz odpowiedniej ilości - kilku do kilkunastu łączników na motocyklach. Zespół pilotujący, wyposażony w odpowiednie środki łączności radiowej odpowiadałby za przebieg przegrupowania zgodnie z posiadanym planem przemarszu. Oficerowi pilotującemu podporządkowane byłyby siły regulacji ruchu prowadzonej przez niego kolumny. Jechałby on zawsze na czele kolumny w specjalnie oznaczonym wozie wraz z przedstawicielem dowódcy kolumny wyposażonym w radiostację pozwalającą na nawiązanie łączności z dowódcą i poszczególnymi członami kolumny. Przy wozie pilota jechałoby niezaangażowani w kontrolowaniu kolumny łącznicy.

Zastanawialiśmy się nad tym, czy na granicy każdego województwa nie powinien dołączać do zespołu pilotującego przedstawiciel wojewódzkiej komendy ruchu ze środkami łączności. Mógłby on towarzyszyć kolumnie do granic województwa i przeprowadzać kolumnę przez ewentualne objazdy. Przy trudnych objazdach można by nawet wezwać przedstawiciela powiatowej komendy ruchu znającego doskonale całą drożnię swego rejonu. Dzięki temu cała regulacja ruchu byłaby bardzo uproszczona i sprowadzałaby się w zasadzie do utrzymania przelotowości drogi przez odpowiednie kierowanie ruchem poprzecznym do drogi tranzytowej. Rozwiązanie tego rodzaju nie jest

konieczne przy normalnym ruchu, będzie ono jednak niezbędne w wypadku zniszczeń na drogach i konieczności dokonywania objazdów. Wiemy z praktyki jak często kolumny błędzą lub wchodzą na bardzo ciężkie drogi, w normalnych warunkach pokojowych. Mapa nie w pełni wystarcza. W czasie przegrupowania zbłądzenie grozi nie tylko wejściem na ciężkie drogi, ale i zakłóceniem ruchu na innych trasach.

9. Wojska własne nie otrzymują zespołów pilotów z komend ruchu. Powinny one zorganizować własne zespoły znające trasę przegrupowania na podstawie własnego rozpoznania. Przy objazdach mogą do nich dołączać przewodnicy z komendy ruchu, których zadaniem będzie przeprowadzenie kolumny przez objazd i wyprowadzenie jej na właściwą drogę. W żadnym wypadku kolumny nie mogą wybierać własnych objazdów bez zezwolenia komendy ruchu, a w ostatecznych, skrajnych przypadkach bez uprzedniego ich rozpoznania.

10. Ruch kolejowy jest wyodrębniony i nie wchodzi w zakres kompetencji komend ruchu szczebla wojewódzkiego i powiatowego, a organizowany jest przez organa komunikacji kolejowej. Komendy ruchu utrzymują z tymi organami stałą łączność i wymianę informacji w zakresie interesującym obie strony. W przypadku konieczności wyładowania transportu kolejowego i skierowania go na drogi kołowe, kompetentna terytorialnie wojewódzka komenda ruchu zapewni regulację ruchu w rejonie wyładowania i w rejonie zbiórki oraz zorganizuje wyjście kolumny na wyznaczoną jej drogę, wykorzystując organa regulacji ruchu wyładowywanej jednostki. Ruch takiej jednostki ustalony będzie przez Sztab Generalny lub okręg wojskowy.

11. Rejony przeładunkowe między zniszczonymi odcinkami linii kolejowych organizowane będą siłami okręgu wojskowego przy współudziale wojewódzkiej komendy ruchu w zakresie organizacji regulacji ruchu i ewentualnej pomocy technicznej. Organem koordynującym całość prac będzie okręgowa lub rejonowa komenda ruchu, która wydzielić może pracujących w rejo-

nie przeładunkowym zespoł kierujący. Najbliższa komenda ruchu może posłużyć wówczas jako węzeł łączności.

12. Kierowanie ruchem opiera się na istniejącym systemie łączności obrony terytorialnej kraju na zasadzie priorytetu. Dodatkowe połączenia telefoniczne do rejonów przepraw, rejonów wypoczynków i ważniejszych posterunków regulacji ruchu powinny być wykonane w czasie pokoju, bądź w sieci administracji drogowej /drożnicówki/, bądź administracji terenowej z ewentualnym doprowadzeniem łączy do odpowiednich stanowisk dowodzenia przewidzianych planem ugrupowania.

Łączność regulacji ruchu powinna być oparta na systemie radiotelefonów, w jakie wyposażone są organa milicji obywatelskiej, a częściowo i organa drogowe oraz dworce i autobusy PKS. Do regulacji ruchu należy również wykorzystywać sieć radiotelefoniczną, która w naszym kraju stale się rozwija. W razie potrzeby należy również korzystać z ruchomych środków łączności - motocykli i samolotów /śmigłowców/ lotnictwa OTK.

13. Pojazdy, które uległy uszkodzeniu w takim stopniu, że nie nadają się do dalszej jazdy, pozostawia się w rejonach zbiórki uszkodzonych pojazdów. Pojazdy, które nie mogą być holowane, spycha się z drogi i pozostawia na miejscu, zawiadamiając o tym najbliższy posterunek regulacji ruchu, punkt pomocy technicznej lub komendę rejonu zbiórki uszkodzonych pojazdów.

Chorych i rannych wymagających leczenia pozostawia się w punktach pomocy medycznej, skąd zostaną odtransportowani do odpowiedniej placówki leczniczej.

14. W czasie przemarszu wojsk w relacji wschód - zachód wszystkie kolumny o określonej godzinie powinny zarządzać krótkie, 20 minutowe przerwy, bez względu na czas, jakie kolumna przebywa na drodze. Odpowiednio o innej określonej godzinie zarządza się takie same przerwy dla kolumn idących w poprzek ruchu tranzytowego. Ma to na celu zsyn-

chronizowanie ruchu na skrzyżowaniach. Długie odpoczynki , poza wyjątkowymi przypadkami, organizuje się w rejonach wypoczynku poza drogami marszu, które w tym czasie muszą być zwolnione.

15. Wspomniana już poprzednio rozbudowa regulacji ruchu w wojskach powinna objąć wszystkie jednostki operacyjne i OTK, w tym i jednostki transportowe. Trudno w tej chwili mówić o ilości motocyklistów potrzebnych do regulacji ruchu w odniesieniu do ilości pojazdów. W czasie ubiegłej wojny przyjmowano średnio 1 motocyklistę na 15 pojazdów, ale w niektórych jednostkach stany były znacznie wyższe, tym bardziej, że do regulacji ruchu wykorzystywano w razie potrzeby gońców-motocyklistów. Dzisiejsze wymagania powinny być, naszym zdaniem, wyższe ze względu na znaczne rozczłonkowanie ruchu, zwłaszcza w strefie bojowej. Sprawa ta wymaga dalszych z badań, wydaje się jednak, że kompania regulacji ruchu na dywizję i pluton na pułk - jest to niezbędne minimum.

Wymienione w piętnastu punktach założenia wyjściowe proponowanego systemu kierowania i kontroli ruchu na obszarze kraju nie rozwiązują omawianego zagadnienia do końca. Nie stawialiśmy zresztą przed zespołem opracowującym te materiały takich założeń. Jest to podstawowy materiał do dyskusji nad problemem zabezpieczenia ruchu zawierający te elementy, które po przedyskutowaniu stanowią punkt wyjścia do opracowań szczegółowych, jeżeli oczywiście dyskusja wykaże, że proponowany system jest możliwy do przyjęcia w naszej obecnej sytuacji i przy naszych możliwościach w tym zakresie.

W oparciu o przedstawione założenia przeprowadzono w ASG ćwiczenie doświadczalne połączone - zresztą dość luźno - z ćwiczeniem ogólnoakademickim nr 507. W ćwiczeniu wystąpiły trzy wojewódzkie komendy ruchu i okręgowa komenda ruchu. Z uwagi na to, że było to pierwsze tego rodzaju ćwiczenie prowadzone przy niepełnej obsadzie personalnej, musieliśmy narzucić dość skromne cele badawcze i uprościć pracę poszczególnych zespołów, ograniczając zakres planowania ruchu do

niektórych tylko elementów. Chodziło o sprawdzenie proponowanej organizacji w trakcie ćwiczenia oraz o sprawdzenie przydatności i ewentualne zaproponowanie wzorów dokumentów niezbędnych w planowaniu i kierowaniu ruchem. Z tym wykroczyliśmy już poza ramy materiału przedstawionego na sesję, w którym nie przedstawiamy szczegółów działania.

Dla możliwie szerokiego wypróbowania metod planowania i kierowania ruchem i prowadzenia ewidencji, każda komenda pracowała odmiennymi metodami, posługując się różną dokumentacją. Szczegóły wymagają dalszego opracowania, jednakże ogólne doświadczenie wyniesione z ćwiczenia pozwala stwierdzić, że w założonych warunkach, przy stosunkowo ograniczonym oddziaływaniu nieprzyjaciela na komunikację /nie stosowano broni jądrowej/, komendy ruchu doskonale orientowały się w położeniu kolumn na drogach i reagowały bardzo sprawnie na powstałe zakłócenia nie dopuszczając do zbyt wielkich zahamowań ruchu. Nie zastosowaliśmy wzorcowego układu w odniesieniu choćby do szkieletowego ustawienia strefy kierowania i dlatego trudno jest powiedzieć na ile sprawniej byłby kierowany ruch przez komendy w porównaniu z systemem strefowym. Dokonywane porównania były spekulatywne odnośnie przyjętego czasu obiegu informacji w porównywanych ogniwach. W ogniwach komend czas między nadaniem impulsu w postaci określonej sytuacji, a zakończeniem reakcji na ten impuls w postaci wydania zarządzeń i orientacyjnego ich wykonania był, według naszych kalkulacji znacznie krótszy.

Laboratoryjne niemal doświadczenia nie pozwalają na zbyt szerokie uogólnienia, niemniej jednak na podstawie zarówno samego ćwiczenia jak i dyskusji jaka wywiązała się po ćwiczeniu należy sądzić, że przyjęty system może zdać egzamin praktyczny po odpowiednim jego przygotowaniu kadrowym i materiałowym.

6. Planowanie ruchu i kierowanie ruchem wojsk na drogach kołowych

Między planowaniem ruchu i jego kierowaniem istnieje ścisła współzależność i wiele jest punktów stycznych decydujących o rozwiązaniach organizacyjnych.

Zakładając, że podstawowy element planowania ruchu, to jest gęstość drożni, jej stan i przepustowość/po uwzględnieniu ilości skrzyżowań kolizyjnych, zwłaszcza z liniami kolejowymi oraz ciasnin/ jest znany oraz są wytyczone na tej podstawie ciągi drogowe, planowanie ruchu, a w rozpatrywanym przypadku planowanie przegrupowania wojsk, rozpoczyna się od ustalenia potrzeb ruchu na najwyższym szczeblu planowania, w zespole ludzi dysponujących planem operacyjnego rozwinięcia wojsk. Z planu tego trzeba będzie na mapy planowania przegrupowania wojsk wrysować rejony, z których wyjdą wojska na trasy przegrupowania oraz rejony, w których wojska mają się znaleźć po zakończeniu przegrupowania oraz ustalić czas osiągnięcia rejonów ześrodkowania.

Wyliczone potrzeby ruchu trzeba będzie - po odliczeniu przesunięć transportem kolejowym - "przymierzyć" do przepustowości dróg. Jeśli "przymiarka" nie pozwoli zmieścić wszystkich kolumn na wyznaczonych trasach w określonym czasie, trzeba szukać rozwiązania, które będzie najbardziej odpowiadać potrzebom operacyjnym i uwzględniać będzie stopień zagrożenia. Rozwiązania mogą być różne: wcześniejsze lub późniejsze przegrupowanie niektórych jednostek, wytyczenie dodatkowych tras, zmiana parametrów ruchu /prędkości i gęstości pojazdów/ itp. Oczywiście na tym szczeblu nie można wchodzić się w szczegóły, ale nie można też opracowywać planu, który w realizacji okaże się niewykonalny, bo przekracza pojemność sieci drogowej.

W odniesieniu do wojsk sojuszniczych przechodzących tranzytem, elementami wyjściowymi będą przyjęte trasy tranzytowe, czasy przekroczenia granicy państwowej przy wejściu na nasz obszar oraz miejsca przekroczenia granicy przy wyj-

ściu z naszego obszaru. Po uzupełnieniu tych danych znakami rozpoznawczymi poszczególnych związków korzystających z tranzytu można będzie sporządzić harmonogram przekraczania granicy państwowej, a na jego podstawie zaplanować uruchomienie placówek kontroli tranzytu wojsk i zespołów pilotujących poszczególne samodzielne kolumny dywizje, ewentualnie pułki oraz kolumny zbiorcze/. Przeliczenie czasu przejścia kolumn przez obszar kraju pozwoli placówkom rejestrującym wyjście wojsk sojusznicznych ustalić czas opuszczenia przez nie obszaru kraju. W ten sposób - upraszcza - ją zagadnienie - byłyby załatwione sprawy rozpoczęcia i zakończenia marszu wojsk sojusznicznych, bowiem kolejność ich przegrupowania wynika niejako automatycznie z kolejności podchodzenia do granicy państwowej. W zasadzie ruch kolumn na poszczególnych marszrutach odbywać się powinien w takiej kolejności, w jakiej kolumny weszły na nie. Może się jednak zdarzyć, że w toku przegrupowania trzeba będzie zmienić kolejność marszu kolumn. Jest to przedsięwzięcie złożone, ale możliwe do wykonania, jeśli decyzja wyprzedzenia jest podjęta z góry, lub też przekazana zostanie organom kierowania odpowiednio wcześniej.

Jak wynika z dotychczasowych rozważań sprawa przejścia wojsk sojusznicznych /zakładając, że przesuwają się one na zasadzie priorytetu/, wygląda stosunkowo prosto, jeżeli przyjmemy, że przesunięcia wojsk własnych na obszarze kraju wyprzedzą wejścia na marszruty wojsk radzieckich. Oczywiście do pełnego planowania przemarszu potrzebne są te wszystkie elementy, które wpływają na czas przemarszu, a więc: ilość pojazdów, gęstość, przyjęta szybkość marszu, przewidziane długie odpoczynki, ruchy poprzeczne do tras itp.

Sprawa komplikuje się nieco przy planowaniu przegrupowania wojsk własnych, ponieważ od samego początku przegrupowania odbywać się będą ruchy nie tylko tych wojsk, które według planu mają opuścić granice państwa, ale również przesunięcia wojsk i zaopatrzenia wewnątrz kraju. Będą to przede wszystkim priorytetowe przesunięcia wojsk OPK zwią -

zane z przebazowaniem lotnictwa myśliwskiego i przyjmowa -
niem ugrupowania bojowego przez nierozwinięte dotychczas na
stanowiskach ogniowych jednostki artylerii i rakiet prze -
ciwlotniczych. Na ruch ten nakładać się będą natychmiastowe
dostawy zaopatrzenia dla wojsk i przesunięcia stanowisk kie -
rowania wojsk OTK, a także dostawy zaopatrzenia dla celów
gospodarczych.

Zespół planujący przegrupowanie musi posiadać dane
o tych wszystkich przesunięciach i ustalić, w sytuacjach
konfliktowych, ich rozsądną kolejność. Przyjmujemy, że woj -
ska operacyjne mają pierwszeństwo ruchu, ale zasady tej nie
da się zastosować rygorystycznie i sztywno w oderwaniu od
sytuacji jaka wytworzy się na obszarze kraju. Konieczność
elastycznego reagowania wymaga sprawnego i "wszechobecnego"
systemu kierowania, odpornego na wszelkie zakłócenia orga -
nizacyjne.

Wszystko zależy oczywiście od czasu jakim dysponuje -
my, ale trzeba przewidywać najgorszy wariant, w którym wszy -
stkie potrzeby ruchu zbiegną się w czasie, jak może to
mieć miejsce w razie nagłego wybuchu wojny.

W ćwiczeniu doświadczalnym kadry ASG /506/ przyję -
liśmy, że podstawą planowania ruchu są zapotrzebowania prze -
sunięć składane zespołowi planowania ruchu przez wszyst -
kich zainteresowanych. W zapotrzebowaniach nie uwzględnione
przesunięć lokalnych ani rozśrodkowania ludności, przyjmu -
jąc, że ruchy te odbywać się będą, zależnie od możliwości
według planów lokalnych, opracowanych w oparciu o plan cen -
tralny. Podobnie było w ćwiczeniu "Kraj 68". Mimo tych
ograniczeń, potrzeby przesunięć okazały się ogromne, a przy
tym zbieżne w czasie. Wynika stąd, że głównym problemem pla -
nowania będzie ustalenie priorytetów i kolejności przesunię -
nięć. Bez wykorzystania maszyn matematycznych - a na razie
nie mamy odpowiednich algorytmów - planowanie odbywać się
będzie etapami metodą prób i błędów. Ze względu na to, że
sztab planujący nie będzie w stanie ogarnąć całości ruchu
i ująć go w harmonogramy, trzeba będzie operować na obecnym

etapie "blokami" czasu, przekazując szczegółowe planowanie niższym szczeblom: okręgom - jeśli chodzi o przegrupowanie wojsk własnych /operacyjnych i OTK/ i województwom - jeśli chodzi o przesunięcia sił wojewódzkich i większości sił układu funkcjonalnego oraz rozśrodkowanie ludności. Tak więc zespołowi planowania ruchu, po ustaleniu "bloków" czasowych dla sił własnych, pozostanie dokładne opracowanie harmonogramu tranzytu wojsk sojusznicych.

Problem ten wiąże się z całym szeregiem zagadnień pochodnych, wchodzących w zakres kierowania ruchem, ale znajdujących swoje odbicie w planowaniu tranzytu i w zagadnieniach mobilizacyjnych.

Pierwszym z nich jest wspomniane już zagadnienie pilotowania kolumn przez obszar kraju. Naszym zdaniem pilotowanie powinno być podstawową formą kierowania tranzytem wojsk, w związku z tym konieczne jest przygotowanie odpowiedniej ilości pilotów, a raczej zespołów pilotujących, ustalenie ich obowiązków i uprawnień i wreszcie, co najważniejsze, wszechstronne zapoznanie ich z planowanymi trasami.

Drugim zagadnieniem jest sprawa rejonów długich odpooczynków wiążąca się z zastrzeżeniem i przygotowaniem tych rejonów do przyjęcia wojsk i zapewnienia im odpowiednich warunków.

Sprawa ta nie może być załatwiona mechanicznie przez narysowanie odpowiedniego znaku na mapie, zwykle w lesie lub na odludziu. Jeżeli weźmiemy pod uwagę warunki jakie były w ćwiczeniu "Kraj 68" /przemarsz wojsk odbywał się przy ponad 20 stopniowym mrozie/, to trudno sobie wyobrazić odpooczynek pod gołym niebem. To nie może być tylko sprawa wyboru rejonu postoju, ale i sprawa zaopatrzenia, a zwłaszcza wody, przyrządzenia posiłków itd. nie mówiąc już o drożni prowadzącej do rejonu odpooczynku i wyprowadzającej z niego oraz drożni wewnątrz rejonu.

Następne zagadnienie dotyczy uprawnień do zmiany tras i zatrzymywania ruchu niektórych kolumn dla przepuszczenia innych o wyższym priorytecie w wypadku zakłóceń i przeszkód

na trasach przemarszu. Jest to problem bardzo istotny, który tylko częściowo można rozwiązać z góry, ustalając priorytety dla poszczególnych rodzajów wojsk i służb. Wydaje się, że ramowo priorytety powinny być ustalone dla kilku wariantów przewidywanych sytuacji na obszarze kraju, na przykład: przed wybuchem wojny - dla wojsk OPK, wojsk operacyjnych, stanowisk kierowania itd. Po wybuchu wojny konwencjonalnej podobnie z tym, że na drugim miejscu powinny się znaleźć wojska inżynieryjne OTK, a w wojnie jądrowej - siły ratownicze, wojska OTK i OPK, a dopiero potem wojska operacyjne. Są to oczywiście luźne propozycje wskazujące na konieczność doraźnej zmiany priorytetów, przy czym w szczególnych przypadkach okręgi wojskowe powinny być upoważnione do wprowadzania zmian, odpowiednio do wymagań sytuacji.

Dalsze zagadnienie dotyczy możliwości wykorzystania maszerujących wojsk do wykonywania zadań na obszarze kraju w sytuacjach krytycznych: do akcji ratowniczych, walki bądź też do odbudowy zniszczonych odcinków dróg czy przepraw na trasach marszu w takich wypadkach, kiedy wyczerpały się możliwości sił obrony terytorium kraju. Ogólne założenie, że wojska operacyjne mają się znaleźć jak najszybciej w rejonach wyjściowych jest niewątpliwie słuszne, jednakże należy przewidywać takie sytuacje, w których pomoc tych wojsk będzie, choćby nawet lokalnie, niezbędna. Ważny jest również moralno-psychologiczny aspekt takiej pomocy w przypadku zmasowanych uderzeń jądrowych wykonanych na ludność kraju, kiedy wszystkie siły kraju, w tym i wojska operacyjne, powinny być skierowane do niesienia im pomocy.

W niniejszym opracowaniu planowanie jest tylko tłem do proponowanych rozwiązań, dlatego ograniczamy się tylko do zasygnalizowania niektórych problemów i do stwierdzenia, że nie jest to sprawa nadająca się do doraźnych rozwiązań w przypadkowo dobranym zespole ludzi. Zajmować się tym musi organizacja znająca problemy najwyższego szczebla i sięgająca swoimi organami do najniższych ogniw struktury obrony terytorium kraju. Tutaj nasuwa się znów zastrzeżenie, o

którym była już mowa poprzednio. Musi to być organizacja zintegrowana, obejmująca całokształt problematyki ruchu na całym obszarze kraju, reprezentująca nie tylko potrzeby wojsk operacyjnych, ale i potrzeby ludności, wojsk OTK i gospodarki narodowej, układająca te potrzeby w harmonijny plan wykorzystania istniejących możliwości przewozowych bez naruszania równowagi poszczególnych układów.

7. Rozwinięcie systemu kierowania i kontroli ruchu

W odróżnieniu od przyjętego krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk, który ma się rozwijać na rozkaz przed rozpoczęciem przegrupowania wojsk, co w wypadku zaskakującego uderzenia oznacza rozwijanie się równoległe z przegrupowaniem, terytorialny system kierowania i kontroli ruchu będzie w swych głównych ogniwach rozwinięty, a jego siły regulacji i zabezpieczenia przemarszów, gotowe, przynajmniej w znacznej części, do obsadzenia tras na sygnał alarmu.

Rozwijanie terytorialnego systemu kierowania i kontroli ruchu należy rozpatrywać w dwóch aspektach: w aspekcie systematycznego rozwijania bazy materiałowej w okresie pokoju w oparciu o normalny rozwój kraju i w związku z jego pokojowymi potrzebami przystosowanymi do wojennych potrzeb kierowania ruchem oraz w aspekcie alarmowego rozwinięcia systemu w oparciu o istniejące w danej chwili możliwości.

a/ Rozwijanie bazy materiałowej musi wynikać z długofalowego, wieloletniego planu rozwoju sieci komunikacyjnej z jej usługami, sieci łączności dowodzenia i sieci radiowej kierowania ruchem, jaką przewiduje się dla organów MO.

Rozwój sieci drogowej, będącej tylko kanwą, na której rozwijają się organa kierowania i kontroli ruchu oraz zabezpieczenia ruchu ma ogromne znaczenie gospodarcze, niezależnie od znaczenia wojskowego. Wzrastająca ilość pojaz-

dów i zwiększające się z roku na rok przewozy kołowe w coraz dłuższych relacjach zmuszają do rozwijania sieci drogowej i przystosowywania jej do przejęcia zwiększonego obciążenia, do zwiększenia przepustowości poprzez likwidowanie kolizyjnych skrzyżowań.

Z drugiej strony zwiększający się ruch samochodowy zmusza do rozszerzania i powiększania bazy usługowej wzdłuż ciągów drogowych: stacji benzynowych, stacji obsługi pojazdów, warsztatów remontowych. Zwiększają się również potrzeby w zakresie technicznego utrzymania dróg i szybkiego przekazywania danych o ich przejeźdności.

Wszystko to jest w pełni zgodne z kierunkiem rozwoju w zakresie zaspokojenia potrzeb wojennych, ale, ze względu na to, że nie można zrobić wszystkiego równocześnie, należy w ramach planu rozwoju obronnego kraju ustalić priorytety poszczególnych przedsięwzięć i ich wzajemne powiązania. Powiązania mogą być oczywiście różne, ale dzisiaj, w dochodzeniu do tych rozwiązań nie można się już posługiwać metodą intuicyjną, trzeba sięgać do metod matematycznych, do optymalizacji tych rozwiązań. Mogą tu wchodzić w grę takie na przykład decyzje: czy, mając odpowiednie zasoby i możliwości budowy, powiedzmy dziesięciu wiaduktów na skrzyżowaniach budować - biorąc skrajnie - po jednym wiadukuie na dziesięciu ciągach drogowych, czy też umieścić wszystkie na jednym ciągu i zwiększyć w ten sposób przelotowość na całej długości danego ciągu, czy wreszcie brać pod uwagę skrzyżowania o największym ruchu. To samo może dotyczyć wielu innych spraw rozwoju komunikacji. Do kalkulacji trzeba zaprzec maszyny matematyczne i przy ich pomocy dochodzić do właściwych rozwiązań.

Nie wdając się w szczegóły można stwierdzić, że podobnie przedstawia się zagadnienie łączności. W interesie zarządzania gospodarką narodową i dla usprawnienia administracji, zarówno w ogniwach administracji państwowej i terenowej jak i w ogniwach administracji poszczególnych resortów, leży rozbudowa sieci łączności, nie tylko przewodowej ale i ra-

radiowej. Obserwujemy rozwój łączności radiotelefonicznej w organach MO, zapoczątkowano "montowanie" takiej łączności w organach służby drogowej oraz w Państwowej Komunikacji Samochodowej. Coraz szerzej obejmuje kraj łączność telefoniczna. I tutaj trzeba nadać taki kierunek rozwoju, aby odpowiadał on wymaganiom wojennym, a w tym i wymaganiom stawianym przez komendy ruchu.

Wydaje się, że nie ma potrzeby rozwijać dalej tego tematu, gdyż wszyscy orientujemy się o co chodzi. Najważniejsze jest to, aby potrzeby wojskowe były zaspokajane nie wbrew, a zgodnie z potrzebami gospodarki i administracji, abyśmy mieli wpływ raczej na kolejność inwestycji i ich lokalizację zapewniającą możliwość ich wykorzystania w czasie wojny. Dotyczyć to będzie także lokalizacji stacji benzynowych i pojemności ich zbiorników, lokalizacji i specjalizacji warsztatów naprawczych i innych usług drogowych.

b/ Alarmowe rozwinięcie systemu kierowania i kontroli ruchu oraz organów i jednostek zabezpieczających będzie możliwe po przeprowadzeniu wszystkich prac wstępnych natury organizacyjnej, szkoleniowej i częściowo planistycznej. Tak się dobrze składa, że gdyby przedstawiona przez nas koncepcja uznana została za odpowiednią, wszystkie prace związane z jej wprowadzeniem mogłyby być przeprowadzone niezależnie od istniejącego dzisiaj krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk nie naruszając w niczym jego struktury. Pozwoliłoby to na utrzymanie dotychczasowego systemu aż do czasu osiągnięcia gotowości przez nowy system, co jest o tyle ważne, że nie byłoby nacisku na szybkie podejmowanie decyzji w tym zakresie, a przez to byłyby one staranniejsze przemyślane i przygotowane.

Przejsie na nowy system będzie możliwe dopiero wówczas, kiedy zostaną zorganizowane i przeszkolone komendy ruchu, kiedy sporządzona będzie inwentaryzacja zaplecza tych komend /łączność, opisy dróg i przepraw, możliwości usługowe, techniczne/ i będą przygotowane odpowiednie siły zabezpieczenia ruchu.

Zakładając taką sytuację, komendy ruchu mogą rozpocząć swoją działalność na sygnał nakazujący uruchomienie proponowanego systemu. Po otrzymaniu sygnału komendy przystępują do uruchomienia przygotowanych planów: regulacji ruchu, obsługi technicznej, zabezpieczenia przepraw itd. Równocześnie, przyjmując ewentualnie zmienione zapotrzebowania na dokonywanie przemarszów i przesunięć komendy uzupełniają swoje plany przegrupowania, opracowują harmonogramy ruchu, wydadzą rozkłady jazdy organom regulacji ruchu i tym użytkownikom, którzy nie byli uwzględnieni w przygotowanym planie lub mają zmienione parametry ruchu.

W tym samym czasie organa regulacji ruchu obsadzą zgodnie z planem posterunki regulacji ruchu, organa i siły zabezpieczenia zajmują wyznaczone rejony, a patrole drogowe sprawdzą powierzone im odcinki dróg.

Wydaje się, że nawet przy pełnym zaskoczeniu podstawowy szkielet całego systemu może być rozwinięty w bardzo krótkim czasie /w ciągu kilku godzin/, a niektóre jego elementy w czasie nie przekraczającym jednej godziny.

ROZDZIAŁ II

ZABEZPIECZENIE OPERACYJNE WOJSK W CZASIE PRZEGRUPOWANIA

Większość przedsięwzięć zabezpieczenia operacyjnego wojsk w czasie przegrupowania podejmowanych przez siły OTK wpływa z ogólnego planu obrony terytorium kraju niejako automatycznie w tym sensie, że nie są podejmowane specjalne zabiegi uwzględniające wyłącznie bezpieczeństwo przegrupowujących się wojsk. Zarówno obrona powietrzna jak i obrona przeciwdywersyjna i przeciwdesantowa oraz obrona przed bronią masowego rażenia "przykrywają" wojska przegrupowujące się, traktując je jako jeden z elementów chronionych na obszarze kraju. Podobnie system powiadamiania i alarmowania wiążący przedsięwzięcia obronne w jedną całość nie jest pomyślany oddzielnie dla przegrupowujących się wojsk, a po prostu obejmuje te wojska na równi z innymi elementami struktury obrony.

Nie oznacza to oczywiście, że przegrupowanie wojsk leży poza strefą zainteresowania poszczególnych systemów i że nie ma ono wpływu na niektóre rozwiązania. Przez sam fakt, że system komunikacyjny jest uznawany za jeden z ważnych elementów struktury obrony i w związku z tym odpowiednio broniony, sprawia, że wszystko co znajduje się na drogach jest chronione. Jednakże przegrupowujące się wojska, jako obiekt szczególnego zainteresowania nieprzyjaciela, powodują spotęgowanie zagrożenia komunikacji, a w związku z tym zmuszają do wzmocnienia obrony zarówno czynnej jak biernej. Wyraża się to szczególnie w przedsięwzięciach obrony powietrznej i obrony przeciwdywersyjnej.

Odrębne i bardzo skomplikowane dzisiaj zagadnienie stanowi maskowanie przegrupowania wojsk, w którym występuje wiele sprzeczności nie dających się pogodzić ze sobą, gdyż głównym wymaganiem przegrupowania jest jak najszybsze doprowadzenie wojsk do rejonów wyjściowych /rejonów koncentracji/, a to przekreśla w znacznej mierze możliwość stosowania

zabiegów maskujących ruch wojsk i wykorzystania naturalnej osłony jaką dają ciemności nocy.

1. Ochrona obiektów komunikacyjnych i wojsk przed dywersją

Rozpatrując oddziaływanie dywersji na obiekty komunikacyjne i wojska w czasie przegrupowania należałoby poddać krytycznej ocenie pogląd, że działania grup dywersyjnych rozpoczyna się na wielką skalę w momencie rozpoczęcia przegrupowania.

Przyjmując taki pogląd należy założyć, że grupy dywersyjne zostaną zrzucone co najmniej na kilka dni przed zamierzonym rozpoczęciem działań wojennych. Chyba słusznie zalecał Sztab Generalny w wytycznych do szkolenia, że należy przyjmować rozpoczęcie działań grup dywersyjnych na z góry opracowane cele w dwa lub trzy dni po zrzucie, a więc gdyby dokonano zrzutów w momencie rozpoczęcia przegrupowania wojsk, znaczna ich część, zwłaszcza wojsk własnych, znalazłaby się już w zachodnich rejonach kraju, a częściowo nawet poza zachodnimi granicami.

Można też przyjąć taki wariant, że pewna, może nawet znaczna ilość grup dywersyjnych zostanie przerzucona na terytorium kraju dużo wcześniej, w ramach zagranicznego ruchu turystycznego i że część z nich zorganizowana będzie z rezydentów lub z obywateli naszego kraju. Zwiększyłoby to możliwości rozpoczęcia działań, nawet z wyprzedzeniem wybuchu konfliktu, gdyby czas był z góry ustalony. Grupy takie nie będą jednak podróżować razem ani przebywać razem, wobec czego, jeżeli nie będzie podany z góry czas rozpoczęcia działań - a to jest mało prawdopodobne - będą one potrzebowały nieco czasu na zebranie się w określonych rejonach bazowania, gdzie będą miały przygotowane środki do wykonywania zadań dywersyjnych, będą też musiały się zorganizować. To wszystko może zająć również kilka dni, tym bardziej, że przy wzmożonej czujności władz i społeczeństwa nie tak łatwo będzie swobodnie poruszało się. Niewątpliwie duże przesunięcia ludności: powo-

ływanie do wojska, wstępne rozśrodkowanie części ludności itp. mogą sprzyjać dywersantom, ale w ograniczonym zakresie, zwłaszcza jeśli będą to ludzie obojgo pochodzenia. Możliwość te będą jeszcze mniejsze, jeżeli założymy, że prowadzona będzie wzmożona kontrola ruchu ludności, zwłaszcza kontrola ruchu na drogach.

Z przedstawionych w dużym skrócie rozważań wynika, że tylko wcześniejsze przerzucenie grup dywersyjnych może umożliwić przeciwnikowi poważniejsze oddziaływania na tok przegrupowania wojsk już od samego początku. Jednakże powzięcie takiej decyzji nie jest łatwe tak ze względów politycznych, jak i wojskowych. Ze względów politycznych dlatego, że dekonspiruje wyraźnie agresywne zamiary /trudno bowiem liczyć na to, że żadna z grup nie zostanie wykryta w czasie przerzutu/ a to utrudnia manewry polityczne przy ewentualnych rokowaniach i ogranicza swobodę działania dyplomacji. Ze względów wojskowych dlatego, gdyż może to spowodować przyspieszenie wszystkich przedsięwzięć obronnych obejmujących przegrupowanie wojsk. Przeciwnik może powziąć taką decyzję już po pełnym rozwinięciu wojsk, musi się bowiem liczyć z możliwością sprowokowania uderzenia uprzedzającego. Tak więc poważne przesłanki przemawiają za tym, że działania grup dywersyjnych - poza sporadycznymi wypadkami - rozwiną się dopiero w kilka dni po rozpoczęciu przegrupowania wojsk. Nieco łatwiejsza będzie sytuacja rezydentów przygotowujących się do akcji sabotażowych. Będą to zwykle ludzie dobrze umieszczeni we wrażliwych punktach systemu obronnego, przede wszystkim w ważnych elementach systemu łączności, bardzo wrażliwego i łatwego do zablokowania przez pojedyncze osoby. Przeciwdziałanie jest bardzo trudne i wkracza w kompetencje władz bezpieczeństwa.

Naszym zdaniem obsadzenie stanowisk w systemie łączności musi być poddane bardzo ostrym rygorom w tym sensie, że powinni je zajmować ludzie o nienagannej opinii, pewni politycznie, oddani całkowicie ideowym podstawom naszego ustroju. Nie będzie to dyskryminacja, a zwykła ostrożność ja-

ką obserwuje się na całym świecie. Wszelkie podjęte środki ostrożności nie gwarantują oczywiście pełnego bezpieczeństwa - stąd też w stanach wysokiego napięcia grożącego wybuchem konfliktu zbrojnego należy zastosować dodatkowe środki zmierzające do tego, aby przy podstawowych urządzeniach systemu nikt nie był nigdy sam, co nie oznacza oczywiście wzajemnej inwigilacji personelu obsługi, a tylko ograniczenie możliwości samodzielnego działania.

Nie spodób i nie jest naszym celem omawianie szcze-gółów zabezpieczenia instytucji, urządzeń obronnych i wojsk przed sabotażem i dywersją ze strony rezydentów i pojedyn-nych osób działających pod impulsem wrogości do ustroju, do socjalizmu czy władz państwowych, nawet bez inspiracji z zewnątrz. Sprawy te są napewno tematem szczegółowych rozwa-żeń i przygotowań obronnych w innym gronie. Wystarczy, że zda-my sobie sprawę z istnienia takiego problemu i konieczności jego rozwiązywania w całości obrony przeciwdywersyjnej.

Niszczenie obiektów komunikacyjnych na dość dobrze rozbudowanej sieci drogowej i kolejowej ma dopiero wtedy zna-czenie operacyjne czy strategiczne, jeżeli dokonywane jest kompleksowo i mniej więcej jednocześnie na wszystkich cią-gach dość dużego obszaru. Jeśli nasze przewidywania co do ilości grup dywersyjnych, które mogą być przerzucone na nasz obszar są bliskie prawdy, to zagrożenie komunikacji ze stro-ny samych grup jest stosunkowo niewielkie, chociaż lokalnie zniszczenia mogą być dotkliwe. Należy się więc liczyć z rów-noczesnym oddziaływaniem na obiekty komunikacyjne przy pomo-cy lotnictwa jako głównego środka oddziaływania stosującego konwencjonalne lub jądrowe środki wybuchowe, a także z za-stosowaniem rakiet z głowicami jądrowymi dla spowodowania zniszczeń i stref skażeń promieniotwórczych na przeszkodach wodnych.

Ciągi dróg kołowych i kolejowych, jako obiekty linear-ne, nie mogą być strzeżone na całej długości, ponieważ, po pierwsze nie ma na to sił /skromnie licząc potrzeba około 700 kompanii - co w przeliczeniu odpowiada około 20 dywizjom/

a po drugie - nie daje to pożądanego efektu, gdyż rozciągnięte na dużej przestrzeni jednostki ochrony nie są w stanie reagować na zagrożenie lokalne. Chronione więc będą tylko najważniejsze obiekty komunikacyjne. Sprawa ta była omawiana wielokrotnie i nie ma potrzeby do niej wracać. Faktem udowodnionym historycznie jest to, że sama obrona statyczna, wyrażająca się w stacjonarnym systemie ochrony obiektów, nie daje pożądanego efektów, że konieczne są równoczesne działania zaczepne zmierzające do likwidacji grup dywersyjnych. Działania ochronno-obronne mogą tylko uzupełniać działania zaczepne i ograniczać swobodę działania dywersji.

Każde województwo opracowuje plany zwalczania dywersji w swoim rejonie, uwzględniając w tym planie ochronę i obronę obiektów. Plan ten zestawia się na podstawie przewidywanego zagrożenia i oceny ważności obiektów. Przy opracowywaniu planów należy mieć na uwadze to, że w pierwszym okresie działań, w okresie przegrupowania wojsk, uwaga nieprzyjaciela skupi się na obiektach drogowych i kolejowych i dlatego też należy w tym celu odpowiednio planować wykorzystanie posiadanych sił, skupiając wysiłek w rejonach największego zagrożenia, w pobliżu szlaków komunikacyjnych.

Zagrożenie dróg kołowych jest znacznie mniejsze niż dróg kolejowych, gdyż do dokonywania niszczeń potrzebne są znaczne ilości materiałów wybuchowych i odpowiednio długi czas na przygotowanie. Przy dużym nasileniu ruchu dywersja nie będzie w stanie dojść do obiektów drogowych, jeżeli będą podjęte niezbędne środki zapobiegawcze, a przede wszystkim zakaz zatrzymywania się jakichkolwiek grup cywilnych czy wojskowych w pobliżu obiektów, zakaz wykonywania jakiegokolwiek prac bez upoważnienia i bez obecności przedstawiciela dowództwa, którego zna dowódca ochrony. Dywersja może próbować bardzo podstępnych wybiegów aby dostać się do obiektów komunikacyjnych występując na przykład w charakterze drogowej czy mostowej grupy roboczej stwarzającej wszelkie pozory legalności. Może wystąpić w mundurach wojsk własnych lub sojusznicych i stosować wszelkiego rodzaju wybiegi w celu

dojścia do obiektu. Wszystkie możliwe wybiegi należy zawczasu przewidzieć i odpowiednio instruować oraz szkolić w tym kierunku załogi ochronne. Najlepiej jest, jeśli wszyscy ludzie związani z ochroną i utrzymaniem komunikacji znają się nawzajem; wtedy trudno będzie się poruszać obocemu w pobliżu chronionego obiektu. Jest to jeszcze jeden argument przemawiający za terytorialną organizacją ruchu.

Dla porządku należy może wspomnieć o możliwościach "małej dywersji" na drogach kołowych polegających na przedstawieniu znaków i drogowskazów czy umieszczeniu nowych, fałszywych. W proponowanym systemie tego rodzaju działalność, aczkolwiek dokuczliwa w pewnych przypadkach, nie ma wielkich widoków powodzenia, gdyż znaki mają znaczenie drugo a nawet trzeciorzędne. Trzeba się też liczyć z rozsypywaniem na drogach, zarówno przez lotnictwo jak i przez dywersantów specjalnych gwoździ, które stosowano z powodzeniem w ubiegłej wojnie.

Zważywszy trudności niszczenia obiektów komunikacyjnych na drogach kołowych należy liczyć się z tym, że dywersja próbować będzie łatwiejszego sposobu zakłócenia ruchu jakim jest urządzenie zasadzek i gwałtownych napadów ogniwych na maszerujące kolumny, zwłaszcza na kolumny samochodowe w takich miejscach, których nie można wyminąć. Z takim zagrożeniem należy się poważnie liczyć, zwłaszcza w nocy. Dlatego też, niezależnie od intensywnego patrolowania prowadzonego przez siły terytorialne, kolumny przechodzące przez rejony szczególnie niebezpieczne powinny się odpowiednio przygotować do natychmiastowego otwarcia ognia z każdego pojazdu bez zatrzymywania się. Niestety na razie nie mamy wozów przystosowanych do prowadzenia z nich ognia takich, jakich używano w drugiej wojnie światowej, kiedy to znaczna ich część miała w dachu karabiny kierowcy zamontowaną obrotnicę z karabinem maszynowym, obsługiwanym przez pomocnika kierowcy. Karabin mógł służyć zarówno do prowadzenia ognia do celów powietrznych, jak i celów naziemnych.

Zagrozenie napadami ogniowymi dotyczy tylko tych rejonów, w których łatwo jest urządzić zasadzkę, a równocześnie uzyskać maksymalny efekt zablokowania drogi, a więc przede wszystkim w ciąsinach. Jeżeli przyjęte będzie postulowane przez nas pilotowanie kolumn przez przedstawicieli wojewódzkich, a nawet powiatowych komend ruchu, znających doskonale stan zagrożenia i miejsca szczególnie niebezpieczne, dzięki uzyskiwanym od nich informacjom łatwiej będzie w kolumnie podjąć niezbędne kroki zabezpieczające przed zaskoczeniem.

Nieco gorzej przedstawia się sprawa zagrożenia szlaków kolejowych, ponieważ tutaj dywersja może niszczyć nie tylko obiekty kolejowe /urządzenia stacyjne, a zwłaszcza mosty kolejowe, do których dostęp będzie łatwiejszy niż do mostów drogowych ze względu na mniejszy ruch/, ale również, a może przede wszystkim, same szlaki kolejowe między stacjami, zwłaszcza tam, gdzie zablokowanie linii spowoduje dłuższą przerwę /w tunelach, na wysokich nasypach lub w głębokich wykopach/. Niszczenia na szlakach będą najczęściej łączone z wykolejeniem transportów inaczej bowiem efekty niszczenia byłyby znikome.

W minionej wojnie np. ruch oporu skupiał wysiłki działań dywersyjnych na liniach kolejowych między innymi dlatego, gdyż stosunkowo łatwo można było podejść do nich i niszczyć je, zużywając na to niewielką ilość materiałów wybuchowych. Najważniejsze jednak jest to, że na szlakach kolejowych, ze względu na znacznie mniejszą ich ilość w porównaniu z drogami kołowymi, łatwiej jest osiągnąć poważniejsze efekty zakłócenia ruchu, a poza tym odbudowa zniszczeń jest znacznie trudniejsza i bardziej pracochłonna, a wykonanie objazdów zazwyczaj trwa bardzo długo, a często jest niemożliwe.

Mimo znacznego zwiększenia transportu kołowego, kolej jest w dalszym ciągu najlepszym środkiem dla przewozów masowych, zwłaszcza towarowych.

Nie należy zapominać, że środki do prowadzenia dywersji nie wymagające skomplikowanych zabiegów były już poważnie rozwinięte w czasie drugiej wojny światowej. Bardzo pouczająca jest lektura książki S. Lovella "Of Spies and Stratagems" /"O szpiegach i dywersantach"/ ujawniająca niektóre tylko środki dywersji stosowane przez Zarząd Służb Strategicznych /OSS/. Wymienia się tam między innymi miny przyozepiane magnezem do lokomotywy i zaopatrzone w fotokomórkę, która reagując na nagłą zmianę oświetlenia powoduje wybuch. Minami tymi wykolejano pociągi przy wjeździe do tuneli. To są szczegóły, ale należy o nich pamiętać w rozważaniach ogólnych, bowiem wskazują one na zakres niebezpieczeństwa i konieczność poważnej ochrony prewencyjnej, przez odpowiedni dobór ludzi na wszystkich szczeblach hierarchii, nie raz nawet i robotników niewykwalifikowanych.

Warunki działania dywersji na szlakach kolejowych nie uległy od tego czasu zmianie, nie zmieniły się też sposoby ich zabezpieczenia przed dywersją. Dlatego należy się liczyć z tym, że oddziaływanie dywersji na linie kolejowe będzie znacznie większe niż na drogi kołowe. Zmusza to do zastosowania skutecznych sposobów zabezpieczenia linii i stacji kolejowych przed dywersją, do poszukiwania odpowiednich środków i metod ochrony.

Zagadnienia kolei, chociaż nie związane z tematem, jako że ruch kolejowy wyłączyliśmy z kompetencji terytorialnych komend ruchu, wiąże się z całością zagadnienia zabezpieczenia przeciwdywersyjnego. Sztaby planujące obronę przed dywersją muszą uwzględniać wszystkie obiekty komunikacyjne i ochronić je odpowiednio do ich znaczenia i zagrożenia szlaków kolejowych.

Wypada zaznaczyć, że sprawa zabezpieczenia przed dywersją musi być rozwiązana kompleksowo, to znaczy uwzględniać zagrożenie oraz potrzeby i możliwości każdego obszaru administracyjnego w powiązaniu z potrzebami obronnymi wyższego szczebla i całego kraju. Rozwiązywanie tych spraw oddzielnie przez poszczególne pionory i jednostki bez powiązania

ich w jedną całość prowadzi nie tylko do rozproszenia wysiłków, ale bardzo często do nieporozumień, a nawet do przypadkowych starć zbrojnych między własnymi siłami.

Sprawa zabezpieczenia operacyjnego wojsk, w tym i obrony przeciwdywersyjnej nie dotyczy bezpośrednio komend ruchu, gdyż zajmują się tym wojewódzkie i powiatowe komitety obrony i dlatego uważamy, że dalsze rozwijanie tego tematu nie byłoby tutaj na miejscu. Chcielibyśmy tylko zwrócić uwagę na istniejące zagrożenie, które musi być uwzględniane przy opracowywaniu planów obrony i prowadzeniu działań przeciwdywersyjnych przez organa odpowiedzialne za zwalozanie dywersji i sabotażu. Organa te powinny konsultować się z komendami ruchu, a te z kolei powinny zgłaszać im swoje postulaty, a przede wszystkim informować o wszystkich spostrzeżeniach mających jakiś związek z działaniem dywersji. Komendy ruchu będą miały dość dobrze rozbudowaną w terenie sieć posterunków, będą dysponowały patrolami regulacji ruchu, samolotami kontrolującymi przebieg przegrupowania, grupami roboczymi itd., które będą mogły poczynić wiele obserwacji może na pozór błażych, ale w sumie przyczyniających się do stworzenia obrazu zagrożenia i skoncentrowania uwagi na rejonach zagrożone.

Wypada powiedzieć parę słów o desantach powietrznych nieprzyjaciela. Organa kierowania ruchem nie mają wpływu ani na organizację, ani na kierowanie walką z desantami, chociaż są żywotnie zainteresowane zarówno zagrożeniem ze strony desantów powietrznych jak i wynikami walki z nimi.

Komendy ruchu będą stanowić cenne źródło informacji o lądowaniu desantów, gdyż ich organa będą najoczęściej bezpośrednimi świadkami lądowania. Oczywiście tego rodzaju informacje muszą być natychmiast przekazane zarówno dowództwu okręgu jak i maszerującym wojskom. Z kolei okręg, organizujący walkę, wykorzysta komendy ruchu do zabezpieczenia przegrupowania wojsk wchodzących do walki z desantem. Rozstrzygnięcia wymaga sprawa zatrzymania przegrupowania wojsk operacyjnych dla przepuszczenia pododdziałów OTK spieszących do

walki, chociaż wydaje się, że nie powinno to budzić wątpliwości, podobnie jak nie może budzić wątpliwości zachowanie się wojsk operacyjnych, na których drodze wylądował desant: czy wojska operacyjne powinny przebijać się przez rejon wysadzenia desantu, kontynuować marsz, czy też mają skorzystać z ewentualnych objazdów i wyminąć desant?

Chodzi tu oczywiście o sformułowanie zasady, od której mogą być wyjątki, a nie o wymijającą i najczęściej daną odpowiedź "zależnie od sytuacji".

Wydaje się, że należałoby sformułować to tak: oddziały które znalazły się bezpośrednio w rejonie lądowania desantu powinny uderzyć niezwłocznie wzdłuż osi swego marszu i wymusić przejście, maszerujące zaś w większej odległości mogą być skierowane na objazdy o ile są takie możliwości, dla uderzenia całością lub częścią sił z boku lub od tyłu w celu jak najszybszego rozbitcia desantu, który w następnej fazie będzie likwidowany siłami OTK. Kolumny niebojowe powinny być kierowane na objazdy lub zatrzymane do czasu wyjaśnienia sytuacji w wyznaczonych im rejonach. Z kolei wojska OTK powinny uderzać przede wszystkim tak, aby jak najszybciej otworzyć drogi przegrupowania wojsk.

W rozwiązywaniu takich skomplikowanych sytuacji konieczne jest bardzo operatywne działanie komend ruchu oparte na z góry przyjętych zasadach postępowania i na ocenie lokalnej sytuacji przez odnośny terytorialny sztab wojskowy. Strofowe ustawienie kierowania ruchem utrudniałoby operatywne działanie ze względu na wydłużenie obiegu informacji i podział kompetencji, sprzyjać mu powinna natomiast terytorialna organizacja obciążona bezpośrednią odpowiedzialnością zarówno za ruch, jak i za walkę.

2. Obrona przed bronią masowego rażenia

Obrona przed bronią masowego rażenia podczas przegrupowania wojsk operacyjnych obejmuje dwa integralne systemy różnorodnych przedsięwzięć, a mianowicie:

- system przedsięwzięć OPBMaR realizowany bezpośrednio w wojskach operacyjnych;
- system przedsięwzięć OPBMaR realizowanych przez organa OTK na rzecz wojsk operacyjnych.

Każdy z wymienionych systemów OPBMaR, jakkolwiek całkowicie integralny, nakierowany jest na zapewnienie warunków sprawnego i szybkiego przegrupowania wojsk operacyjnych, stworzenia warunków uniknięcia lub likwidacji skutków uderzeń bronią masowego rażenia, wykonanych bezpośrednio na wojska, bądź też na te obiekty obszaru kraju, które są bezpośrednio związane z zapewnieniem sprawnego przegrupowania /np. mosty, węzły komunikacyjne, ciałniny/.

Punkty styeczne działalności tych dwu systemów występować będą przede wszystkim w dziedzinie:

- wykrywania uderzeń lub skażeń oraz powiadamiania i alarmowania;
- prowadzenia rozpoznania skażeń i zakażeń;
- likwidacji skutków uderzeń bronią masowego rażenia;
- udzielaniu wszechstronnej pomocy medycznej i technicznej w okresie przewycięzania następstw uderzeń bronią masowego rażenia.

Należy tutaj podkreślić, że jakkolwiek występuje w tej dziedzinie zbieżność działania różnych sił i środków wojsk operacyjnych i OTK w zakresie realizacji różnych przedsięwzięć OPBMaR, decydujące znaczenie będzie miało jednak działanie sił i środków OTK na korzyść przegrupowujących się wojsk operacyjnych. Wynika to z następujących przesłanek :

- wojska operacyjne przechodzą tylko okazowo przez określone terytorium i wykonują inne zadania, w stosunku do których OPBMaR jest tylko rodzajem zabezpieczenia bojowego ich działań;
- systemem zabiegów i przedsięwzięć OPBMaR wojsk operacyjnych jest jednolity niezależnie od miejsca, gdzie aktualnie się te oddziały i związki znajdują;
- przewyciężenie skutków uderzeń bronią masowego rażenia powoduje usunięcie jednej z przeszkód hamujących lub prze-

szkodzących wykonaniu podstawowego zadania jakim jest przegrupowanie wojsk;

- siły i środki OTK tworzą stały terytorialny system przedsięwzięć OPBMaR i w związku z tym mogą one spełniać rolę usługową na rzecz wojsk operacyjnych;
- uderzenia bronią masowego rażenia na przegrupowujące się wojska operacyjne spowodują zniszczenie obiektów i porażenie ludności na danym terytorium, wobec czego udział sił i środków terytorialnych w likwidacji następstw uderzeń jest jak najbardziej uzasadniony;
- organa OPBMaR /oddziały i sztaby/ z racji swego przywiązania terytorialnego będą doskonale znać aktualną sytuację skażeń i zniszczeń na danym terytorium, czego nie można powiedzieć o przegrupowujących się wojskach operacyjnych, dla których marsz odbywa się stale po nowych obszarach, a ich organiczne elementy rozpoznania nie będą w stanie dostatecznie szybko uzyskać niezbędnych informacji.

Jak z powyższego wynika siły i środki OTK mogą i powinny w szerokim zakresie działać na korzyść wojsk operacyjnych, przy czym działalność ich jest niezbędna dla zapewnienia sprawnego przegrupowania.

a. Wykrywanie uderzeń i skażeń oraz alarmowanie i powiadamianie

Przegrupowujące się na terytorium kraju wojska operacyjne wykorzystują istniejącą sieć komunikacyjną. W czasie wojny, z zastosowaniem broni masowego rażenia na terytorium kraju, zaistnieje określona sytuacja zniszczeń i przeszkód, która wywierać będzie określony wpływ na tok przegrupowania, a nawet na możliwość wykorzystania i eksploatacji określonych dróg i urządzeń komunikacyjnych. Przegrupowujące się wojska operacyjne nie zawsze będą otrzymywać na czas wiarygodne informacje o możliwości nieprzerwanego marszu i wykorzystania różnych urządzeń komunikacyjnych na trasie marszu

od organicznych organów rozpoznania. Informacje takie mogą być im dostarczone tylko poprzez organa kierowania ruchem na obszarze kraju, które będą dysponować pełnymi danymi o stanie urządzeń komunikacyjnych i sytuacji skażeń na marszrutach dzięki pracy całego systemu kontroli, wykrywania i rozpoznania. Organa kierowania ruchem uzyskują dane o sytuacji skażeń z jednolitego systemu wykrywania i powiadamiania o skażeniach, rozwiniętego na obszarze kraju. System ten obejmuje sieć stałych posterunków obserwacyjnych rozwijanych na bazie oddziałów samoobrony i oddziałów zmilitaryzowanych, posterunków organizowanych przez wojska OTK oraz ośrodków analizy skażeń, stanowiących część składową systemu kierowania OTK na obszarze kraju od szczebla powiatu, poprzez województwo do centralnego ośrodka przy KOK, /PKO, WKO, OW, KOK/.

System wykrywania i powiadamiania, którego podstawą jest sieć terytorialnych posterunków obserwacyjnych, zapewnia pełne nasycenie nimi całego terytorium kraju, stwarza możliwość wykrywania i lokalizacji wszystkich rejonów uderzeń jądrowych i chemicznych oraz powstałych stref skażeń promieniotwórczych i chemicznych. Dane te dostarczone do ośrodków analizy skażeń odpowiednich szczebli, pozwalają określić wielkość i rodzaj zagrożenia na danym obszarze, między innymi dla potrzeb wojsk operacyjnych. Informacje, którymi będą dysponować ośrodki analizy skażeń odpowiednich szczebli pozwalają określić możliwości wykorzystania poszczególnych marszrut przez przegrupowujące się wojska operacyjne oraz określić warunki działania i stopień zagrożenia wojsk operacyjnych w czasie działań w obszarach skażeń promieniotwórczych.

Tak głęboko rozbudowany system wykrywania, dysponujący odpowiednio rozbudowaną siecią łączności, jest w stanie zapewnić organom kierowania ruchem dopływ aktualnych informacji o stanie zagrożenia i możliwości kontynuowania przegrupowania wojsk operacyjnych po określonych marszrutach.

Rozbudowany system, którego jednym z ogniw zbierania i uogólniania sytuacji na danym obszarze są ośrodki analizy skażeń, pracujące w składzie stanowisk kierowania OTK na obszarze kraju, pozwala na pełne wykorzystanie informacji o stanie przeszkód i skażeń na drogach przez aparat kierowania ruchem, niezależnie od aktualnie przyjętego systemu.

Przy kierowaniu centralnym, informacje takie czerpane będą z centralnego ośrodka analizy skażeń KOK, natomiast przy kierowaniu terytorialnym - z terytorialnych ośrodków analizy skażeń poprzez odpowiednie komendy ruchu. Należy tu podkreślić, że źródłem informacji o skażeniach i istniejących przeszkodach na marszrutach mogą być nawet PKO, które są pierwszym ogniwem oceny i prognozowania skażeń, i które są ściśle powiązane ze stałymi posterunkami obserwacyjnymi.

Niezależnie od informacji uzyskanych poprzez sieć posterunków obserwacji skażeń, w przypadkach, kiedy na określonych marszrutach powstaną zniszczenia lub skażenia promieniotwórcze, organa kierowania OTK odnośnych szczebli są w stanie przeprowadzić dokładne rozpoznanie skażeń, ustalić przejezdność poszczególnych marszrut, znaleźć drogi obejścia rejonów zniszczeń, zawałów, skażeń i wskazać inne dogodniejsze drogi przegrupowania poprzez rozpoznanie prowadzone przez naziemne i lotnicze patrole rozpoznania skażeń. Dane uzyskane w rezultacie rozpoznania skażeń umożliwią potwierdzenie zaistniałej sytuacji ustalonej na podstawie meldunków posterunków wykrywania, sprecyzowanie posiadanych danych o wielkości /granicach/ i mocy dawki lub rodzajów środków trujących w obszarze skażeń. Z reguły rozpoznanie takie prowadzone będzie na ściśle określonych marszrutach, bezpośrednio przed przemarszem wojsk operacyjnych, wobec czego dostarczy ono najbardziej aktualnych i wiarygodnych informacji, stwarzających dogodne warunki do podejmowania uzasadnionych decyzji w zakresie kierowania przegrupowaniem.

W wypadku uderzeń bronią masowego rażenia bezpośrednio na maszerujące wojska, wystąpi ściśle powiązanie działalności systemu wykrywania OTK i wojsk operacyjnych. Infor-

macje o uderzeniach, skażeniach i ich skutkach przekazywane będą przy pomocy technicznych środków łączności przez oba samodzielne systemy wykrywania i powiadamiania, a mianowicie przez system wykrywania wojsk operacyjnych i przez system wykrywania OTK. Obie informacje wpłyną do odpowiedniego szczebla aparatu kierowania przegrupowaniem^{1/} gdzie zostaną skonfrontowane, a następnie w zależności od zaistniałej sytuacji zostaną podjęte odpowiednie decyzje dotyczące dalszego działania wojsk.

Pomocniczą rolę w zakresie informowania o sytuacji po uderzeniach i o skażeniach spełniać będą elementy regulacji ruchu, pełniące funkcje dyspozytorskie w realizacji planów przegrupowania. Elementy regulacji ruchu, wojskowe, milicji obywatelskiej i służb porządkowo-ochronnych muszą znać sytuację skażeń i zniszczeń w swoim obszarze i przekazywać tego rodzaju informacje bezpośrednio dowódcom przegrupujących się wojsk poprzez zespoły pilotów.^{2/} Informacja taka zawierać będzie dane o sytuacji na niewielkim odcinku drogi, dotycząca miejsca, czasu powstania, wielkości i rodzaju przeszkody /zawały, zagruzowania, zniszczenia/ oraz mocy dawki.

b/ Likwidacja skutków uderzeń bronią masowego rażenia

Likwidacja skutków uderzeń bronią masowego rażenia na korzyść wojsk operacyjnych przez siły i środki OTK może być prowadzona bezpośrednio w rejonie uderzenia/ gdy uderzenie zostało wykonane bezpośrednio na wojska /lub po wyjściu wojsk operacyjnych ze strefy skażeń oraz pośrednio - na korzyść wojsk operacyjnych w ramach prac ratowniczych czy odbudowy urządzeń komunikacyjnych dla odtworzenia przejezdności dróg.

- 1/ Przy systemie stref kierowania - COAS KOK; OAS OW. Przy terytorialnym systemie kierowania - OAS OW; OAS WKO.
- 2/ Dane o sytuacji skażeń i zniszczeń poszczególne elementy regulacji ruchu mogą uzyskać bezpośrednio od lokalnych posterunków obserwacyjnych lub też z OAS PKO.

Prace te polegać będą na odbudowie mostów, usuwaniu zawałów i zatorów na drogach, odgruzowywaniu i gaszeniu pożarów.

Wszystkie te trzy przypadki różnią się między sobą w sposób zasadniczo przede wszystkim ilością niezbędnych sił zaangażowanych bezpośrednio w akcji ratowniczej, charakterem czynności oraz czasem ich prowadzenia. Niemniej jednak mają one jedną wspólną ośbę, a mianowicie to, że muszą być przeprowadzone szybko i sprawnie przy maksymalnym zaangażowaniu dostępnych sił i środków.

Likwidacja skutków uderzeń bronią masowego rażenia bezpośrednio w wojskach przy wykorzystaniu sił i środków OTK może się odbywać:

- w przypadku bezpośredniego uderzenia jądrowego na wojska znajdujące się w rejonach alarmowych, wyjściowych, w rezultacie którego nastąpi jednoczesne porażenie wojsk operacyjnych, ludności i obiektów znajdujących się w tym rejonie;
- w przypadku uderzenia na obiekt znajdujący się na terytorium kraju, w rezultacie którego nastąpi porażenie obiektu, ludności oraz wojsk operacyjnych przechodzących przez rejon zniszczeń i skażeń;
- pomoc wojskom operacyjnym w dokonywaniu zabiegów specjalnych i sanitarnych po wyjściu ze stref skażeń promieniotwórczych.

W pierwszych dwu przypadkach działanie sił i środków ratownictwa OTK będzie realizowane na podstawie decyzji odpowiednich sztabów /PKO, WKO, OW/. Akcja ratownicza prowadzona będzie według zasad ogólnych i obejmować będzie wszystkich ludzi i sprzęt, który się znalazł w rejonie porażenia bez względu na to, czy są to wojska operacyjne, czy też ludność cywilna. Charakterystyczne w tym wypadku będzie współdziałanie sił i środków ratownictwa wojsk operacyjnych^{1/} z siłami i środkami OTK oraz to, że ta część wojsk operacyjnych, która nie została porażona i nie wymaga specjalisty -

1/ Związki taktyczne i oddziały wojsk operacyjnych powinny wydzielić do ratownictwa pododdziały: inżynieryjne, medyczne, chemiczne i piechoty, które zostaną podporządkowane ogólnemu kierownictwu akcji ratowniczej PKO lub WKO.

icznej pomocy medycznej, będzie jak najszybciej opuszczać rejon porażenia i po uporządkowaniu wykonywać swoje zadania.

Należy tutaj podkreślić, że po zakończeniu akcji ratowniczej siły i środki ratownictwa wojsk operacyjnych muszą być zwolnione i skierowane do oddziałów macierzystych. Ranni i porażeni wymagający specjalistycznej pomocy medycznej zostaną przekazani organom służby zdrowia OTK bez względu na to, czy to są żołnierze wojsk operacyjnych, czy osoby cywilne. Urządzenia medyczne wojsk operacyjnych muszą być zwolnione, aby były zdolne do wykonywania swoich czynności w czasie działań bojowych.

Wszystek sprzęt wojskowy, uszkodzony lub zniszczony w rejonie uderzenia, powinien być ewakuowany do punktów zbiórki sprzętu uszkodzonego, w których będą dokonywane zabiegi specjalne. Po zabiegach tych sprzęt kieruje się do właściwych jednostek naprawczych.

Zakres pomocy udzielanej przez siły i środki OTK wojskom operacyjnym określany będzie przez odpowiednie sztaby /PKO, WKO, OW/ w zależności od aktualnej sytuacji zniszczeń na danym terytorium i możliwości sił i środków będących w dyspozycji odnośnego sztabu. Informacje o tym przekazywane będą odnośnym dowódcom oddziałów i związków poprzez komendy ruchu. W taki sam sposób będą przekazywane decyzje dotyczące udziału i zakresu prac wykonywanych w ramach akcji ratowniczej przez wojska operacyjne na korzyść układu terytorialnego, bo i taką możliwość należy brać pod uwagę. Dotyczy to przede wszystkim okresu pierwszego zmasowanego uderzenia, kiedy na obszarze kraju powstaną zniszczenia i porażenia, w których do likwidacji skutków tych uderzeń siły i środki jakimi dysponuje OTK mogą się okazać niewystarczające. W takiej sytuacji do akcji ratowniczej na korzyść OTK decyzją KOK mogą być skierowane niektóre oddziały lub związki przegrupowujących się wojsk operacyjnych. Wydzielone jednostki wojsk operacyjnych skierowane do akcji ratowniczej podporządkowuje się kierownikom poszczególnych zgrupowań ratowniczych zgodnie z uprzednio opracowanymi planami akcji

ratowniczej.

Pomoc wojskom operacyjnym w przeprowadzeniu zabiegów specjalnych i sanitarnych po wyjściu ze stref skażeń promieniotwórczych prowadzona będzie przez siły i środki OTK w ograniczonym zakresie. Zadania te mogą być wykonywane przez pododdziały chemiczne /bot, pot i wojsk wewnętrznych/ jednostek OTK. Z uwagi na to, że masowe skażenia na obszarze kraju wymagać będą prowadzenia w szerokim zakresie zabiegów specjalnych i sanitarnych na rzecz ludności i oddziałów OTK, możliwość wydzielenia pododdziałów chemicznych do świadczenia usług na korzyść wojsk operacyjnych jest w poważnym stopniu ograniczona. Wynika to z faktu, że potrzeby prowadzenia zabiegów specjalnych w wojskach operacyjnych, OTK i na korzyść ludności wynikną jednocześnie. Niemniej jednak należy brać pod uwagę możliwość skierowania części sił pododdziałów chemicznych podległych okręgom wojskowym i WKO do wykonywania takich zadań.

Kierowanie wydzielonych sił pododdziałów chemicznych do prowadzenia zabiegów specjalnych w wojskach operacyjnych odbywać się będzie na podstawie decyzji KOK /Centralnego Ośrodka Planowania i Koordynacji Ruchu/. Na podstawie danych o sytuacji skażeń podejmowana będzie decyzja przegrupowania wojsk przez strefy skażeń, w której to decyzji uwzględnia się element ryzyka skażenia wojsk i określa siły i środki niezbędne do wykonywania zabiegów specjalnych. W tym wypadku podejmując decyzję przekraczania strefy skażeń, komenda ruchu uwzględni posiadane siły i środki oraz czas niezbędny na przeprowadzenie zabiegów specjalnych. Ponieważ przeprowadzenie zabiegów specjalnych wymagać będzie wydzielenia odpowiedniej ilości czasu, a moc dawki napromienienia zmniejsza się w miarę upływu czasu i co za tym idzie - zmniejsza się również niebezpieczeństwo skażenia ludzi i sprzętu, przy podejmowaniu decyzji przekraczania strefy skażeń bierze się pod uwagę ogólną sytuację i zadania wojsk operacyjnych, możliwości oraz niezbędne siły i środki do przeprowadzenia zabiegów specjalnych. Decyzja taka często będzie wymuszona, na

przykład jeśli opad promieniotwórczy opadnie bezpośrednio na wojska, a konieczność zabiegów specjalnych będzie faktem nie uniknionym. Dlatego też OW i WKO muszą w czasie planowania przegrupowania uwzględnić konieczność posiadania odpowiedniego odwodu wojsk chemicznych, aby w razie potrzeby skierować go do pracy na korzyść wojsk operacyjnych. Przy istniejącej organizacji OTK możliwości takie istnieją i pomoc wojskom operacyjnym może być udzielona. Niezbędna jest tylko ścisła współpraca odnośnych sztabów z odnośnym organem kierowania ruchem.

Siły i środki OTK mają duże możliwości udzielania pomocy wojskom operacyjnym w przewyżnianiu skutków uderzeń bronią masowego rażenia, jako czynności rozłożonych w czasie, będących przedłużeniem bezpośredniej akcji likwidowania tych skutków. Do przedsięwzięć tych zaliczyć należy przede wszystkim przyjęcie wszystkich rannych i porażonych od wojsk operacyjnych w celu leczenia ich w szpitalach wojskowych i cywilnych, zapewnienie im wysoko kwalifikowanej specjalistycznej pomocy medycznej itp. Również wspomniane już prowadzenie napraw głównych i częściowo średnich sprzętu, uzbrojenia i pojazdów mechanicznych możemy zaliczyć do tego typu działalności. Jest to zakres likwidacji pośredniej, możliwy do zrealizowania przy wykorzystaniu całego potencjału państwa.

Do zadań wykonywanych na rzecz wojsk operacyjnych pośrednio w ramach likwidacji skutków uderzeń masowego rażenia należeć będzie również wszelka działalność sił i środków OTK związana z likwidacją skutków uderzeń i utrzymaniem dróg. Do głównych zadań należy tu zaliczyć: odbudowę lub budowę mostów, odgruzowanie ulic, usuwanie zawałów leśnych na drogach, gaszenie pożarów lasów, naprawa dróg itp. Czynności te mają nie mniejsze znaczenie dla wojsk operacyjnych niż bezpośrednia pomoc w rejonie wybuchu.

Reasumując, działanie sił OTK na rzecz przegrupowania się wojsk operacyjnych polega na:

- wykrywaniu skażeń i zniszczeń na drogach przemarszu i po-

wiadamianiu wojsk operacyjnych o istniejącej sytuacji na marszrutach;

- alarmowaniu wojsk operacyjnych i powiadamianiu o skażeniach promieniotwórczych i chemicznych;
- prowadzeniu powietrznego i naziemnego rozpoznania skażeń i zakazeń na marszrutach i dostarczaniu informacji o sytuacji wojskom operacyjnym;
- udziale sił i środków ratownictwa technicznego, medycznego, przeciwpożarowego i chemicznego w likwidacji skutków, w wypadku wykonania uderzeń na wojska operacyjne;
- prowadzeniu prac mających na celu usuwanie zniszczeń na drogach przegrupowania, budowa i odbudowa mostów, odgruzowanie i usuwanie zawałów na drogach itp;
- pomocy w przyjmowaniu przez organa medyczne rannych i porażonych na leczenie;
- pomocy w przeprowadzaniu napraw głównych i średnich w warsztatach cywilnych i stacjonarnych warsztatach wojskowych;
- pomocy w dokonywaniu zabiegów specjalnych i sanitarnych w wypadku skażeń promieniotwórczych i chemicznych.

3. Obrona powietrzna

Obrona powietrzna wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju jest nadzwyczaj złożona i wymaga systematycznych badań, jej doskonalenia i dostosowywania do zaistniałych warunków. Złożoność problemu wynika przede wszystkim stąd, że zadania osłony powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju są realizowane przez system OPK oraz siły i środki obrony przeciwlotniczej wojsk.

Obrona powietrzna wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju realizowana siłami i środkami wojsk OPK jest w zasadzie rozwiązana. Niektóre jednak jej elementy wymagają uaktualnienia bądź też opracowania. Do nich należą:

- rola wojsk OPK w osłonie wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju;
- wykorzystanie w systemie OPK sił i środków obrony przeciwlotniczej wojsk czasowo znajdujących się na obszarze kraju;
- podział obiektów komunikacyjnych pomiędzy współdziałające wojska OPK i obronę przeciwlotniczą wojsk oraz przygotowanie warunków do osłony tych obiektów;
- udział sił i środków obrony powietrznej OPK w osłonie powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju;
- manewr siłami i środkami OPK w celu osłony powietrznej wojsk operacyjnych znajdujących się na obszarze kraju;
- organizacja wymiany informacji pomiędzy wojskami operacyjnymi i OPK.

Przeznaczeniem wojsk OPK jest osłona ważnych okręgów i ośrodków przemysłowych, obiektów komunikacyjnych, administracyjno-politycznych oraz wojsk i obiektów wojskowych na obszarze kraju przed uderzeniami sił powietrznych przeciwnika. Tak więc wojska OPK mają osłaniać cały obszar kraju, skupiając główny wysiłek obrony na najważniejszych obiektach o znaczeniu ogólnopaństwowym i wojskowym. A zatem osłona wojsk operacyjnych, przegrupowujących się przez obszar kraju, będzie realizowana przez wojska OPK w ramach ogólnej osłony obszaru kraju.

Działanie wojsk OPK nie może być podporządkowane wyjątkowo interesom wojsk operacyjnych. Stąd wniosek, że nie może być mowy o priorytecie osłony wojsk operacyjnych w czasie przegrupowywania. Mimo tego wojska OPK spełniają w osłonie powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju poważną rolę, przyjmując na siebie dużą ilość zadań wykonywanych na korzyść tych wojsk. Należą do nich między innymi:

- uprzedzanie wojsk operacyjnych o zagrożeniu z powietrza poprzez ciągłe prowadzenie rozpoznania i systematyczne ich powiadamianie o sytuacji powietrznej;

- zwalczanie środków napadu powietrznego przeciwnika na dalekich podejściach do rejonów rozmieszczenia i przegrupowania wojsk operacyjnych;
- bezpośrednia i pośrednia osłona obiektów komunikacyjnych mających duże znaczenie dla przegrupowania oraz dla całości wojsk operacyjnych znajdujących się na obszarze kraju;
- udzielanie pomocy siłom i środkom obrony przeciwlotniczej wojsk w wykonaniu przez nie zadań bojowych, poprzez udostępnienie posiadanego systemu dowodzenia, rozpoznania itp.

Innymi słowy wojska OPK wykonują różnego rodzaju zadania na korzyść wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju w ramach postawionych im zadań.

Mówiąc o osłonie powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju w żadnym wypadku nie wolno tego problemu sprowadzać li tylko do bezpośredniej lub pośredniej ich osłony. O wiele większe znaczenie dla pomyselnego przegrupowania wojsk operacyjnych będzie miała skuteczna osłona obiektów komunikacyjnych, szczególnie podczas korzystania z nich przez maszerujące wojska.

Spośród obiektów przewidzianych do niszczenia w ramach izolowania pola bitwy - dezorganizacja systemu komunikacji na zapleczu uważana jest przez przeciwnika jako zadanie pierwszoplanowe.^{1/}

Zasada ta była realizowana w szerokim zakresie przez lotnictwo amerykańskie i brytyjskie w czasie minionej wojny światowej. Na przykład 22 lutego 1944 r. alianci użyli ponad 10 tys. samolotów dla zaatakowania 200 obiektów kolejowych: stacji, rozjazdów, booznic itp. W wyniku dokonanego ataku nastąpiło zmniejszenie natężenia ruchu kolejowego o 90%, a produkcja wojenna wskutek zahamowania dostaw spadała błyskawicznie prawie o połowę.^{2/}

1/ Instrukcja o użyciu samolotów myśliwskich i myśliwsko - bombowych. Tłumaczenie z j. angielskiego. Wyd. Szt. Gen. - II Zarząd, Warszawa 1950 r.

2/ CAMILLE ROUGERON. Lotnictwo strategiczne czy taktyczne. "FORUM" nr 47/85/, 20 listopada 1966 r.

Dezorganizacja systemu komunikacji przeciwnika poprzedziła między innymi anglo-amerykańską inwazję w Normandii. W jej wyniku został w bardzo poważnym stopniu sparaliżowany ruch kolejowy i drogowy na terenie północnej Francji i Belgii. Do rozpoczęcia inwazji przewozy w tym rejonie, w stosunku do stycznia 1944 r. zmalały o 20%.^{1/}

W wojnie koreańskiej lotnictwo amerykańskie w pierwszych czterech miesiącach zniszczyło 75 mostów oraz znaczną ilość taboru kolejowego i samochodowego, zaś w okresie całej wojny - 2 tysiące mostów.

O niebezpieczeństwie wynikającym z izolacji pola bitwy najlepiej świadczy obecna wojna w Wietnamie. Dla dezorganizacji systemu komunikacji Amerykanie przeznaczają około 40% sił powietrznych działających w tym rejonie.

Chociaż historia wojen nie dostarczyła nam dotychczas przykładu całkowitej dezorganizacji systemu komunikacji jednej ze stron walczących, to trzeba się liczyć z tym, że przy współczesnych środkach walki jej rozmiary mogą być znacznie większe niż w przeszłości. Dotyczy to również europejskiego teatru działań wojennych, gdzie obok lotnictwa wyposażonego w broń jądrową, mogą być użyte do tego celu samoloty-pociski, a nawet rakiety operacyjno-taktyczne.

Tak kształtująca się sytuacja pozwala sądzić, że w ramach izolacji pola bitwy obiekty komunikacyjne będą niszczone w pierwszej kolejności, a dopiero następnie maszerujące wojska. A zatem osłonie obiektów komunikacyjnych należy poświęcić specjalną uwagę. Ponieważ obiektów komunikacyjnych na obszarze kraju jest bardzo dużo i wojska OPK nie są w stanie zapewnić wszystkim bezpośredniej osłony, zachodzi konieczność włączenia do działań w systemie OPK części sił i środków obrony przeciwlotniczej wojsk, czasowo znajdujących się na obszarze kraju.

Jeśli chodzi o czasowe wykorzystanie sił i środków obrony przeciwlotniczej wojsk znajdujących się na obszarze

1/ E.I. KINGSTON MC CLOUGH - "Kierowanie wojną". Wyd. MON, Warszawa 1959 r., str. 159.

kraju do osłony wojsk operacyjnych, to wydaje się, że mogą to być zarówno jednostki armijne, jak i frontowe. Należy jednak liczyć przede wszystkim na wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego, a niekiedy i myśliwsko-szturmowego armii lotniczej oraz lotnictwa naszych sojuszników przebazowującego się wspólnie z wojskami operacyjnymi i na część artylerii i rakiet plot związków operacyjnych.

Sily i środki obrony przeciwlotniczej związków taktycznych z zasady powinny być wykorzystywane tylko do bezpośredniej osłony wojsk w toku ich przegrupowania /marszu/, jak również w rejonach odpoczynków.

Sily i środki obrony przeciwlotniczej wojsk przewidziane do działań w systemie OPK, stacjonujące w okresie pokoju na obszarze kraju, powinny mieć już obecnie przydzielone obiekty komunikacyjne, które w wypadku wojny będą osłaniać, zabezpieczając tym samym przegrupowujące się wojska operacyjne. Zasada taka powinna być również stosowana w odniesieniu do sil i środków obrony przeciwlotniczej wojsk sojuszników stacjonujących na obszarze osłanianym przez wojska OPK.

Takie postawienie sprawy wymaga jednak, by pokojowa dyslokacja sil i środków obrony przeciwlotniczej wojsk, szczególnie jej naziemnych środków odpowiadała zamiarowi użycia wojsk operacyjnych. A jeśli tak, to sily i środki obrony przeciwlotniczej powinny stacjonować w rejonach znajdujących się na kierunkach przewidywanych działań wojsk operacyjnych, w miarę możliwości jak najdalej wysuniętych, w których obiekty komunikacyjne wymagające osłony powietrznej nie są osłaniane bezpośrednio przez system OPK. Przy takim rozwiązaniu problemu, jesteśmy w stanie już w okresie pokoju właściwie przygotować sily i środki obrony przeciwlotniczej wojsk do pierwszego, niekiedy decydującego zadania bojowego, doskonalenia współdziałania OPL wojsk z systemem OPK. Warto się więc zastanowić, czy nie należałoby uwzględnić tego momentu w planowaniu obrony powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju. Jest rze-

ozą zrozumiała, że wszelkie plany ulegają zmianom i muszą być stale uaktualniane odpowiednio do zmian sytuacji, wprowadzania nowego uzbrojenia w wyposażeniu wojsk itp, a zatem pierwotna koncepcja obrony powietrznej może z czasem ulec zmianie. Jednak wszystkie rozsądne zmiany mają to do siebie, że wprowadzają pewne udoskonalenia zarówno organizacyjne, jak i praktyczne, a tym samym zmierzają do podniesienia zdolności bojowej wojsk. Wysoki stopień gotowości bojowej systemu OPK, jak również sił i środków obrony przeciwlotniczej wojsk czasowo znajdujących się na obszarze kraju, jest gwarancją, że każdy atak powietrzny spotka się z właściwym przeciwdziałaniem, które będzie tym skuteczniejsze im więcej czasu i pracy przeznaczony zostanie na wykorzystanie mocy ogniowej środków OPL w stosunkowo krótkim czasie.

W toku przegrupowania wojsk operacyjnych naszych sojuszników do rejonów przyszłych działań może być przerzucona tam również pewna ilość lotnictwa, w tym i lotnictwa myśliwskiego. Siły lotnictwa myśliwskiego, które w toku przebazowania znajdują się na obszarze kraju, powinny być wykorzystane do osłony powietrznej przegrupowujących się wojsk operacyjnych w ramach systemu OPK. W tym celu na kierunku ruchu podstawowej masy wojsk operacyjnych należałoby przewidzieć okresowe bazowanie i podporządkowanie lotnictwa myśliwskiego na obszarze kraju z takim wyłożeniem, aby było ono w stanie osłonić wojska operacyjne w najbardziej nęwralgicznych punktach.

Dla stworzenia odpowiednich warunków działań lotnictwu myśliwskiemu, czasowo bazującemu na obszarze kraju, należy mieć w systemie OPK pewną ilość lotnisk wraz z niezbędną ilością środków materiałowych. Umożliwiłoby to prowadzenie działań przez bazujące na nich oddziały lotnicze do czasu podejścia organicznych rzutów zaopatrujących.

x x

x

Przeprowadzenie operacyjnej oceny i klasyfikacji obiektów komunikacyjnych dla potrzeb planowania obrony powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju, pozwala już w okresie pokoju dokonać przydziału obiektów komunikacyjnych wymagających osłony powietrznej /szczególnie przez naziemne środki OPL/ pomiędzy współdziałające siły systemu OPK i OPL wojsk. Wydaje się, że problem ten powinien być rozwiązywany przez Sztab Generalny, gdyż nie kto inny, jak właśnie Sztab Generalny jest najlepiej zorientowany, które obiekty komunikacyjne znajdujące się na obszarze kraju mają szczególnie duże znaczenie dla sprawnego przegrupowania wojsk operacyjnych, a zatem, które z nich mogą być atakowane przez lotnictwo przeciwnika. Jest to tym bardziej uzasadnione, gdyż Sztab Generalny zna wszystkie marszruty na obszarze kraju, po których planuje się przemarsz wojsk operacyjnych /własnych i sojuszniczych/ w początkowym okresie wojny. Znane są mu również marszruty przewidziane dla ruchu transportów zaopatrzenia w toku działań wojennych. Jeśli uwzględni się możliwości wojsk OPK w zakresie osłony przegrupowania wojsk operacyjnych oraz możliwości sił powietrznych przeciwnika w zakresie izolowania pola bitwy, to nie trudno będzie ustalić, które obiekty komunikacyjne powinny osłaniać środki OPK, a które OPL wojsk. Wojskom OPK należy przydzielać do bezpośredniej osłony obiekty komunikacyjne, które mają duże znaczenie dla całości przedsięwzięć obronnych i życia gospodarczego kraju, a także dla wojsk operacyjnych w ciągu całej wojny, natomiast siłom i środkom obrony przeciwlotniczej wojsk - obiekty komunikacyjne, które będą wymagać bezpośredniej osłony wojsk w okresie przegrupowania wojsk operacyjnych. Brak rozeznania w ilości i ważności obiektów komunikacyjnych oraz siłach i środkach niezbędnych do ich osłony powietrznej, uniemożliwia rozpoczęcie jakichkolwiek prac związanych z planowaniem i organizacją obrony powietrznej.

Oceny ważności poszczególnych obiektów musi dokonać Sztab Generalny, ustalając obowiązującą listę obiektów za-

grożonych według hierarchii ich ważności. Tego rodzaju lista stanowić będzie podstawę do opracowania planu obrony powietrznej i ewentualnego manewrowania siłami gdyby wskutek poniesionych strat nie starczyło sił do osłony wszystkich znajdujących się na liście obiektów.

Problem podziału wysiłków pomiędzy wojska OPK oraz siły i środki OPL wojsk, jak również problemy związane z planowaniem i organizacją współdziałania operacyjnego tych wojsk oraz przygotowaniem obiektów komunikacyjnych do ich osłony, powinny być rozstrzygane przez Sztab Generalny, gdyż sztab OPK nie będzie miał wszystkich potrzebnych danych do oceny położenia i podjęcia decyzji.

Idealnym rozwiązaniem byłaby sytuacja, w której wojska OPK samodzielnie mogłyby zabezpieczyć przegrupowanie wojsk operacyjnych na obszarze kraju przed uderzeniami przeciwnika z powietrza. Odpadłaby wówczas konieczność dokonywania podziału wysiłku, organizacji współdziałania itp. Ponieważ takiej sytuacji w najbliższym okresie nie można się spodziewać, trzeba stale udoskonalać obecne formy działań bojowych.

Z omawianym wyżej problemem wiąże się ściśle przygotowanie warunków do szybkiej i sprawnej organizacji osłony powietrznej obiektów komunikacyjnych przez naziemne środki obrony przeciwlotniczej wojsk, szczególnie przegrupowujących się na duże odległości. W okresie pokoju można i trzeba uczynić wszystko co jest możliwe dla przygotowania obrony kraju w tej liczbie i osłony wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju.

W ramach przygotowania warunków zapewniających szybkość i sprawną organizację osłony wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju, jak również organizację współdziałania taktycznego i ogniowego systemu OPK z siłami i środkami OPL wojsk, wojska OPK jako "gospodarz", przy współudziale wojsk OPL stacjonujących na obszarze kraju powinny dążyć do przygotowania niezbędnych urządzeń w rejonach obiektów komunikacyjnych wymagających bezpośredniej osłony

powietrznej przez naziemne środki OPL. Jest to konieczne ze względu na potrzebę szybkiego przystąpienia sił i środków OPL wojsk, które czasowo znajdują się w systemie OPK, do wykonania zadań bojowych. Można to osiągnąć poprzez wykonywanie w rejonach obiektów komunikacyjnych przewidzianych do osłony niezbędnych prac, w celu odciążenia oddziałów wojsk OPL przybywających w te rejony dla wykonania zadań bojowych. Do tego rodzaju prac można zaliczyć między innymi: wybór i urządzenie stanowisk ogniowych dla artylerii przeciwlotniczej oraz stanowisk startowych dla rakiet przeciwlotniczych; pozycji dla środków radiolokacyjnych zabezpieczających działania środków ogniowych; składów amunicji i pomieszczeń dla stanu osobowego; dróg dojazdowych; stanowisk dowodzenia; doprowadzenie łączności przewodowej oraz utrzymanie wykonanych urządzeń w stałej gotowości do eksploatacji.

Powstaje pytanie, jak, kiedy i jakimi siłami można wykonać wymienione wyżej przedsięwzięcia. Nie ulega wątpliwości, że prace te powinny być prowadzone sukcesywnie w czasie pokoju, a to dlatego, gdyż konieczność osłony powietrznej obiektów komunikacyjnych wyniknie już w pierwszych dniach wojny.

Pracami związanymi z przygotowaniem rejonów do osłony powietrznej obiektów komunikacyjnych powinny zajmować się zarówno wojska OPK, jak i siły obrony przeciwlotniczej wojsk stacjonujące na danym obszarze oraz siły OTK. W tym celu, wydaje się, warto byłoby dokonać rewizji dotychczasowych programów szkolenia sił OPK i OPL wojsk, a szczególnie wszelkiego rodzaju ćwiczeń prowadzonych z wojskami w terenie. Chodzi tu głównie o wybór miejsc do przeprowadzenia ćwiczeń z oddziałami naziemnych środków OPL.

Wszelkie ćwiczenia naziemnych środków OPL powinny być prowadzone z myślą o doskonaleniu składu osobowego oddziałów w prowadzeniu walki z przeciwnikiem powietrznym, a także wykonywaniu wszelkiego rodzaju prac inżynierskich, topograficznych itp. Szkolenie takie prowadzone w ramach zabezpieczenia działań bojowych wojsk w toku ćwiczeń, może być

pomocne w przygotowaniu warunków do osłony obiektów komunikacyjnych, a w naszym przypadku - do osłony powietrznej przegrupowania wojsk operacyjnych. Z tych to względów celowe jest aby ćwiczenia z wojskami OPL prowadzone były kompleksowo i zmierzały do doskonalenia współdziałania taktycznego i ogniowego w różnych sytuacjach bojowych i w różnych warunkach terenowych. Jednocześnie siły OPL wojsk powinny prowadzić szkolenie swych oddziałów w obrębie tych obiektów komunikacyjnych, które wymagać będą osłony powietrznej w czasie działań wojennych.

Z tego rodzaju ćwiczeń nie należy rezygnować w wojskach OPK. Być może właśnie tym oddziałom przypadnie zadanie osłony obiektów komunikacyjnych w rejonach, w których uprzednio ćwiczyły i przygotowały teren do organizacji ich osłony. Wówczas czas osiągnięcia gotowości bojowej do wykonania otrzymanego zadania przez dany oddział znacznie się skróci a o to nam szczególnie chodzi. Może się zdarzyć, że oddział, który brał udział w przygotowaniu obiektu komunikacyjnego do osłony zostanie wykorzystany w innym rejonie, a do osłony tegoż obiektu zostaną wykorzystane siły przegrupowujących się wojsk operacyjnych naszych sojuszników. Wówczas szczególne znaczenie dla tych sił będzie miało uprzednie przygotowanie niezbędnych urządzeń obronnych w rejonie ochranianego obiektu komunikacyjnego.

Aby jednak siły OPL wojsk mogły we właściwy sposób wykorzystać wkład pracy swych poprzedników, wszelka dokumentacja związana z przygotowaniem niezbędnych urządzeń w rejonach obiektów komunikacyjnych przewidzianych do osłony musi być w miarę postępu prac uaktualniana i znajdować się u gospodarza rejonu, tj. w korpusie OPK.

x

x

x

W dotychczasowych rozwiązaniach zbyt mało uwagi przywiązywano do wykorzystania środków obrony przeciwlotniczej OTK w systemie OPK. Stąd też coraz częściej mówi się o udziale tych środków w osłonie wojsk operacyjnych przegrupo-

wujących się przez obszar kraju. Środki obrony przeciwlotniczej OTK mogą spełniać niemałą rolę w osłonie wojsk operacyjnych. Chodzi tutaj przede wszystkim o artylerię przeciwlotniczą będącą w dyspozycji zakładów produkcyjnych. Wydaje się, że w przypadku posiadania takiej artylerii należy ją również wykorzystać do osłony wojsk operacyjnych, a szczególnie do osłony obiektów komunikacyjnych znajdujących się w rejonie jej dyslokacji. W związku z tym stanowiska ogniowe dla tych środków należałoby wybierać w takich miejscach, aby mogły one zwalczać cele powietrzne atakujące nie tylko osłaniany zakład produkcyjny, ale również atakujące obiekty komunikacyjne znajdujące się w obrębie tego zakładu. Zrozumiałe jest, że działalność bojowa tych środków musi być skoordynowana z działalnością wojsk OPK, w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnemu lotnictwu.

Do bezpośredniej osłony ważnych obiektów komunikacyjnych o małych wymiarach, jak mosty nie osłaniane przez środki OPL systemu OPK i OPL wojsk, należałoby wyznaczać załogi spośród miejscowych pododdziałów samoobrony wyposażone w PKM. Pododdziały te zapewniałyby równocześnie osłonę powietrzną i obronę obiektu przed dywersantami. Jeśli się bowiem uważa, że mosty kolejowe i drogowe stanowią trudny obiekt do bombardowania, gdyż są wąskie i długie, to nawet niewielkie siły wydzielone do ich osłony mogą spełniać poważną rolę, tym bardziej, że tego rodzaju obiekty będą najczęściej atakowane z małych wysokości i lotu nurkowego, co stwarza dogodne warunki do niszczenia samolotów przeciwnika przy użyciu broni maszynowej.

W sumie środki obrony przeciwlotniczej OTK mogą być groźną przeszkodą dla przeciwnika powietrznego podczas wykonywania przez niego zadań i dlatego nie można ich pomijać w planowaniu obrony powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju. Wymaga to jednak większego zainteresowania się odpowiedzialnych czynników tymi problemami i rozwinięcia odpowiedniej działalności w tym kierunku.

Dość często słyśmy się kontrowersyjne opinie na temat manewrowania siłami i środkami OPK. Mówiąc o manewrze wojsk OPK, mamy na myśli zorganizowany ruch naziemnych sił i środków w celu zajęcia najdogodniejszego położenia do wykonania zadania bojowego. Twierdzenia, że wojska OPK będą dokonywać manewru siłami i środkami na kierunki przegrupowania wojsk operacyjnych w celu ich osłony, jak również to, że wojska OPK nie będą wykonywały żadnego manewru w celu osłony wojsk operacyjnych, wydają się nie w pełni uzasadnione i wynikają z niewłaściwej interpretacji roli wojsk OPK w zabezpieczeniu przegrupowania wojsk operacyjnych. Jak już powiedzieliśmy uprzednio, wojska OPK wykonują zdecydowaną większość zadań na korzyść przegrupowujących się wojsk operacyjnych, ale ich działalność jako całości nie może być podporządkowana wyłącznie potrzebom wojsk operacyjnych. Wynika stąd wniosek, że z zasady nie będą one dokonywać manewru siłami i środkami na kierunki przemieszczania się wojsk operacyjnych jedynie w celu ich osłony. Manewr siłami i środkami OPK będzie natomiast wykonywany w interesie osłony całego obszaru kraju, a więc i wojsk operacyjnych.

Twierdzenie, że wojska OPK nie będą dokonywać żadnego manewru bezpośrednio w interesie wojsk operacyjnych, jest również niesłuszne. Mogą się bowiem zdarzyć przypadki, kiedy manewr naziemnymi środkami OPK będzie celowy i zostanie dokonany. Przypadki takie mogą mieć miejsce wówczas, gdy brak będzie środków obrony przeciwlotniczej wojsk lub przy ograniczonym wykorzystaniu sił i środków OPL związków taktycznych wojsk operacyjnych. W takich przypadkach do bezpośredniej osłony ważnych obiektów komunikacyjnych w przeciągu krótkiego okresu czasu mogą być użyte oddziały artylerii przeciwlotniczej OPK. Jednak ze względu na ograniczoną możliwość przemieszczania się tych oddziałów, manewr nimi może się odbywać na stosunkowo nieduże odległości. Sytuacja w tym względzie mogłaby ulec znacznej poprawie w wypadku zastąpienia obecnie stosowanych środków ciągu np. śmigłowcami. Wówczas można by nie tylko mówić, ale i dokonywać manewru ty-

mi siłami wszędzie tam, gdzie tego będzie wymagać sytuacja.

Współczesne możliwości śmigłowców pozwalają na szerokie zastosowanie ich w wojskach OPK, w celu zwiększenia ruchliwości oddziałów artylerii przeciwlotniczej. Śmigłowce te mogłyby spełniać w okresach, kiedy nie będą zaangażowane w przerzutach jednostek bojowych, zadania transportu zaopatrywania. Wówczas cały system OPK stałby się bardziej ruchliwy i wzrosłaby możliwość dokonywania manewru niektórymi oddziałami w interesie osłony całego obszaru kraju i wojsk operacyjnych. Oddziały takie mogłyby osłaniać obiekty, których ważność szybko ulega przewartościowaniu, mogłyby też być wykorzystane do zamknięcia kierunków wyprowadzających w głąb kraju. Innymi słowy, byłyby to oddziały manewrowe.

W czasie działań bojowych mogą się zdarzyć wypadki, kiedy naziemne środki OPK przejdą do osłony innych obiektów niejednokrotnie ważnych dla wojsk operacyjnych, lecz będą to wypadki sporadyczne, przeważnie wówczas, gdy dotychczas osłaniany obiekt utracił swoje znaczenie i niecelowe jest dalsze pozostawianie oddziału w jego osłonie.

Manewr oddziałami bojowymi wojsk OPK w toku osłony przegrupowania wojsk operacyjnych, jak również w toku oalnych działań wojennych będzie ograniczony. Jak wynika z doświadczeń ostatniej wojny, oddziały będące w osłonie określonych obiektów pozostawały na stanowiskach przez cały czas trwania wojny. Tak było w obronie powietrznej Moskwy, Leningradu, Berlina i wielu innych miast oraz ośrodków /obiek-tów/ przemysłowych. Mogą jednak powstać sytuacje, w których manewr siłami i środkami OPK będzie realizowany na szeroką skalę nie tylko oddziałami manewrowymi, ale całością sił, na przykład w celu odtworzenia systemu OPK po uderzeniach bronią raketowo-jądrową. Manewr taki może mieć miejsce również w czasie przegrupowania wojsk operacyjnych.

x

x

x

Nie mniej ważną sprawą pozostawiającą wiele do zyczenia jest problem wymiany informacji w zakresie działań - ności wojsk operacyjnych oraz systemu OPK. Mimo, że wiele już uczyniono dla usprawnienia wymiany informacji, sprawa ta budzi nadal wiele zastrzeżeń. Wydaje się, że obowiązujące zasady wymiany przedstawicieli nie zupełnie zdają egzamin. Chodzi tu przede wszystkim o informacje dotyczące ruchu wojsk operacyjnych niezbędne dla wojsk OPK w celu efektywnej ich osłony. Do takich informacji należy zaliczyć między innymi dane o rejonach, w których powstały zatory na drogach, stwarzające dla wojsk szczególne niebezpieczeństwo ze strony środków napadu powietrznego, o nieprzewidzianych w planie miejscach postoju jednostek i czasie ich pobytu, o zmianie marszrut itp. W takich przypadkach, w których wojska OPK przy pomocy najbardziej manewrowego środka jakim jest lotnictwo myśliwskie mogą w tych rejonach stworzyć szybko skuteczną osłonę, informacja musi być wiarygodna i przekazana w miarę możliwości jak najszybciej. Informacje takie muszą trafiać do odpowiednich grup operacyjnych znajdujących się na SD wojsk OPK. Jednocześnie wojska operacyjne muszą wiedzieć, że w najbardziej niekorzystnych dla nich warunkach z pomocą przyjdzie szybko system OPK.

Aktualnie są dwa sposoby rozwiązania tego problemu. Pierwszy, to obecność przedstawicieli wojsk operacyjnych, w tej liczbie i OPL wojsk na odnośnych SD wojsk OPK, którzy przekazują niezbędne informacje dowódcom znajdującym się na tych SD. Niedoskonałość tej metody polega na tym, że przedstawiciele znajdujący się na SD wojsk OPK nie zawsze posiadają wiarygodne dane, a szczególnie wówczas, gdy zostaną zmienione plany przegrupowania sił. Jednocześnie wymaga to prowadzenia na bieżąco mapy ruchów wojsk na określonym obszarze, co przy ograniczonych środkach łączności i technicznych trudnościach występujących w toku pracy jest trudne i praktycznie nie zdaje egzaminu.

Druga metoda - to wysyłanie przedstawicieli wojsk OPK do okręgowej komendy ruchu, którzy na bieżąco przekazują na

odnośnie SD wojsk OPK informacje naprawdę niezbędne do działań wojsk OPK. Oficerowie ci posiadaliby do swej dyspozycji wydzielone środki, które umożliwiałyby utrzymanie stałej łączności z SD wojsk OPK. Doświadczenia wskazują, że łączność przewodowa w przypadku przejścia grup operacyjnych na zapasowe SD wojsk OPK zostaje przerwana i powstają duże trudności w jej nawiązaniu. W toku działań wojennych trudności będą znacznie większe. Metoda ta wydaje się jednak lepsza od poprzedniej, jednak wymaga dalszego doskonalenia. Jej zaletą jest to, że nie następuje ciągła zmiana przedstawicieli na SD wojsk OPK, a w komendzie ruchu pozostają stale jedni i ci sami oficerowie znający dobrze warunki terenowe, w których następuje przegrupowanie wojsk operacyjnych oraz warunki w jakich działają wojska OPK. Tak więc odpada problem zapoznawania z sytuacją wojsk OPK przedstawicieli wojsk operacyjnych, nawiązywania łączności itp.

Przy założeniu, że Sztab Generalny przydziela siłom i środkom OPK i OPL wojsk obiekty do osłony na obszarze kraju, wątpliwa staje się rola przedstawicieli tych wojsk na SD związków taktyczno-operacyjnych i operacyjnych wojsk OPK. Oddziały OPL wojsk działające w systemie OPK powinny być operacyjnie podporządkowane dowódcy określonego szczebla dowodzenia wojsk OPK. Muszą one utrzymywać bezpośrednią łączność z organami dowodzenia wojsk OPK w terenie. Będą to jednak ograniczone siły obrony przeciwlotniczej wojsk, gdyż podstawowa ich masa będzie się znajdować w związkach taktycznych, natomiast oddziały niezaangażowane do działań w systemie OPK będą w ruchu.

Dla utrzymania stałego kontaktu z tymi pododdziałami, przedstawiciele szefostw wojsk OPK powinni znajdować się zawsze tam, skąd odbywa się kierowanie ruchem wojsk, tj. w odpowiedniej komendzie ruchu. Umożliwi im to posiadanie aktualnych danych o miejscu przebywania poszczególnych oddziałów wojsk OPL i kierowanie nimi, a w razie potrzeby - przekazanie odpowiednich rozkazów dla ewentualnego ich rozwinięcia w celu osłony oddziałów lub związków taktycznych wojsk

operacyjnych w rejonach ich zatrzymania. O zaistnieniu takiej sytuacji informacje dla wojsk OPK przekazywaliby oficerowie wojsk OPK z okręgowej komendy ruchu.

Obecność przedstawicieli szefostw wojsk OPL na SD wojsk OPK /KOPK/ nie zapewnia im jednak możliwości interwencji w sprawie użycia sił i środków OPL znajdujących się w ruchu. Ich rola na stanowisku dowodzenia KOPK /CSD/ polegać będzie na obserwowaniu sytuacji powietrznej i rejestrowaniu wyników osiąganych przez siły działające w systemie OPK. A nie o to chyba chodzi w tym przypadku. Praktyka wykazuje, że przedstawiciele wojsk OPL przebywający na SD wojsk OPK nie są w stanie udzielać wyczerpujących informacji o działalności sił i środków OPL znajdujących się w ruchu, gdyż nie mają ku temu warunków. Natomiast informacje o działalności sił OPL działających w systemie OPK napływają na SD wojsk OPK od przedstawicieli tych oddziałów znajdujących się na PSD, punktach naprowadzania lub SD plm. A zatem dane o działalności sił i środków OPL wojsk w systemie OPK szefostwa wojsk OPL mogłyby otrzymywać od wojsk OPK, w danym przypadku od przedstawicieli OPK znajdujących się w okręgowej komendzie ruchu.

Oto niektóre problemy, których rozwiązanie może się przyczynić do bardziej skutecznej osłony powietrznej wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar kraju.

ROZDZIAŁ III

UTRZYMANIE LINII KOMUNIKACYJNYCH I ŁĄCZNOŚCI

1. Ośłona techniczna dróg kołowych i przepraw

Przez osłonę techniczną dróg należy rozumieć zorga-
nizowane /ujęte w odpowiedni system/ użycie wyspecjalizowa-
nych sił i środków układu terytorialnego, funkcjonalnego i
militarnego do wykonywania prac drogowo-mostowych, w celu jak
najszybszego wznowienia ruchu oraz osiągnięcia zdolności
przelotowej zapewniającej sprawny przemarsz wojsk oraz prze-
wóz środków zaopatrzenia.

Ośłona techniczna obejmuje:

- opracowanie planu osłony technicznej dróg i obiegów dro-
gowych;
- wydzielenie a także odpowiednie rozmieszczenie sił i środ-
ków niezbędnych do osłony odcinków dróg i obiektów drogo-
wych;
- realizowanie przedsięwzięć i prac związanych ze stałym
utrzymaniem /eksploatacją/ dróg;
- likwidację skutków oddziaływania nieprzyjaciela na eksplo-
atowaną sieć drogową;
- zorganizowanie systemu łączności dowodzenia i kierowania
siłami biorącymi udział w wykonywaniu zadań drogowo-mosto-
wych.

Z szerokiej problematyki osłony technicznej dróg roz-
ważaniom poddano tylko niektóre zagadnienia, zwracając uwa-
gę na:

- strefowe utrzymanie dróg na obszarze województwa;
- rolę komend ruchu /na odpowiednich szczeblach/ w odnie-
sieniu do osłony technicznej;
- wykorzystanie sił i środków do osłony technicznej dróg;
- rolę, znaczenie i zakres prac wykonywanych w czasie poko-
ju.

W okresie wojny na terenie kraju trzeba zapewnić osło-
nę techniczną wszystkich dróg, które mają istotne znaczenie

dla obronności państwa, nawet kosztem dróg o mniejszym znaczeniu. Wydaje się, że najlepsze efekty osłony technicznej można osiągnąć stosując - w miarę możliwości - - strefowe utrzymanie dróg. Umożliwia to wykorzystywanie w zasadzie całej sieci drogowej a nie tylko wybranych odcinków lub pojedynczych tras. Ma to kapitalne znaczenie zwłaszcza wówczas, gdy zachodzi konieczność korzystania z dróg objazdowych, a także w przypadku potrzeby zmiany marszrut. Warto podkreślić, że podział administracyjny kraju, jak również struktura organizacyjna służby drogowej sprzyjają strefowemu utrzymaniu dróg, nie zawsze tylko starczy na to sił.

Biorąc powyższe pod uwagę wydaje się, iż poszczególne województwa wraz z podporządkowanymi im siłami i środkami powinny - w sensie technicznym - spełniać rolę stref drogowych. Jest to tym bardziej uzasadnione, jeśli weźmie się pod uwagę to, że główne siły wydzielone do osłony technicznej dróg, podporządkowane wojewódzkim zarządom dróg publicznych i rejonom eksploatacji dróg oraz zarządom dróg lokalnych, występują właśnie w układzie terytorialnym.

Na obszarze niektórych województw oprócz sił terytorialnych będą działać również jednostki drogowe i mostowe układu funkcjonalnego i militarnego. Będą to przede wszystkim siły i środki wojskowe przeznaczone do szybkiej budowy i urządzenia przepraw na szerokich i średnich przeszkodach wodnych. Zadania te bowiem wykraczają zwykle poza możliwości zmilitaryzowanych sił utworzonych na bazie istniejących przedsiębiorstw drogowo-mostowych.

Sprawa osłony technicznej dróg ściśle się łączy ze sprawą ruchu po drogach. Aby ruch pojazdów mógł się odbywać bez przeszkód, potrzebne są sprawne technicznie drogi. Ruch będzie zatem w pewnym sensie narzucał osłonę techniczną dróg, które w danym okresie czasu będą eksploatowane. Z drugiej strony ograniczone niekiedy możliwości szybkiego wykonania prac drogowo-mostowych mogą nieraz zmusić do zmiany tras przemarszu wojsk, albo spowodować zmniejszenie intensywności ruchu do czasu, dopóki podstawowe prace nie zosta-

na wykonane. Inaczej mówiąc ruch po drogach będzie również w dużym stopniu uzależniony od osłony technicznej dróg. Trzeba brać pod uwagę fakt, że przy wzmożonej eksploatacji dróg, zwłaszcza przez pojazdy gąsienicowe, postępować będzie w bardzo szybkim tempie proces niszczenia nawierzchni, który może doprowadzić do wyłączenia dróg z ruchu dla przeprowadzenia niezbędnych napraw. Należy więc przewidywać, że w miarę upływu czasu wzrastać będą potrzeby remontów, a zatem konieczność zatrudnienia coraz większej ilości ludzi i maszyn i to niezależnie od oddziaływania nieprzyjaciela. Tak więc, zależnie od możliwości sił coraz to większa ilość ciągów drogowych tracić będzie pierwotną przelotowość, która może w pewnych wypadkach spaść do zera. Trzeba te sprawy uwzględnić w planowaniu ruchu.

Z uwagi na konieczność jednolitego kierowania ruchem na całym obszarze kraju oraz kierowania siłami osłony technicznej dróg proponujemy zorganizowanie na terenie kraju/na różnych szczeblach/ odpowiednich komend ruchu. W skład każdej komendy wchodziłyby: zespół kierowania i kontroli ruchu oraz zespół techniczny.

Rola Okręgowej Komendy Ruchu /zespołu taktycznego/polegałaby na planowaniu przedsięwzięć zabezpieczających i kierowaniu na obszarze okręgu jednostkami militarnymi wykorzystywanymi do budowy i urządzenia przepraw na szerokich oraz średnich przeszkodach wodnych /powyżej 100 m szerokości/ łącznie z wykonaniem dróg dojazdowych do przepraw - w zasięgu zasadniczych rokad po obu stronach przeszkód wodnych. Wskazane jest, aby na każde 2-3 mosty stałe na drogach zasadniczych były przygotowane rejonu zasadnicze i zapasowe do budowy jednego-dwóch mostów pontonowych, jednego mostu tymczasowego i ewentualnie jednego-dwóch punktów przepraw promowych na barkach.

Sprawą dyskusyjną jest zagadnienie podporządkowania sił okręgowych prowadzących budowę mostów temu województwu, na którego obszarze prowadzona jest jego budowa. Ułatwiłoby to współdziałanie sił okręgowych z wojewódzkimi i wspól-

ne rozwiązywanie wynikających w toku pracy trudności, co ma istotne znaczenie w razie utraty łączności z okręgiem. Również łatwiejsza byłaby współpraca komendantów przepraw z wojewódzką komendą ruchu poprzez przydzielone mu z okręgu siły regulacji ruchu zabezpieczające ruch na przeprawach.

Nie należy również zapominać o oddziaływaniu okręgowej komendy ruchu na sprawę drożni poprzez przekazywanie wojewódzkim komendom ruchu wymagań w zakresie utrzymania poszczególnych tras, jak i poprzez ewentualną pomoc jednostek drogowych.

Zespół techniczny wojewódzkiej komendy ruchu zająłby się problematyką osłony technicznej dróg państwowych na obszarze swego województwa. Do zadań osłony technicznej, realizowanych siłami i środkami województwa powinno należeć:

- utrzymanie dróg w stałej przejezdności;
- wykonywanie tymczasowych /doraźnych/ oraz średnich i głównych remontów dróg;
- ustawianie wiaduktów przecznych lub budowa wiaduktów doraźnych na skrzyżowaniach dróg i linii kolejowych;
- wykonywanie doraźnych objazdów i obejść tych odcinków dróg, które uległy zniszczeniu;
- urządzenie doraźnych przepraw w bród /przez wąskie przeszkody wodne/;
- szybka budowa i odbudowa mostów na wąskich przeszkodach wodnych /do 100 m szerokości/ i inne zadania związane z technicznym utrzymaniem dróg.

Szczególne znaczenie dla pełnego wykorzystania możliwości drożni ma przekraczanie skrzyżowań dróg z torami kolejowymi. Według prowizorycznych obliczeń wynika, że na niektórych trasach wskutek częstego zamykania przejazdów kolejowych przelotowość drogi /przy dużej ilości kursujących pociągów/ może się zmniejszyć nawet o kilkadziesiąt procent. Z wstępnych ustaleń wynika, że układ terytorialny ma możliwość budowy prowizorycznych wiaduktów. Na przykład powiat chełmski zademonstrował w czasie ówczesnych projektów budowy dwu wiaduktów drewnianych dla swoich potrzeb, wykorzystując

do tego podręczny budulec i własne siły. Na pewno podobne możliwości istnieją i w innych powiatach, trzeba tylko możliwości te zarejestrować i wykorzystać w ramach ogólnego, a nie lokalnego planu zabezpieczenia ruchu. Zadania te powinny realizować wojewódzkie komendy ruchu, uzgadniając swoje ustalenia z okręgową komendą ruchu.

Zespół techniczny Powiatowej Komendy Ruchu powinien przejąć kierownictwo nad zorganizowaniem i wykonywaniem różnych prac drogowych na drogach lokalnych, które to drogi w wielu wypadkach będą wykorzystywane dla ruchu pojazdów gąsienicowych. Oprócz tego drogi lokalne mogą być także wykorzystywane jako drogi objazdowe /obejścia/.

Doskonała znajomość własnego terenu w poważnym stopniu ułatwia wykonanie prac drogowych - przede wszystkim siłom i środkiem układu terytorialnego. Ponadto województwo posiadając aktualne dane o drogach i obiektach drogowych a także o przeszkodach wodnych, może dostarczyć ważnych wiadomości pozwalających na szybkie wykonanie prac przez oddziały maszerujących wojsk /jeśli przegrupowujące się związki taktyczne wojsk operacyjnych będą zmuszone do wykonywania niektórych prac drogowo-mostowych/.

Komendy ruchu są w odniesieniu do dróg i obiektów komunikacyjnych organami kierującymi w tym sensie, że decydują one, w oparciu o wytyczne okręgu, które obiekty komunikacyjne i w jakiej kolejności powinny być otwarte dla ruchu, samo zaś wykonawstwo i kierowanie pracami pozostaje w gestii działów komunikacji. W ten sposób nie zostaje naruszona struktura organizacyjna ani podział kompetencji poszczególnych organów zarządzania i kierowania, a komenda ruchu jest w sprawach utrzymania dróg reprezentatem interesów użytkowników tych dróg. Odpowiedzialność za utrzymanie komunikacji pozostaje więc w gestii do tego powołanych, a mianowicie:

a/ W układzie terytorialnym - organa i jednostki działu komunikacji WKO: Wojewódzkie Zarządy Dróg Publicznych/WZDP/

i podporządkowane im Rejony Eksploatacji Dróg Publicz -
nych, a na szczeblu powiatu - Powiatowe Zarządy Dróg Lo-
kalnych /PZDL/ z ich siłami i środkami.

- b/ W układzie funkcjonalnym - siły i środki działu komuni -
kacji: zmilitaryzowane oddziały odbudowy i budowy dróg
/OOD/ oraz zmilitaryzowane oddziały odbudowy i budowy
mostów /OOM/. Oddziały te w większości są podporządkowy-
wane poszczególnym WKO. Wymienione siły mogą być niekie-
dy użyte również do samodzielnego wykonywania zadań na
najważniejszych kierunkach i rubieżach. W tych przypad-
kach zadania dla nich będzie stawiał dział komunikacji
KOK lub okręg wojskowy.
- c/ W układzie militarnym - szefostwo wojsk inżynieryjnych i
podległe mu siły: brygady drogowo-eksploatacyjne /EDE/,
brygady mostowe /EM/, brygady i pułki pontonowe /BPont i
ppont/ oraz inne siły i środki.

Znaczna część /jeśli nie wszystkie/ wymienionych jed-
nostek zostanie podporządkowana poszczególnym okręgom woj-
skowym /jak np. jednostki pontonowe/ i wówczas będą one
działały zgodnie z planem Okręgowej Komendy Ruchu pod kie-
runkiem szefa służby inżynieryjnej okręgu.

W zależności od zaistniałej sytuacji do prac drogo -
wo-mostowych mogą być niekiedy zaangażowane również inne si-
ły i to zarówno z układu militarnego jak i terytorialnego.

Sprawny przemarsz wojsk operacyjnych w czasie wojny
w dużej mierze będzie zależał od stopnia wykonania prac
przygotowawczych /wstępnych/ w okresie pokoju. Chodzi głów-
nie o zrealizowanie takich przedsięwzięć natury organiza -
cyjnej i technicznej, które ułatwiłyby podczas działań wo-
jennych szybkie wykonanie prac drogowo-mostowych. W tym ce-
lu należy:

- zgromadzić wzdłuż ważniejszych dróg /lub w składach/ od-
powiednie rezerwy materiałowe do naprawy istniejących dróg
oraz do budowy dróg doraźnych /dróg na przełaj/;
- przygotować i rozmieścić w pobliżu ważniejszych przeszkód

- pro wizoria i materiały do budowy i odbudowy mostów;
- rozpoznać i wybrać dogodne rejon y /zasadnicze i zapasowe/ do urządzenia różnych przepraw;
 - przygotować odpowiednią dokumentację techniczną obiektów drogowych, przewidzianych do budowy, biorąc pod uwagę miejsce ich wykonania;
 - wykonać zawczasu brakujące dojazdy do planowanych przepraw i objazdy tych obiektów, które po uderzeniach jądrowych mogą powodować zahamowanie ruchu;
 - przygotować odpowiednią ilość wiaduktów składanych w miejscach umożliwiających szybki ich przerzut na szczególnie ważne skrzyżowania jednopoziomowe;
 - przygotować dostateczną ilość barek rzecznych nadających się do przeprawy wojsk, a także wyznaczyć dla nich na okres bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa rejon y ześrodkowania. Ponadto wybudować w rejonach planowanych przepraw odpowiednie przystanie;
 - wyposażyć jednostki pontonowe w podwójną ilość /w stosunku do przydziału etatowego w wojskach operacyjnych/ciężkiego parku pontonowego;
 - wyznaczyć rejon y ześrodkowania /zasadnicze i zapasowe/dla sił przeznaczonych do osłony technicznej dróg i przepraw /mając na względzie kierunek wiatru i możliwość skażenia terenu/;
 - prowadzić szkolenie sił w przewidzianych rejonach wykonywania prac drogowo-mostowych;
 - przygotować i sprawdzić w toku ćwiczeń planowany system łączności dowodzenia oraz kierowania siłami i środkami biorącymi udział w osłonie technicznej dróg.

Wymienione przedsięwzięcia powinny być realizowane we wszystkich układach /działach/ obrony terytorium kraju, biorąc pod uwagę ustalony podział kompetencji i zadań przy wykonywaniu prac drogowo-mostowych.

Główny wysiłek przedsięwzięć inżynierskich należy skupić przede wszystkim w rejonach /na rubieżach/ najbardziej podatnych na zakłócenie ruchu wojsk oraz wzdłuż najważniej -

szych dróg, po których przewidziane jest przegrupowanie wojsk operacyjnych. Sprawa wszechstronnego przygotowania kraju pod względem drogowo-mostowym z uwagi na przewidziane przegrupowania wojsk jest sprawą pierwszorzędnej wagi. Dużą odpowiedzialność za utrzymanie dróg w stałej sprawności technicznej spada na województwa. Wyniki uzyskane podczas ćwiczeń prowadzonych w ramach obrony terytorium kraju wskazują, że siły układu terytorialnego są w stanie wykonywać różne prace drogowo-mostowe z tym, że czas wykonania tych prac jest na ogół zbyt długi, a przez to nie odpowiada on potrzebom wojsk operacyjnych /dotyczy to zwłaszcza budowy dróg na przełaj oraz budowy i odbudowy mostów/. Chodzi tutaj o to, aby siły układu terytorialnego odpowiednio wyposażyć i przeszkolić również w wykonywaniu prac drogowo-mostowych sposobem przyspieszonym /doraźnym/, aby wykonywane przez nie prace nie opóźniały zbytnio ruchu wojsk.

Realizacja planów osłony technicznej dróg w okresie przegrupowania wojsk powinna się ograniczyć jedynie do wydania odpowiednio zawczasu ustalonych sygnałów określających jaki wariant należy wprowadzić w życie. Każdy wariant działania powinien uwzględniać rejony i rodzaj pracy oraz sposób i czas jej wykonania. Przy skomplikowanych sytuacjach należy podawać zmiany, jakie zaszły w stosunku do tego, co zawczasu zostało zaplanowane.

2. Łączność w systemie kierowania ruchem i osłony komunikacji

Przy rozwiązywaniu problemów zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych przez siły i środki OTK, należy również rozpatrzyć związane z tym niektóre zagadnienia łączności. Jest to tym bardziej konieczne, ponieważ proponuje się pewne zmiany w stosunku do zasad ujętych w oficjalnych publikacjach Sztabu Generalnego.

Wyrażono tu przekonanie, że łączność organów oraz sił zabezpieczających przegrupowanie wojsk operacyjnych powinna się opierać na systemie telekomunikacyjnym, istniejącym w okre-

sie pokoju i wykorzystywanym do kierowania normalną działalnością wszystkich dziedzin życia kraju. Niestosowne byłoby więc rezygnowanie z tych środków i sieci łączności, tym bardziej, że dysponujące nimi określone sztaby, instytucje i przedsiębiorstwa będą się zajmowały zabezpieczeniem przegrupowania wojsk i w ogóle ruchem na obszarze kraju.

Dzięki ścisłemu powiązaniu wymagań wojennych z technicznymi i organizacyjnymi możliwościami istniejącego w okresie pokoju systemu telekomunikacyjnego kraju, nie trzeba będzie dodatkowego przygotowania i wydzielania większej ilości polowych środków łączności. Ma to szczególne znaczenie przy ograniczonych możliwościach dysponowania środkami łączności. Wykorzystując sieci czynne w czasie pokoju uzyskujemy ciągłość funkcjonowania łączności na potrzeby kierowania organami i siłami zabezpieczającymi przegrupowanie wojsk, co nie jest bez znaczenia w warunkach szybkiego narastania napięcia międzynarodowego lub niespodziewanego wybuchu wojny.

Jakie środki i sieci łączności mogą być wykorzystane dla potrzeb kierowania organami i siłami zabezpieczającymi przegrupowanie wojsk operacyjnych?

Wojskowe organa kierowania zabezpieczeniem przegrupowania wojsk operacyjnych mogą korzystać przede wszystkim z garnizonowej stacjonarnej sieci łączności resortu obrony narodowej, która swym zasięgiem obejmuje całe terytorium kraju. Sieć ta może zapewnić wymianę informacji dotyczących zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych w ogniwach: Sztab Generalny - okręgowe i rejonowe komendy ruchu - wojewódzkie komendy ruchu, jak również współdziałanie między zainteresowanymi równorzędnymi komendami ruchu. Przy takim rozwiązaniu trzeba by zorganizować dodatkową łączność /przewodową i radiową/ dla jednostek wydzielonych do zabezpieczenia przegrupowania wojsk, co należy rozwiązywać według dotychczasowych zasad.

Organa i siły układu terytorialnego wydzielone do zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych mogą korzy-

stać przede wszystkim z przewodowej sieci telekomunikacyjnej ruchu publicznego wewnątrzwojewódzkiej sieci łączności resortu spraw wewnętrznych i sieci łączności resortu komunikacji, jak również z garnizonowej stacjonarnej sieci łączności resortu obrony narodowej. Należy jednak podkreślić, że ze względu na przeznaczenie poszczególnych wewnątrzresortowych sieci łączności, korzystanie z nich przez innych użytkowników możliwe jest tylko w ustalonym zakresie, co należy uwzględniać przy organizowaniu łączności z określonymi organami i siłami zabezpieczającymi przegrupowanie wojsk operacyjnych.

Wprawdzie wymienione sieci łączności nie są przystosowane w tej chwili do zaspokajania wszystkich potrzeb wynikających z proponowanego systemu kierowania zabezpieczeniem przegrupowania wojsk, niemniej w okresie pokoju można i należy je przystosować do tych zadań. Jest to tym bardziej możliwe i pożądane, bowiem rozbudowując istniejące sieci łączności zgodnie z potrzebami okresu wojennego przyczynimy się jednocześnie do usprawnienia działalności określonych sztabów, instytucji i przedsiębiorstw w okresie pokoju.

W dalszych rozważaniach zajmiemy się tylko zagadnieniem łączności wojewódzkich i powiatowych komend ruchu, które stanowią nowe elementy w proponowanym systemie kierowania zabezpieczeniem przegrupowania wojsk operacyjnych.

Ze względu na konieczność zachowania skrytości przegrupowania wojsk operacyjnych, związana z tym wymiana informacji musi odbywać się przede wszystkim za pośrednictwem łączności przewodowej.

Dla przekazywania informacji w ogniwie wojewódzka komenda ruchu - powiatowe komendy ruchu należy wykorzystać wewnątrzwojewódzką sieć telefoniczną resortu spraw wewnętrznych, która zorganizowana jest między wojewódzką komendą a powiatowymi komendami milicji obywatelskiej. Sieć ta zorganizowana jest we wszystkich województwach i czynna w okresie pokoju. Może ona w zupełności zabezpieczyć działalność

wojewódzkich i powiatowych komend ruchu. Niezależnie od tego, między wojewódzką komendą ruchu, a niektórymi powiatowymi komendami ruchu można wykorzystywać połączenia telefoniczne /telegraficzne/ międzygarnizonowej stacjonarnej sieci łączności resortu obrony narodowej.

Dla potrzeb kierowania ruchem zachodzi jedynie potrzeba dodatkowego zorganizowania łączności telefonicznej z posterunkami regulacji ruchu, rozmieszczonymi w określonych punktach dróg. Łączność ta musi być zapewniona ze wszystkimi posterunkami regulacji ruchu na bezpośrednich łączach telefonicznych, podłączonych do central powiatowych komend milicji obywatelskiej. Wyjątek stanowią jedynie posterunki regulacji ruchu podległe placówce regulacji ruchu, która powinna mieć z tymi posterunkami bezpośrednią łączność telefoniczną.

W celu zapewnienia łączności telefonicznej z posterunkami regulacji ruchu, należy zawczasu /w okresie pokoju/ zarezerwować odpowiednią ilość zespołów łączeniowych w centralach telefonicznych powiatowych komend milicji obywatelskiej. Niezbędne łącza telefoniczne muszą być wydzielone z przewodowych linii telekomunikacyjnych resortu łączności. W obrębie miast nie przedstawia to żadnych trudności, bowiem miejska sieć telefoniczna jest na ogół wystarczająco rozwinięta. Natomiast należy się liczyć z poważnymi trudnościami wydzielania łączności telefonicznych do posterunków regulacji ruchu rozmieszczonych poza miastami, co wynika ze słabo rozwiniętej sieci linii telekomunikacyjnej na obszarach poszczególnych powiatów. Poza tym przebieg linii w terenie może często nie odpowiadać rozmieszczeniu określonych posterunków regulacji ruchu.

Z tych względów w planowanych rejonach rozmieszczenia posterunków regulacji ruchu postuluje się rozbudowę łączności telefonicznej, która w okresie pokoju może służyć dla potrzeb administracyjno-gospodarczych lub społecznych. Wskazana jest budowa abonenckich linii telefonicznych przede wszystkim do siedzib różnych placówek administracyjnych i

gospodarczych rozmieszczonych bezpośrednio lub w pobliżu dróg wyznaczonych jako trasy przegrupowania wojsk. Tego rodzaju abonenckie linie telefoniczne są z reguły doprowadzane do najbliższych miejscowych /wiejskich/ central telefonicznych ruchu publicznego, od których z kolei istnieją nadal ograniczone możliwości wydzielania bezpośrednich łączy do central telefonicznych powiatowych komend milicji obywatelskiej. Dlatego też równoległe z abonenckimi liniami muszą być rozbudowywane linie łączące centrale miejscowe z centralą telefoniczną ruchu publicznego, rozmieszczoną w mieście powiatowym.

Lepszym rozwiązaniem byłoby zorganizowanie specjalnej sieci łączności telefonicznej między siedzibami rejonów eksploatacji dróg publicznych a podległymi dróżnicówkami rozmieszczonymi wzdłuż ważniejszych dróg /szos/. Sieć ta mogłaby służyć również dla potrzeb komunikacji autobusowej, technicznego pogotowia samochodowego, sanitarnego pogotowia ratunkowego itp. Należałoby ją tak zorganizować, aby na wypadek wybuchu wojny można było bardzo szybko przełączyć niektóre łączy dla potrzeb posterunków regulacji ruchu.

Zmilitaryzowane oddziały budowy dróg i mostów przebywające w rejonach ześrodkowania mogą korzystać z central ogólnoeksploatacyjnej sieci telefonicznej resortu komunikacji i sieci telefonicznej ruchu publicznego. Natomiast w toku wykonywania zadań poszczególnym zespołom budowlanym tych oddziałów należy umożliwić korzystanie z dowolnych abonenckich aparatów telefonicznych znajdujących się wzdłuż dróg. Siły i środki układu terytorialnego wydzielone do technicznego, materiałowego i medycznego zabezpieczenia przegrupowania wojsk operacyjnych z reguły są abonentami central telefonicznych ruchu publicznego.

Ponieważ centrale telefoniczne wojewódzkiej komendy i powiatowych komend milicji obywatelskiej posiadają połączenia telefoniczne z centralami sieci telefonicznej ruchu publicznego i ogólnoeksploatacyjnej sieci telefonicznej resortu komunikacji, istnieją dogodne warunki wymiany infor -

macji między wszystkimi organami i siłami układu terytorialnego wydzielonymi do zabezpieczenia przegrupowania wojsk.

Z uwagi na to, że przewodowa sieć telekomunikacyjna może być przerywana na skutek oddziaływania nieprzyjaciela po rozpoczęciu działań wojennych, wojewódzkie i powiatowe komendy ruchu muszą mieć możliwość korzystania również ze środków radiowych. Łączność radiowa zresztą będzie potrzebna stale do utrzymania łączności z pilotami kolumn i patrolami powietrznymi.

W poszczególnych województwach czynne są obecnie sieci radiotelefoniczne kierowania jednostkami milicji obywatelskiej, które należałoby wykorzystać dla wymiany informacji między wojewódzką komendą ruchu a powiatowymi komendami ruchu. Aktualnie tylko około 60% powiatowych komend milicji obywatelskiej posiada radiotelefony bazowe pracujące w tych sieciach, w perspektywie jednak zamierza się wyposażyć w radiotelefony bazowe wszystkie powiatowe komendy milicji obywatelskiej. Poza tym komendy ruchu mogą korzystać z radiowych kanałów łączności wojewódzkich i powiatowych komitetów obrony.

Organa milicji obywatelskiej mają również około półtora tysiąca radiotelefonów ruchomych /zainstalowanych w samochodach i motocyklach/, z których część można wykorzystać dla potrzeb posterunków regulacji ruchu i pilotów kolumn. Ilość ta na pewno nie będzie wystarczająca dla pokrycia wszystkich potrzeb. Istnieje tendencja coraz większego wyposażenia milicji obywatelskiej w radiotelefony, lecz coroczny ich wzrost jest znikomy. Zakładając organizację posterunków regulacji ruchu z udziałem sił milicji obywatelskiej, należałoby poczynić starania, zmierzające do wyposażenia jej w dostateczną ilość radiotelefonów.

Łączność za pomocą radiotelefonów należy zapewnić w pierwszym rzędzie z pilotami, którzy będą prowadzili kolumny wojsk operacyjnych przez obszar województwa. Za pomocą tych radiotelefonów mogą oni nawiązywać łączność z będącymi w ich zasięgu radiotelefonami bazowymi powiatowych komend

milicji obywatelskiej, a w razie potrzeby - także z posterunkami regulacji ruchu. Maksymalny zasięg łączności między radiotelefonem bazowym a radiotelefonem ruchomym w terenie otwartym można przyjąć do 20 km, co umożliwi nawiązywanie łączności w granicach powiatu. Jeśli chodzi natomiast o pilotów prowadzących kolumny sojusznicznych wojsk operacyjnych przez obszar poszczególnych okręgów wojskowych, to należy ich wyposażyć w radiotelefony umożliwiające nawiązywanie łączności w międzygarnizonowym, przestrzennym systemie radiotelefonicznym.

Poza pilotami, w radiotelefony muszą być wyposażone określone posterunki regulacji ruchu. Przy ograniczonych możliwościach sprzętowych, w radiotelefony należy wyposażyć przede wszystkim posterunki /placówki/ regulacji ruchu rozmieszczone w szczególnie ważnych punktach terenowych, skąd ruch wojsk może być skierowany na różne drogi objazdowe lub rokadowe. Dotyczy to także posterunków regulacji ruchu rozmieszczonych na podejściach do szerokich przeszkód wodnych i dużych ośrodków miejskich na skrzyżowaniach głównych tras z rokadowymi drogami itp, a także posterunków, które z różnych względów nie posiadają łączności telefonicznej. Pozostałe posterunki regulacji ruchu należy wyposażyć w radiotelefony w zależności od posiadanej bazy sprzętowej. Należy wskazać na potrzeby stałego dysponowania pewną rezerwą radiotelefonów, które byłoby można użyć dla dodatkowo rozwijanych posterunków regulacji ruchu w określonych sytuacjach zaistniałych na obszarze województwa.

Należy zaznaczyć, że w Państwowej Komunikacji Samochodowej na obszarze dwóch województw wprowadzono nowy system łączności radiotelefonicznej, który charakteryzuje się lepszymi rozwiązaniami organizacyjnymi i eksploatacyjnymi. Pobeżna analiza walorów dodatnich tego nowego systemu łączności radiotelefonicznej Państwowej Komunikacji Samochodowej wskazuje na to, że w przyszłości - w miarę jego rozwoju na całym terytorium kraju - należy go również wykorzystać dla potrzeb łączności terytorialnej organów i sztabów

kierowania ruchem wojsk. Mając to na względzie, należy już obecnie, pod tym kątem widzenia nakreślić odpowiednie kierunki jego rozwoju.

Lotnictwo łącznikowe wykorzystywane przez wojewódzką komendę ruchu do patrolowania z powietrza dróg i ruchu kolumn, przy obecnym wyposażeniu w środki radiowe /typu lotniczego/ może utrzymywać łączność jedynie na odległość 20 km od macierzystego lądowiska. Obecnie, ani w najbliższej przyszłości, nie ma możliwości zorganizowania dodatkowych posterunków łączności z lotnikiem na obszarze województwa, któreby zapewniły utrzymanie łączności z samolotem będącym w powietrzu nad dowolnym obszarem województwa. A przecież obserwator z samolotu ma możliwość natychmiastowego przekazywania wyników obserwacji do powiatowej komendy ruchu, a nawet poszczególnym posterunkom regulacji ruchu. Jedynym, a zarazem skutecznym rozwiązaniem może być zainstalowanie na tych samolotach radiotelefonów używanych w milicji obywatelskiej i włączenie ich do pracy na częstotliwości sieci radiotelefonicznej kierowania jednostkami milicji obywatelskiej województwa.^{1/} W ten sposób powstaną sprzyjające warunki utrzymania ciągłej łączności pomiędzy samolotami w powietrzu, a organami i siłami regulacji ruchu układu terytorialnego.

Zapewnienie łączności radiowej ze zmilitaryzowanymi oddziałami budowy dróg i budowy mostów, a przede wszystkim z ich zespołami budowlanymi /odbudowy/ w obecnym okresie jest niemożliwe, bowiem przedsiębiorstwa, na bazie których mają być formowane dane oddziały, nie dysponują środkami radiowymi. W niektórych województwach w ostatnich latach zapoczątkowano organizację sieci radiotelefonicznych rejonów eksploatacji dróg publicznych dla utrzymania łączności z kolumnami roboczymi na drogach.

1/ Podobne rozwiązanie zastosowane jest przez wojewódzką komendę Straży Pożarnych w Warszawie.

Istnieje przekonanie, że właśnie dalszy rozwój tych sieci we wszystkich rejonach eksploatacji dróg publicznych, może stworzyć warunki do zapewniania łączności radiowej z oddziałem budowy dróg i mostów oraz ich zespołami budowlanymi /odbudowy/. W danym przypadku należałoby zastosować radiotelefony bazowe w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Publicznych i we wszystkich kierownictwach rejonów eksploatacji dróg publicznych, a poszczególnym oddziałom i zespołom przydzielić radiotelefony ruchome /zainstalowane na samochodach/. Łączność tę można rozszerzyć również na obsługi stałych mostów, dróżnicówki rozmieszczone w ważniejszych punktach, rejon koncentracji środków budowlanych itp.

Organa i siły układu terytorialnego zabezpieczające przegrupowanie wojsk operacyjnych, na równi z technicznymi środkami łączności muszą dysponować środkami ruchomymi. Szerokie wykorzystanie ruchomych środków łączności znacznie zwiększa możliwości sprawnego kierowania organami i siłami zabezpieczającymi przegrupowanie wojsk, jak również kontrolę ruchu wojsk.

Poważną ilość motocykli i samochodów osobowych muszą posiadać wojewódzkie i powiatowe komendy ruchu, a wszystkie oddziały regulacji ruchu należy wyposażać w motocykle. Dysponując tymi środkami, będzie można stale kontrolować drogi, sprawdzać ich stan /zniszczenia, zablokowania/, obserwować ruch kolumn w określonych punktach dróg, interweniować w przypadkach powstania zakłóceń w ruchu, zawiadamiać dowódców kolumn o obejściach na zniszczonych odcinkach dróg, organizować regulację ruchu w dodatkowych punktach itp. Obecnie nie przewiduje się żadnych trudności z wydzieleniem wymaganej ilości samochodów i motocykli, bowiem w kraju mamy rozbudowaną znacznie bazę motoryzacyjną. Chodzi tylko o to, aby te potrzeby znalazły swoje miejsce w odpowiednich planach organizacyjno-mobilizacyjnych.

Na podstawie przedstawionych sposobów zapewnienia łączności dla potrzeb wojewódzkich i powiatowych komend ruchu można stwierdzić, że wszystkie wymagania w tym zakresie mogą być spełnione w ramach środków i sieci łączności wykorzystanych do normalnej działalności określonych instytucji i przedsiębiorstw w okresie pokoju. W obecnym okresie te możliwości są niewystarczające dla pokrycia wymaganych potrzeb. Należy jednak widzieć tendencje rozwojowe w zakresie łączności w tych instytucjach i przedsiębiorstwach i wykorzystywać je do rozbudowy tej łączności zgodnie z wymaganiami okresu wojennego. Jak widać z przedstawionych rozwiązań, dla potrzeb organów i sił regulacji ruchu układu terytorialnego nie zakłada się wydzielenia żadnych dodatkowych połowych środków łączności, co stanowi dodatnią stronę założonego systemu kierowania zabezpieczeniem przegrupowania wojsk.

x

x

x

Poza przygotowaniem systemu telekomunikacyjnego kraju, w zakresie niezbędnym dla potrzeb organów i sił zabezpieczających przegrupowanie wojsk operacyjnych, należy poczynić jeszcze szereg innych przedsięwzięć zapewniających sprawne przekazywanie informacji za pośrednictwem technicznych środków łączności. Wszystkie organa i siły kierowania ruchem wojsk muszą dysponować jednolitymi dokumentami tajnego dowodzenia. Dane o ruchu wojsk operacyjnych, między określonymi elementami kierowania ruchem, należy przekazywać w formie krótkich meldunków lub zbiorczych zestawień według ustalonej z góry kolejności treści, co znacznie skróci czas ich przekazywania. Do tego celu należy zastosować odpowiednie tablice różnobarwne /kodowe/ oraz oznaczyć kolumny marszowe jednostek wojsk operacyjnych odpowiednimi znakami rozpoznawczymi, ponumerować drogi, posterunki regulacji ruchu, określone punkty terenowe itp, przez co ułatwi się zestawienie meldunków. Niezbędne również jest wprowadzenie spe -

cyjnego hasła, upoważniającego do uzyskiwania połączeń telefonicznych poza kolejnością w celu przekazywania meldunków o ruchu wojsk oraz prowadzenia szczególnie ważnych rozmów służbowych o treści dotyczącej zabezpieczenia przegrupowania wojsk.

ROZDZIAŁ IV

POMOC MATERIAŁOWO-TECHNICZNA

Zabezpieczenie materiałowe wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania
wzrost przez abnaw III.

1. Zaopatrywanie wojsk

Każdy dowódca zdaje sobie sprawę z ważności zagadnienia zaopatrywania wojsk w czasie przegrupowania. Jednostka jeszcze przed wyruszeniem z garnizonu stałego musi wiedzieć gdzie, w jakie środki materiałowe i kiedy będzie zaopatrywana. To nie podlega dyskusji, ale należy także zdawać sprawę i z tego, że w czasie wojny nie ma żadnej gwarancji, że wyznaczone jednostkom źródła zaopatrywania w czasie przegrupowania /dotyczy to także źródeł zapasowych/ nie zostaną zniszczone wcześniej, jeszcze przed przybyciem do nich jednostek. Takiej możliwości na przyszłym polu walki nie należy wykluczać i dlatego trzeba szukać nowych rozwiązań, które mogą znaleźć zastosowanie w wypadku konfliktu wojennego. Wydaje się, że przyjęte rozwiązania należy doskonalić i przystosowywać - jeżeli to jest możliwe - do przewidywanych warunków oraz szukać nowych, zastępczych względnie uzupełniających rozwiązań. Pod tym kątem należy patrzeć na przedstawione poniżej zagadnienia.

A. Rola i zadania okręgowych organów zaopatrujących przegrupujące się wojska operacyjne

Głównym organizatorem i organem planującym zaopatrywanie przegrupowujących się wojsk operacyjnych są centralne organa zaopatrywania i obsługi. Opracowują one odpowiednie plany, dyrektywy, zarządzenia, stawiają zadania oraz wydają wytyczne regulujące całokształt zagadnień związanych z zaopatrywaniem wojsk w czasie przegrupowania. Wykonawstwo zaś odbywa się przez okręgowe organa zaopatrujące i równorzędne. W takim ujęciu organa te spełniają w systemie zaopatrywania rolę ogniwa pośredniego między organami centralnymi

mi, a przegrupowującymi się związkami taktycznymi i samodzielnymi oddziałami. Wykonują one funkcje o charakterze wykonawczym zlecone przez organa centralne.

Rozpatrując rolę okręgowych organów zaopatrywania należy uwzględnić istotny w tym wypadku fakt, że przez obszar okręgu wojskowego przegrupowywać się będą jednostki organizowane dla wydzielonej z OW armii oraz jednostki pozaokręgowe /z sąsiednich okręgów lub szczebla centralnego/. W stosunku do pierwszych jednostek, okręgowe organa zaopatrujące posiadają niezbędne dane do planowania i zorganizowania ich zaopatrywania w czasie przegrupowania. Dane te są ujęte w planach mobilizacyjnych /realizacja ich należy do OW/ i innych dokumentach, w których podane są miejsca i czas mobilizacji, rejony alarmowe, zadania jednostek w operacyjnym rozwinięciu wojsk itp. Na podstawie tych danych okręgowe organa zaopatrujące są w stanie określić potrzeby jednostek w czasie przegrupowania oraz rejony /miejsca/ i czas realizacji tych potrzeb. Prócz tego posiadają one dane o rozmieszczeniu jednostek zaopatrywania, ich stanie, przeznaczeniu i możliwościach, wielkości i usytuowaniu środków materiałowych na obszarze OW itp. W sumie posiadają one wszystkie dane niezbędne do zorganizowania samodzielnego zaopatrywania przegrupowujących się jednostek wydzielonych do organizującej się na bazie OW armii.

Odmienne przedstawia się sprawa w stosunku do jednostek pozaokręgowych. Niezbędnych danych, które przedstawiono wyżej, okręgowe organa zaopatrujące nie posiadają. Dlatego też w stosunku do tych jednostek mogą one spełniać tylko funkcję o charakterze wykonawczym. Szczebel centralny będzie określał i przekazywał do OW jakie jednostki, kiedy i w jakie środki materiałowe oraz gdzie i w jakiej ilości okręg będzie je zaopatrywał. Rola OW w stosunku do tych jednostek w zasadzie sprowadza się będzie do technicznego wykonawstwa.

W świetle powyższego należy różnicować rolę okręgowych organów zaopatrywania w stosunku do jednostek przegrup-

powujących się przez obszar OW i określić ją oddzielnie w odniesieniu do jednostek okręgowych i pozaokręgowych. W stosunku do pierwszych jednostek, okręgowe organa zaopatrujące mogą i powinny spełniać rolę organizatora zaopatrywania w oparciu o dyrektywy i wytyczne organów centralnych, zaś w stosunku do pozostałych - pozaokręgowych - rolę organu pośredniczącego, spełniającego funkcje o charakterze wykonawczym, zlecane przez organa centralne.

Z roli jaką okręgowe organa zaopatrujące spełniałyby w stosunku do jednostek przegrupowujących się wypływa cały szereg zadań.

Część tych zadań powinna być wykonana jeszcze w okresie pokoju przed rozpoczęciem przegrupowywania, a część w czasie jego trwania. Zadania okresu pokojowego będą miały charakter planistyczno-organizacyjny i ujmować będą przedsięwzięcia stwarzające warunki jak najlepszego zaopatrywania. Natomiast zadania w czasie przegrupowania będą miały charakter praktyczno-wykonawczy dostosowany do konkretnych warunków i sytuacji w jakich odbywać się będzie przegrupowanie.

Uwzględniając powyższe, do zadań kwatermistrzostwa OW w zaopatrywaniu jednostek przegrupowujących się należałoby zaliczyć:

a/ W okresie pokoju:

- wypracowanie koncepcji w zakresie zaopatrywania przegrupowujących się jednostek;
- opracowanie planu zaopatrywania przegrupowujących się jednostek oraz jego uaktualnianie w miarę zachodzących zmian;
- rozbudowa sieci źródeł zaopatrywania stosownie do potrzeb jednostek;
- przygotowanie rejonów do wydawania zaopatrzenia jednostkom przechodzącym przez obszar okręgu;
- zgromadzenie i usytuowanie zaopatrzenia na pokrycie potrzeb jednostek przegrupowujących się w zależności od przewidywanych rejonów odpoczynków na trasach przemarszu;

- opracowanie planów likwidacji skutków uderzeń jądrowych na źródła zaopatrywania.

b/ W czasie przegrupowania;

- kierowanie zaopatrywaniem;
- koordynowanie zaopatrywania i dokonywanie korekty planów w miarę zachodzących zmian taktyczno-operacyjnych i zaopatrzeniowych;
- dokonywanie manewru środkami materiałowymi i pododdziałami /urządzeniami/ zaopatrującymi;
- organizowanie likwidacji skutków uderzeń nieprzyjaciela - głównie bronią masowego rażenia na jednostki zaopatrzone /odtworzenie naruszonego systemu zaopatrywania/.

X Organizacja zaopatrywania jednostek wojsk operacyjnych przegrupowujących się przez obszar OW

1. Czynniki wpływające na organizację zaopatrywania

Organizacja zaopatrywania jednostek przegrupowujących się będzie zależała od szeregu czynników, które w mniejszym lub większym stopniu będą na nią wpływać i muszą być brane pod uwagę. Do czynników tych należy między innymi zaliczyć:

- oddziaływanie nieprzyjaciela na obszar OW, a w tym i na jednostki przegrupowujące się oraz warunki w jakich odbywa się przegrupowanie;
- usytuowanie pododdziałów /urządzeń/ i środków materiałowych przeznaczonych do zaopatrywania przegrupowujących się jednostek w stosunku do marszrut i rejonów długich odpo-czynków oraz ich rozmieszczenia;
- stan i możliwości sił przeznaczonych do zaopatrywania przegrupowujących się jednostek.

Przegrupowania wojsk operacyjnych odbywać się będą najczęściej pod pozorem różnego rodzaju ówiozeń, zmian dys-

lokacji jednostek itp. oraz w różnych warunkach.

Warunki, w jakich odbywać się będzie przegrupowanie, mają zasadniczy wpływ na organizację zaopatrywania przegrupowujących się jednostek oraz pracę organów zaopatrujących. Organizacja zaopatrywania powinna być elastyczna, dająca się łatwo dostosować do zaistniałych sytuacji.

Przegrupowania w okresie poprzedzającym działania wojenne - w okresie podwyższonej gotowości obronnej i w okresie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa - odbywać się będą bez większych trudności. Również zaopatrywanie jednostek przegrupowujących się w tym okresie nie będzie napotykać na większe trudności. Można przyjąć, że przebiegać ono będzie zgodnie z uprzednio opracowanymi planami zaopatrywania. Mogą tu oczywiście występować różnice w potrzebach materiałowych jednostek w wyniku większego lub mniejszego niż planowano zużycia środków materiałowych, ale nie będzie to miało zasadniczego wpływu na organizację zaopatrywania, rytmiczność pracy organów zaopatrujących itp. Sprawy te będą mogły być regulowane przez składnice /źródła zaopatrujące/ we własnym zakresie, bez interwencji organów zaopatrujących /kwatermistrzostwa OW/.

Znacznie trudniejsze będą warunki zaopatrywania jednostek, które w momencie wybuchu wojny zostaną w trakcie przegrupowania i jednostek przegrupowujących się już w czasie działań wojennych, bowiem nieprzyjaciół może oddziaływać nie tylko na jednostki przegrupowujące się, głównie w rejonach ich długich odpoczynków /w czasie ich zaopatrywania/, ale także na źródła i organa zaopatrujące. Następstwem tego będą częste zmiany rejonów i źródeł zaopatrywania, bowiem przewidziane uprzednio źródła zaopatrywania mogą ulec zniszczeniu, bądź też okazać się nieprzydatne z uwagi na odległość powstałą w wyniku zmiany marszrut i zmiany rejonów zaopatrywania /odpoczynków/. W takich sytuacjach wystąpią poważne różnice w potrzebach materiałowych na skutek większego zużycia /głównie mps i amunicji plot/. Opracowane jeszcze w czasie pokoju plany zaopatrywania mogą nie odpowiadać nowym po-

trzebom i wymagać będą korekty i dostosowania do zaistniałej sytuacji. Ulegać będzie również zmianom organizacja zaopatrywania, a szereg zagadnień z tym związanych wymagać będzie niezwłocznego uregulowania w krótkim okresie czasu i w warunkach ciągłego zagrożenia nieprzyjaciela.

Problemy związane z przegrupowaniem wojsk rozpatrywane są przez dowództwa i organa zaopatrujące, organizujące i zabezpieczające przegrupowanie jeszcze w czasie pokoju. Wynikają one z koncepcji użycia jednostek na określonym kierunku działania i ich aktualnej dyslokacji.

Odpowiednio do kierunków działań i przegrupowania wojsk należałoby na poszczególnych rubieżach rozbudowywać bazy zaopatrywania. W czasie pokoju można by je wykorzystywać do bieżącego zaopatrywania jednostek stacjonujących w określonych rejonach. Bazy takie miałyby jednak charakter stacjonarny i przywiązane byłyby na stałe do danej miejscowości, jednak z uwagi na ogromne koszty budowy wydaje się, że ilość ich powinna być ograniczona do niezbędnego minimum. Wynika z tego, że źródła zaopatrywania występować będą w statyce, obok przegrupowania jednostek, występujących zawsze w dynamice. Pozwala to na ciągłe dokonywanie zmian w planach przegrupowania jednostek zależnie od sposobu ich użycia i zachodzących zmian dokonywanych w prowadzeniu działań wojennych. Czynności te jednak są nieodzowne, bowiem zmianom ulegają dyslokacje jednostek, zmienia się ich charakter /w miejsce zmechanizowanych powstają pancerne, a w miejsce artyleryjskich - rakietowe itp/, zmieniają się też marszruty, rejony odpoczynków, rejony ześrodkowania itp., a za tym zmieniają się potrzeby nie tylko pod względem wielkości ale i asortymentu środków materiałowych. W konsekwencji tego, uprzednio rozbudowane bazy zaopatrzeniowe mogą nie odpowiadać w pełni potrzebom nowego planu przegrupowania. Rozbudowa nowych baz zaopatrzenia do każdego kolejnego /nowego/ planu przegrupowania w praktyce jest niemożliwa z uwagi na ogromne koszty i czas budowy. Taki stan rzeczy dyktuje konieczność organizacji zaopatrywania przegrupujących się jedno-

stek w oparciu o istniejące źródła zaopatrywania przy zastosowaniu optymalnych form i sposobów ich wykorzystania. Z drugiej strony sztaby i dowództwa planujące przegrupowanie powinny w doborze marszrut i rejonów odpoczynków jednostek uwzględnić rozmieszczenie źródeł zaopatrywania i możliwości organów zaopatrujących.

Rozbudowa baz i nagromadzenie w nich materiałów nie rozwiązują jeszcze problemu sprawnego zaopatrywania jednostek w czasie przegrupowania. Potrzebne jeszcze są odpowiednie siły zdolne uruchomić mechanizm zaopatrywania.

Rozpatrując zagadnienie sił należy uwzględnić następujący stan rzeczy. Jeszcze przed rozpoczęciem przegrupowania mobilizuje się szereg jednostek tyłowych dla organizującej się armii i frontu. Jednostki te przegrupowują się podobnie jak jednostki liniowe, a w trakcie przegrupowania wymagają one zaopatrywania i obsługi na równi z jednostkami liniowymi. Bazą mobilizacyjną dla tych jednostek są stacjonarne jednostki zaopatrywania i obsługi istniejące w czasie pokoju. Po zmobilizowaniu i wydzieleniu się jednostek tyłowych, w stacjonarnych jednostkach zaopatrywania i obsługi pozostaje tylko niezbędny stan osobowy do uruchomienia tych jednostek, uzupełniany następnie rezerwistami. Uzupełnienie rezerwistami stacjonarnych jednostek zaopatrywania odbywać się będzie stopniowo, po uzupełnieniu jednostek wojsk operacyjnych. Mogą się zdarzyć takie wypadki, że przewidziane planami mobilizacyjnymi rezerwy nie przybędą na czas do tych jednostek, względnie mogą w ogóle nie przybyć, co może mieć miejsce wówczas, jeśli z rozpoczęciem mobilizacji przeciwnik przystąpi do działań wojennych i niszczenia baz mobilizacyjnych. W takich warunkach do wyjątków będą należały jednostki zaopatrywania posiadające pełne etatowe stany personelu fachowego. Konieczność podyktuje wówczas obsadzenie stanowisk ludźmi nie posiadającymi pełnych kwalifikacji. Ich wydajność, rzecz oczywista, będzie niższa niż sił wykwalfikowanych, co z kolei wywierać będzie duży wpływ na pracę jednostki oraz na sprawność zaopatrywania przegrupo-

wywanych wojsk. Uwzględniając powyższe należy liczyć się w pierwszym okresie z mniejszą wydajnością pracy i szeregiem niedociągnięć w zaopatrywaniu wojsk.

2. Źródła zaopatrywania

Źródłami zaopatrywania jednostek w trakcie przegrupowania będą składy szczebla centralnego i okręgowego, składy URP i CPN, a w niektórych wypadkach także magazyny jednostek OTK. Dla małych jednostek: piekarni polowych, rzeźni, pralni itp. posiadających nieduże ilości środków transportowych, jako źródła zaopatrywania w mps w czasie przegrupowania mogą być również stacje benzynowe znajdujące się na trasie przemarszu.

Potrzeby przegrupowujących się jednostek należałoby pokrywać z zapasów zgromadzonych w składach wojskowych tak szczebla centralnego jak i okręgowego. W praktyce nie zawsze będzie to możliwe, bowiem usytuowanie i pojemność składów w wielu wypadkach nie będzie odpowiadać potrzebom zaopatrywanych i z tego względu w szeregu wypadkach znajdzie konieczność korzystania ze składów cywilnych - URP i CPN, w których wojskowe organa zaopatrujące mogą otrzymać przydziały środków materiałowych do swej dyspozycji. Na marginesie należy zaznaczyć, że gromadząc zapasy w składach wojskowych i zastrzegając sobie odpowiednie ich ilości w składach cywilnych, osłabiamy pożądane rozśrodkowanie materiałów i bardziej równomierne nasycenie terenu. Stwarza to warunki stosunkowo dogodnego manewru źródłami zaopatrywania.

Składy URP i CPN należy wykorzystywać na rubieżach odpoczynku /zaopatrywania/ jednostek przegrupowujących się, w pobliżu których nie ma składów wojskowych, względnie jeżeli odległość od rejonu odpoczynku jednostki do składów URP lub CPN jest krótsza niż do składów wojskowych. W czasie działań wojennych, w późniejszym okresie, jako źródła pokrywania potrzeb mogą być wykorzystywane także magazyny garnizonowe. Wynika to z tego, że jednostki opuszczając gar-

nizony zabierają ze sobą środki materiałowe pozostawiając tarę /zbiorniki na paliwo/ i stałe urządzenia magazynowe, w których mogą być później składowane zapasy OW i jako takie wykorzystywane do zaopatrywania przegrupowujących się jednostek.

3. Zaopatrywanie przegrupowujących się jednostek w poszczególne rodzaje zaopatrzenia

W zaopatrywaniu przegrupowujących się jednostek głównymi rodzajami zaopatrzenia będą mps, a następnie żywność. Z tego względu tym rodzajom zaopatrzenia, a głównie mps, należy poświęcić więcej uwagi.

a. Zaopatrywanie w mps

Dla rozpatrzenia zagadnienia zaopatrywania w mps, przyjęto następujące założenie:

- związki taktyczne rozpoczynając przegrupowanie posiadają pełne zapasy ruchome i doraźne: benzyny samochodowej ~~1,5~~ 1,75 jn, oleju napędowego - 2,5 jn;
- stan zapasów paliwa w pojazdach mechanicznych w czasie przegrupowania nie może być niższy niż 0,25 jn;
- po zużyciu 50 % posiadanych zapasów przez związek taktyczny powinno nastąpić ich odtworzenie przez okręg wojskowy;
- wychodząc z granic państwa, względnie przechodząc na zaopatrzenie armii, związek taktyczny powinien posiadać pełne zapasy ruchome i doraźne.

Według przyjętego założenia zapas paliwa posiadany przez związek taktyczny powinien wystarczyć na pokonanie drogi:

- samochodami około 900 km;
- czołgami, w zależności od typu, około 1000-1300 km;
- transporterami opancerzonymi - około 1300 km.

Z powyższych danych wynika, że po przebyciu 500-600 km powinno nastąpić uzupełnienie paliwa w jednostce przez

okręg. W praktyce jednak w czasie przemarszu jednostki zużywają więcej paliwa niż przewiduje to norma fabryczna i dlatego w kalkulacjach należy uwzględnić współczynniki na zwiększenie norm zużycia mps.

Określenia ilości potrzebnego paliwa dokonuje się za pomocą wyliczeń, posługując się ogólnie znanymi wzorami. W oparciu o nie określamy globalne ilości mps potrzebnych dla przegrupowujących się jednostek oraz strefy /rejon/, w których powinny być one zgromadzone. Będą to strefy uzupełnienia paliwa. Uwzględniając powyższe należy przy wyznaczaniu długich odpoczynków brać pod uwagę wspomniane wyżej strefy.

Po określeniu ilości potrzebnego paliwa i stref jego uzupełnienia należy wyznaczyć źródło zaopatrywania i określić ilość potrzebnego w nich paliwa dla pokrycia potrzeb przegrupowujących się jednostek. Następnie uwzględniając termin i czas odpoczynków, odległość rejonów odpoczynków od źródeł zaopatrywania oraz możliwości i siły okręgu przewidziane do zaopatrywania należy określić sposób uzupełniania paliwa w przegrupowujących się jednostkach.

Zaopatrywanie jednostek przegrupowujących się zależy będzie od szeregu czynników, a między innymi od: ilości potrzebnych jednostek /związkom taktycznym/ mps, odległości jednostek od źródła zaopatrywania, sił oraz możliwości okręgu i jednostki, czasu trwania odpoczynku itp.

Omawiając zaopatrywanie należy podkreślić, że okręg zaopatruje związki taktyczne i samodzielne jednostki jako całość. Nie zajmuje się ^{organizacją} ~~on~~ zaopatrywaniem poszczególnych pojazdów mechanicznych. Przedstawione zatem sposoby zaopatrywania odnoszą się do związków taktycznych i samodzielnych jednostek. Zaopatrywaniem zaś poszczególnych pojazdów zajmują się kwatermistrze i dowódcy poszczególnych jednostek. Przy tym należy mieć na uwadze to, że przy określaniu sposobu zaopatrywania danej jednostki, okręg wojskowy musi uwzględnić możliwości przelania paliwa do zbiorników pojazdów. Nie uwzględnienie tego może doprowadzić do niewłaś-

olwej oceny wyrażającej się tym, że okręg wojskowy będzie w stanie wydać paliwo dla związków taktycznych i samodzielnych jednostek, ale jednostki te i związki nie będą w stanie uzupełnić mps w pojazdach mechanicznych.

Jednym z najłatwiejszych sposobów uzupełnienia paliwa w jednostkach jest wydanie go jednostkom bezpośrednio ze składów mps. Na składach nie posiadających urządzeń /ramp załadunkowych/ dla jednoczesnego wydawania większych ilości paliwa rzędu 150-200 t na godzinę do ruchomej tary jednostek, powinny być organizowane przez okręg, siłami grup tankowania, rejonowy wydawania mps. Z tych rejonów, względnie ze składów, jednostki odbierają potrzebne im mps własnym transportem i dowożą do rejonu odpoczynku jednostki, gdzie dokonują uzupełnienia paliwa w pojazdach mechanicznych.

Jeśli przyjmiemy, że jednostka posiada tarę ruchomą na 0,25 jn benzyny samochodowej, z czego 0,25 jn w drobnej tarze oraz 1,5 jn oleju napędowego /0,5 jn w beczkach/, to dla uzupełnienia paliwa w wysokości 1 jn benzyny i 1,5 jn oleju napędowego będzie musiała wykonać dwa obroty transportem dla dowozu benzyny samochodowej i 1 obrót dla dowozu oleju napędowego. Przy tym należy zaznaczyć, że dla dowiezienia tej ilości należy wydzielić dodatkowy transport na przewiezienie 0,25 jn benzyny i 0,5 jn oleju. Są to ilości równające się zapasom doraźnym znajdującym się przy sprzęcie, a więc tara na nie jest wożona przez poszczególne pojazdy mechaniczne. Zatem przy wykorzystaniu podanej tary w grę tu wchodzić będzie nie tylko transport, ale i czas na jej zebranie. Ponadto należy zaznaczyć, że napełnianie drobnej tary, a szczególnie kanistrów jest czasochłonne.

Z powyższego nasuwa się wniosek, że ten sposób zaopatrywania może mieć miejsce wówczas, jeżeli źródło zaopatrywania jest stosunkowo blisko rejonu odpoczynku jednostki, a czas trwania odpoczynku pozwala uzupełnić paliwo w pojazdach mechanicznych przy wykonaniu uprzednio wymienionych ilości obrotów w dowozie mps ze źródła zaopatrywania. W takim wypadku ramię dowozu nie może być dłuższe niż 20-25 km,

a czas trwania odpoczynku nie krótszy niż 6-8 godzin. Przy tym należy zaznaczyć, że z chwilą wybuchu wojny szereg planowanych źródeł zaopatrywania może ulec zniszczeniu i wówczas często mogą mieć miejsce takie sytuacje, w których źródła zaopatrywania będą oddalone od rejonów odpoczynków około 100 i więcej km. W takich wypadkach dowóz mps transportem jednostek w czasie ich odpoczynku będzie praktycznie niemożliwy. Zachodzić będzie wobec tego konieczność szukania innych rozwiązań sposobu zaopatrywania jednostek. Takimi rozwiązaniami mogą być

- zaopatrywanie jednostek poprzez dowóz mps transportem kolejowym i organizowanie stacji wyładowniczych w rejonie odpoczynku jednostki;
- ko] - zaopatrywanie jednostek poprzez dowóz mps transportem samochodowym - cysternami samochodowymi i w tarze ruchomej;
- zaopatrywanie jednostek drogą organizowania na rubieżach odpoczynków tymczasowych składów.

Zaopatrywanie jednostek poprzez dowóz mps transportem kolejowym może mieć miejsce tylko przy czynnej sieci kolejowej, w wypadku dużych odległości rejonów odpoczynków od źródeł /składów/ zaopatrywania /100 i więcej km/. Polegać ono będzie na dowzie mps w cysternach kolejowych, względnie beczkach ze składów stacjonarnych do stacji wyładowniczych wyznaczonych w pobliżu lub w rejonie długiego odpoczynku jednostki. Dowóz ten powinien być tak zorganizowany, aby transport kolejowy z mps był podstawiony na stację wyładowniczą z chwilą przybycia na nią transportu samochodowego jednostek. Dłuższe przestoje transportu na stacjach narażają go na niebezpieczeństwo zniszczenia. Na stacje wyładownicze należy wybierać stacje niezagrożone działaniami lotnictwa i położone możliwie najbliżej zaopatrywanej jednostki. Odległość ta nie powinna przekraczać 10-20 km.

Organizując tą drogą zaopatrywanie związku taktycznego należy dążyć, aby na każdą jednostkę wielkości pułku i na pozostałe oddziały /pododdziały/ związku taktycznego była jedna stacja wyładownicza. W sumie dla związku taktycz -

nego potrzeba 6-7 stacji. Przy takiej ilości stacji wyła - dowczych osiągamy rozśrodkowanie środków materiałowych, a tym samym zmniejszamy niebezpieczeństwo zniszczenia wszystkich materiałów oraz stwarzamy warunki jednoczesnego i szybkiego rozładunku i zaopatrzenia jednostki w paliwo. O miejscu stacji wyładowniczej, czasie i ilości dostarczonego paliwa związek taktyczny /samodzielnie przegrupowująca się jednostka/ powinien być powiadomiony bezpośrednio po otrzymaniu rozkazu do przegrupowania, a w wypadku jakichkolwiek zmian - co najmniej na dobę wcześniej, aby umożliwić kwatermistrzowi związku taktycznego zorganizowanie odbioru przydzielonych mps. Przydziału stacji wyładowniczych mps po szczególnym jednostkom /pułkom/ dokonuje kwatermistrz związku taktycznego. Ustala on również odbiór /rozładunek/ mps transportem własnym lub oddziałów.

Zaopatrywanie jednostek w mps transportem samochodowym - cysternami samochodowymi i w ruchomej tarze może mieć miejsce w wyjątkowych wypadkach, przy dużej odległości rejonów odpoczynków jednostek przegrupowujących się od stacjonarnych źródeł zaopatrywania i niemożności dowozu mps transportem kolejowym.

Rozpatrując ten sposób zaopatrywania należy podkreślić, że wymaga on posiadania przez okręg dużych ilości transportu samochodowego i ruchomej tary. Na przykład dla dowożenia 1 jn benzyny samochodowej i 1,5 jn oleju napędowego dla dywizji zmechanizowanej potrzeba około 530 samochodów "Lublin-51" dla przewiezienia 5300 beczek 200-litrowych, albo około 255 cystern samochodowych 3,5 t. Przymując, że na obszarze okręgu trzeba będzie zaopatrywać 5-6 związków taktycznych, to liczba ta wzrośnie do 2600-3180 samochodów dla przewiezienia 26500-31800 beczek 200-litrowych lub 1275 - 1530 cystern samochodowych 3,5 tonowych. Zgromadzenie i uruchomienie tak pokaźnej ilości tary i transportu na szczeblu okręgu wydaje się w praktyce bardzo problematyczne. Uwzględniając to można chyba zaryzykować stwierdzenie, że zaopatrywanie przegrupowujących się jednostek przez dowóz mps

tylko transportem samochodowym będzie niemożliwe. Sposób ten może mieć zastosowanie tylko w stosunku do jednostek o mniejszych potrzebach mps i tylko w tych wypadkach, kiedy nie można będzie stosować innych sposobów zaopatrywania. W wypadku stosowania tego sposobu okręg będzie dowoził mps w rejon odpoczynku jednostki i organizował w nim miejsca tankowania poszczególnych pojazdów mechanicznych oraz miejsca wydawania paliwa bezpośrednio do ruchomej tary jednostki. Jest to jeden z najszybszych sposobów uzupełniania paliwa w jednostkach, bowiem wyklucza prace przeładunkowe. Z uwagi na tę zaletę, w wypadkach szczególnych, kiedy czas będzie czynnikiem decydującym sposób ten może mieć praktyczne zastosowanie.

Zaopatrywanie wojsk poprzez organizowanie tymczasowych składów mps na rubieży odpoczynków /strefy uzupełniania paliwa/ jednostek przegrupowujących się może mieć miejsce wówczas, kiedy okręg będzie miał dostateczną ilość miękkich zbiorników oraz możliwości i czas na ich uzupełnienie /zorganizowanie składu/. W tym przypadku potrzebne ilości paliwa powinny być dowożone transportem kolejowym ze składów stacjonarnych i przepompowywane przy wykorzystaniu rurociągu do miękkich zbiorników. Pojemność tymczasowego składu powinna się równać potrzebom 4 - 6 związków taktycznych zajmujących kolejno te same rejony odpoczynku. Skład taki powinien posiadać warunki wydawania mps jednocześnie dla dwóch związków taktycznych, a odległość od jednostek nie powinna przekraczać 20 km. Przy tym powinien się on znajdować względnie blisko czynnej sieci kolejowej.

Skład mps powinien być zorganizowany przed rozpoczęciem przegrupowania wojsk, w ramach rozśrodkowania zapasów. Ilość składów będzie zależała od ilości przegrupowujących się jednostek na równoległych marszrutach. I tak na przykład na 2-3 marszruty może być organizowany jeden skład, a na 5 marszrut - dwa składy. Zależać to będzie od odległości między marszrutami i rejonami odpoczynków. Odbiór mps z tymczasowego składu organizuje kwatermistrz związku taktycznego

go przy wykorzystaniu transportu i tary jednostek. Wydawanie mps organizuje okręg siłami grup tankowania, wyznaczając 2-3 rejony wydawania paliwa. Ten sposób zaopatrywania może mieć miejsce wówczas, jeżeli te same rejony odpoczynków zajmuje kilka kolejno przegrupowujących się jednostek, a terminowy dowóz mps transportem kolejowym i samochodowym budzi zastrzeżenia oraz jeżeli składy stacjonarne znajdują się w dużej odległości od rejonów odpoczynków, względnie zagrożone są zniszczeniem.

Na marginesie należy zaznaczyć, że przy względnie korzystnym przebiegu dróg wodnych /w kierunku dofrontowym i rokadowym/, na przykład na terenie POW, tymczasowe składy można także organizować na odpowiednio przygotowanych do tego celu barkach rzecznych. Barki takie, po załadunku na nie paliwa w ramach rozśrodkowania zapasów grupowanoby w zależności od potrzeb na Wiśle, Odrze, Warcie oraz na Kanale Bydgoskim i Noteci. W określonym czasie barki zbliżałyby się do rejonu odpoczynku jednostki, gdzie przy pomocy grup tankowania /podobnie jak w poprzednich wypadkach/ wydawane byłoby paliwo. Tego rodzaju barki - składy, będące ruchomymi punktami zaopatrywania byłyby zagrożone działaniem nieprzyjaciela, w mniejszym stopniu niż składy stacjonarne, a zatem i mniejsze byłoby prawdopodobieństwo ich zniszczenia. Należy podkreślić, że obecność tego rodzaju składów na Odrze przyczyniłaby się w poważnym stopniu do rozwiązania problemu zaopatrywania jednostek, które w pierwszych dniach wojny przekraczają granice z NRD i zatrzymują się czasowo w rejonach na zachód od Odry.

Wymienione uprzednio sposoby zaopatrywania wojsk na obszarze okręgu mogą być stosowane jednocześnie przy zaopatrywaniu kilku związków taktycznych i samodzielnych jednostek w jednym czasie. Jedne jednostki mogą pobierać mps ze składów stacjonarnych, do innych mogą być dowożone transportem kolejowym i częściowo samochodowym, a jeszcze dla innych mogą być organizowane tymczasowe składy. Stosowanie na szczeblu okręgu kilku sposobów zaopatrywania, najbardziej odpowiednich w danej sytuacji, może zaspokoić potrzeby prze-

grupujących się jednostek.

Wybór odpowiedniego sposobu zaopatrywania w zaistniałej sytuacji powinien być w kompetencji okręgowych organów zaopatrujących. W początkowym okresie wojny okręgowe organa zaopatrujące będą musiały rozwiązywać równoległe szereg problemów, dotyczących nie tylko przegrupowujących się wojsk operacyjnych, ale także jednostek stacjonujących czasowo na obszarze OW oraz sił OTK. Uwzględniając powyższe wy-
daje się celowe, aby dla operatywnego kierowania zaopatry-
waniem /w okresie intensywnych przegrupowań/ wydzielić z
kwatermistrzostwa OW odpowiednie grupy kierowania zaopatry-
waniem jednostek przegrupowujących się. Grupy takie, na
podstawie opracowanych uprzednio planów oraz aktualnego po-
łożenia i stanu wojsk, przedstawiałyby propozycje dotyczące
zmian w sposobie zaopatrywania w zaistniałej sytuacji. *sk - dwa OW*

W kierowaniu zaopatrywaniem wojsk należałoby w szero-
kim zakresie wykorzystywać komórki zaopatrzeniowe WSzW i
PSzW. Mogłyby one spełniać funkcję ogniwa *stwierdzenie* przekąźnikowego
między organem zaopatrującym OW a jednostką. Taka możliwość
istnieje, bowiem przegrupowująca się jednostka zawsze będzie
się znajdowała czasowo na terenie jednego z powiatów danego
województwa. A jeżeli tak, to można zaryzykować stwierdzenie,
że w większości wypadków łatwiej będzie jednostce nawiązać
łącność z miejscowymi organami powiatowymi /PSzW/ i po-
przez nie z wojewódzkimi, a następnie z okręgowymi, niż bez-
pośrednio z okręgiem z tej prostej przyczyny, że garnizono-
we węzły łączności nie zawsze będą na marszrutach. Przy ta-
kim ujęciu do przekazywania danych odnośnie zaopatrywania
wojsk można by wykorzystać posterunki regulacji ruchu wysta-
wiane przez siły układu terytorialnego według wytycznych i
zarządzeń WSzW i PSzW.

b. Zaopatrywanie w żywność

Zaopatrywanie jednostek przegrupowujących się w żywność nie będzie trudnym problemem z uwagi na stosunkowo nie-
duże ilości potrzebnych środków spożywczych i parodniowy za-

pas, który jednostki zabierają ze sobą rozpoczynając prze-
grupowanie. Potrzeby jednostek mogą być pokrywane z zapasów
zgromadzonych w składach okręgowych, centralnych, URP oraz
z magazynów garnizonowych znajdujących się na trasie przemar-
szu. W magazynach tych, po wyjściu jednostek operacyjnych, po-
zostaną pokaźne ilości żywności, które mogą być później wy-
korzystane przez przegrupowujące się jednostki. Odbiór żyw-
ności odbywać się będzie transportem przegrupowujących się
jednostek.

Zaopatrywanie w żywność nie musi odbywać się w rejonie
odoczynku i w czasie jego trwania. Jednostka znając
miejsce odbioru może odpowiednio wcześniej wysłać transport
po żywność, który po jej załadunku dołączy do kolumn będą-
cych już w marszu. Uwzględniając rozmieszczenie uprzednio
wymienionych składów można zaryzykować twierdzenie, że w
ciągu dwudniowego marszu jednostka napotka na swej marszru-
cie względnie w jej pobliżu jeden z wymienionych uprzednio
składów, gdzie będzie mogła uzupełniać zużyte zapasy ruchome
żywności. Z tego też względu dowódz żywności środkami okrę-
gu do rejonów długich odoczynków przegrupowujących się jed-
nostek będzie miał miejsce w szczególnych wypadkach.

Poważnym problemem jest zaopatrywanie przegrupowują-
cych się jednostek w wodę pitną i pieczywo świeże. Duże za-
potrzebowanie na wodę występować będzie w rejonach odoczyn-
ków, w których nie zawsze będzie dostateczna ilość źródeł
wody. Z tego względu okręg wojskowy powinien odpowiednio
wcześniej wytypować i zabezpieczyć wyłącznie dla przegrupo-
wujących się wojsk punkty wydawania wody na marszrutach i w
rejonach odoczynków. W wypadku niemożności pokrycia zapo-
trzebowania na wodę na trasach przemarszu i w rejonach od-
oczynków zajdzie konieczność dowozu jej przez okręg woj-
skowy. Nie posiada on jednak do tego celu specjalnego trans-
portu i zbiorników /na większą skalę/. Problem ten jednak
może rozwiązać - przynajmniej częściowo - w porozumieniu z
WKO, których poszczególne działy dysponują ~~cysternami na wodę~~
~~/straż pożarna - dział wewnętrzny/~~ oraz zbiornikami i cy-

Wskazać, że postawienie regulacji ruchu na trasie przemarszu kgo brzożostki powinno być o tym powiadomiane.

^{wody}
sternami do przewożenia mleka /dział zaopatrzenia/, które mogą być z powodzeniem czasowo wykorzystane do dowożenia wody pitanej. Poruszony tu problem wody jest bardzo istotny i wymaga oddzielnego i szerszego omówienia, ale to wychodzi już za ramy niniejszego opracowania. Tutaj został on tylko zasygnalizowany.

Zaopatrywanie w świeże pieczywo może być organizowane poprzez jego dowóz transportem samochodowym do rejonów odpoczynku jednostek z większych piekarni garnizonowych i cywilnych, względnie przygotowanie pieczywa w piekarniach znajdujących się na trasach przemarszu. Odbioru pieczywa z piekarni na trasie przemarszu dokonywać będą jednostki własnym transportem. Wytypowanie piekarni w porozumieniu z działami zaopatrzenia właściwych komitetów obrony oraz określenie terenów przygotowania pieczywa i powiadomienie o tym jednostek, należeć będzie do obowiązków kwatermistrzostwa okręgu. W wypadku niemożności pokrycia pełnego zapotrzebowania jednostek na pieczywo świeże, brakujące ilości uzupełniane będą sucharami.

Omawiając zaopatrywanie wojsk w żywność należy zwrócić uwagę na to, że w czasie przegrupowania jednostek w szeregu wypadkach mogą wystąpić trudności w przygotowaniu gorącej strawy. Zagadnienie to jest istotne podczas marszów w okresie późnej jesieni i zimy oraz marszów trwających dłużej niż dobę. W czasie marszów należałoby dążyć do tego, aby żołnierz otrzymał dwa razy dziennie gorącą strawę, co 8-10 godzin marszu, co pokrywa się w większości wypadków z czasem organizowania długich odpoczynków. W takiej sytuacji byłoby dobrze, aby żołnierz otrzymał gorącą strawę zaraz po przybyciu w rejon odpoczynku i drugi raz co najmniej na godzinę przed wyruszeniem z niego. Byłoby to chyba możliwe, gdyby pierwszy posiłek był przygotowany w czasie marszu. Jest to jednak trudne do wykonania z uwagi na kuchnie polowe, w których przygotowanie gorącej strawy w czasie jazdy jest bardzo trudne.

Zagadnienie to /przygotowanie gorącej strawy/ na obszarze kraju można, jeżeli nie całkowicie to przynajmniej częściowo, rozwiązać w oparciu o rezerwy znajdujące się w terenie. Rezerwami tymi mogą być kuchnie stałe w koszarach, szkołach nowego typu, w zakładach produkcyjnych prowadzących stołówki oraz w większych zakładach gastronomicznych. W kuchniach tych znajdujących się w pobliżu, względnie w samym rejonie długiego odpoczynku, można by przygotować posiłki na określoną godzinę, a następnie dostarczyć je kuchniami polowymi jednostek przegrupowujących się do punktów wydawania strawy. Taka organizacja przygotowania gorących posiłków nie może być regułą, bowiem nie we wszystkich rejonach będzie dostateczna ilość kuchni o potrzebnej pojemności. Ale tam, gdzie to jest możliwe, należy brać to pod uwagę przy wyznaczaniu rejonów długich odpoczynków i organizacji żywienia. Obsługa uprzednio wymienionych kuchni nie będzie stanowić problemu. Wykorzystanie stołówek szkolnych i przyzakładowych oraz pomieszczeń gastronomicznych, a także wydawanie posiłków bezpośrednio z kuchni dla żołnierzy, z uwagi na małą przepustowość potraktować należałoby jako niecelowe.

W przygotowaniu gorącej strawy w przedstawiony powyżej sposób poważną rolę do spełnienia miałyby WSZW i PSZW. Powinny one w porozumieniu z działami zaopatrywania komitetów obrony i według wytycznych OW przeprowadzić inwentaryzację i wytypować nadające się do tego celu kuchnie, skontrolować ich stan techniczny, wyznaczyć i przeszkolić potrzebną ilość kucharzy i personelu pomocniczego, przygotować odpowiednią ilość produktów żywnościowych.

c. Zaopatrywanie w inne rodzaje zaopatrzenia

Zaopatrywanie w inne rodzaje zaopatrzenia może mieć miejsce w zasadzie podczas przegrupowania wojsk w toku działań wojennych w wypadku oddziaływania nieprzyjaciela, a szczególnie jego lotnictwa na przegrupowujące się jednostki. Wystąpi wówczas problem zaopatrywania jednostek głównie w

amunicję przeciwlotniczą dla odtworzenia zapasów ruchomych zużytych w czasie zwalczania samolotów oraz w umundurowanie, w wypadku skażenia go środkami chemicznymi i promieniotwórczymi w większych ilościach. Zaopatrywanie to będzie miało charakter doraźny. Odbywać się ono będzie na podstawie meldunków jednostek drogą dowozu ze składów okręgowych siłami i transportem samochodowym okręgu w określone rejony na trasie przemarszu jednostki. Rejony te oraz czas dostarczenia materiału określać będzie okręg.

W toku działań wojennych nieprzyjaciel w wielu wypadkach będzie dążył do odcięcia dopływu świeżych sił na front zewnętrzny. Osiągnąć to może drogą wysadzania desantów powietrznych na kierunkach przegrupowujących się jednostek wojsk operacyjnych. Desanty te z reguły będą zwalozane przez jednostki wojsk OTK. Nie należy jednak wykluczać, że w szczególnych wypadkach do zwalozania desantów mogą być także czasowo zaangażowane przegrupowujące się jednostki. Wówczas, w czasie walki z desantem jednostki te powinny być zaopatrywane przez okręg wojskowy we wszystkie zużyte w boju środki materiałowe. Odtwarzanie zużytych zapasów powinno odbywać się na zasadach zaopatrywania polowego jednostek wojsk OTK. Po wycofaniu jednostki z akcji powinno nastąpić uzupełnienie zużytych zapasów środków materiałowych do pełnych norm.

2. Obsługa techniczna /czołgowo-samochodowa/ wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania

Z analizy ogólnych warunków i możliwości użycia operacyjnych wojsk lądowych wynika, że w zasadniczej swojej masie będą one z konieczności przegrupowywały się wykorzystując do tego celu etatowe środki transportowe tj. wozy bojowe i pojazdy mechaniczne. Ze względu na szczególnie trudne warunki i duży wysiłek wojsk operacyjnych w czasie ich przegrupowania, obsługa techniczna /czołgowo - samochodowa/

wojsk w tym okresie nabiera szczególnie dużego znaczenia. Potrzeba /rodzaj i zakres/ obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania wynika z następujących przyczyn:

- a/ Duży wysiłek sprzętu technicznego /jazda w ciągu kilku kolejnych dni na odległość do 1000 a często i więcej kilometrów/ w czasie przegrupowania wojsk powoduje nieuchronnie konieczność udzielania doraźnej pomocy technicznej oraz dokonywania pewnej liczby napraw i ewakuacji.
- b/ Część sprzętu wskutek powstałych uszkodzeń, zarówno z przyczyn eksploatacyjnych jak i w wyniku działań nieprzyjaciela, trzeba będzie przejąć od wojsk operacyjnych i zorganizować odpowiednią jego ochronę, a następnie /być może tylko część/ przekazać /ewakuować/ do warsztatów naprawczych.
- c/ W toku przegrupowania wojsk operacyjnych może wyniknąć potrzeba uzupełnienia sprzętu technicznego /wozów bojowych, pojazdów mechanicznych, części zamiennych, materiałów technicznych/oraz personelu technicznego, /załóg czołgów, kierowców techników/. Wynikać to może zarówno z założeń wyjściowych przewidzianych w planach przegrupowania wojsk /np. w wypadku niepełnych stanów osobowych wojsk i ich zaopatrzenia technicznego/, jak również wskutek zaistniałej sytuacji bojowej/np. duże straty bojowe od uderzeń nieprzyjaciela/.

Z ogólnych zasad wykorzystania i działania wojsk operacyjnych wynika, że nie są one w stanie wykonać wszystkich zadań związanych z obsługą techniczną wojsk w czasie przegrupowania. Powstaje wobec tego pytanie: kto, w jakim zakresie oraz jakimi siłami i środkami powinien zapewnić obsługę wojskom operacyjnym w czasie ich przegrupowania?

Wydaje się, że rozpoznanie tego problemu należy rozpocząć od odpowiedniego podziału zadań ustalonych w ogólnym systemie obronnym kraju. Część zadań mogą wykonywać bezpo-

średnio /w pełni lub częściowo/ wojska operacyjne, resztę powinny przejąć odpowiednie organa OTK.

Przy określaniu zadań w tym zakresie dla wojsk operacyjnych należy się kierować tym, by rodzaj /ilość i jakość/ wydzielanych do ich dyspozycji sił i środków przeznaczonych do obsługi technicznej wojsk oraz sposób i zakres ich wykorzystania w żadnym wypadku nie obniżały ruchliwości wojsk a jednocześnie zapewniały szybkie i sprawne ich przegrupowanie z zachowaniem możliwie największej gotowości bojowej sprzętu technicznego. Z tego też powodu wydaje się jak najbardziej słuszne utrzymanie w mocy zasady, według której w czasie przegrupowania dokonywanego na szczeblach taktycznych własne siły i środki obsługi tworzą zamykanie techniczne kolumn. Generalną zasadą pracy tych środków powinno być zapewnienie szybkiego tempa przesuwania się kolumny, a jednocześnie nie-blokowanie drogi kolumnom jadącym w tyle; oznacza to, że środki ze składu zamykania technicznego nie mogą pozostawać w tyle za kolumną. Liczenie na dołączenie pozostających w tyle środków do wojsk będących w marszu jest współcześnie nie do przyjęcia. Z powyższego wynika, że zakres udzielanej pomocy technicznej przez środki zamykania technicznego kolumn będzie niewielki.

Jeżeli chodzi o odpowiednie siły i środki obsługowe szczebla operacyjnego /armii, frontu/ to wydaje się, że nie powinny być one również wykorzystywane w szerszym zakresie w czasie przegrupowania wojsk. Na równi z innymi jednostkami powinny one być możliwie jak najszybciej przesunięte do nakazanych rejonów i zachować pełną gotowość do pracy bezpośrednio w ugrupowaniu bojowym wojsk zgodnie z przyjętą koncepcją użycia wojsk operacyjnych.

Wykorzystanie sił i środków technicznych szczebla operacyjnego do obsługi wojsk w większym zakresie w czasie ich przegrupowania jest zarówno niemożliwe jak i niecelowe. Chodzi mianowicie o to, że potrzeby w zakresie obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie ich przegrupowania mogą być bardzo różne w treści i bardzo duże w rozmiarach co

jest niemożliwe do wykonania przez wojska operacyjne. Wpływają na to następujące czynniki:

- 1/ Jednostki wojsk operacyjnych są rozmieszczone na obszarze całego kraju, wobec tego należałoby posiadać również dużą ilość technicznych jednostek obsługowych.
- 2/ Jednostki operacyjne we wszystkich warunkach ich przegrupowania muszą być jak najbardziej manewrowe, wobec tego nie można ich przeciążać dużą ilością sił i środków obsługowych.
- 3/ Względy organizacyjne uniemożliwiają przekazanie wojskom operacyjnym wszystkich spraw obsługi technicznej w czasie ich przegrupowania /i nie tylko w tym okresie/ do bezpośredniej realizacji, gdyż obciążałoby to ich dodatkowymi zadaniami, odciągając jednocześnie od zadań zasadniczych, jakie stawiamy przed nimi.
- 4/ Względy ekonomiczne państwa zmuszają do tego, by o niektórych przedsięwzięciach obsługowych decydowały /w pełni lub częściowo/ bezpośrednio organy centralne.

Z ogólnej analizy zagadnienia wynika konieczność posiadania określonego systemu obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie ich przegrupowania, który by umożliwił najbardziej racjonalne i skuteczne wykorzystanie wszystkich sił i środków znajdujących się w dyspozycji państwa.

1. System obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania

System obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania powinien obejmować odpowiednio ujęte organizacyjnie wszystkie siły i środki potrzebne i możliwe do wykorzystania w tym zakresie. Powinien on przy tym określać zasady organizacji i pracy poszczególnych jego elementów oraz rodzaj, zakres i podział prac /zadań/ między poszczególne wykonawców.

Z ogólnych potrzeb obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie ich przegrupowania wynika, że przyjęty system powinien mieć zorganizowane siłami i środkami OTK na-

stępujące podstawowe elementy obsługowe:

- punkty pomocy technicznej;
- punkty zbiórki sprzętu uszkodzonego;
- środki naprawcze;
- składnice materiałów technicznych;
- zgrupowania sprzętu technicznego rezerwowego;
- zgrupowania rezerw personelu technicznego.

Rozpatrzmy w kolejności wszystkie te elementy - ich organizację i zadania.

a. Punkty pomocy technicznej

Silami i środkami OTK powinny być organizowane stacjonarne punkty pomocy technicznej /PPT/. Powinny one w razie potrzeby udzielać pomocy wszystkim wozom bojowym i pojazdom mechanicznym w swoim rejonie działania.

Typowym rodzajem prac stacjonarnego PPT organizowanego silami i środkami OTK powinny być naprawy bieżące i wymiana części. Wskazane byłoby, aby wydzielone PPT mogły również dokonywać wymiany poszczególnych mechanizmów lub zespołów. Jest to szczególnie ważne w przypadku pojazdów specjalnych, które mają zamontowane na podwoziu specjalne urządzenia /np. radiostacje/ lub uzbrojenie.

Stacjonarne PPT powinny być organizowane przede wszystkim na bazie stacjonarnych, technicznych urządzeń jednostek wojskowych /garnizonów/ oraz cywilnej sieci obsługi technicznej pojazdów. Ze względu na odpowiednie dostosowanie stacjonarnych warsztatów jednostek do obsługi sprzętu typowego dla wojsk operacyjnych, wydaje się celowe wykorzystywanie tego rodzaju warsztatów do prac w szerszym zakresie, np. do wymiany zespołów.

Do podstawowych warunków skutecznego wykorzystania stacjonarnych PPT należy:

1. Odpowiednie ich zaopatrzenie materiałowo-techniczne w okresie poprzedzającym przegrupowanie wojsk operacyjnych. Po rozpoczęciu działań wojennych /przegrupowania/, zgromadzenie zaopatrzenia będzie bardzo trudne przede wszy-

stkim ze względu na ogólne braki w tym okresie dostatecznej ilości środków transportowych oraz przeciążeni szlaków komunikacyjnych. Uwzględnić należy przy tym, że duże potrzeby materiałowe mogą wynikać gwałtownie z chwilą ogłoszenia stanu wojny.

2. Posiadanie w rejonie PPT odpowiednio zorganizowanej sieci powiadamiania. Wskazane jest, aby zasięg sieci powiadamiania w rejonie stacjonarnego PPT obejmował sąsiednie drogi równoległe /w stosunku do drogi, przy której jest dany PPT/, z których korzystać będą wojska operacyjne. Z powyższego wynika, że promień sieci powiadamiania powinien wynosić co najmniej 20-30 km.

Podstawę sieci powiadamiania powinna stanowić istniejąca /stacjonarna/ sieć telefoniczna. W miarę potrzeby powinna ona być uzupełniana połową siecią telefoniczną. Konieczna wydaje się jednak w tym przypadku ścisła współpraca PPT z odpowiednimi organami regulacji ruchu /działającymi w obrębie wymaganego zasięgu obsługi PPT/.

3. Posiadanie ruchomego patrolu technicznego na motocyklu oraz 1-2 ciągników ewakuacyjnych.

4. Posiadanie odpowiedniej obsady personalnej PPT. Zagadnienie to powinno być uwzględnione w planach mobilizacyjnych. W tym też zakresie wydaje się celowe tworzenie lokalnej obsady personalnej stacjonarnego PPT z odpowiedniej kadry technicznej. Wskazane jest przy tym, aby komendantami PPT byli oficerowie lub podoficerowie o specjalności technicznej /mechanicy/. Przy takim ustawieniu sprawy istnieje możliwość - na odpowiedni sygnał - szybkiego przystąpienia PPT do wykonywania postawionych mu zadań.

Jednocześnie wydaje się celowe prowadzenie co pewien okres czasu treningów w zakresie doskonalenia przejmowania obiektów stacjonarnych /wojskowych i cywilnych/ dla potrzeb PPT.

Organem kierującym bezpośrednio pracą wszystkich PPT rozmieszczonych na obszarze OW powinien być sztab /oddział/ techniczny inspektora do spraw techniki OW.

Wszystkie PPT na obszarze OW tworzą określoną sieć PPT. Pod ogólną rozważę poddaje się możliwość ogólnego podziału dróg i obszaru OW na rejonu obsługiwane przez poszczególne PPT.

b. Punkty zbiórki sprzętu uszkodzonego

Punkty zbiórki sprzętu uszkodzonego /PZSU/ organizowane siłami i środkami OTK mogą spełniać w ogólnym systemie obsługi wojsk operacyjnych niezwykle ważne zadanie. Powinny one przede wszystkim odciążać wojska przegrupowujące się od sprzętu uszkodzonego, którego nie są w stanie naprawić w odpowiednim czasie posiadanymi środkami, oraz nie są w stanie dokonać tego stacjonarne PPT. Punkty te będą więc spełniać jeden z podstawowych warunków zapewnienia wojskom operacyjnym wysokiego tempa przegrupowania, ponieważ prędkość ewakuacji sprzętu uszkodzonego w porównaniu z możliwą prędkością marszu wojsk jest znacznie niższa. PZSU powinny również organizować ochronę uszkodzonego sprzętu a następnie jego przekazanie jednostkom naprawczym.

Wybór rejonów rozmieszczenia PZSU może mieć niekiedy decydujący wpływ na sprawne wykonywanie stawianych przed nimi zadań. Nie można jednak wykluczać sytuacji, w których wyniknąć mogą konkretne potrzeby - już w toku przegrupowania wojsk - co do rejonu organizacji PZSU. W każdym wypadku punkty te muszą być organizowane na kierunku masowego przegrupowania wojsk, a przede wszystkim w rejonach koncentracji wojsk oraz w rejonach pośrednich i wyjściowych.

Dla zaoszczędzenia sił i środków wskazane jest organizowanie PZSU w pobliżu rozmieszczenia środków naprawczych i linii kolejowych oraz przy PPT.

We wszystkich przypadkach organizacji PZSU rejon jego rozmieszczenia powinien zapewnić należyłą ochronę i maskowanie sprzętu, możliwość rozwinięcia ruchomych warsztatów naprawczych oraz umożliwić dokonywanie bez większych trudności dalszej ewakuacji sprzętu do innego rejonu /PZSU/ lub

do transportu kolejowego.

Wobec masowego wyposażenia wojsk w różnorodny sprzęt techniczny wydaje się konieczne organizowanie jednego punktu zbiórki dla wszystkiego sprzętu uszkodzonego z tym, że w rejonie przeznaczonym na PZSU należy przygotować oddzielne miejsca dla poszczególnych rodzajów sprzętu. Ułatwi to znacznie przechowywanie i ochronę sprzętu oraz jego segregację do naprawy lub dalszej ewakuacji.

Wyposażenie i urządzenia PZSU są ogólnie znane i nie wymagają specjalnego omówienia.

c. Środki naprawcze

Do środków OTK przeznaczonych do naprawy sprzętu technicznego zaliczamy:

- warsztaty naprawcze organizowane na bazie urządzeń stacji obsługi jednostek wojskowych;
- garnizonowe stacje obsługi;
- wojskowe zakłady motoryzacyjne /WZmot/;
- zmilitaryzowane - w sensie wykonywania usług dla potrzeb obronności państwa - warsztaty naprawcze gospodarki narodowej i zakładów spółdzielczych.

W zależności od możliwości technicznych środków naprawczych oraz od wielkości zakładów i ich rozmieszczenia na obszarze kraju mogą one wchodzić w ogólną sieć PPT bądź też wykonywać określone zadania samodzielne, według określonego z góry planu.

Celem pełnego i właściwego wykorzystania wszystkich środków naprawczych wskazane jest wydzielenie z ogólnej sieci PPT - jako środków samodzielnych - wszystkich warsztatów zdolnych wykonywać naprawy średnie i główne naprawy zespołów oraz warsztatów specjalistycznych /np. wykonujących naprawy chłodziw, akumulatorów, ogumienia itp/. Ponadto wydaje się celowe zorganizowanie odpowiedniego aparatu kontrolno-organizacyjnego służby technicznej OTK /na szczeblu OW i województw/, który byłby zdolny szybko reagować na bieżą-

ce potrzeby wojsk operacyjnych poprzez ustalenie rodzaju i zakresu prac wydzielonym warsztatom naprawczym oraz koordynację działania sieci PPT i PZSU z warsztatami naprawczymi. Środkiem aparatu kontrolno-organizacyjnego łączącym pracę wszystkich tych elementów powinna być dobrze zorganizowana sieć powiadamiania oraz odpowiednia ilość środków ewakuacyjnych. Ze względu na małe możliwości wydzielienia dostatecznej ilości środków ewakuacyjnych i ograniczone możliwości ruchome tych środków /główne szlaki komunikacyjne będą zajęte przez wojska operacyjne/ wskazane jest, aby ewakuację transportem kołowym dokonywać na odległość 100-150 km /w granicach województwa/, natomiast ewakuację do zakładów naprawczych rozmieszczonych na większych odległościach dokonywać transportem kolejowym.

Dostosowanie warsztatów naprawczych do zakresu wykonywanych napraw oraz ich obsada personalna są sprawą niezwykle istotną. Należy bowiem pamiętać o tym, że charakter funduszu naprawczego sprzętu technicznego z chwilą rozpoczęcia działań wojennych będzie się zasadniczo różnił od funduszu naprawczego okresu pokoju. Naprawy spowodowane naturalnym zużyciem mechanizmów - charakterystyczne dla okresu pokoju - ustąpią miejsca naprawom spowodowanym uszkodzeniami wskutek działań nieprzyjaciela oraz wypadków drogowych - szczególnie w okresie intensywnego ruchu /przegrupowania/ wojsk.

Zmiana charakteru funduszu naprawczego spowoduje również nieuchronnie konieczność zmiany procesu technologicznego napraw, co też może spowodować konieczność rozbudowy niektórych działów warsztatów naprawczych /np. pomieszczeń warsztatowych, urządzeń obsługowych/ oraz zwiększenie personelu technicznego, a zmniejszenie, względnie zlikwidowanie innych.

We wszystkich przypadkach wykorzystania warsztatów naprawczych OTK dla potrzeb wojsk operacyjnych sprawne ich funkcjonowanie możliwe jest pod warunkiem odpowiedniego przygotowania kadry technicznej zarówno kierowniczej jak i pro-

dużej. Stąd też wydaje się konieczne przeprowadzanie w tym zakresie odpowiedniego szkolenia fachowego.

Szczególnie pożądane jest, aby niektóre cywilne warsztaty naprawcze były w razie potrzeby zdolne do wydzielenia na określone kierunki przegrupowania wojsk czołówek ruchomych. W tym też dziale należałoby przeprowadzić odpowiednie badania zarówno w zakresie postulatów jak i możliwości technicznych.

d. Składy materiałów technicznych

Składy materiałów technicznych powinny być materialną bazą sprawnego funkcjonowania sieci punktów pomocy technicznej oraz warsztatów naprawczych. Z tego też wynikają odpowiednie wymagania co do ich lokalizacji, urządzenia oraz wyposażenia /rodzaju posiadanych materiałów technicznych/.

Nie można wykluczać, a wręcz przeciwnie - należy przewidywać możliwość, a niekiedy nawet konieczność bezpośredniego wykorzystania składów technicznych OTK przez wojska operacyjne.

Przy ustalaniu ilości oraz rozmieszczenia składów materiałów technicznych należy kierować się tym, aby:

- nie było potrzeby organizowania ich dowozu na zbyt duże odległości;
- drogi dowozu materiałów technicznych biegły w miarę możliwości równoległe do zasadniczego kierunku ruchu wojsk i zgodne z tym kierunkiem;
- istniała - w razie potrzeby - możliwość zorganizowania ruchu czołówek zaopatrzenia materiałowo-technicznego w dowolnym kierunku;
- spełnione zostały podstawowe warunki ochrony i obrony obiektów;
- istniała możliwość ewakuacji materiałów technicznych w nowy rejon.

Dla zapewnienia sprawnego zaopatrywania materiałowo-technicznego punktów pomocy technicznej oraz warsztatów na-

prawoznych konieczne jest przydzielenie poszczególnych elementów naprawoznych do określonego składu. By wyeliminować przerwy w dostawie zaopatrywania należy wyznaczyć dla poszczególnych kontrahentów składy główne i rezerwowe.

Bezpośrednie rozmieszczenie składów materiałów technicznych przy jednostkach naprawoznych lub punktach pomocy technicznej jest z punktu widzenia ich bezpieczeństwa niewskazane. Podobnie niewskazane jest organizowanie jednej centralnej składnicy dla obszaru całego kraju. Nie wyklucza to jednak możliwości organizowania większych lub mniejszych składów /składnic/, co wynikać może z konkretnych potrzeb określonego kierunku przegrupowania wojsk. Możliwy jest do przyjęcia wariant, według którego kilka składnic /np. składnice okręgowe/ zaopatruje kilka lub kilkanaście składów/np. składy wojewódzkie/, które z kolei zaopatrują sieć warsztatów naprawoznych punktów pomocy technicznej. Być może niektóre duże warsztaty obsługowe trzeba będzie zaopatrywać bezpośrednio ze składnic.

Określenie asortymentu poszczególnych składów /składnic/ jest sprawą niezwykle istotną i wymaga szczerzego zbadania. Konieczne wydaje się również posiadanie pełnego rozeznania w zakresie możliwości dysponowania określonymi rezerwami materiałów technicznych.

e. Zgrupowanie sprzętu technicznego rezerwowego

Utrzymanie odpowiednich rezerw sprzętu technicznego wynika z konieczności uzupełniania jednostek wojsk operacyjnych z powodu zaistniałych strat już od momentu rozpoczęcia przegrupowania wojsk.

Bazę rezerwowego sprzętu technicznego stanowią mogą:

- doraźne rezerwy sprzętu technicznego będącego w bezpośredniej dyspozycji działu militarnego;
- sprzęt przybywający dla potrzeb wojsk operacyjnych z gospodarki narodowej;
- sprzęt powracający ze stacjonarnych warsztatów naprawoznych.

Rejony zgrupowania rezerwowego sprzętu technicznego powinny jak najbardziej odpowiadać ogólnemu zamiarowi użycia wojsk operacyjnych. Dlatego też przy planowaniu i organizowaniu rejonów zgrupowania rezerwowego sprzętu technicznego przeznaczonego na uzupełnianie wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania, należałoby się kierować następującymi zasadami:

1. Uzupełnianie jednostek wojsk operacyjnych należałoby organizować w rejonach koncentracji i w rejonach pośrednich, a w ostateczności /czego należy raczej unikać / - w rejonach wyjściowych. Uzupełniania nie należałoby organizować w rejonach alarmowych oraz w toku przegrupowania na marszroutach.

2. Rejony zgrupowania sprzętu rezerwowego w miarę możliwości powinny być wysunięte do przodu, na kierunki przegrupowania wojsk. Zmniejszy to znacznie potrzeby dokonywania manewru sprzętem rezerwowym na duże odległości, co w szeregu wypadkach może być bardzo trudne do wykonania.

3. Sprzęt rezerwowy powinien mieć pełną obsadę personalną, a w miarę możliwości również pełne wyposażenia wraz z przewożonym ładunkiem; dotyczy to przede wszystkim pojazdów specjalnych /cysterny, sanitarki, wozy sztabowe itp/ i zaopatrzeniowych przewożących żywność, amunicję i materiały techniczne. Z powyższego wynika potrzeba uzgadniania rozmieszczenia rezerw sprzętu technicznego i rezerw materiałowych.

4. Określone możliwości dysponowania rezerwami powinny mieć zarówno sztab centralny, jak i okręgi oraz wojewódzkie sztaby wojskowe.

f. Zgrupowanie rezerw personelu technicznego

Utrzymywanie odpowiednich rezerw personelu technicznego wynika z konieczności uzupełniania wojsk operacyjnych specjalistami wskutek strat bojowych, wypadków drogowych lub naturalnego ich ubytku /np. wskutek choroby/. Rezerwy personelu technicznego powinny obejmować: kierowców, załogi

czołgów oraz techników /specjalistów warsztatowców/. Odpowiednimi rezerwami personelu technicznego powinny dysponować zarówno okręgi jak i wojewódzkie sztaby wojskowe.

Rozmieszczenie rezerw personelu technicznego należałoby ściśle uzależniać od rozmieszczenia magazynów technicznych, punktów zbiórki sprzętu uszkodzonego oraz warsztatów naprawczych. Personel ten może być wykorzystany w tych obiektach do prac technicznych /np. naprawy/ lub też ich ochrony i obrony.

Wielkość rezerw zależy od aktualnych możliwości zaplecza. Celowe wydaje się jednak przeprowadzenie w tym zakresie odpowiednich badań, opierając się przede wszystkim o dane statystyczne.

Wnioski końcowe

Sztab centralny powinien opracować wytyczne dotyczące wykorzystania sił i środków OTK dla potrzeb wojsk operacyjnych w czasie ich przegrupowania. Dokładnie powinny być opracowane zagadnienia wykorzystania sił i środków centralnego podporządkowania dla potrzeb wojsk operacyjnych.

Szczególne miejsce w opracowaniu możliwości wykorzystania sił i środków OTK dla potrzeb wojsk operacyjnych przypada służbie technicznej OW oraz wojewódzkich sztabów wojskowych. Do podstawowych zadań w tym zakresie należy:

1. Organizacja zabezpieczenia technicznego - z chwilą ogłoszenia alarmu - szybkiego wymarszu oddziałów i związków taktycznych wojsk operacyjnych z rejonów pokojowego ich rozmieszczenia, przede wszystkim poprzez:
 - organizację przekazania sprzętu pozostawionego /nie-sprawnego lub nie podlegającego wyprowadzeniu/;
 - organizację szybkiego przekazania stacjonarnych urządzeń technicznych;
2. Organizacja sieci pomocy technicznej na kierunkach przegrupowania wojsk operacyjnych, poprzez:
 - wykorzystanie wszystkich sił i środków będących w bez-

- pośredniej dyspozycji służb technicznych /środków etatowych i pozostawionych stacjonarnych urządzeń technicznych jednostek wojsk operacyjnych/;
- współpracę w zakresie wykorzystania dla potrzeb wojsk operacyjnych sił i środków układu terytorialnego /województw znajdujących się na obszarze OW/;
 - współpracę ze służbą drogową i organami regulacji ruchu.

2. Organizacja wykorzystania środków ewakuacyjnych i naprawczych dla ochrony i naprawy uszkodzonego sprzętu wojsk operacyjnych

Z chwilą ogłoszenia alarmu bojowego, rozkazu do przegrupowania bądź też - w zależności od sytuacji bojowej - rozkazu do prowadzenia działań bojowych, służba techniczna szczebla operacyjnego /armii, frontu lub też OW/ powinna podać do wiadomości oddziałów i związków taktycznych odpowiednie dane dotyczące możliwości i zakresu korzystania z usług sił i środków OTK, podając przy tym rejony ich rozmieszczenia i zasady współpracy z nimi. Niektóre z tych danych mogą być podane w instrukcjach alarmowych.

W ogólnym układzie sieci pomocy technicznej na terytorium danego OW przedstawionym ostatecznie w postaci planu obsługi technicznej wojsk operacyjnych w czasie przegrupowania powinny być ujęte między innymi następujące podstawowe elementy:

1. Stacje obsługi i warsztaty naprawcze jednostek wojskowych.
2. Środki /pododdziały/ naprawcze i ewakuacyjne podległe bezpośrednio służbie technicznej OW.
3. Składnice i magazyny materiałów technicznych.
4. Cywilna sieć obsługowa sprzętu motoryzacyjnego wykorzystywana dla potrzeb wojsk operacyjnych w ramach współpracy służby samochodowej OW ze środkami układu terytorialnego.

5. Cywilne środki naprawcze wykorzystywane przez OW dla potrzeb wojsk.
6. Kierunki transportowania /ewakuacji/ i rejony /"punkty"/ gromadzenia sprzętu uszkodzonego i zniszczonego.
7. Planowane kierunki manewrowania siłami i środkami obsługi technicznej na obszarze OW oraz potrzeby, możliwości i warunki manewrowania.

Na schemacie nr 5 jest przedstawiony wariant rozmieszczenia poszczególnych elementów obsługowych na kierunku przegrupowania wojsk operacyjnych.

Na schemacie nr 6 jest przedstawiona ogólna koncepcja powiązania pracy poszczególnych elementów obsługowych z wojskami przegrupowującymi się.

Podstawowym warunkiem pełnego i wszechstronnego wykorzystania przez służbę techniczną OW sił i środków OTK dla potrzeb wojsk operacyjnych jest posiadanie pełnego rozeznania w zakresie:

- możliwości wykorzystania stacjonarnych urządzeń technicznych jednostek opuszczających rejony ich pokojowego rozmieszczenia;
- rozmieszczenia i możliwości wykorzystania cywilnej sieci obsługowo-naprawczej układu terytorialnego /już w okresie pokoju należy ustalić odpowiednie zasady wykorzystania tej sieci dla potrzeb wojsk operacyjnych/.

Konieczne jest również określenie odpowiednich warunków i wymagań dotyczących współpracy zarówno w układzie militarnym /między siłami i środkami wojsk operacyjnych i OTK/ jak i między układem militarnym - z jednej strony, a układem funkcjonalnym i układem terytorialnym z drugiej strony.

Współpraca ta w zależności od szczebla i rodzaju sił i środków może być ustalona na stałe, to jest obejmować okres pokojowy i okres wojny, może być okresowa lub krótkotrwała /doraźna/.

Niezależnie jednak od rodzaju i zakresu tej współpracy, podstawowe zagadnienia dotyczące wykorzystania sił i środków OTK powinny być odpowiednio opracowane już w okre -

sie pokoju. Odpowiednie opracowania powinny dotyczyć wszystkich szczebli wojsk operacyjnych oraz systemu OTK obejmując zarówno układ militarny, jak i układ funkcjonalny i terytorialny.

3. Pomoc medyczna

Zależnie od warunków bojowych w jakich odbywa się przegrupowanie na obszarze kraju, istnieje większa lub mniejsza możliwość strat sanitarnych spowodowanych zarówno zachorowaniami, wypadkami drogowymi jak i działaniami nieprzyjaciela. Z uwagi na to, że służba medyczno-sanitarna wojsk w czasie marszu będzie miała ograniczone możliwości niesienia pomocy, konieczne jest wykorzystanie krajowych sił i środków oraz urządzeń służby zdrowia dla zabezpieczenia przegrupowania wojsk oraz do niesienia pomocy wszystkim użytkownikom dróg, którym pomoc taka będzie potrzebna.

Podstawą pomocy medycznej na trasach przemarszu będzie istniejąca sieć placówek służby zdrowia, przygotowana do zaspokojenia potrzeb wojennych. Na wstępie trzeba zaznaczyć, że nie przewidujemy rozwijania specjalnych punktów pomocy medycznej na trasach przemarszu, punktów mających charakter polowy. Rozwinięcie polowych punktów mija się z celem: stwarza trudniejsze warunki pracy i wcale nie przybliża służby zdrowia do potencjalnych pacjentów, trudno bowiem określić gdzie może zaistnieć potrzeba interwencji lekarskiej. Wypadek drogowy może wydarzyć się wszędzie, wszędzie też może nastąpić atak nieprzyjaciela, nie ma więc potrzeby organizowania polowej sieci punktów pomocy medycznej, ponieważ stała sieć wzdłuż dróg jest dostatecznie gęsta. Każdy powiat ma przy najmniej jeden szpital powiatowy, wiele miejscowości ma przychodnie lekarskie w ośrodkach zdrowia. Tak więc niesienie pomocy lekarskiej będzie się sprowadzało do organizowania transportu rannych, a nie organizowania specjalnych placówek.

Zakładamy, że w czasie marszu kolumny będą dysponowały własnym transportem sanitarnym jednostek i ewentualnym wzmo-

cnieniem ze szczebla nadrzędnego. Lekarze jednostek razem z transportem tworzyć będą "zamykanie sanitarne" razem z zamykaniem technicznym kolumn. Lekarz będzie znał z rozkazu do przegrupowania wojsk położenie wszystkich placówek służby zdrowia znajdujących się wzdłuż trasy, będzie mógł również korzystać z informacji udzielanych przez posterunki i placówki regulacji ruchu lub komendy ruchu.

Punkty pomocy medycznej będą organizowane przy wszystkich ośrodkach zdrowia, w których istnieją warunki udzielania pierwszej pomocy i przy wszystkich szpitalach na trasie. Przy punktach tych znajdować się będzie również transport sanitarny pracujący na zasadach pogotowia ratunkowego. Przy szpitalach wojewódzkich będą znajdować się również samoloty i śmigłowce transportu sanitarnego, a wzdłuż dróg przy punktach pomocy medycznej będą wytyczone lądowiska.

Sposób i zakres niesienia pomocy medycznej zależą będzie od rodzaju strat sanitarnych i ich rozmiarów. Nie wchodząc w szczegóły można przyjąć ogólnie dwa warianty:

- ewakuacja chorych i rannych w wypadkach drogowych kiedy straty są niewielkie;
- niesienie pomocy i ewakuacja rannych w przypadkach dużych strat po ataku nieprzyjaciela.

1/ Zachorowania i zranienia wymagające pomocy lekarskiej traktowane są przez lekarza /felczera/ z zamykania sanitarnego. Jeżeli zachodzi konieczność leczenia szpitalnego, lekarz transportuje chorych i rannych do najbliższego punktu pomocy medycznej, najlepiej bezpośrednio przy szpitalu.

Jeżeli ilość chorych lub rannych przekracza własne możliwości transportu, lekarz wzywa pomocy poprzez najbliższy organ regulacji ruchu. Jeżeli w kolumnie nie ma lekarza, wezwaniem pomocy zajmują się organa R. kolumny, wykorzystując łączność regulacji ruchu lub wysyłając gońca do najbliższego punktu pomocy medycznej. W wezwaniu należy podać miejsce wypadku, ilość rannych i ewentualnie ich stan.

Przy zakładanym przez nas częstym patrolowaniu dróg przez organa regulacji ruchu, nawet wypadek pojazdu poru - szającego się samodzielnie poza kolumną będzie dość szybko wykryty i zapewniona będzie szybka pomoc z najbliższego punktu pomocy medycznej.

2/ Niesienie pomocy i ewakuacja rannych w przypadku dużych strat spowodowanych atakiem nieprzyjaciela mieści się w kategoriach akcji ratowniczej.

Po ataku, który spowodował duże straty, następuje zawsze zatrzymanie kolumny nie tylko ze względów sanitarnych, ale przede wszystkim ze względów technicznych. Do akcji niesienia pomocy wkroczą oddziały ratownicze najbliższego, a jeśli potrzeba to i sąsiednich komitetów obrony, których zadaniem będzie udzielanie wszechstronnej pomocy, w tym i pomocy rannym. Pomoc taka, w przypadku uderzenia jądrowego została omówiona poprzednio.

W przypadku uderzenia konwencjonalnego akcja ratownicza rozwijać się będzie w dwóch kierunkach: ewakuacji rannych i otwarcia drogi do dalszego ruchu. Kierownictwo nad akcją ratowniczą obejmie komitet obrony. Najczęściej służba zdrowia rozwinie w rejonie porażenia doraźne punkty pomocy medycznej i rejony zbiórki rannych, aby możliwie szybko odciążać maszerującą kolumnę, a przez to umożliwić jej kontynuowanie marszu. W czasie trwania akcji ratowniczej maszerujące wojska powinny udzielać oddziałom ratowniczym wszechstronnej pomocy. Po oddaniu rannych i ewentualnym udzieleniu pomocy w ich transportowaniu, kolumna powinna jak naj - szybciej rozpocząć dalszy marsz, odpowiednio do wytycznych najbliższej komendy ruchu.

- sau epid.

Z A K O Ń O Z E N I E

Przedstawione materiały zawierają w swej treści wiele problemów wiążących się pośrednio z organizacją i zabezpieczeniem ruchu. Koncepcja jaką przyjęliśmy zakłada, że komendy ruchu mają być dyrygentem wszelkich poczynań zabezpieczających ruch, bez zdejmowania odpowiedzialności za poszczególne przedsięwzięcia z tych organów, które normalnie zajmują się nimi. Tak więc komenda ruchu może postulować naprawę czy odbudowę takiego czy innego odcinka drogi, ustalić priorytet odbudowy poszczególnych dróg czy odcinków, ale nie będzie zajmować się samym procesem odbudowy. To samo dotyczy będzie wszystkich innych zagadnień. Tak więc, siły przeznaczone do zabezpieczenia ruchu pozostają bez zmian w dyspozycji odpowiednich organów, które w ramach swoich zadań są odpowiedzialne za utrzymanie komunikacji. Ogólnie rzecz biorąc odpowiedzialność za jak najszerszej rozumiany ruch spada na terytorialne komitety obrony, dowództwa okręgów i odpowiednie działy Komitetu Obrony Kraju.

Wiążąc niektóre zagadnienia wiążące się z rozpatrywaną problematyką chcieliśmy stworzyć możliwie szeroką podstawę do dyskusji, chociaż zdajemy sobie sprawę z tego, że wiele problemów pominęliśmy, a wiele tylko zasygnalizowaliśmy. Nie przedstawiliśmy wszystkiego co należałoby wziąć, ponieważ nie mamy jeszcze konkretnych rozwiązań, które można by przedyskutować. Tak się rzecz ma, na przykład, z maskowaniem operacyjnym, które powinno się znaleźć w rozdziale zabezpieczenia operacyjnego. Dotychczas stosowane rozwiązania mogą tylko w części zaspokoić wymagania maskowania, przy czym są to rozwiązania dotyczące maskowania bezpośredniego obiektów komunikacyjnych, a nie samego ruchu. Zastanawialiśmy się nad możliwościami szerokiego stosowania zasłon dymnych podtrzymywanych przez szereg dni na określonych obszarach, jak to miało miejsce w ubiegłej wojnie podczas forsowania Renu przez armię brytyjską. Rozważania nad praktyczną stroną takiego rozwiązania prowadziły w tak wie-

lu kierunkach, że w końcu zrezygnowaliśmy z włączenia mas -
kowania operacyjnego do materiałów na sesję, postanawiając
poświęcić temu zagadnieniu oddzielne opracowanie. Podobnie
ma się sprawa z wieloma innymi zagadnieniami szczegółowymi,
które wymagają dokładnych badań,

Jak zaznaczyliśmy, materiały na sesję zawierają nową
konceptję rozwiązania zagadnień ruchu, a nie samo rozwiąza-
nie. Nad tym będziemy mogli pracować dopiero po uzyskaniu
uwag i argumentów jakie przyniesie dyskusja.

Właściwa praca badawcza jest więc jeszcze przed na-
mi, a jej wyniki zależą w dużej mierze od zaangażowania się
tych wszystkich, którzy zajmą się bliżej przedstawionymi ma-
teriałami i skonfrontują je z praktyką i możliwościami. Li-
czymy na szeroki udział w dyskusji również i tych, którzy z
tych czy innych względów nie wezmą w niej bezpośredniego u-
działu. Liczymy też na pisemne uwagi od tych wszystkich, któ-
rzy są w te sprawy wprowadzeni lub stykali się z nimi i ma-
ją swoje poglądy na ich rozwiązanie. Prosimy, aby w miarę
możliwości uwagi pisemne przesłane były przed terminem se-
sj, co pozwoliłoby nam włączyć ich do dyskusji.

OBJAŚNIENIE NIEKTÓRYCH TERMINÓW UŻYWANYCH W OPRACOWANIU

- 1/ Organa planowania ruchu - organa dyspozycyjne, które planują i organizują ruch na podległym im obszarze. Organa planowania ruchu z chwilą jego rozpoczęcia, mogą być zamienione w organa kierowania ruchem i wykonywać ich obowiązki, a równocześnie uaktualniać plan przegrupowania.
- 2/ Organa kierowania ruchem - organa dyspozytorskie, które realizują plan przegrupowania. Organa te uwzględniając zaistniałe sytuacje, powstałe na skutek nie przewidzianych warunków ingerują w nie i likwidują sytuacje krytyczne na trasach przegrupowania. Do dyspozycji posiadają organa regulacji ruchu.
- 3/ Organa regulacji ruchu - wyspecjalizowane siły, których zadaniem jest wykonywanie rozkazów i zarządzeń organów kierowania ruchem. Ze względu na przynależność organizacyjną, odróżniamy terytorialne organa regulacji ruchu i organa regulacji ruchu jednostek wojskowych i zmilitaryzowanych. Terytorialne organa regulacji ruchu mają za zadanie zabezpieczenie tras i zapewnienie przesuwania się kolumn po nakazanej trasie i w nakazanym kierunku, dopilnowanie kolejności przemarszu kolumn, wytyczanie objazdów i kierowanie ruchu na objazdy. Organa regulacji ruchu jednostek wojskowych utrzymują porządek i tempo marszu w kolumnie oraz dbają o prawidłowość ruchu kolumny. W strefie działań bojowych, gdzie nie ma terytorialnej regulacji ruchu, przejmują jej obowiązki.
- a/ Posterunki regulacji ruchu z komend ruchu wystawia się na skrzyżowaniach, węzłach i rozwidleniach dróg, przy wjazdach i wyjazdach w większych miejscowościach i wewnątrz miejscowości oraz we wszystkich innych miejscach, w których jest to potrzebne dla kierowania ruchem, utrzymania przelotowości drogi, lub dla przeprowadzenia kolumn przez rejony skażone, zakażone lub zniszczone. Niezależnie od tych posterunków piloci kolumn mogą, zwłaszcza w

trudnych warunkach marszu, wystawiać własne posterunki regulacji ruchu zapewniające sprawny i bezpieczny marsz na trudnych odcinkach marszruty /ostre zakręty, ciałniny, ostre spadki, zniszczone lub śliskie odcinki drogi, niestrzeżone przejazdy kolejowe itp/. Wystawienie takich posterunków może być zalecone przez komendę ruchu lub organizowane z inicjatywy pilota kolumny.

Do zasadniczych obowiązków posterunków regulacji ruchu na skrzyżowaniach należy kierowanie strumieniami pojazdów odpowiednio do posiadanego rozkładu jazdy, a w innych miejscach - podawanie odpowiednich sygnałów regulujących ruch lub ustalających jego kierunek. Równocześnie posterunki spełniają rolę kontrolną w stosunku do pojazdów nieuprawnionych do ruchu, wmieszanych w obce kolumny, niesprawnych technicznie itp. Posterunki regulacji ruchu prowadzą ewidencję ruchu i notują uwagi o jego przebiegu. Posterunki wyposażone w środki łączności informują przełożonych o przebiegu marszu wojsk oraz przekazują maszerującemu wojskom wiadomości o sytuacji i ewentualne dodatkowe zarządzenia.

b/ Patrole regulacji ruchu. Zadaniem ich jest patrolowanie dróg, dokładne śledzenie przebiegu marszu wojsk na marszrucie między posterunkami regulacji ruchu, wykrywanie wszelkich zakłóceń, niezwłoczne reagowanie na te zakłócenia oraz ustalanie położenia poszczególnych kolumn marszowych. Wykonując swoje zadania, patrole regulacji ruchu są obowiązane:

- ustalać stopień zniszczenia drogi, a w wypadku wykrycia zniszczeń szukać obejść i niezwłocznie meldować o tym swym przełożonym;
- uaktualniać, zależnie od sytuacji, znaki drogowe i usuwać lub poprawiać sfałszowane oraz ustalać potrzeby wystawiania dodatkowych posterunków regulacji ruchu i znaków drogowych;
- badać warunki marszu przegrupowujących się wojsk na danej drodze;

- ustalać miejsca pozostawiania na drodze zepsutych i uszkodzonych pojazdów mechanicznych i przekazywać dane najbliższemu posterunkowi regulacji ruchu i punktowi pomocy technicznej;
- informować w razie potrzeby maszerujące kolumny i pojedyncze pojazdy mechaniczne o warunkach marszu, rozmieszczeniu punktów pomocy technicznej, punktów pomocy medycznej, żywienia, tankowania oraz o najbliższych miejscowościach;
- meldować bezzwłocznie przełożonym o wszystkich spostrzeżeniach.

Do patrolowania dróg mogą być użyte śmigłowce oraz wolno latające samoloty, będące w dyspozycji okręgów wojewódzkich i wojewódzkich komitetów obrony.

o/ Punkty kontroli ruchu, które rozwija się w miejscach, przez które przechodzi transport kołowy, i których objazd jest niemożliwy w danym rejonie. Do obowiązków punktów kontroli ruchu należy:

- kontrolowanie, czy przechodzenie kolumn i pojedynczych pojazdów przez punkt kontroli ruchu jest zgodne z tabelą marszu i marszrutami;
- rejestrowanie przechodzących kolumn oraz prowadzenie ewidencji pojedynczych pojazdów;
- kontrolowanie kolejności ruchu i maskowania przesunięć;
- sprawdzanie list transportowych kolumn i rozkazów wyjazdu pojedynczych pojazdów;
- meldowanie przełożonym o ruchu kolumn.

Punkty kontroli ruchu rejestrują czas przejścia kolumn i wykazują ilość pojedynczych pojazdów według każdego kierunku i z każdej godziny.

4/ Zespoły pilotujące są to zespoły złożone z pilota i pewnej ilości łączników na motocyklach. Piloci ci obowiązani są znać wyznaczoną trasę marszu kolumny, właściwości tej trasy, spotkać kolumnę i doprowadzić ją do wyznaczonego miejsca. Ponadto piloci kolumn uzgadniają i załat -

wiają wszystkie sprawy związane z pobytom i ruchem wojsk sojusznicznych z układem militarnym i układem terytorialnym na obszarach, przez które przechodzą. Podczas przemarszu przez obszar kraju piloci składają właściwym terenowym komendantom ruchu meldunki o położeniu kolumn na marszrutach oraz o przebiegu marszu. Pracą zespołu kieruje pilot, który jedzie na czele maszerującej kolumny, reguluje tempo marszu i organizuje pracę regulacji ruchu kolumny.

W warunkach ograniczonej widoczności, na odcinkach, gdzie łatwo można zbłądzić oraz podczas wyprzedzania maszerujących kolumn, ze składu odwołu komendanta odcinka, placówki, czy nawet posterunku regulacji ruchu wyznacza się pilotów - przewodników do pilotowania kolumn marszowych lub pojedynczych pojazdów celem przeprowadzenia ich przez pewien odcinek drogi lub doprowadzenia do wyznaczonego miejsca.

Maszerujące wojska organizują zespoły pilotów w składzie: jeden oficer na oddział i po 1 łączniku na pododdział, których zadaniem jest doprowadzenie swych oddziałów i pododdziałów na miejsce przeznaczenia od punktu rozpoczęcia kolumny.

- 5/ Harmonogram ruchu jest to wykres obrazujący planowany czas zajęcia danych dróg i kolejność przemarszu kolumn na danych drogach /zał. nr 7/.
- 6/ Rozkład jazdy jest to zbiorczy wykaz sporządzony oddzielnie na każdą drogę, zawierający: nazwy kolumn, ich członów i czas przejścia przez nie czołem i ogonem rubieży kontrolnych, nazwy posterunków regulacji ruchu i charakterystycznych punktów terenowych /zał. nr 8/.
- 7/ Punkt przejścia jest to punkt na marszrucie, który kolumna przechodzi członami w oznaczonej kolejności marszu, w oznaczonym czasie i z określoną szybkością. Punkt przejścia wyznacza dla kolumny komenda ruchu lub dowódca związku taktycznego albo oddziału formujący kolumnę i obsadza

go oficerskim patrolem regulacji ruchu. Dowódcy oddziałów lub pododdziałów, którzy wchodzi w skład kolumny związku taktycznego czy oddziału, przed przybyciem na punkt przejścia kolumny mogą zorganizować własne punkty dla sprawdzenia swoich kolumn.

8/ Punkt rozejścia się jest to punkt na końcowym odcinku marszruty, w którym kolumny pododdziałów lub oddziałów wychodzą z kolumny głównej lub związku taktycznego aby zejść z osi marszu w celu zajęcia rejonu długiego odczynku, rejonu wyjściowego albo wejścia do oddziałów. Od punktu rozejścia jednostki pilotowane są przez własnych pilotów.

9/ Linia przejścia albo rozejścia jest to linia łącząca punkty przejścia /rozejścia/ na marszrutach w wypadku kiedy oddziały lub związki maszerują po więcej niż jednej marszrucie. Najdogodniej punkty przejścia /rozejścia/ wyznaczać na skrzyżowaniach marszrut z drogami rokadowymi, ponieważ droga rokadowa w takim wypadku stanowi linię przejścia /rozejścia/ i najczęściej pozwala na zorganizowanie rokadowej łączności przewodowej na istniejących urządzeniach stałych.

Wykonano w 180 egz.

Egz.nr 1-180 bibl.tajna

Wyk. Zespół Oficerów

Druk. OH, dn. 17.9.68r.

Nr ks.2184/02296/WW

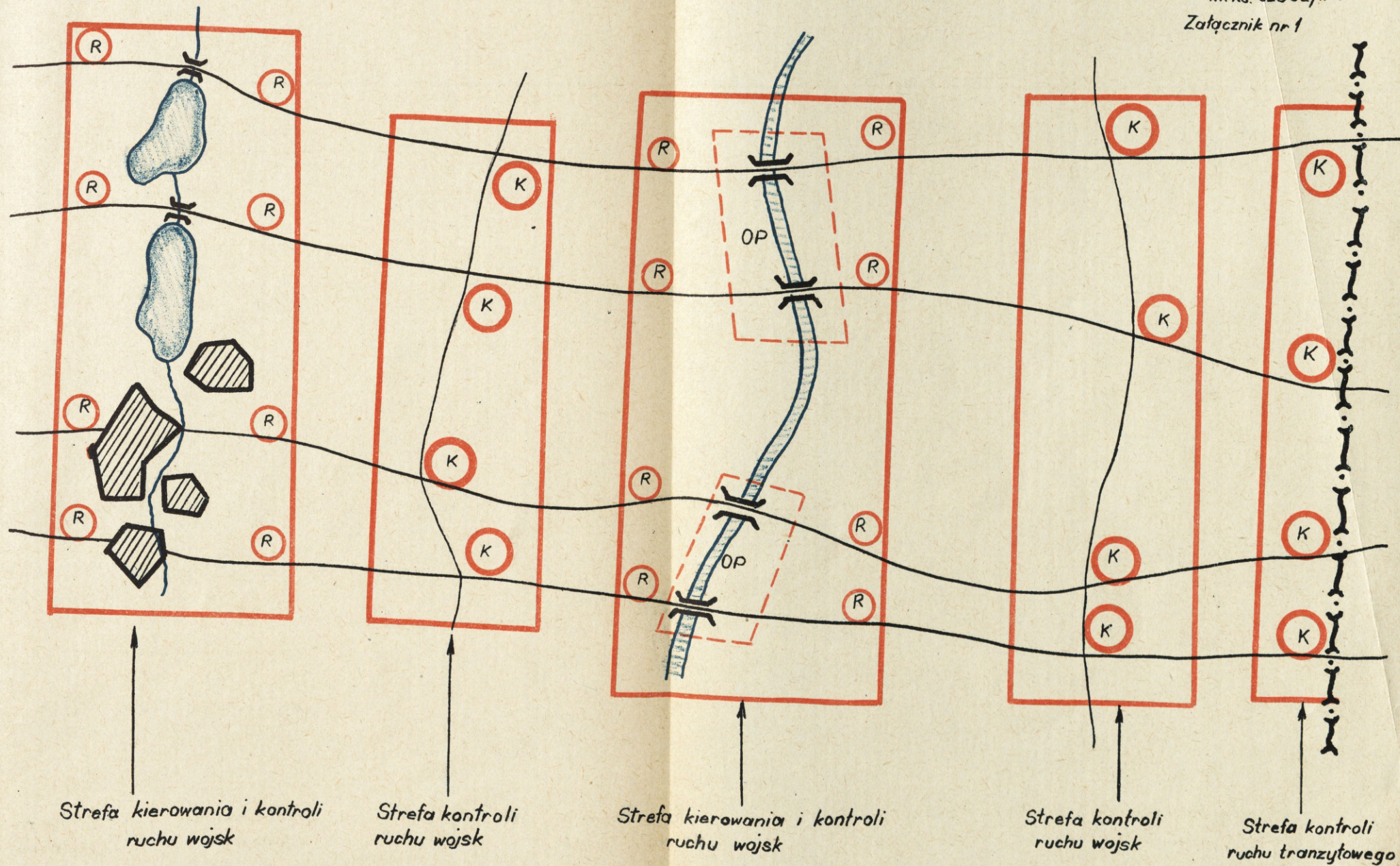
Kor. T.L.

KRAJOWY SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM WOJSK

TAJNA

EGZ. NR. 02302/ww.
NR KS. 02302/ww.

Załącznik nr 1



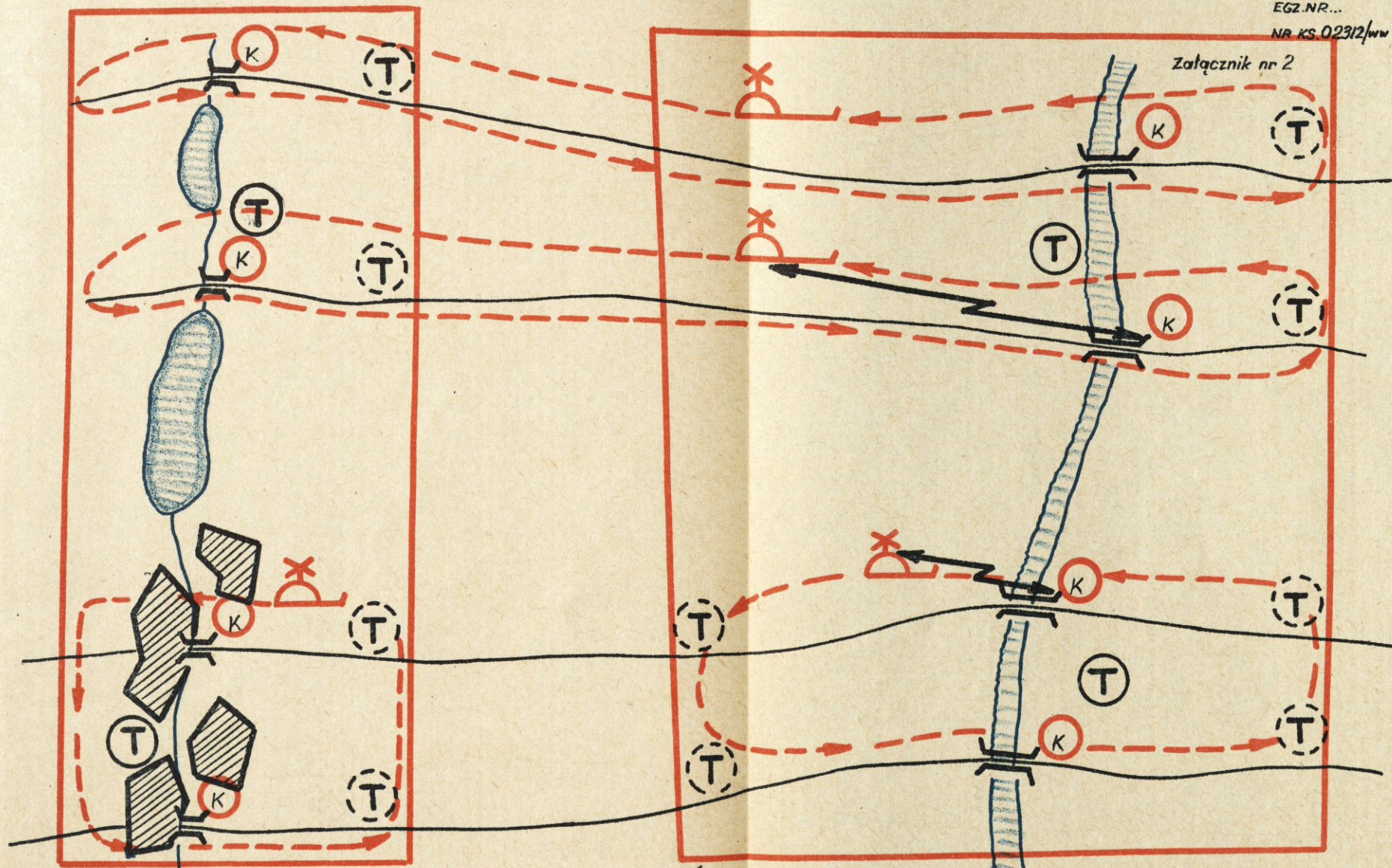
SKRÓCONY SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM WOJSK

DOTY

EGZ. NR...

NR KS. 02312/jww

Załącznik nr 2



Strefy kierowania i kontroli ruchu

- (T) - lądowisko śmigłowców
- (T) - punkt naziemnego regulowania ruchu przez patrol śmigłowcowy



EGZ. NR.
NR KS. 023 01/ww

RAMOWA STRUKTURA ORGANÓW KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU

Załącznik nr 3

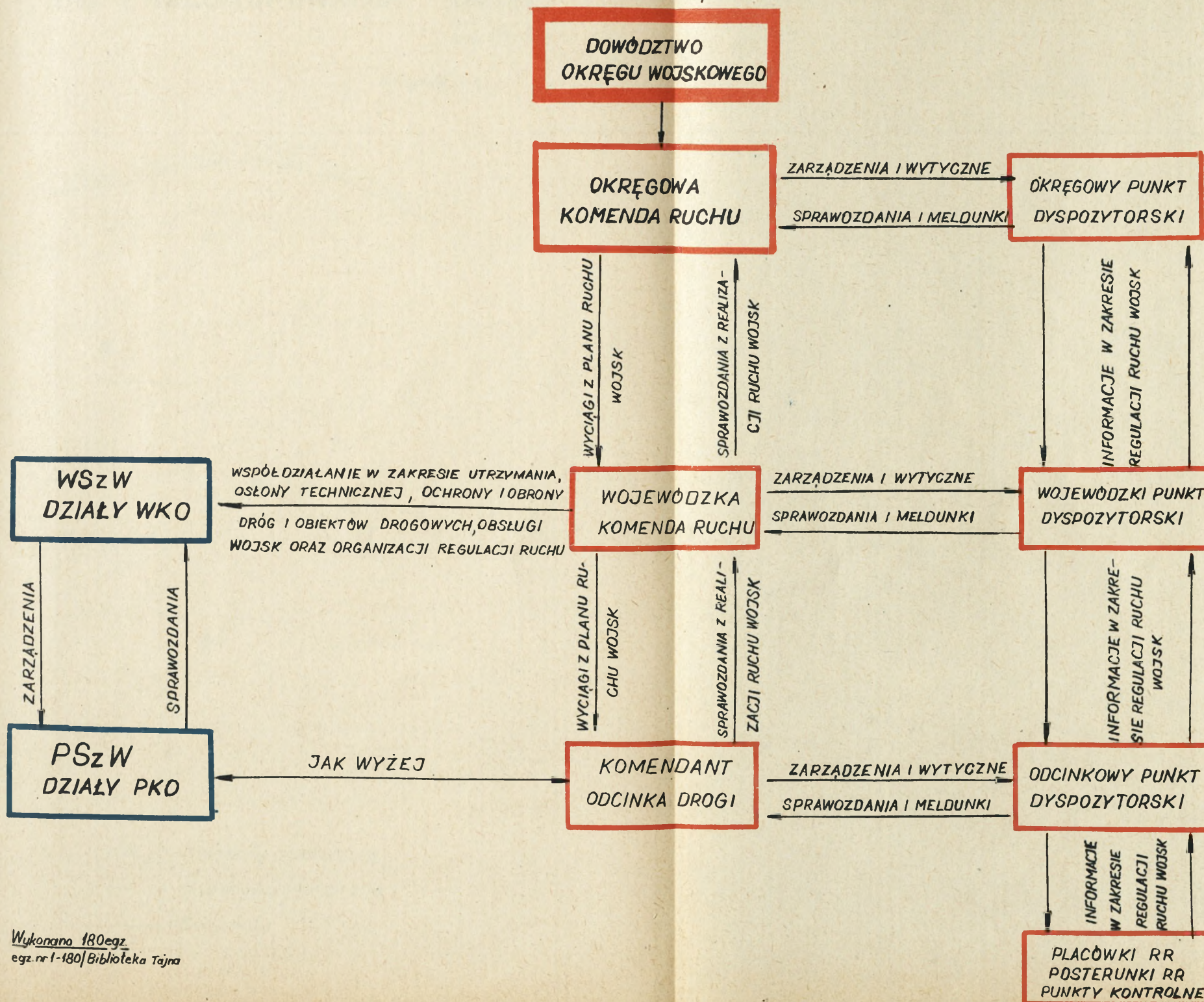
Szczebel kierowania	ORGANA PLANOWANIA, KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU	SILY I ŚRODKI SZCZEBLA KIEROWANIA	ELEMENTY STRUKTURY
SZTAB GENERALNY	CENTRALNY OŚRODEK PLANOWANIA I KOORD. RUCHU	<ul style="list-style-type: none">- wojska centralnego podporządkowania (technicznego)- zmilitaryzowane oddz. układu funkcjonalnego- eskadry łącznikowe lotnictwa OTK	<ul style="list-style-type: none">- patrole powietrzne- zespoły kontroli przegrupowania
OKRĘG WOJSKOWY	<p>OKRĘGOWA KOMENDA RUCHU</p> <p>Zespoły:</p> <ul style="list-style-type: none">- planowania- kierowania i kontroli- techniczny	<p>REJONOWA KOMENDA RUCHU</p> <p>Zespoły:</p> <ul style="list-style-type: none">- kierowania i kontroli	<ul style="list-style-type: none">- komendy odcinków przeprawowych- placówki i post. RR na przeszkodach wodnych (duże przeprawy statek i doraz)- tymczasowe rejony przetadunkowe- warsztaty naprawcze- szpitale wojskowe- punkty wymiany uszkodzon. pojazdów- punkty zaopatrywania- rejony wypoczynków- patrole powietrzne
WOJEWÓDZTWO	<p>WOJEWÓDZKA KOMENDA RUCHU</p> <p>Zespoły:</p> <ul style="list-style-type: none">- kierowania i kontroli- techniczny	<ul style="list-style-type: none">- kompania RR- zmilitaryzowane siły budowy dróg i mostów- eskadra rozpoznawczo-łącznikowa	<ul style="list-style-type: none">- placówki i posterunki RR na drogach tranzytowych, rękodowych, wojewódz.- punkty pomocy technicznej i medycznej- punkty zbiórki uszkodzonego sprzętu- patrole powietrzne
POWIAT	<p>POWIATOWA KOMENDA RUCHU</p> <p>Zespoły:</p> <ul style="list-style-type: none">- kierowania (RR)- techniczny	<p>PLACÓWKA REGULACJI RUCHU</p> <ul style="list-style-type: none">- pluton RR- zmilitaryzowane oddz. odbud. dróg- oddziały samoobrony	<ul style="list-style-type: none">- posterunki RR w miastach i na objazdach- punkty pomocy technicznej- punkty pomocy medycznej

IDEOWY SCHEMAT ZALEŻNOŚCI I WSPÓŁDZIAŁANIA ORGANÓW KIEROWANIA I KONTROLI RUCHU WOJSK NA OBSZARZE OKRĘGU WOJSKOWEGO

Tajne
EGZ. NR...
NR KS.02300/ww

(WARIANT)

Załącznik nr 4

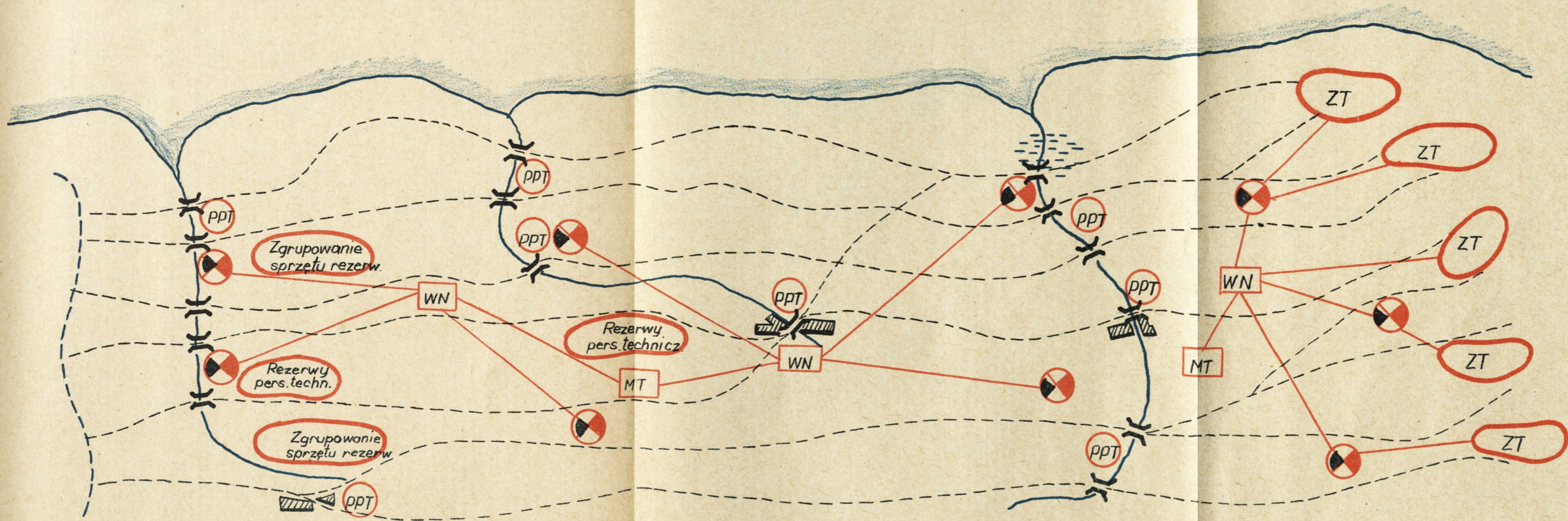


ROZMIESZCZENIE POSZCZEGÓLNYCH ELEMENTÓW OBSŁUGI NA KIERUNKU PRZEGRUPOWANIA WOJSK OPERACYJNYCH

(WARIANT)

~~TOP SECRET~~
EGZ. NR...
NR KS 02299/ww

Załącznik nr 5



Legenda

PPT - Punkty pomocy techn.

○ - Punkty zbiórki sprzętu uszkodzonego

WN - Warsztaty naprawcze

MT - Magazyny techniczne

--- Marszruty

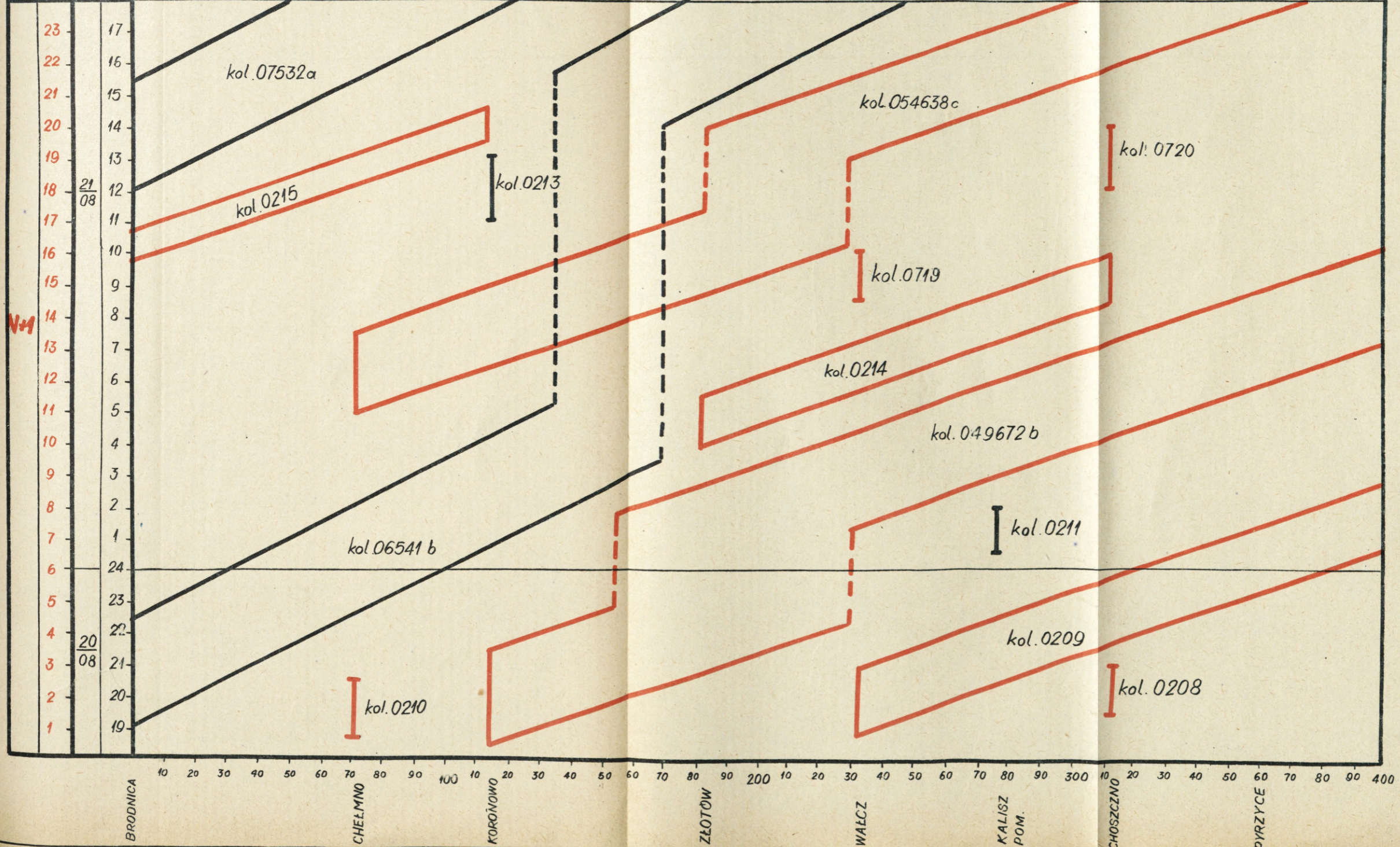
HARMONOGRAM RUCHU WOJSK NA T-4 w N+1

DANE

EGZ. NR...
NR KS. 02297/ww

Załącznik nr 7

Czas operacyjny		Czas astronomiczny	
Data	godz.	Data	godz.



Załącznik nr 8

ROZKŁAD JAZDY KOLUMNY NA DZIEŃ
Droga tranzytowa nr 12

Egz.nr ...

Miejsce	Kolumna nr 1		Kolumna nr 2		Kolumna nr 3		Kolumna nr 4		Uwagi:
	Człon 1 140 po- jazdów	Człon 2 135 po- jazdów	Człon 2 88 po- jazdów	Człon 3 93 po- jazdów	Człon 1 125 po- jazdów	Człon 2 112 po- jazdów	Człon 1 93 po- jazdów	Człon 3 112 po- jazdów	
P.H.R. nr 1 skrzyżowanie drogi nr 12 i rokady nr 8	2.10 2.25	2.35 2.50	4.00 4.15	3.00 3.10	4.25 4.35	4.45 5.00	4.00 4.15	4.25 4.35	Od 3.10 do 4.00 przez skrzyżowanie przechodzi z pierw- szestwem przejazdu kolumna nr 17 /czter- wony trójkąt w nie- bieskim kole / - 120 pojazdów.
P.R.R. nr 2 skrzyżowanie drogi nr 12 i drogi nr 6	3.00 3.15	3.25 3.40	4.50 5.05	3.50 4.00	5.15 5.25	5.35 5.50	4.50 5.05	5.15 5.25	W przerwach kolumn i między kolumnami przepuszczac przez skrzyżowanie ruch ewakuacyjny z "N" po drodze nr 6.
P.K.R. nr 1 rozwidlenie dróg nr 12 i nr 7 skrzyżowanie z drogą nr 2	5.00 5.15	5.25 5.40	6.50 7.05	5.50 6.00	7.15 7.25	7.35 7.50	6.50 7.05	7.15 7.25	
Most SWIECKO	6.00 6.15	6.25 6.40	7.50 8.05	6.50 7.00	8.15 8.25	8.35 8.50	7.50 8.05	8.15 8.25	

UWAGA: W liczniku czas przejścia czołem kolumny, w mianowniku ogonem. W rozkładzie nie uwzględniono krótkiego odpoczynku o parzystej godzinie.

