AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Wydział Wojsk Lądowych

płk dypl. JACEK KARCZ

ROZWÓJ I FUNKCJONOWANIE TYŁÓW LOTNICZYCH WOJSKA POLSKIEGO W LATACH 1945 - 1949

/ Węzłowe problemy /

Rozprawa doktorska

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/1537
05-001537-001-0

54743

WARSZAWA 1991

Biblioteka Główna
Akademii Sztuki Wojennej
54743 zał.
09-054743-000-0

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
54743

płk dypl. Jacek K A R C Z

ROZWÓJ I FUNKCJONOWANIE TYŁÓW LOTNICZYCH WOJSKA POLSKIEGO W LATACH 1945 - 1949

/ Węzłowe problemy /

Rozprawa doktorska

1

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid. 5/1537
Działu Zbiorów Jawnych - Akademii

Opracowana pod kierownictwem naukowym

płk.w st.spocz.doc.dr.Stanisława ZAWADZKIEGO

W R S Z A W A 1991

S P I S T R E S C I

Str.

WSTĘP 5

ROZDZIAŁ I - STAN ORAZ POŁOŻENIE TYŁÓW LOTNICZYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W CHWILI ZAKOŃCZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH W EUROPIE /MAJ 1945 R./

1. Istota i treść pojęcia "tyły lotnicze" w latach 1945-1949..... 13

2. Ogólna charakterystyka powstania i warunków funkcjonowania tyłów lotniczych ludowego lotnictwa polskiego w okresie drugiej wojny światowej 16
   a/ zabezpieczenie tyłowe lotnictwa polskiego w okresie jego odradzania się oraz walk nad środkową Wisłą /lipiec 1943 r. - październik 1944 r./..... 16
   b/ utworzenie tyłów Wojsk Lotniczych 18
   c/ zabezpieczenie tyłowe działań lotnictwa polskiego w okresie przygotowania i w czasie operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej /listopad 1944 r.- 15 kwiecień 1945 r./ 20
   d/ zabezpieczenie tyłowe lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej /16 kwiecień - 8 maj 1945 r./..... 26

3. Struktura organów dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi 31

4. Organizacja i zadania organów wykonawczych tyłów lotniczych 35
   a/ organizacja i zadania 7 Rejonu Bazowania Lotnictwa ... 35
   b/ organizacja jednostek tyłowych bezpośrednio podległych szefowi tyłów lotniczych 41

5. Wyposażenie jednostek tyłowych w podstawowy sprzęt techniczny i uzbrojenie 46

6. Charakterystyka stanu osobowego tyłów lotniczych oraz jego wyszkolenie 53
   a/ stan ilościowy oraz socjalno-demograficzny i narodowościowy personelu tyłów lotniczych WP 53
   b/ poziom wyszkolenia oraz proces szkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych 57

7. Dyslokacja tyłów lotniczych w maju 1945 r..... 61

Przypisy do rozdziału I 65

ROZDZIAŁ II - KIERUNKI ZMIAN ORGANIZACYJNYCH TYŁÓW LOTNICZYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1945 - 1949..... 73

1. Przejście na stopę pokojową i kierunki reorganizacji tyłów lotniczych Wojska Polskiego 73

2. Zmiany organizacyjne w organach dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi 81

3. Reorganizacja organów wykonawczych tyłów lotniczych 88

4. Szkolenie stanu osobowego tyłów Wojsk Lotniczych..... 101

5. Zmiany w wyposażeniu wojsk tyłów lotniczych 118

6. Zmiany w dyslokacji jednostek tyłowych Wojsk Lotniczych.. 135

Przypisy do rozdziału II..... 144

ROZDZIAŁ III - REALIZACJA ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO LOTNICTWA ORAZ UDZIAŁ TYŁÓW LOTNICZYCH W PRACACH NA RZECZ GOSPODARKI NARODOWEJ W LATACH 1945-1949..154

1. Charakter i treść zadań tyłów lotniczych w warunkach pokojowych odbudowującego się kraju ze zniszczeń wojennych..... 154
2. Zabezpieczenie tyłowe działań lotnictwa..... 158

2.1. Zabezpieczenie materiałowo - techniczne..... 159

2.2. Zabezpieczenie lotniskowe..... 174

2.3. Zabezpieczenie medyczne 180

2.4. Obsługa gospodarczo - bytowa 190

2.5. Zabezpieczenie tyłowe manewru lotniskowego i dyslokacji oddziałów lotniczych 209

2.6. Obrona i ochrona tyłów lotniczych 223

2.7. Kierowanie i dowodzenie tyłami lotniczymi 230

3. Udział tyłów lotniczych w akcjach społeczno-politycznych i pracach na rzecz gospodarki narodowej kraju 240

3.1. Udział tyłów lotniczych w większych akcjach społecznych oraz pracach na rzecz gospodarki narodowej kraju 241

3.2. Wkład tyłów lotniczych w organizację komunikacji lotniczej 247

3.3. Zwalczanie zbrojnego podziemia 254

3.4. Udział tyłów lotniczych w wielkich akcjach politycznych 264

Przypisy do rozdziału III..... 269

ROZDZIAŁ IV - DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI W ZAKRESIE ORGANIZACJI ORAZ WYKORZYSTANIA TYŁÓW LOTNICZYCH W PROCESIE ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO WOJSK LOTNICZYCH..... 282

1. Specyfika struktury organizacyjnej tyłów lotniczych..... 283

2. Właściwości kształcenia oraz szkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych..... 288

3. Rola, miejsce i zadania tyłów lotniczych w procesie zabezpieczenia tyłowego Wojsk Lotniczych..... 291

4. Propozycje wykorzystania zdobytych doświadczeń w doskonaleniu struktury organizacyjnej oraz systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa..... 298

Przypisy do rozdziału IV..... 307

Z A K O N C Z E N I E..... 311

B I B L I O G R A F I A 314

W S T Ę P

Doświadczenia wyniesione z minionej wojny oraz konfliktów powojennych dowodzą, że lotnictwo jest tym rodzajem Sił Zbrojnych, które niejednokrotnie decydowało i będzie decydować o sukcesie działań bojowych wojsk lądowych.

Wywalczenie przewagi w powietrzu otwiera swobodę działania wojsk na lądzie i morzu. Przykładami może być ofensywa wojsk niemieckich na Polskę we wrześniu 1939 r., bitwa powietrzna o Anglię, czy ostatni konflikt na bliskim wschodzie, gdzie działania sił powietrznych koalicji antyirackiej zapewniły swobodę działania wojskom lądowym, ograniczając ich straty do minimum.

W aktualnej doktrynie obronnej Rzeczypospolitej Polskiej między innymi stwierdza się, że wojskom lądowym należy zapewnić odpowiedni potencjał ogniowy i zdolności manewrowe, by mogły one prowadzić aktywne działania obronne. / 1 /

Wojska lądowe mogą zachować swój potencjał bojowy i zdolności manewrowe w przypadku kiedy lotnictwo zapewni im skuteczną osłonę z powietrza, będzie niszczyło przeciwnika na podejściach do rubieży obronnych oraz dezorganizowało jego system zaopatrywania. Lotnictwo może zrealizować powyższe zadania jedynie przy sprawnie funkcjonującym systemie zabezpieczenia tyłowego. Jakiekolwiek zakłócenia tego systemu - nawet jednego z jego elementów - mogą ujemnie wpłynąć na sprawność i skuteczność działania lotnictwa, co w konsekwencji może doprowadzić do niekorzystnych zmian w sposobie rozegrania walki przez wojska lądowe.

Doświadczenia zdobyte przez tyły lotnictwa polskiego w końcowym okresie minionej wojny oraz w pierwszych latach powojennych, pozwalają sądzić że rozwój organizacyjny oraz wprowadzanie na uzbrojenie coraz to nowszych generacji sprzętu bojowego, ma decydujący wpływ na rozwój tyłów lotniczych oraz zmiany w systemie zabezpieczenia tyłowego lotnictwa.

W momencie zakończenia wojny ludowe Lotnictwo Polskie, a wraz z nim jego tyły, sfinalizowało burzliwą drogę rozwojową, określoną etapami / 2 / przeobrażeń jakościowych w sferze struktur organizacyjnych, zmian w uzbrojeniu i wyposażeniu, wzroście kwalifikacji kadr dowódczo - sztabowych i techniczno - tyłowych oraz w doskonaleniu sztuki operacyjnej i systemu zabezpieczenia tyłowego.

Pierwszy, powojenny etap obejmuje lata 1945 - 1949. Jego główną treścią było przechodzenie lotnictwa - podobnie jak całego wojska - na pokojową strukturę organizacyjną oraz pokojowy tryb dowodzenia, życia i szkolenia. U podstaw przeprowadzonych wówczas zmian leżały zarówno ocena sytuacji polityczno - militarnej po zakończeniu wojny w Polsce i Europie,

---

1. Doktryna obronna Rzeczypospolitej Polskiej. Rzeczypospolita nr 48 z 26.02.1990r., s.7.
2. E.Molczyk, Lotnictwo w systemie obronnym Polski Ludowej, PWL i OPK nr 7-8/1984, s.12.
3. Tamże.

jak i możliwości ekonomiczne zniszczonego kraju. / 3 /

Rozwój ludowego lotnictwa polskiego a w szczególności pionu bojowego znalazł bogate odzwierciedlenie w dotychczasowych opracowaniach naukowych i literaturze publicystycznej. Natomiast brak w dotychczasowej historiografii Wojska Polskiego całokształtowego opracowania dotyczącego historii tyłów lotniczych, skłonił autora do zajęcia się tą tematyką. Ujęcie jej w formie rozprawy naukowej, niezależnie od swoich wartości historyczno - poznawczych, pozwoli z jednej strony lepiej zrozumieć rolę tyłów lotniczych w pierwszym powojennym etapie rozwoju lotnictwa, z drugiej zaś , będzie stanowić przyczynek do rozważań nad dalszym ich rozwojem w ramach Wojska Polskiego i obronności kraju.

Podstawę opracowania rozprawy stanowiły materiały źródłowe, w tym szczególnie archiwalne dokumenty znajdujące się w Centralnym Archiwum Wojskowym /CAW/. Na szczególną uwagę wśród tych dokumentów zasługują akta Sztabu Genaralnego WP oraz zespół akt DWLot. Szczegółowe charakteryzowanie wszystkich zasobów poszczególnych akt archiwalnych CAW, z których czerpałem informacje, uważam za zbyteczne, ponieważ ich wartość wynika w znacznej mierze z treści samej rozprawy. Chciałbym jednak dokonać krótkiej charakterystyki i oceny zespołu akt DWLot jako podstawowego źródła materiału badawczego wykorzystanego w treści rozprawy. Ten zespół akt zawiera 564 jednostki archiwalne, ułożone wg komórek organizacyjnych. Akta pochodzą z lat 1945 - 1949 i obrazują przechodzenie wojsk lotniczych na stopę pokojową, jak też ich działalność w tym trudnym i złożoym politycznie okresie. / 4 /

Akta podzielone są na siedem grup tematycznych: akta organi - zacyjno - mobilizacyjne, operacyjno- szkoleniowe, polityczne, służby inżynieryjno-lotniczej, kwatermistrzowskie, personalne i służby zdrowia. W aktach organizacyjno- mobilizacyjnych znajdują się rozkazy i zarządzenia organizacyjne, etaty, sprawozdania, meldunki i korespondencja dotycząca stanu organizacyjnego DWLot i podległych mu jednostek. Dokumentem zasługującym na uwagę jest "Projekt instrukcji o organizacji i zakresie działania DWLot"./5/ Koncepcje i kierunki rozwoju tyłów lotniczych ujmują plany rozbudowy lotnictwa i protokóły posiedzeń Komisji Lotniczej przy Sztabie Generalnym WP. /6/ Stany liczbowe kadr radzieckich peł- niących służbę w jednostkach tyłowych odzwierciedlają sprawozdania imienne i statystyczne, wykazy i spisy ewidencyjne oficerów i podoficerów radzieckich. /7/

W aktach operacyjno-szkoleniowych bogaty zasób informacji zawierają plany, programy i instrukcje dotyczące wyszkolenia, na podstawie których można odtworzyć warunki w jakich realizowane było szkolenie w jednostkach oraz dokonać analizy realizacji programów i procesu szkolenia w praktyce. W archiwaliach tej grupy znajdują się materiały dotyczące problematyki kształcenia oficerów lotnictwa w szkołach oficerskich oraz przebieg szkolenia specjalistycznego. / 8 /

---

4. Wstęp do inwentaryzacji zespołu akt Dowództwa Wojsk Lotniczych z lat 1945 - 1949, CAW, IV - 115, s. 10.
5. CAW, spis 45/53, t. 562.
6. CAW, spis 4/53, t. 90; spis 45/53, t. 568.
7. CAW, spis 1482/70, t. 2.
8. CAW, spis 4/53, t. 593.

W grupie akt politycznych oprócz meldunków z działalności grup ochronno-propagandowych z okresu wyborów do Sejmu Ustawodawczego, walk ze zbrojnym podziemiem oraz przebiegu głosowania /9/, na uwagę zasługuje opracowanie historii 1 Pomorskiej Dywizji Lotniczej. /10/

W aktach służby inżynieryjno-lotniczej na uwagę zasługuje informacja charakteryzująca warunki w jakich realizowano zadania związane z techniczną stroną zabezpieczenia procesu szkolenia lotniczego, szczególnie w zakresie współpracy ze służbami podporządkowanymi Szefowi Tyłów Lotniczych.

Najbardziej przydatne z punktu widzenia strony merytorycznej rozprawy okazały się akta o charakterze kwatermistrzowskim wytworzone przez wydziały: ogólny, zaopatrzenia technicznego, lotniskowy, materiałów pędnych i smarów oraz sekcje: samochodową, samochodów specjalnych, finansowo-budżetową i intendencką. Zawarta w nich jest dokumentacja archiwalna odzwierciedlająca proces zaopatrzenia wojsk lotniczych oraz informacje o przebiegu prac związanych z budową, eksploatacją i konserwacją lotnisk. Wśród tych akt na czoło wybija się instrukcja Szefa Służby Zaop. Materiałowo-Technicznego /pierwotna nazwa Kwatermistrzostwa/ z marca 1947r. /11/ oraz "Instrukcja o zasadach prowadzenia gospodarki żywnościowo-mundurowej i taborowej. /12/

Grupa akt o charakterze personalnym ułatwiła autorowi dokonanie analizy składu narodowościowego i socjalnego kadr tyłów lotniczych.

Ostatnią grupę, tworzą akta wytworzone przez służbę zdrowia,w oparciu o które można było dokonać oceny systemu zabezpieczenia medycznego jednostek lotniczych.

Do wyróżniających się opracowań, z których autor korzystał podczas badań należy zaliczyć rozprawy doktorskie: H.Dudy, "Organizacja oraz działanie jednostek i służb naziemnych ludowego Lotnictwa Polskiego", Cz.Krzemińskiego, "Analiza działań bojowych lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej 1 Frontu Białoruskiego ze szczególnym uwzględnieniem współdziałania z wojskami 1 armii WP /16.04- 4.05.1945/", W.Dawidowicza,"Problemy tworzenia i działalności tyłów oraz rozwoju pierwszego etapu jego rozbudowy /lipiec 1944 - styczeń 1945/".

Dużą wartość poznawczą miały także publikacje książkowe. Do najbardziej cennych mogę zaliczyć: Cz.Krzemińskiego, "Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej" wyd.1970 oraz " Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych" wyd.1981; J.Kolińskiego, "Ludowe lotnictwo polskie 1943 - 1945 " wyd.1969, i inne.

A ponadto prace zbiorowe: "16-ja wozdusznaja" wyd.1973, "Kwatermistrzostwo Ludowego Wojska Polskiego w latach 1943- 1945" wyd.1973; "Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej. Ludowe Wojsko Polskie 1943 - 1945 ", wyd.1973; "Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941 - 1945" wyd. 1980; "Z lat wojny, okupacji i odbudowy" t. VI wyd.1976; "Udział LWP w wielkich akcjach społeczno-politycznych w latach 1944 - 1973" wyd. 1977; a także wiele innych pozycji wydawniczych zawartych w bibliografii rozprawy.

---

9. CAW, spis 4/53, t.112.
10. CAW, spis 426/57,t.1662, s. 190 i następne.
11. CAW, spis 45/53, t. 1813
12. CAW, spis 45/53, t. 1815.

Wiele cennych myśli można było zaczerpnąć także z prac dyplomowych opracowanych przez słuchaczy AON i WAP, skryptów i prac zbiorowych Katedry Historii Sztuki Wojennej AON /ASG/ oraz wydawnic popularno - naukowych i beletrystycznych. Mimo, że powyższe opracowania nie mogły służyć jako podstawowa baza źródłowa, stanowiły jednak podstawę do dalszych przemyśleń i konstruowania pytań badawczych.

W rozprawie wykorzystano także prasę, referaty i materiały o charakterze wspomnieniowym Wojskowego Instytutu Historycznego oraz sekcji Historycznej DWL, wśród których na szczególną uwagę zasługuje referat materiałowy J.Malczewskiego " 7 Rejon Bazowania Lotnictwa " oraz " Kronika Tyłów Lotniczych " prowadzona od momentu zakończenia działań wojennych i znajdująca się w Sztabie Służb Techniki i Zopatrzenia 4 Korpusu Lotniczego.

Do cennych materiałów należy zaliczyć również artykuły publikowane w większości na łamach "Wojskowego Przeglądu Historycznego", "Wojskowego Przeglądu Lotniczego/obecnie PWL i WOPK/", "Myśli Wojskowej", "Zeszytów Naukowych WAP", "Wojenno Istoriczeskowo Żurnała" oraz w innych periodykach i czasopismach.

Przy opracowaniach rozprawy w szerokim zakresie korzystałem z konsultacji specjalistów Dowództwa Wojsk Lotniczych szczególnie Służb Techniki i Zaopatrzenia, pracowników naukowo-dydaktycznych Katedry Tyłów Lotniczych i OPK oraz Katedry Historii Sztuki Wojennej ASG WP. Szczególnie cenne uwagi i wskazówki uzyskałem od płk.doc.dr.S.Zawadzkiego i płk.prof.dr.hab.Cz.Krzemińskiego. Uwagi i wskazówki uzyskane w ramach konsultacji w znacznym stopniu ułatwiły mi wybór metod i ważności problemów badawczych oraz wskazały kierunki poszukiwań informacji, a także sposobu ujęcia problematyki tematu.

Opracowując rozprawę autor poddał wszechstronnej analizie i krytyce bazę źródłową materiałów archiwano-publicystycznych. Ich treść i charakter wpłynęły na wybór metod badawczych oraz układ rozprawy. Rozprawa ujęta została w układzie chronologiczno - problemowym. Zawiera wstęp, założenia badawcze, cztery rozdziały, zakończenie oraz załączniki.

Z a ł o ż e n i a b a d a w c z e ujmują cel ogólny, cele szczegółowe, hipotezę roboczą, problemy badawcze oraz założenia i ograniczenia rozprawy. Układ problemów oraz ich rozwiązanie warunkowało osiągnięcie założonego celu badań.

W r o z d z i a l e p i e r w s z y m przedstawiono krótką genezę formowania tyłów ludowego lotnictwa polskiego oraz ich działalność bojową do momentu zakończenia działań wojennych. Ponadto dokonano charakterystyki organizacji tyłów lotniczych i ich wyposażenia oraz przeprowadzono ocenę stanu osobowego i jego wyszkolenia w jednostkach tyłowych w chwili zakończenia działań wojennych. Rozdział zakończono oceną dyslokacji tyłów lotniczych w maju 1945 roku.

Zasadnicze badania zawarte zostały w drugim i trzecim rozdziale, które stanowią główną część rozprawy i obrazują przemiany organizacyjne tyłów lotniczych, funkcjonowanie systemu zabezpieczenia tyłowego oraz zaangażowanie jednostek tyłów lotniczych w zachodzących zmianach społeczno - politycznych i gospodarczych kraju. I tak: r o z d z i a ł d r u g i rozprawy obejmuje okres od 9 maja 1945 roku do 31 grudnia 1949 roku i związany jest z przechodzeniem tyłów lotniczych na okres pokojowej działalności oraz zmianami zachodzącymi w sferze organizacyjnej, szkoleniowej oraz w wyposażeniu.

Ponadto dokonano tu analizy zmian zachodzących w dyslokacji jednostek tyłowych w miarę rozwoju organizacji sił lotniczych. Jest to najważniejszy etap w historii rozwoju organizacyjnego tyłów lotniczych odrodzonego lotnictwa polskiego - etap przechodzenia ze struktury organizacyjnej czasu wojennego na strukturę czasu pokojowego oraz ostateczne ukształtowanie jej formy. Etap ten kończy się wypracowaniem nowej koncepcji struktury organizacyjnej tyłów lotniczych, jaka obowiązywać miała w latach następnych, w przewidywaniu zagrożenia wojennego spowodowanego konfliktem koreańskim. W rozdziale tym przeprowadzono także szczegółową analizę polityki kadrowej oraz wyszkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych. Dokonano także oceny ilościowo-jakościowej zmian w wyposażeniu jednostek tyłowych w stosunku do okresu wojennego.

R o z d z i a ł t r z e c i - najbardziej rozbudowany - obejmuje ten sam etap rozwoju tyłów i charakteryzuje system zabezpieczenia tyłowego lotnictwa oraz działalność tyłów lotniczych w warunkach pokojowych. Ponadto przeprowadzono wnikliwą analizę i ocenę poszczególnych rodzajów zabezpieczenia tyłowego, akcentując w wielu przypadkach elementy najbardziej istotne z punktu widzenia zabezpieczenia działań bojowych. Działalność tyłów w powyższym zakresie rozpatrzono na tle równolegle dokonujących się zmian ich struktury organizacyjnej. W podrozdziale trzecim, tej części rozprawy, dokonano charakterystyki a następnie syntezy wysiłku tyłów lotniczych na rzecz społeczeństwa i gospodarki kraju, który przystąpił pełnym frontem do likwidacji skutków minionej wojny /13/, koncentrując szczególną uwagę na walce ze zbrojnym podziemiem, ważniejszych akcjach społeczno-politycznych oraz rozwoju komunikacji lotniczej. Autor często niektóre akcje tyłów lotniczych w powyższym zakresie wiązał ściśle z tłem społeczno-politycznym kraju, aby oddać w pełni charakter i atmosferę tamtych dni, które decydowały o losach i przyszłości narodu.

R o z d z i a ł c z w a r t y - ostatni, stanowi próbę ogólnego podsumowania uzyskanych doświadczeń z badanego etapu oraz propozycje ich wykorzystania. W rozdziale tym, dokonano ponadto podsumowania wkładu jednostek i służb tyłowych w zabezpieczenie działalności szkoleniowej jednostek bojowych. Jednocześnie wskazano na możliwości i kierunki wykorzystania zdobytych doświadczeń w bieżącej działalności oraz w kolejnych etapach rozwoju lotnictwa.

Rozprawę, mimo że opartą na wszechstronnym wykorzystaniu dostępnych materiałów, nie uważam za całkowicie zamkniętą. Potraktowałem ją jednak jako próbę przedstawienia historii rozwoju tyłów lotniczych, w ramach jednego z pierwszych etapów powojennego rozwoju lotnictwa. Niektóre zawarte w rozprawie problemy wymagają zapewne przeprowadzenia jeszcze szczegółowszych badań, które ze względu na szeroki zakres tematyczny rozprawy siłą rzeczy musiały przybrać charakter bardziej ogólny. Rozprawa może więc być jedynie przyczynkiem do rozwinięcia tematu oraz dalszych twórczych badań w tym zakresie.

Korzystając z okazji autor składa szczególne podziękowanie

---

13. Synteza "włączenie wielu różnych elementów w jedną całość, całościowe poznanie jakiegoś zjawiska, oparte na poprzednim zbadanu jego elementów, uogólnienie zjawisk cząstkowych". Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1983, t.III, s.385.

byłemu zastępcy Szefa Katedry Historii Sztuki Wojennej AON płk.doc.dr.S.Zawadzkiemu, pod którego kierownictwem naukowym opracowana została niniejsza rozprawa. Jego wszechstronna pomoc i cierpliwość w rozwiązywaniu poszczególnych zagadnień oraz cenne uwagi metodologiczne, ukierunkowujące proces badawczy, pozwoliły autorowi na opracowanie podjętego tematu i nadanie rozprawie ostatecznej formy. Na słowa uznania zasługuje również pomoc płk. prof.dr.hab.Cz.Krzemińskiego, którego cenne wskazówki co do kierunków badań, zakresu i ujęcia metodologicznego problematyki badawczej pozwoliły podnieść wartość merytoryczną rozprawy. Podjęcie próby oraz kontynuowanie prac badawczych nie byłoby możliwe bez życzliwego podejścia do osoby autora ze strony przełożonych zarówno Wyższej Szkoły Oficerskiej Służb Kwatermistrzowskich w Poznaniu, jak i Akademii Obrony Narodowej WP.

Wyrażam podziękowanie wszytkim tym, którzy w sposób bezpośredni lub pośredni stworzyli autorowi warunki do pracy badawczej i służyli wszechstronną pomocą.

Wszystkim zatem serdecznie po żołniersku dziękuję.

Z A Ł O Ż E N I A B A D A W C Z E

Głównym celem niniejszej dysertacji jest uzupełnienie luki badawczej w zakresie organizacji i działalności tyłów lotnictwa polskiego w pierwszym powojennym etapie jego rozwoju oraz wpływ tego etapu na dalszy rozwój tyłów lotniczych.

Wpływ na osiągnięcie głównego celu badań, miała realizacja celów cząstkowych, do których autor zaliczył:

- zbadanie procesu odbudowy tyłów lotniczych, ich udziału w zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa w końcowym okresie działań wojennych oraz stanu organizacyjno-funkcjonalnego tyłów w chwili zakończenia wojny. Osiągnięcie tego celu ułatwiło autorowi analizę i ocenę procesów zmian zachodzących w sferze organizacyjnej i systemowej funkcjonowania tyłów w pierwszym powojennym etapie ich rozwoju;
- analizę zmian organizacyjno-funkcjonalnych tyłów lotniczych zachodzących w okresie przechodzenia ich z etatu wojennego na etat pokojowy;
- analizę i ocenę funkcjonowania systemu zabezpieczenia tyłowego w warunkach pokojowych oraz udziału tyłów lotniczych w akcjach społeczno-politycznych, które w okresie tym były zadaniem priorytetowym całych SiŁ Zbrojnych RP;
- pokazanie możliwości wykorzystania uzyskanych doświadczeń - z pierwszego etapu rozwoju tyłów lotniczych - w dalszym doskonaleniu systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa.

Opierając się na dotychczsowym stanie wiedzy historycznej na powyższy temat oraz bazie źródłowej i aktualnym dorobku publicystycznym, przyjęto hipotezę roboczą, w której założono - że sytuacja militarno - polityczna w Europie oraz trudności gospodarcze kraju po zakończeniu działań wojennych, były głównymi przyczynami zaistniałych zmian organizacyjno-funkcjonalnych tyłów lotniczych, ponadto, przyjęte i realizowane kierunki działalności tyłów w tym etapie były słuszne i jedyne.

W celu uzasadnienia i sprawdzenia przyjętej hipotezy roboczej autor rozprawy sformułował główny problem badawczy: "Czy przyjęte

kierunki zmian i działalności tyłów lotniczych w drugiej połowie lat czterdziestych / lata 1945 - 1949 / były słuszne oraz w jakim zakresie i skali zostały one zralizowane".

Główny problem badawczy zdeterminowany został problemami szczegółowymi do których autor m.in. zaliczył: proces odbudowy tyłów lotniczych i ich położenie w momencie zakończenia działań wojennych; ewolucję zmian organizacyjnych tyłów lotniczych w okresie przechodzenia Wojska Polskiego na stopę pokojową i ich wpływ na proces zabezpieczenia tyłowego lotnictwa; doskonalenie systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa w drugiej połowie lat czterdziestych / lata 1945 - 1949 / i zakres wykorzystanych w tym celu doświadczeń wyniesionych z działalności tyłów w końcowym okresie działań wojennych; stan wyposażenia tyłów lotniczych i ich wpływ na proces zabezpieczenia tyłowego lotnictwa; wykorzystanie zdobytych doświadczeń w kolejnych etapach rozwoju tyłów lotniczych.

Temat rozprawy w swej treści zawiera bardzo szeroki zakres merytoryczny powyższej problematyki badawczej, dlatego też autor zmuszony został przyjąć pewne założenia i ograniczenia. Badania naukowe ograniczono więc do węzłowych problemów, mających istotny wpływ na rozwój i funkcjonowanie tyłów lotniczych w drugiej połowie lat czterdziestych. Zakres objętościowy rozprawy oraz baza źródłowa nie pozwoliły na pełne opracowanie wszystkich problemów w sposób szczegółowy i wyczerpujący. Problemy mniej ważne z punktu widzenia systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa potraktowane zostały więc w sposób bardziej ogólny, zaś decydujące o jakości wykonania zadania - bardziej szczegółowo. Ponadto autor starał się uwypuklić duże zaangażowanie tyłów lotniczych w przeobrażeniach społeczno-politycznych i gospodarczych kraju, które miały przecież zadecydować o przyszłym kształcie Polski.

Ramy czasowe rozprawy wyznaczają cezury: maj 1945r. - zakończenie wojny i grudzień 1949r. - koniec pierwszego powojennego etapu rozwoju lotnictwa. Od założonych ram czasowych autor odstąpił w dwóch przypadkach. W rozdziale pierwszym cezura została przekroczona na rzecz przedstawienia procesu tworzenia się tyłów lotniczych i ich działalności w końcowym okresie wojny. Pozwoliło to w następnych rozdziałach rozprawy wykazać zakres wykorzystanych doświadczeń z tego okresu odbudowy tyłów lotniczych. W drugim przypadku cezurę czasową przekroczono w rozdziale czwartym, ponieważ tylko w taki sposób można było pokazać wpływ przeobrażeń tyłów lotniczych na ich dalszy rozwój. Przekroczenie w tych przypadkach ram czasowych, wzbogaciło tylko stronę merytoryczną rozprawy oraz umożliwiło zrozumienie jak ważny był to etap w rozwoju tyłów lotniczych i jaki miał on wpływ na ich dalszy rozwój.

Konieczność uwzględnienia w procesie badawczym zróżnicowanych i dostosowanych do poszczególnych problemów szczegółowych metod badawczych, wskazała autorowi przyjęcie procedury badawczej składającej się z trzech etapów:

- wysunięcie wstępnej hipotezy roboczej;
- prowadzenie badań właściwych;
- pisarskie opracowanie wyników badań.

W pierwszym etapie procedury badawczej autor studiował podstawową literaturę przedmiotu dotyczącą początkowego okresu formowania się tyłów lotniczych oraz kierunków rozwoju i ich działalności w pierwszych latach powojennych. Na podstawie już

posiadanej wiedzy oraz nabytej w trakcie studiowania literatury dotyczącej tematu opracowano wstępną hipotezę roboczą.

Drugi etap zdeterminowany został celem rozprawy oraz przyjętą problematyką badawczą i bazą źródłową materiałów archiwalno - publicystycznych. Głównymi metodami badań naukowych /14/ wykorzystywanymi w tym etapie była analiza i krytyka źródeł /historycznych/, metoda porównawcza / pochodna metody analizy i krytyki/, metoda krytyczno- porównawcza piśmiennictwa, metoda wywiadu oraz częściowo metoda statystyczna. Punktem wyjścia w pracy badawczej była metoda analizy i krytyki źródeł / dokumentów archiwalnych znajdujących się w CAW i WIH /, w wyniku której poznano m.in. przebieg, przyczyny i warunki zmian organizacyjnych tyłów lotniczych. W wyniku analizy powyższych źródeł, można było z dużym stopniem prawdopodobieństwa ustalić kierunki oraz chronologię rozwoju tyłów lotniczych w drugiej połowie lat czterdziestych. Metodę porównawczą wykorzystywano w celu stwierdzenia - poprzez porównanie " źródeł "- wiarygodności faktów historycznych,występujących w dokumentach /dowodzenia, sprawozdawczych, rozkazach i zarządzeniach dowódców określonych szczebli itp./ wytworzonych przez poszczególne szczeble dowodzenia tyłami. Istotą metody krytyczno-porównawczej piśmiennictwa było porównanie własnych badań z badaniami innych autorów, zawartymi w piśmiennictwie naukowo-publicystycznym. Bardzo przydatne okazały się także metody badania sądów i opinii. Obejmowały one spotkania konsultacyjne z oficerami pracującymi w dowództwie oraz jednostkach tyłowych lotnictwa WP, a ponadto wywiady, rozmowy indywidualne, wymiana poglądów i wysłuchanie relacji doświadczonych oficerów praktyków oraz specjalistów służb tyłowych lotnictwa badanego okresu. Powyższe konsultacje i wywiady miały ważne znaczenie szczególnie w przypadkach kiedy w istniejących dokumentach archiwalnych czy literaturze występowały sprzeczne poglądy w stosunku do badanego problemu, lub wyraźnie zauważone luki. W trakcie prowadzonych badań szereg najważniejszych wniosków i wątpliwości zostało poddane publicznemu osądowi w czasie katedralnych seminariów doktoranckich, co pozwoliło autorowi krytyczniej spojrzeć na badane problemy. Etap ten pozwolił na weryfikację hipotezy roboczej, dowiódł jej słuszności i dostarczył niezbędnej ilości faktów historycznych do podjęcia pisarskiego opracowania wyników badań.

W trzecim etapie dokonano pisarskiego ujęcia wyników badań oraz uzasadnienia przyjętej hipotezy roboczej. W etapie tym wykorzystano m.in. takie metody, jak indukcja, dedukcja oraz geograficzna. W większym zakresie korzystano z indukcji, zwłaszcza przy wyciąganiu wniosków ze sprawdzonych faktów historycznych. Wymienione metody wykorzystywane były w różnym zakresie, w zależności od ważności badanego problemu oraz objętości literatury i źródeł historycznych dotyczących poszczególnych zagadnień rozprawy.

Dojście do końcowych efektów badań naukowych wymagało wieloletniego wysiłku autora, zobligowanego koniecznością zebrania niezbędnych faktów historycznych,dających podstawę do opracowania tematu,który może być przyczynkiem do dalszych badań i całkowitego opracowania historii rozwoju tyłów lotniczych.

---

14. J.Topolski, Metodologia historii, PWN, Warszawa 1984.

R O Z D Z I A Ł I

STAN ORAZ POŁOŻENIE TYŁÓW LOTNICZYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W CHWILI ZAKOŃCZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH W EUROPIE /MAJ 1945 /

1. Istota i treść pojęcia "tyły lotnicze" w latach 1945 - 1949

W kwietniu 1941 roku w lotnictwie radzieckim rozpoczęła się reorganizacja tyłów lotniczych. Oddziały lotniczo-techniczne /bataliony obsługi lotnisk/ zostały wyłączone ze związków taktycznych i oddziałów lotniczych a włączone w skład nowo tworzonych rejonów bazowania lotnictwa /RBL/. Rejon bazowania lotnictwa przedstawiał sobą taktyczno-tyłowy związek lotniczy przeznaczony do zabezpieczenia 2-3 dywizji lotniczych, a następnie korpusu lotniczego w przydzielonym rejonie bazowania. Ta nowa organizacja tyłów radzieckiej armii lotniczej funkcjonowała przez cały okres drugiej wojny światowej oraz przez pewien czas po zakończeniu działań wojennych.

Struktura organizacyjna tyłów lotnictwa polskiego, która utworzona została pod koniec października 1944 roku na bazie tyłów rozformowanej 6 Armii Lotniczej AR, oparta była na etatach radzieckich, przystosowanych do warunków i możliwości naszego lotnictwa. Rozbudowujące się lotnictwo polskie, wzmocnione tyłami, przejęło z lotnictwa radzieckiego zasady taktyki walki oraz zabezpieczenia tyłowego wraz z całą terminologią i aparatem pojęciowym w tym zakresie. Mimo, że w czasie działań wojennych modyfikowano strukturę organizacyjną i zasady walki lotnictwa, przystosowując ją do potrzeb rozwijających się polskich sił zbrojnych, zakres terminologii tyłowej nie zmienił się. Posługiwano się nią jeszcze przez dłuższy okres po zakończeniu wojny.

Dokonując analizy źródeł archiwalnych dotyczących lotnictwa, można zauważyć, że zarówno w dokumentach wydawanych przez dowódców radzieckich, jak i polskich, używana była ta sama terminologia taktyczno-tyłowa. W pierwszych latach powojennych, kiedy szkolnictwo i nauki wojskowe wchodziły w nowy etap rozwoju, korzystaliśmy w dalszym ciągu z osiągnięć radzieckich w tym zakresie. Dopiero z biegiem lat wzbogacono je o własne doświadczenia i przystosowywano do potrzeb naszego lotnictwa. We wspomnianym powojennym okresie brak było zwartego opracowania, ujmującego cały aparat pojęciowy związany z taktyką tyłów lotniczych. W pracach sztabowych tyłów poszczególnych szczebli dowodzenia oraz w szkoleniu kadry korzystano z tłumaczeń pojęć taktycznych, zawartych w instrukcjach i regulaminach lotnictwa radzieckiego. Często na codzień polska kadra lotnicza używała terminologii i pojęć taktycznych, przyswojonych od radzieckich lotników w okresie zmagań wojennych z wrogiem. Dotychczasowe doświadczenia zdobyte przez Polaków w tym zakresie, podparte literetura radziecką dotyczącą tematu , miały decydujący wpływ na ostateczną formę i treść pojęć używanych w pierwszych latach powojennych w ludowym WP.

W czasie wojny i do momentu integracji tyłów lotniczych ze służbą inżynieryjno-lotniczą - która nastąpiła w latach 1969 - 1970 pojęcia "tyły lotnicze", "zabezpiecznie tyłowe" odnosiły się wyłącznie do służb podporządkowanych szefostwu tyłów lotniczych. W okresie tym zakres pojęcia tyłów lotniczych był znacznie węższy niż obecnie, z powodu oddzielenia służby inżynieryjno-lotniczej /na czele której stał zastępca dowódcy - Główny Inżynier Wojsk Lotniczych/ od szefostwa tyłów lotniczych.

Określenia zakresu i treści pojęć "tyły lotnicze" i "zabezpieczenie tyłowe" z omawianego okresu można dokonać na podstawie dokumentów archiwalnych, wśród których znajdują się rozkazy, zarządzenia i wszelkiego rodzaju pisma poszczególnych służb i jednostek tyłowych lotnictwa, zwierające w/w terminy w swej treści. Potwierdzenia tych treści autor otrzymał także w wyniku rozmów przeprowadzonych z kadrą pełniącą wówczas służbę w sztabach oraz jednostkach lotniczych.

Leksykon Wiedzy Wojskowej podaje: "Tyły - ogół sił i środków ujętych w system organizacyjny, przeznaczonych do wszechstronnego zaspokajania potrzeb wojsk walczących"./1/

W pierszych latach po wojnie instrukcja lotnictwa stwierdzała, że tyły lotnictwa składają się z: wielkich jednostek, oddziałów i pododdziałów, których zadaniem jest zaopatrywanie i obsługa lotniczych jednostek liniowych./2/ Jak widać, mimo iż treść jednego i drugiego określenia jest wyrażona innymi słowami, to ich znaczenie jest wszakże to samo. Natomiast posługując się wiernymi tłumaczeniami z literatury radzieckiej, dotyczącej tematu, można stwierdzić również, że: "Tyły lotnicze składają się z oddziałów i urządzeń tyłowych oraz środków materiałowych". Określenie to odbiega treścią od przytoczonych wcześniej. Uzupełnione jednak dodatkowymi terminami, używanymi przy określaniu znaczenia tyłów lotniczych i ich zadań, oddaje również treść omawianego pojęcia.

W pierwszych latach po zakończeniu działań wojennych brak było jednoznacznej definicji "zabezpieczenia tyłowego", pomimo częstego posługiwania się tym terminem w dowodzeniu i kierowniu. Używając tego określenia miano często na myśli realizację sum zadań wykonywanych przez poszczególne służby tyłowe i podległe im jednostki. Chcąc zaś określić przedsięwzięcia, w ramach których służby tyłowe realizowały określone zadania specjalistyczne, używano określeń: zabezpieczenie materiałowo-techniczne, lotniskowe, medyczno-sanitarne, intendenckie /lub kwatermistrzowskie/, obsługa bytowa, obrona i ochrona tyłów. Często też, używano terminów: zaoptrzenie materiałowe, technniczne, intendenckie itp, mając na myśli realizację tych samych zadań zaszeregowanych do danego rodzaju zabezpieczenia. Zastępowanie terminu "zabezpieczenie", terminem "zaopatrzenie", było nie uzasadnione ponieważ zaopatrzenie wchodziło w zakres zabezpieczenia i było tylko częścią jego treści. Np. pod pojęciem "zabezpieczenie materiałowe" rozumiano przedsięwzięcia mające na celu zaspokojenie potrzeb wojsk w środki materiałowe niezbędne do życia i działań bojowych. Treścią zabezpieczenia materiałowego było przechowywanie, zaopatrywanie oraz dowóz środków materiałowych do walczących wojsk. Zabezpieczenie materiałowe uważano jako część składową zabezpieczenia tyłowego.

Przedsięwzięcia realizowane współcześnie w ramach "zabezpieczenia technicznego", wówczas zaliczano do "obsługi technicznej" i tym terminem posługiwano się najczęściej. Celem obsługi technicznej było utrzymanie w stałej sprawności technicznej uzbrojenia, sprzętu technicznego i samochodowego z wyłączeniem jednak samolotów. Przedsięwzięcia związane z bezpośrednią obsługą oraz remontami samolotów, wchodziły w zakres obowiązków służby inżynieryjnej nie podlegającej szefowi tyłów lotniczych.

Stosunkowo często "zabezpieczenie intendenckie" utożsamiano właśnie ze wspomnianą już wcześniej obsługą bytową. Należy też stwierdzić, że oba te pojęcia były używane w terminologii taktycznej i obejmowały te same zadania. Częściej jednak - i to nie tylko w wojskach lotniczych - używane było określenie "zabezpiecznie intendenckie" i - jak się wydaje - właśnie ono było prawidłowe.

Pod pojęciem "zabezpieczenie lotniskowe", rozumiano przygotowanie dla oddziałów i związków lotniczych sieci lotnisk, utrzymanie jej w stanie nadającym się do ciągłej eksploatacji oraz rozbudowę i remont sieci lotnisk w zależności od sytuacji bojowej.

Całością służby zdrowia kierował Szef Służby Zdrowia Wojsk Lotniczych, podległy bezpośrednio dowódcy wojsk lotniczych. Aczkolwiek, służba ta nie podlegała szefowi tyłów, to jej związek z całokształtem zabezpieczenia tyłowego w praktyce był tak ścisły, że przedsięwzięcia wykonywane w jej ramach zaliczane były do zakresu zabezpieczenia tyłowego. Celem "zabezpieczenia medyczno-sanitarnego", było takie użycie sił i środków służby medycznej, które pozwoliłoby utrzymać przy życiu jak największą ilość rannych i chorych oraz niedopuściłyby do masowych zachorowań. Poza tym w ramach tego zabezpiecznia, realizowanych było wiele innych zadań, z których na czoło wysuwało się leczenie i dbanie o stan psychofizyczny personelu latającego. Odpowiedzialnym za realizację tych zadań był dowódca jednostki, w której te siły i środki się znajdowały. Dlatego też planując zabezpieczenie tyłowe oddziałów lotniczych ujmował on również i wyżej wymienione zadania.

Podsumowując krótką charakterystykę podstawowych pojęć taktyczno-tyłowych lotnictwa używanych w latach czterdziestych, można stwierdzić, że pod pojęciem "zabezpieczenia tyłowego", rozumiano całokształt przedsięwzięć mających na celu zapewnienie walczącym wojskom niezbędnych środków do życia i walki. Przedsięwzięcia te realizowane były w ramach zabezpieczenia materiałowo-technicznego, medyczno-sanitarnego, intendenckiego, lotniskowego oraz obrony i ochrony tyłów. W ramach zabezpieczenia tyłowego realizowano ponadto część zadań - związanych z zaopatrzeniem materiałowym - na korzyść służby meteorologicznej i łączności oraz prowadzono szkolenie personelu tyłowego pod względem politycznym, ogólnowojskowym i fachowym./3/

2. Ogólna charakterystyka powstania i warunków funkcjonowania tyłów lotniczych ludowego Lotnictwa Polskiego w okresie drugiej wojny światowej.

a/ Zabezpieczenie tyłowe lotnictwa polskiego w okresie jego odradzania się oraz walk nad środkową Wisłą /lipiec 1943 r. - październik 1944 r./

Zabezpieczeniem tyłowym sformowanych na terytorium ZSRR w lipcu i sierpniu 1943 r. jednostek lotnictwa polskiego /eskadra a następnie i pułk lotnictwa myśliwskiego/, został obarczony Zarząd Tyłów Sił Powietrznych Armii Radzieckiej /do grudnia 1943 r./, a następnie dowództwo lotnictwa Moskiewskiego Okręgu Wojskowego /MOW/, wyznaczając do tego celu 648 batalion obsługi lotnisk /bol/, z podległego sobie 70 Rejonu Bazowania Lotnictwa /RBL//4/ Dowódcą 648 bol, który organizował proces zabezpieczenia tyłowego polskiego pułku lotniczego był mjr Karaganow - wielki sympatyk Polaków, człowiek, który bardzo wiele uczynił, aby - w miarę możliwości - stworzyć naszym lotnikom jak najlepsze warunki bytowania oraz szkolenia /5/.

W związku z dalszą rozbudową polskich Sił Zbrojnych w ZSRR,/6/ z dniem 1 kwietnia 1944 r. przystąpiono do formowania 2 pułku nocnych bombowców "Kraków", /7/ oraz 103 samodzielnej eskadry lotnictwa łącznikowego.

W międzyczasie dowódcą 1 plm został ppłk pil. Jan Tałdykin /luty 1944 r./, doświadczony lotnik radziecki,lubiany i ceniony przez Polaków jako dowódca. Podpułkownik Tałdykin, przejawiając o rozwój pułku dużą osobistą troskę, otrzymał zgodę na poszerzenie etatu pułku. Tą też drogą uzyskał kilka osób, z których utworzył "małe kwatermistrzostwo pułku" z intendentem na czele, /8/ wykorzystując je w zakresie realizacji część zadań związanych z obsługą bytową stanu osobowego pułku.

Zaopatrywanie naszego lotnictwa w środki materiałowe odbywało się dwoma kanałami. W pierwszym dostarczano amunicję, uzbrojenie, części zamienne, materiały pędne i smary. Napływały one ze składów lotnictwa MOW. W drugim kanale zaopatrywano się w umundurowanie, częściowo żywność i wyposażenie osobiste żołnierzy /środki materiałowe typu ogólnowojskowego/ w składach materiałowych 1 KPSZ. Samoloty dla polskich jednostek były dostarczane bezpośrednio z fabryk. W dalszym ciągu dawał o sobie znać brak dostatecznej ilości transportu i paliwa, co ujemnie wpływało na tok szkolenia jednostek lotniczych.

W miarę upływu czasu nowo formowane jednostki lotnicze zaczynały - w coraz większym stopniu - samodzielnie rozwiązywać wiele problemów związanych z zabezpieczeniem intendenckim.Osiągały to m.in. poprzez wspomniane już "małe kwatermistrzostwo", wykonując szereg przedsięwzięć związanych z zakwaterowaniem stanu osobowego, wyżywieniem i ujednoliceniem umundurowania pułku. Mundury wyjściowe dla lotników uszyto kierując się tradycyjnymi wzorami polskich sił powietrznych, wykonując zarazem "gapy lotnicze" i piastowskie orzełki.

Dowodzenie na lotnisku Grigoriewskoje zabezpieczano siłami kompanii łączności, wchodzącej w skład 648 radzieckiego bol.

Obrona i ochrona lotniska była powierzona kompanii obsługi lotniska. Samoloty w zasadzie maskowano, a jedynie część z nich była osłonięta wykopami./9/

W czercu 1944 r. polskie jednostki lotnicze przebazowano na lotnisko Gastomel Kijowskiego Okręgu Wojskowego /KOW/, rzutem powietrznym i transportem kolejowym. /10/ Całe przebazowanie trwało od 4 do 20 czerwca 1944 r. Na lotnisku Gastomel pułki rozpoczęły drugi etap szkolenia. Intensywność szkolenia była bardzo duża. W dzień ćwiczyły załogi myśliwskie, w nocy - bombowe. Całokształtem szkolenia kierował przedstawiciel dowództwa lotnictwa KOW. Pod względem zabezpieczenia tyłowego pułki lotnicze zostały przydzielone do 9 RBL AR./11/

W połowie sierpnia dowództwo radzieckie przekazało do dyspozycji Naczelnego Dowództwa WP /NDWP/ radziecki 611 pułk lotnictwa szturmowego, który wraz z 1 plm i 2 pnb przebazowano na lotnisko Dys k. Lublina, a następnie 19 sierpnia skierowano na lotniska przyfrontowe z zadaniem wsparcia działań bojowych 1 Armii WP. Pułk myśliwski i szturmowy zajął lotnisko Zadybie Stare /30 km od linii frontu/, natomiast 2 pnb lotnisko w Woli Rowskiej / 20 km od linii frontu/. /12/ Były to lotniska polowe, zapewniające względnie dobre warunki zakwaterowania i rozmieszczenia poszczególnych elementów ugrupowania pułków oraz pododdziałów i urządzeń tyłowych.

23 sierpnia 1944 r., w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego weszły do walki 1 plm i 611 plsz zapoczątkowując szlak bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego /LLP/. Działania bojowe tych pułków zabezpieczały wydzielone siły i środki 16 AL wspierającej działania 1 Frontu Białoruskiego.

Na podstawie rozkazu dowódcy 1 Armii WP nr 0213/KG z dnia 30.08.1944 r. z istniejących jednostek lotnictwa polskiego utworzono 1 Polską Dywizję Lotniczą /1 PDL/. /13/ Decyzją szefa tyłów lotniczych 16 AL gen.mjr. A.S.Kiriłłowa do zabezpieczenia jednostek 1 PDL zostały wyznaczone dwa bataliony obsługo lotnisk: w Woli Rowskiej - czołówka 693 bol z 80 RBL, a w Zabybiu Starym - 833 bol z 277 kompanią techniczną obsługi lotnisk z 56 RBL 16 AL. Bataliony obsługi lotnisk wydzielone do zabezpieczenia działań bojowych pułków 1 PDL należycie wywiązały się z postawionych zadań. Jedynie wystąpiły zakłócenia w dowozie paliwa lotniczego, co było powodem ograniczenia ilości wylotów w 2 pnb w okresie walk o przyczółki na Wiśle.Przyczyną tego była mała ilość tary, niewystarczająca ilość transportu oraz duże natężenie lotów 2 pnb /ok. trzy razy więcej wylotów niż 1 plm i 611 plsz razem. /14/

Dużo trudności napotykano także w zakresie umundurowania i wyżywienia, w tym także dla personelu latającego./15/ Organa tyłowe 16 AL nie mogły zaopatrzyć naszych pułków lotniczych w pełny asortyment umundurowania, z powodu braku wzorów polskiego munduru i to, w sytuacji, gdy 1 Armia WP sama pokrywała swoje bieżące potrzeby w zaledwie 11%. Szczególnie odczuwano brak ciepłej odzieży w okresie jesiennym, co zwiększyło liczbę zachorowań.

Zabezpieczenie medyczno-sanitarne było realizowane w oparciu o szpital 16 AL. W cięższych przypadkach rannych i chorych ewakuowano do szpitali specjalistycznych na terenie ZSRR, bądź też korzystano z usług szpitala w Lublinie. Doraźna pomoc była świadczona przez izby chorych bol. /16/

Dowodzenie jednostkami bojowymi 1 PDL oraz kierowanie ich zabezpieczeniem tyłowym w okresie walk nad środkową Wisłą zapewniał system łączności, w skład którego wchodziły 44 kompania łączności i klucz samolotów PO-2 dowództwa dywizji oraz kompanie łączności 693 i 833 bol /przykładowy schemat łączności z omawianego okresu obrazuje załącznik nr 1/.
W dowodzeniu i kierowaniu tyłami lotniczymi wykorzystywano przede wszystkim łączność przewodową, korzystając m.in. z przydzielonego z 1 Armii WP dalekosiężnego łącza, umożliwiającego łączność sztabu 1 PDL z podległymi jednostkami oraz dowództwem 1 AWP i 16 AL. /17/Łączność radiową wykorzystywano głównie w dowodzeniu działaniami bojowymi lotnictwa. Jako środki dublujące łączność przewodową i radiową wykorzystywano pojazdy mechaniczne i samoloty łącznikowe PO-2.

Z istniejących dokumentów trudno jest dokładnie odtworzyć, jak organizowano obronę i ochronę jednostek lotniczych w początkowym okresie walk LLP. Z protokołów kontroli oraz rozkazów można jedynie wnioskować, że była ona rzeczywiście organizowana i doceniana, w ramach której zwracano szczególną uwagę na rozśrodkowanie i maskowanie środków materiałowych oraz ich ochronę przeciwpożarową. /18/ Obronę organizowano w sposób okrężny w oparciu o system punktów oporu i ruchome patrole, utrzymując jednocześnie odwody przeznaczone do wzmocnienia zagrożonego odcinka obrony. /19/

We wrześniu 1944 r. przystąpiono do formowania związku operacyjnego lotnictwa polskiego - 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego /1MKL/./20/ Przeznaczeniem 1 MKL miało być wsparcie przyszłego Frontu Polskiego. W skład korpusu weszły trzy związki taktyczne: 1 Dywizja Lotnictwa Bombowego /1DLB/, 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego /2DLSz/ oraz 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego /3DLM/. Formowaniem korpusu zajmowały się Siły Powietrzne AR na bazie radzieckich jednostek bojowych, szkolno-treningowych i zapasowych, wycofanych z frontu. Do końca października 1944 r. korpus został w pełni wyposażony w sprzęt lotniczy, samochodowy i specjalny, a stan osobowy osiągnął ok. 90% stanu etatowego. Od listopada korpus rozpoczął regularne szkolenie.

Formowanie i szkolenie jednostek korpusu zabezpieczały radzieckie bataliony obsługi lotnisk z 68 RBL./21/ W nowo sformowanych związkach i oddziałach odczuwano przede wszystkim niedostatek umundurowania i wyposażenia osobistego pilotów. Na niektórych lotniskach zabudowa koszarowa wymagała remontów bądź powiększenia, tak aby była zdolna zabezpieczyć minimalne chociażby warunki bytowe stanów osobowych jednostek korpusu. /22/

Mimo okresowego braku środków materiałowych oraz przy nie najlepszej bazie lotniskowo-koszarowej, radzieckie jednostki tyłowe wywiązały się z postawionych zadań należycie, wkładając w sformowanie i wyszkolenie polskiego 1 MKL wiele wysiłku.

b/ Utworzenie tyłów Wojsk Lotniczych.

Konieczność utworzenia własnych tyłów lotniczych była sygnalizowana już w lipcu 1944 r. Wówczas to, w planowanym do

powoływania sztabie lotnictwa przewidziany był oddział zabezpieczenia materiałowo-technicznego z podległym mu, technicznym magazynem lotniczym. /23/ Należytą uwagę problemom zabezpiecznia tyłowego rozbudowującego się lotnictwa polskiego poświęcił w swym projekcie z sierpnia 1944 r. - o organizacji lotnictwa polskiego - płk J.Smaga. Proponował on utworzenie tyłów lotniczych na bazie przydzielonego przez ZSRR rejonu bazowania lotnictwa. /24/ Braki kadrowo-sprzętowe, terytorium obcego państwa oraz wiele innych przyczyn spowodowało jednak, że do zaopatrywania i obsługi formujących się coraz to nowych oddziałów lotniczych nadal wykorzystywano istniejący już i funkcjonujący system tyłowy Armii Radzieckiej.

Sprzyjające warunki do organizacji polskich tyłów lotniczych stworzyły: wkroczenie Armii Polskiej na teren kraju, wejście naszych jednostek lotniczych do walki, utworzenie dowództwa lotnictwa oraz gotowość dowództwa Armii Radzieckiej do wydzielenia odpowiednich sił i środków tyłowych.

Na podstawie uzgodnień między Dowództwem Sił Powietrznych AR a Dowództwem WP, postanowiono utworzyć: Dowództwo Lotnictwa WP - na bazie dowództwa rozformowanej 6 Armii Lotniczej AR, natomiast tyły lotnicze w oparciu o jednostki tyłowe tej armii. /25/ Utworzone dowództwo lotnictwa posiadało w swej strukturze podstawowe komórki organizacyjne niezbędne do kierowania procesem przygotowania lotnictwa do działań bojowych, jak i samymi działaniami na froncie. /26/

Wstępne prace organizacyjne w zakresie formowania tyłów lotniczych rozpoczęto 17 października 1944 r. na podstawie dyrektywy Dowództwa Sił Powietrznych AR nr 816199. Nakazywała ona wydzielenie i przygotowanie jednostek tyłowych 6 AL do włączenia ich w skład Wojska Polskiego do 10 listopada 1944 r. /27/ Praktycznie organizacja i rozbudowa tyłów lotnictwa polskiego datuje się od wydania przez Sztab Generalny AR dyrektywy nr Org. 10/1257-K z dnia 29.11.1944 r., nakazującej przekazanie przez 6 AL 7 RBL oraz dwadzieścia cztery samodzielne jednostki, warsztaty i magazyny tyłowe, dla ludowego Wojska Polskiego. /28/. Oficjalne włączenie tych sił w skład Wojska Polskiego i podporządkowanie ich dowództwu lotnictwa, nastąpiło 6 grudnia 1944 r. na podstawie rozkazu NDWP nr 83/Org. /29/

Organizacja i rozbudowa tyłów lotnictwa polskiego trwała od listopada 1944 r. do chwili zakończenia wojny, jednak głównym ciężar prac organizacyjnych przypadł na listopad i grudzień 1944 r. Ich organem dowodzenia i kierowania zostało Szefostwo Tyłów Lotniczych, utworzone równolegle z dowództwem lotnictwa. Szefem Tyłów Lotniczych został płk Aleksander Doroszenko, były kwatermistrz 6 Armii Lotniczej. Wśród włączonych jednostek tyłowych największy był 7 Rejon Bazowania Lotnictwa - taktyczny związek lotniczo-tyłowy - przeznaczony do zabezpieczenia tyłowego istniejących jednostek lotniczych /4 MDL/ oraz formującego się 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego z chwilą jego przybycia na teren polski. Zgodnie z ówczesnymi normami taktycznymi lotnictwa radzieckiego rejon bazowania lotnictwa był w stanie zabezpieczyć działania bojowe 3-4 dywizji lotniczych. /30/

7 Rejon Bazowania lotnictwa - po włączeniu w jego skład pod koniec grudnia 1944 r. 495i 686 bol - posiadał sześć bol wraz z kompaniami technicznymi obsługi lotnisk /ktol/, batalion transportowo-samochodowy, polowy magazyn gospodarczy, główną

składnicę lotniczą, pralnie polową, wytwórnię tlenu, kompanię techniczno-ewakuacyjną i łączności oraz bank polowy i placówkę handlową /patrz załącznik nr 2/. Ponadto w skład rejonu bazowania wchodziła 901 bateria artylerii przeciwlotniczej, 1131 samodzielna kompania przeciwlotniczych WKM oraz oddział informacji wraz z plutonem ochrony. Pododdziały te wykorzystywano do osłony przeciwlotniczej wyznaczonych obiektów 7 RBL oraz ochrony dowództwa i sztabu rejonu przed wrogą penetracją. 7 Rejon Bazowania Lotnictwa posiadało mocno rozbudowane dowództwo i sztab, któremu podlegały odpowiednie wydziały, sekcje i służby. Zgodnie z etatem nr 015/165 dowództwo rejonu winno było posiadać 58 oficerów, 6 podoficerów, 13 szeregowców i 16 pracowników kontraktowych. Ponadto dowództwo rejonu posiadał do dyspozycji 3 samoloty Po-2 oraz samochody osobowe /załącznik nr 3/. Dowódcą 7 RBL został ppłk Aleksander Lebiediew, a szefem sztabu mjr Dżykajew. Na koniec 1944 r. 7 RBL liczył 3.000 żołnierzy i 232 pracowników kontraktowych.

Oprócz 7 RBL w skład tyłów lotniczych LLP wchodziły jednostki tyłowe bezpośrednio podległe Szefostwu Tyłów Lotniczych; cztery składy, magazyn zbożowy, trzy warsztaty, polowy szpital lotniczy, pułk artylerii przeciwlotniczej, batalion inżynieryjno-lotniskowy oraz sześć mniejszych samodzielnych pododdziałów. Dokładną strukturę organizacyjną jednostek tyłowych podległych bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych przedstawiono w załączniku nr 2.

Tyły lotnicze były rozmieszczone w rejonie Zamościa, Chełma i Dęblina. Szefostwo Tyłów Lotniczych z pododdziałami obsługi dowództwa lotnictwa oraz składem intendenckim znajdowały się w Zamościu. Dowództwo 7 RBL w m. Łysoboki /30 km wsch.od Dęblina/, a jego bataliony obsługi na lotniskach, w Woli Rowskiej, w Zadybiu Starym, w Ułężu, w Podlodówku, w m. Mokre i w m.Dys. Szczegółową dyslokację jednostek i urządzeń tyłowych lotnictwa wg stanu na 1 stycznia 1945 r. obrazuje załącznik nr 4. /31/

c/ Zabezpieczenie tyłowe działań lotnictwa polskiego w okresie przygotowania i w czasie operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej /listopad 1944 r. - 15 kwiecień 1945 r./

Do końca 1944 r. w zasadzie rozwiązano wszystkie problemy w zakresie zabezpieczenia materiałowo-technicznego i bytowego obsługiwanych jednostek. Zgromadzono niezbędne środki materiałowe, pozwalające na terminowe zaspokojenie potrzeb jednostek lotniczych w przyszłych działaniach bojowych. Najwięcej zgromadzono bomb i amunicji lotniczej, których zapasy pokrywały kilkumiesięczne potrzeby dywizji. Tak więc tyły lotnicze mogły skupić teraz całą uwagę na bezpośrednie przygotowanie 4 MDL do kolejnych działań bojowych.

W ramach bezpośrednich przygotowań do zbliżającej się operacji wiślańsko-odrzańskiej dokonano pewnych zmian w dyslokacji oddziałów tyłowych. dowódca 7 RBL wycofał z lotniska Zadybie Stare 686 bol i przemieścił go na lotnisko w Jarosławcu, gdzie pozostał w odwodzie, natomiast w jego miejsce wprowadził 74 bol, dowodzony przez doświadczonego w pracy tyłowej oficera radzieckiego - ppłk. Niekiepielowa. Zamiana ta znacznie poprawiła

jakość zabezpieczanych na lotnisku Zadybie Stare pułków lotniczych /1 plm i 3 plsz/. Tuż przed rozpoczęciem operacji w dniu 12 stycznia 1945 r., zgodnie z planem działania dywizji, przemieszczono jeszcze 129 bol na lotnisko Radzymin. Pozostałe jednostki tyłowe do momentu rozpoczęcia operacji wiślańsko-odrzańskiej pozostawały w dotychczasowych rejonach rozwinięcia / załącznik nr 4/.

Ponadto bataliony obsługi lotnisk zgromadziły na lotniskach 4 MDL pięciodniowe zapasy paliwa i amunicji /32/, a szef służby lotniskowej Wojsk Lotniczych ppłk Rabinowicz, zorganizował "lotniskową grupę operacyjną" przy sztabie dywizji. Zadaniem utworzonej grupy miało być wyszukiwanie terenów nadających się pod budowę lotnisk oraz odzyskiwanie lotnisk poniemieckich. /33/ Środki materiałowe na potrzeby bieżące i odtwarzanie zapasów były dowożone z trzech podstawowych źródeł zaopatrzenia: ze składów frontowych /1 Front Białoruski i 1 Front Ukraiński/, ze składów armijnych /16 AL i 1 Armia WP/ oraz magazynów 7 RBL. Korzystano także z zasobów miejscowych /załącznik nr 5/. Przygotowując się do operacji zwrócono szczególną uwagę na zabezpiecznie medyczno-sanitarne, w ramach którego - w dniach 7-9 grudnia - przebadano przede wszystkim personel latający. Chorych wymagających leczenia wyewakuowano do 1763 szpitala lotniczego. Uzupełniono również środki lecznicze w izbach chorych batalionów obsługi lotnisk. /34/

W przygotowaniu jednostek lotniczych do operacji wiślańsko-odrzańskiej brały bezpośrednio udział 74, 129, 130 i 493 batalion obsługi lotnisk, natomiast 73 i 686 bol pozostawały w odwodzie dowódcy 7 RBL.

Na kilka dni przed planowaną operacją /8-9.01.1945 r./, Szef Tyłów WL płk A.Doroszenko dokonał oceny przygotowania tyłów do operacji. Stwierdził wówczs, że zasadnicze prace przygotowawcze zostały wykonane, a pozostały kilkudniowy czas należy poświęcić na usunięcie drobnych niedociągnięć.

W dniu 14 stycznia 1945 r., jednostki 4 MDL - w ramach operacji warszawskiej /która była częścią strategiczną operacji wiślańsko-odrzańskiej/ - rozpoczęły działania bojowe. Do końca stycznia jednostki tyłowe zabezpieczyły 2293 wyloty lotnictwa bojowego i pomocniczego. Powyższa ilość lotów świadczy, iż natężenie działań bojowych dywizji w tym okresie było duże i pociągnęło za sobą ogromny wysiłek jednstek i służb tyłowych lotnictwa. Dzięki solidnemu przygotowaniu się 7 RBL do operacji i zgromadzeniu odpowiedniej ilości zapasów środków materiałowych, proces zabezpieczenia tyłowego działań bojowych jednostek dywizji przebiegał bez większych zakłóceń.

W okresie trwania operacji wiślańsko-odrzańskiej 4 MDL przebazowały się trzykrotnie, kończąc operację na lotniskach Mirosławiec /1 plm i 3 plsz/ oraz Pniewy /2 pnb/. Działania bojowe oraz manewr lotniskowy dywizji zabezpieczały 73 bol /dowództwo 4 MDL i 3 plsz/ i 129 bol /1 plm i 2 pnb/, natomiast od połowy marca 1945 r. 74 bol, który wymienił na lotnisku Mirosławiec 129 bol. Pod koniec marca z lotniska Mirosławiec na lotnisko Pniewy k. Szczecina przebazował się 2 pnb wraz z czołówką 73 bol, a pozostałość bol skierowano do Bydgoszczy jako odwód dowódcy 7 RBL. /Załącznik nr 6/. W międzyczasie na początku marca w skład 7 RBL włączono 483 i 513 bol. Tym samym rejon bazownia lotnictwa osiągnął stan ośmiu batalionów obsługi

lotniska.

W czasie walk na Pomorzu /do 15 kwietnia 1945 r./ 4 MDL nie wykorzystała w pełni swoich rzeczywistych możliwości bojowych, ze względu na kryzys paliwowy występujący wówczas w całym Wojsku Polskim. Niedostatek paliwa jaki dywizja odczuwała aż do marca 1945 r. włącznie, ograniczał ilość lotów bojowych i lotnictwa pomocniczego. W lutym zmniejszono także ilość lotów szkolno-treningowych /35/, a 2 pnb wykonał zaledwie 51 lotów bojowych. /36/ W czasie walk o Kołobrzeg 4 MDL nadal odczuwała brak paliwa. Stało się to powodem m.in. przerwania działalności bojowej 2 pnb, oraz wyraźnego spadku natężenia lotów i w innych pułkach dywizji./37/ Brak paliwa, spedek natężenia lotów, nie najlepsze wyżywienie szczególnie w 2 pnb pogorszyły nastroje stanu osobowego dywizji. /38/ Brak paliwa w lotnictwie plskim, spowodowany ogólnym kryzysem materiałowym w operacji wiślańsko-odrzańskiej, wynikał także z faktu zbyt dużej odległości rozmieszczenia pułków lotniczych od pierwszorzutowych związków ogólnowojskowych i magazynów 7 RBL /ponad 300 km/ rozmieszczonych nadal na lubelszczyźnie , w oczekiwaniu na przyjęcie 1 MKL. Paliwo do pułków lotniczych bataliony obsługi lotnisk dowoziły więc ze składów 16 AL. Dostarczenie w końcu marca 1945 r. dla 2 pnb 40 ton paliwa pozwoliło pułkowi wznowić działania bojowe.

W wyniku pomyślnie rozwijającej się operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej zaistniały warunki do przebazowania 1 MKL na teren Polski i rozmieszczenia go bliżej frontu. Pod koniec lutego 1945 r. w Łowiczu rozmieścił się sztab 1 MKL, natomiast związki taktyczne korpusu nowy rejon zajęły dopiero na przełomie marca i kwietnia. Na lotnisku Sanniki k. Sochaczewa rozmieściła się 1 DLB, na lotnisku Kutno - 3 DLM a na lotnisku Łódź - 2 DLSz.

Zabezpieczenie tyłowe jednostek korpusu realizowały: 495 i 686 bol zabezpieczał 1 DLB na lotnisku Sochaczew - Sanniki, 130 i 483 bol zabezpieczał 2 DLSz - na lotnisku Łódź - Ujazd, natomiast 3 DLM - na lotnisku Kutno - Gostynin - 129 bol. W celu zabezpieczenia formującego się na lotniskach Okęcie i Mokotów lotnictwa cywilnego przeznaczono 513 bol.

Oprócz zmiany miejsc dyslokacji jednostek biorących bezpośredni udział w działaniach bojowych oraz jednostek zabezpieczających 1 MKL, dokonały zmiany swego położenia także pozostałe jednostki tyłowe lotnictwa polskiego. Większość jednostek tyłowych lotnictwa rozmieszczona została w rejonie węzła lotniskowego 1 MKL na zachodnim brzegu Wisły. Zmiana miejsc dyslokacji jednostek tyłowych trwała od lutego do końca marca 1945 r. Dowództwo Lotnictwa WP wraz z szefostwem tyłów lotniczych jako pierwsze już od stycznia 1945 r. rozmieszczone zostało w Pruszkowie, natomist na przełomie marca i kwietnia w Łowiczu rozmieściło się dowództwo 7 RBL /39/. Taka dyslokacja jednostek tyłowych lotnictwa, była istotnym błędem szefostwa tyłów lotniczych, nie uwzględniała bowiem działań bojowych 4 MDL w operacji pomorskiej i nie skracała tym samym ramienia dowozu środków materiałowych do dywizji. Zbyt duża odległość - dochodząca do 300 km - 4 MDL od składów i magazynów materiałowych 7 RBL miała ujemny wpływ na terminowość zaopatrywania walczących pułków lotniczych. Skoncentrowanie całej uwagi dowództwa lotnictwa i szefostwa tyłów lotniczych na zaopatrzeniu 1 MKL i przemieszczeniu w rejon jego bazowania prawie całego aparatu wykonawczego tyłów lotniczych, doprowadziło w sumie do

Nr ewid.....

ograniczenia działań bojowych 4 MDL.

Okres operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej był okresem wytężonej pracy tyłów lotniczych, w zakresie doskonalenia struktury organizacyjnej, przy jednoczesnym zabezpieczeniu działań bojowych uczestniczących w tych operacjach pułków lotniczych 4 MDL. W omawianym okresie tyły realizowały szereg zadań wchodzących w zakres zabezpieczenia materiałowo - technicznego, lotniskowego, medyczno-sanitarnego i intendenckiego.

Prowadząc analizę zabezpieczenia tyłowego lotnictwa WP biorącego udział w operacjach wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej, można stwierdzić, że stosunkowo najlepiej realizowała swoje zadania służba żywnościowa. Zgromadzenie odpowiednich zapasów żywności przed operacją oraz systematyczne ich odtwarzanie w okresie zimowym, pozwoliły bez większych zakłóceń żywić stany osobowe jednostek. Po przebazowaniu na terytorium Polski 1 MKL i rozwinięciu w jego jednostkach gospodarki rolno-hodwlanej znacznie polepszyło pokrycie potrzeb w artykuły żywnościowe zwłaszcza w zakresie tłuszczów, przetworów mlecznych i owoców./40/

Jednym z głównych źródeł zaopatrzenia w żywność były zasoby miejscowe. Na 3.607 ton produktów żywnościowych, które zużyły Wojska Lotnicze w okresie od 1 listopada 1944 r. do 15 kwietnia 1945 r., z tych właśnie zasobów pochodziło 900 ton tłuszczów, 784 ton owoców, 389 ton zboża oraz wiele ton innych produktów.ćć41/ Dzięki dobrej pracy służby żywnościowej, wyżywienie w jednostkach było dobre, a przejściowe sporadycznie występujące braki w wyżywieniu 2 pnb, bazującym na lotnisku Mirosławiec, wynikały z wadliwej działalności 129 bol.

W porównaniu do służby żywnościowej gorzej należy ocenić pracę służby mundurowej. W jednostkach lotniczych występowały braki w umundurowaniu. Jego niedostatek szczególnie odczuwały jednostki 1 MKL oraz szkolne. Z biegiem czasu niektóre oddziały - zwłaszcza 4 MDL - problem ten częściowo rozwiązały we własnym zakresie, szyjąc umundurowanie z zakupionego sukna. Natomiast dla 1 MKL służba mundurowa szefostwa tyłów lotniczych przekazała 3 tys. mundurów polowych. W okresie trwania operacji w jednostkach lotniczych brakowało około 5% umundurowania /42/

Do słabiej pracujących służb należy także zaliczyć służbę mps. Służba ta wykazała mało inicjatywy w likwidowaniu kryzysu paliwowego, panującego w lutym i marcu 1945 r. w lotnictwie polskim, szczególnie w oddziałach 4 MDL. Istniała np. realna możliwość przybliżenia 1188 składu mps do rejonu bazowania tej dywizji. Nie uczyniono jednak tego, co w konsekwencji ujemnie wpłynęło na skuteczność działań bojowych dywizji. Korzystanie z zasobów paliwowych 16 AL nie wchodziło wówczas w rachubę, gdyż i ona miała ograniczone zasoby paliwa. Kryzys paliwowy spowodowany został tym, że w pierwszej kolejności zaopatrywano związki taktyczno-operacyjne 1 Frontu Białoruskiego, które prowadziły działania na głównym kierunku wyprowadzającym na przyczółki nadodrzańskie./43/ Wpływ na zakłócenia w ciągłości dostaw paliwa miała także służba samochodowa, dysponująca ograniczonymi możliwościami transpotrowymi w tym zakresie.

W stosunku do wyżej omówionych służb, na dobrym poziomie pracowała służba zaopatrzenia technicznego, szczególnie w zakresie zaoptrywania w amunicję lotniczą i części zamienne do samolotów.Było to możliwe dzięki wysunięciu oddziału z amunicją 2003 głównego magazynu polowego bliżej rejonu bazowania 4 MDL.

W ramach zabezpieczenia lotniskowego, zwracano szczególną uwagę na realizację zadań związanych z zabezpieczeniem manewru lotniskowego 4 MDL. Pierwszoplanowym zadaniem było przygotowanie szeregu lotnisk, które posłużyły jednocześnie do przyjęcia 1 MKL. Przygotowano też lądowiska w miastach wojewódzkich oraz odbudowano lotnisko na Okęciu dla rozwijającego się lotnictwa cywilnego. Wydzielone grupy służby lotniskowej 7 RBL przyjmowały lotniska opuszczone przez lotnictwo radzieckie i przygotowywały je dla naszych pułków lotniczych. Biorąc pod uwagę, że tyły lotnicze dysponowały w tym okresie tylko jednym batalionem inżynieryjno-lotniskowym i sześcioma kompaniami techniczno-lotniskowymi, można stwierdzić, że służba lotniskowa nie była w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb 4 MDL. Oceniając pracę służby lotniskowej należy stwierdzić,że pomimo określonych niepowodzeń, spowodowanych ograniczonymi możliwościammi, postawione zadania realizowała na ogół właściwie.

Zabezpieczenie medyczno-sanitarne przebiegało bez zakłóceń, ze względu na bazowanie lotnictwa w pewnej odległości od linii frontu, oraz mniejsze oddziaływanie lotnictwa nieprzyjaciela. Dlatego też straty w stanie osobowym lotnictwa, zarówno bezpowrotne jak i sanitarne były minimalne. Na 90 miejsc, jakimi dysponowały izby chorych bol w okresie od stycznia do marca 1945 r. obłożenie chorymi nie przekraczało 50%, natomiast obłożenie chorymi 1763 szpitala lotniczego wahało się w granicach 30% /60 leczonych/. Cięższe przypadki rannych i chorych ewakuowano do szpitali 1 Armii WP, a personel latający i wysokokwalifikowany do szpitala lotniczego rozwiniętego w Otwocku. /44/

Innym, ważnym zagadnieniem z zakresu zabezpieczenia tyłowego wymagającym oceny, była organizacja obrony i ochrony lotnisk oraz jednostek na nim bazujących. Jednostki lotnicze narażone były na ataki naziemne rozbitych i rozproszonych grup nieprzyjaciela, które dążyły do połączenia się ze swoimi wojskami. Poza tym w rejonie rozmieszczenia 7 RBL Niemcy zrzucili kilka 30-60 osobowych grup dywersyjnych. Wyposażone one były w broń maszynową, materiały wybuchowe i radiostacje oraz specjalnie przeszkolone do niszczenia lotnisk, magazynów i składów materiałowych. /45/ Wobec istniejącego zagrożenia wzmocniono obronę naziemną lotnisk, budując ukrycia i szczeliny przeciwlotnicze, wydzielono odwody, opracowano instrukcje alarmowe oraz zorganizowano system powiadamiania na wypadek zagrożenia. Przy samolotach, magazynach środków materiałowych, kwaterach i pozostałych ważniejszych obiektach jednostek i lotnisk wystawiano całodobowe warty, dodatkowo często wzmacniane ruchomymi patrolami. Dzięki dobrze zorganizowanej obronie naziemnej, przeciwnik nie zniszczył żadnych urządzeń i obiektów wojskowych. W wyniku zorganizowanego przeciwdziałania grupy dywersyjne zostały zlikwidowane. Do słabszych stron obrony i ochrony jednostek lotniczych należy zaliczyć osłonę przeciwlotniczą. Mimo posiadania specjalistycznych sił i środków do jej realizacji, zostały one mało efektywnie wykorzystane. Jednym z przykładów złego wykorzystania sił OPL może stanowić 1596 paplot, który od końca stycznia do 30 marca 1945 r. w Zadybiu Starym i Sannikach osłaniał "puste lotniska". Mimo realnych możliwości ekonomicznego wykorzystania posiadanych wówczas sił OPL w osłonie obiektów lotniczych, 1569 paplot wykorzystany był zaledwie w 50%, a pozostałe jednostki OPL

jeszcze w mniejszym stopniu. Ilość zarejestrowanych przez siły OPL naszego lotnictwa samolotoprzelotów w okresie od listopada 1944 r. do 1 kwietnia 1945 r. wynosiła 79. Do samolotów przeciwnika przeprowadzono 11 strzelań niszcząc w ich efekcie dwa samoloty bombowe typu He-111. /46/ W ramach biernej obrony przeciwlotniczej zwrócono szczególną uwagę na rozśrodkowanie i maskowanie sprzętu lotniczego oraz budowę lotnisk pozornych. Dzięki właściwej organizacji obrony i ochrony, w całej operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej jednostki lotnicze nie poniosły strat w sprzęcie i ludziach.

W dowodzeniu i kierowniu tyłami lotniczymi ważną rolę spełniał system łączności, który zorganizowany został w listopadzie 1945 r. siłami 6 samodzielnego pułku łączności lotnictwa i 339 samodzielnej kompani budowy telegrafu. System ten oparty został na węzłach łączności w Zamościu, Lublinie i węźle 4 MDL. Łącznie było 17 sieci i kierunków radiowych, przy pomocy których utrzymywano łączność ze sztabami nadrzędnymi oraz podległymi związkami taktycznymi i oddziałami lotniczymi. Szczególnie rozwinięto łączność radiową, wprowadzono kryptonimy i tablice rozmównicze, utajniono przekazywanie sygnałów. W listopadzie 1944 r. zabezpieczenie jednostek 4 MDL pod względem łączności przyjęły od tyłów 16 AL AR bataliony obsługi lotnisk 7 RBL. Zmiana ta polepszyła słyszalność i zmniejszyła ilość przerw w łączności przewodowej. /47/ Z analizy meldunków operacyjnych o stanie łączności 7 RBL za miesiąc styczeń 1945 r. wynika, że łączność wewnętrzna i zewnętrzna rejonu bazowania była dobrze rozwinięta i zabezpieczała potrzeby jednostek w tym zakresie. Opierano się - głównie w dowodzeniu jednostkami 7 RBL - na łączności przewodowej, świadczy o tym przewaga połączeń telefonicznych nad radiowymi./48/ Analizując dostępne materiały archiwalne dotyczące organizacji dowodzenia lotnictwem polskim w operacji wiślańsko-odrzańskiej, można wyciągnąć wniosek, że w czasie jej trwania, jednostki tyłowe wykorzystywały przede wszystkim łącza przewodowe. Łączność radiową wykorzystywano w ostateczności, jako środek dublujący i w przypadku przerw w łączności przewodowej. W okresie trwania operacji, jednostkami tyłowymi dowódca kierował z m. Łysoboki, wykorzystując w tym celu dobrze funkcjonującą łączność przewodową /załącznik nr 7/. Z chwilą przebazowania się 4 MDL na Pomorze, dowództwo i sztab lotnictwa przeniesiono do Pruszkowa, kierując się potrzebą zapewnienia ciągłości dowodzenia. W nowym rejonie bazowania dowodzenie zostało początkowo oparte na łączności radiowej. W okresie luty - marzec 1945 r., po pełnym rozwinięciu wszystkich sieci i kierunków radiowych, uzyskano połączenie ze sztabem 7 RBL, pierwszym rzutem 1 MKL oraz grupą operacyjną w Lublinie, natomiast 4 MDL nadal dowodzono poprzez łączność radiową. /49. Mimo pełnego rozwinięcia systemu łączności, notowano przerwy w łączności przewodowej,sięgającej nieraz i 50 - 100 godzin /50/. Przyczyną przerw w łączności były częste uszkodzenia linii telefonicznych, jako łączność dublującą powszechnie wykorzystywano dobrze rozwinięte lotnictwo łącznikowe. /51/

Podsumowując wysiłek tyłów lotniczych w omawianym okresie tj. od listopada 1944 r. do 15 kwietnia 1945 r., należy stwiedzić, że w sumie ze stawianych zadań wywiązały się one należycie, zasługując na ogólnie pozytywną ocenę, pomimo okresowych pewnych

niedomagań. Okrzepły też w swojej strukturze organizacyjnej i zdobyły duże doświadczenie w różnych rodzajach działań bojowych.

d/ Zabezpieczenie tyłowe lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej / 16 kwiecień - 8 maj 1945 r./

W dniu 16 kwietnia 1945 r. wydzielone siły i środki tyłów lotniczych rozpoczęły zabezpieczenie tyłowe oddziałów 4 MDL, natomiast od 27 kwietnia związków taktycznych /3 DLM i 2 DLSz/ 1 MKL, biorących udział w wsparciu wojsk 1 i 2 Armii WP w ramach operacji berlińskiej. /52/ Do zabezpieczenia tyłowego lotnictwa polskiego biorącego udział w operacji wydzielono 73, 74, 129, 130 i 483 bol, 140, 143 i 147 klt, 107 batalion samochodowy, oddziały 2003, 27 i 620 składu materiałowego oraz 1596 paplot. /53/ Zabezpieczenie tyłowe walczących oddziałów lotniczych było realizowane na lotniskach: 4 MDL - Barnówko, Vehlefanz, Mothlow - Retzow, 1 MKL - Myślibórz, Gruntal - Steinbeck, Vehlenfanz - Schwante - Eichstadt. Przegrupowania wydzielonych sił tyłowych w ramach manewru lotniskowego dokonywano własnym transportem w kilku kolumnach. Całością przegrupowania kierowało dowództwo 7 RBL.

Analizując ugrupowanie tyłów lotniczych w operacji berlińskiej - rozśrodkowanych w dwóch rejonach tj. w pobliżu linii frontu, na kierunku działania 1 AWP oraz w okolicy Warszawy - można stwierdzić, że nie sprzyjało ono sprawnemu funkcjonowaniu sysytemu zaopatrywania oraz kierowania jednostkami tyłowymi. Wynikało to m.in. stąd, że wspomniane dwa zgrupowania były od siebie oddalone aż o 300 - 400 km.

Przygotwanie tyłów lotniczych do operacji berlińskiej rozpoczęto na przełomie marca i kwietnia 1945 r. Biorąc pod uwagę doświadczenia z poprzednich operacji, skoncentrowano szczególną uwagę na zgromadzeniu odpowiedniej ilości zapasów środków materiałowych oraz przygotowaniu transportu. W batalionach obsługi lotnisk i 2003 polowym magazynie lotniczym 7 RBL zgromadzono około 10 j.o poszczególnych rodzajów amunicji lotniczej do wszystkich typów samolotów. Jej znacznym zapasem /45 wagonów/ dysponował także 620 skład amunicji lotniczej. /54/ Również zapasy paliwa nie budziły obaw, na dzień 12 kwiaetnia 7 RBL posiadał 5 j.n. paliwa, a 1188 skład jeszcze 2 j.n. /55/ Zapasy te pozwalały zabezpieczyć działania lotnictwa tylko w pierwszych dniach operacji. W toku działań wymagały więc dalszego systematycznego uzupełniania. Zapasy żywności odtworzono z zasobów miejscowych, z własnej gospodarki rolno-hodowlanej oraz zdobyczy wojennych. W sumie zgromadzono kilkumiesięczne zapasy./56/ Duże braki występowały natomiast w częściach zamiennych do płatowców i silników lotniczych. Zapasowych silników do samolotów typu PO-2 i JK-2 nie było wcale, a do samolotów myśliwskich zaledwie 10% stanu etatowego. /57/

Wiele problemów nastręczało przygotowanie do operacji berlińskiej jednego z najsłabszych ogniw w systemie zaopatrywania jakim był transport samochodowy. W 7 RBL zdołano uzyskać współczynnik sprawności technicznej pojazdów 0,85 , co przy 40% brakach w transporcie nie gwarantowało ciągłości dowozu środków

materiałowych./58/

Jednak ogólna wielkość zgromadzonych zapasów środków materiałowych oraz stan transportu samochodowego pozwalały na przystąpienie tyłów lotniczych do zabezpieczenia działań bojowych naszego lotnictwa w operacji berlińskiej. Koniecznością było jednak ciągłe uzupełnianie środków materiałowych, usprawnianie sprzętu samochodowego i doskonalenie rozwiązań organizacyjnych w czasie trwania operacji.

Największy wysiłek tyłów lotniczych w zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa odnotowano w ostatnich dniach kwietnia, kiedy to lotnictwo polskie wzięło udział w likwidacji przeciwuderzenia armijnej grupy gen. F.Steinera z północy, na skrzydło 1 Armii WP. Wówczas bataliony obsługi lotnisk zabezpieczały średnio 200 - 300 wylotów samolotów dziennie, co pociągało za sobą kilkakrotny wzrost zapotrzebowania na środki materiałowe.

W okresie trwania operacji berlińskiej na dobrym poziomie przebiegało zabezpieczenie materiałowo-techniczne oddziałów lotniczych. Niedomagania wystąpiły jedynie w zaopatrywaniu w mps oraz w działalności służby samochodowej. Kłopoty zaopatrzeniowe w zakresie mps, wynikały z braku dostatecznej ilości tary, cystern kolejowych i urządzeń przeładunkowych, a także z nierytmiczności dostaw ze stacji zaopatrzenia do magazynów i z magazynów do jednostek.

Analizując ówczesną działalność służby mps, można wyciągnąć wniosek, że brak tary do magazynowania paliwa w bol oraz duże braki w transporcie nalewczym /brak 60% cystern samochodowych i 20% dystrybutorów paliwowych/, uniemożliwiły utrzymanie na lotniskach zapasu paliwa w granicach normy. Gdy w ostatnich dniach kwietnia /26 - 30.04/ zwiększyła się intensywność działań bojowych lotnictwa, zapas posiadanego paliwa osiągnął stan krytyczny. Poza tym na brak regularnego dopływu paliwa do jednostek, miała wpływ duża odległość /400 -500 km/ tych jednostek od zasadniczych źródeł zaopatrzenia. Ogółem w okresie operacji dowieziono i zużyto 304,2 tony benzyny lotniczej /B-100, B-78 i B-70/ oraz 125,8 tony oleju lotniczego /MK, MS i MZ/./59/

Nastąpiła poprawa w organizacji żywienia stanów osobowych oraz w odtwarzaniu zużytych zapasów żywności. Niewątpliwie duży wpływ na tę sytuację miało wcześniejsze przygotowanie odpowiednich zapasów żywności. Żywienie organizowano siłami bol. Jeden bol mógł wyżywić 800-1200 osób, wykorzystując 6 -7 stołówek. Posiadane zapasy żywności pozwalały na serwowanie trzech gotowanych posiłków dziennie, często wzbogacanych dodatkami. /60/

Ujemny wpływ na pracę służby samochodowej miał niski procent ukompletowania w transporcie samochodowym. Na przewidywany stan etatowy 1260 pojazdów, tyły lotnicze w operacji berlińskiej posiadały jedynie 577 pojazdów. Ich brak był główną przyczyną zakłóceń występujących w dowozie środków materiałowych do jednostek bojowych. Dodatkowe utrudnienie stanowił fakt,że znaczna część posiadanych środków transportowych tj. około 15% była niesprawnych. /61/

Największe braki w transporcie samochodowym posiadał 7 RBL czyli ta część tyłów lotniczych, która bezpośrednio zaangażowana była w operacji berlińskiej.

Pozytywnie należy ocenić działalność służby technicznej w okresie trwania operacji. Służba techniczna nadrobiła zaległości w zaopatrzeniu pułków lotniczych w części zamienne, powstałe jeszcze w okresie przygotowawczym do operacji. W czasie trwania operacji, pułki lotnicze w części zamienne do samolotów oraz amunicję lotniczą zaopatrywane były z oddziałów 27 i 620 składu, które przemieściły się do m. Steinbeck.

Na wysokim poziomie należy ocenić zabezpieczenie lotniskowe, w ramach którego zrealizowano m.in. potrzeby lotniskowe oddziałów lotniczych, biorących udział w operacji berlińskiej. Wpływ na jakość wykonania powyższego zadania miała operacyjna grupa lotniskowa /OGL/, zorganizowana przez szefostwo tyłów lotniczych. Oprócz zadań o charakterze zabezpieczającym manewr lotniskowy 4 MDL i 1 MKL, OGL do 3 maja 1945 r. wybudowała aż 7 nowych lotnisk na terenach niemieckich. /62/ Pomocy w budowie lotnisk udzielały również bataliony obsługi lotnisk, wykorzystując w tym celu swe kompanie lotniczo-techniczne.

Zabezpieczenie medyczne realizowano na podobnych zasadach co w poprzednich operacjach, bazując na punktach medycznych bol i bazie szpitalnej 1 Armii WP. Wobec niewielkich ilości rannych i chorych, podjęto - słuszną jak się wydaje - decyzję pozostawienia 1763 szpitala lotniczego w Otwocku. Rannych i chorych ewakuowano poprzez punkty medyczne bol do najbliższych szpitali 1 Armii WP, a personel latający, wymagający leczenia specjalistycznego - do szpitala lotniczego w Otwocku. Obłożenie batalionowych izb chorych w operacji berlińskiej wynosiło średnio około 50% /30 - 40 osób/. /63/

W czasie trwania operacji berlińskiej, ochronę i obronę tyłów lotniczych realizowano na dotychczasowych zasadach. Szczególną uwagę skupiono na obronie przeciwlotniczej oraz obronie naziemnej lotnisk. Do obrony przeciwlotniczej wykorzystano 1596 paplot i częściowo 16 paplot z 1 DAPlot - zwłaszcza w pierwszych dniach operacji - oraz lotnictwo myśliwskie. Lotnictwo myśliwskie rozmieszczone razem z lotnictwem szturmowym pełniło dyżury bojowe, zapewniając skuteczną czynną obronę rejonu bazowania jednostek naszego lotnictwa. Dobrze zorganizowana była także bierna obrona przewciwlotnicza. Dogodne warunki terenowe w jakich znajdowały się lotniska, zapewniały jednostkom dobre warunki naturalnego maskowania oraz rozśrodkowania sił i środków pułków lotniczych i bol. /64/ W czasie operacji berlińskiej lotnictwo polskie nie poniosło żadnych strat od uderzeń przeciwnika z powietrza, a obrona plot lotnisk straciła jeden samolot niemiecki typu Ju-88./65/ W dalszym ciągu nie poprawiła się efektywność wykorzystania posiadanych sił i środków OPL, czego dowodem było niewykorzystanie 901 baterii i 1131 kompanii w operacji.

Wobec dużego zagrożenia ze strony rozbitych i rozproszonych oddziałów niemieckich oraz grup dywersyjnych, zorganizowano silną obronę naziemną. Wzorowym przykładem takiej obrony, była obrona węzła lotniskowego Mothlow - Retzow. Zorganizowano ją z obowiązującymi wymogami w tym zakresie, wykorzystując dodatkowo 25% samolotów posiadających ruchome uzbrojenie pokładowe i stacjonujące na tych lotniskach.

W operacji berlińskiej znacznie poprawił się system dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi, dzięki dobrej organizacji łączności i obiegu informacji. Dowodzenie i kierowanie tyłami odbywało się w ramach ogólnego systemu dowodzenia naziemnego lotnictwem. W systemie tym dla szefostwa tyłów wydzielone były dwie sieci radiowe nr 2 i 45 /załącznik nr 8/. Dowodzenie oparto o system wysuniętych stanowiska dowodzenia - zorganizowanych na bazie grup operacyjnych oraz oficerów naprowadzenia - rozmieszczonych w pobliżu przedniego skraju wojsk własnych.

W okresie przygotowania do operacji w pierwszej kolejności korzystano z łączności przewodowej, w czasie przebazowania oraz w trakcie operacji korzystano przede wszystkim z łączności radiowej i samolotów łącznikowych. Dzięki łączom 1 Armii WP utrzymywano telefoniczny kontakt między sztabem lotnictwa w Pruszkowie, a grupą operacyjną dowództwa lotnictwa /WSD/.
Jakość kierowania tyłami uzależniona była także od terminowości i zasięgu dotarcia informacji. Zadania te realizowała grupa operacyjna 7 RBL znajdująca się przy WSD dowódcy lotnictwa. W czasie operacji berlińskiej GO 7 RBL wraz z WSD dowódcy lotnictwa WP przemieszczała się osiem razy. /66/

Z przeprowadzonej analizy i oceny dowodzenia i kierowania jednostkami lotniczymi w operacji berlińskiej wynika, że na jego dobry poziom wpływ miały doświadczenia zdobyte w poprzednich operacjach oraz należycie zorganizowany system łączności. Jedynym istotnym mankamentem zorganizowanego systemu łączności było zbytnie przeciążenie sieci dowodzenia naziemnego, spowodowane brakiem radiostacji rezerwowych.

*

* *

Organizacja i rozwój tyłów lotniczych w okresie działań wojennych odbywały się w sprzyjających warunkach politycznych i militarnych. Przede wszystkim została przełamana nieufność rządu radzieckiego do inicjatywy Polaków w zakresie rozbudowy sił zbrojnych, wynikająca z wyprowadzenia z terenów ZSRR Armii Andersa. Co prawda armia hitlerowska utraciła już inicjatywę strategiczną lecz posiadając jeszcze znaczne siły zbrojne, determinowała rozbudowę i modernizację naszych sił zbrojnych. Ciągły odwrót wojsk niemieckich na froncie wschodnim powodował, iż wkroczenie wojsk radzieckich i polskich na tereny na zachód od Bugu, było już tylko kwestią czasu. Powszechnym dążeniem dowództwa i żołnierzy tworzącego się LWP było jak najrychlejsze uczestnictwo w wyzwalaniu ojczyzny. W ramach rozbudowy armii polskiej rozpoczęto również formowanie lotnictwa, które miało wspierać działania wojsk lądowych. W początkowym okresie walk LLP, nie zachodziła zbyt wielka potrzeba posiadania własnych tyłów lotniczych, ponieważ ich zadania realizowały z powodzeniem radzieckie siły lotnicze. Perspektywa dalszego rozwoju lotnictwa oraz częstszego jego udziału w działaniach bojowych sprawiła, że dowództwo Armii Polskiej dostrzegało konieczność utworzenia własnych tyłów lotniczych. Decyzję tego rodzaju podjęto w końcu października 1944 r. w wyniku zdobycia przez lotnictwo radzieckie panowania w powietrzu, przeniesienia działań bojowych na tereny Polski oraz rozpoczęcia formowania wyższego związku operacyjno-taktycznego, jakim był 1 MKL.

Podstawą formowania tyłów LLP stanowiły porozumienia zawarte przez odpowiednie dowództwa armii polskiej i radzieckiej. W oparciu o część jednostek tyłowych oraz kadrę dowódczą i specjalistyczną 6AL /AR/, w ramach dowództwa LLP utworzono szefostwo tyłów, któremu podporządkowano 7 Rejon Bazowania Lotnictwa oraz 20 mniejszych jednostek i urządzeń tyłowych. Organizacja tyłów lotniczych oparta była na wzorcach jednostek tyłów lotniczych stosowanych w lotnictwie radzieckim, z tym że była ona mniej rozbudowana. Dostosowana ona była do potrzeb ówczesnego lotnictwa polskiego. Mimo różnych niedociągnięć w sferze dowodzenia i zaopatrzenia jednostek, organizacja ta zdała egzamin, przechodząc od momentu powstania do chwili zakończenia działań wojennych stały proces rozbudowy i doskonalenia. Przebiegał on zresztą równolegle z przemianami ilościowo-jakościowymi lotnictwa.

Doskonalenie działalności tyłów lotniczych odbywało się już w czasie intensywnego zabezpieczania działań bojowych naszego lotnictwa wspierającego działania 1 Armii walczącej u boku AR, a także w okresie załamywania się potęgi hitlerowskiej. Były to sprzyjające warunki do zdobywania doświadczenia, umożliwiły bowiem doskonalenie systemu zabezpieczenia tyłowego, przy zmniejszonej intensywności oddziaływania przeciwnika. Należy jednak stwierdzić,że nie były to jednak warunki najłatwiejsze dla pracy tyłów. Oprócz realizowania zadań zabezpieczenia działań bojowych, w miarę rozbudowy pionu bojowego lotnictwa, tyły zmuszone były doskonalić swoją strukturę organizacyjną. Ponadto realizowały takie zadania, jak: rozwijanie szkolnictwa wojskowego i przygotowanie polskich kadr lotniczych, odbudowę infrastruktury lotniskowej, gromadzenie artykułów rolno-spożywczych, odbudowa cywilnej komunikacji lotniczej itp. Większość tych zadań realizowano w okresie zimowym, co przysparzało jeszcze wiele dodatkowych trudności. Trudności te wynikały ponadto z dużego tempa natarcia wojsk radzieckich, co z kolei miało wpływ na wysoką częstotliwość przebazowań, świadczących o manewrowym charakterze działań bojowych. Biorąc pod uwagę niedostateczną ilość transportu oraz skromne siły służb lotniskowej należało się liczyć w tej sytuacji z pewnymi zakłóceniami w systemie zaopatrzenia jednostek oraz przygotowania bazy lotniskowej. Niedomagania te uwidoczniły się szczególnie w operacji wiślańsko-odrzańskiej i pomorskiej. Poszczególnym służbom wiele trudności sprawiały częste przebazowania, głównie w odniesieniu do rzutów powietrznych, wymagających dobrej organizacji pracy sztabu, personelu latającego i technicznego. Szczególnie trudny do rozwiązania był problem obsługi bytowej i materiałowo-technicznego zabezpieczenia oddziałów lotniczych na lotniskach przelotowych. Trudności, o których mowa spowodowane były także m.in. niedoszkoleniem w zakresie przebazowania. Nowe rejony bazowania na terenie Polski dysponowały lotniskami typu polowego, na których uprzednio stacjonowało lotnictwo hitlerowskie. Lotniska te były w większości poważnie zniszczone przez wycofujące się wojska nieprzyjaciela. Wymagały naprawy, rozminowania i przygotowania do przyjęcia jednostek lotniczych. W okresie gdy na zaopatrzeniu była tylko 4 MDL z przygotowaniem nowych lotnisk radzono sobie względnie dobrze. Słabo natomiast zostały przygotowane lotniska na przyjęcie samolotów 1 MKL.

Dopiero rozkaz dowódcy lotnictwa WP nr 048 z dnia 30.03.1945 r. spowodował korzystne zmiany pod tym względem. Na dobrym poziomie stała organizacja przebazowania, która polegała na tworzeniu rzutów powietrznych i naziemnych /transport samochodowy/ oraz czołówek lotniczo-technicznych, które wcześniej wysyłano na nowe lotniska w celu przyjęcia samolotów. Przy dobrej organizacji sposób ten pozwalał na sprawne przebazowanie jednostek. Był on powszechnie stosowany podczas działań bojowych, a po pewnych modyfikacjach został przyjęty po wojnie i jest praktykowany do dziś w Wojsku Polskim. Przy przebazowaniach na większe odległości w wyznaczonych miejscach na trasie marszu rzutu naziemnego organizowano punkty tankowania i pomocy technicznej.

Oprócz niedociągnięć związanych z przygotowaniem lotnisk, napotykano na wiele trudności w zakresie zaopatrywania jednostek w paliwo lotnicze. Mała ilość środków dystrybucyjnych oraz zaopatrywanie przez batalion obsługi lotnisk trzech pułków na jednym lotnisku, były przyczyną częstych ograniczeń lotów. Ujemny wpływ na odtwarzanie zużytych środków materiałowych w jednostkach lotniczych uczestniczących w działaniach bojowych miało znaczne oddalenie lotnisk od magazynów i składów materiałowych. Na dobrym poziomie przebiegało natomiast zaopatrywanie jednostek bojowych w lotnicze środki rażenia, części zamienne do samolotów i produkty żywnościowe. Dobrze pracowały służby intendenckie i medyczne. Ochrona i obrona lotnisk, za wyjątkiem pewnych niedociągnięć w obronie przeciwlotniczej /nieracjonalne wykorzystanie sił i środków OPL/, była prawidłowa. System kierowania i dowodzenia tyłami usprawniało wprowadzenie grup operacyjnych, wyłonionych ze sztabów i szefostw służb.

W sumie należy stwierdzić, że mimo szeregu niedociągnięć, w większości spowodowanych przyczynami obiektywnymi, tyły lotnicze na ogół prawidłowo realizowały swoje zadania związane z zabezpieczeniem jednostek bojowych. Konkretnym tego potwierdzeniem było zachowanie ciągłości działań bojowych Ludowego Lotnictwa Polskiego.

3. Struktura organów dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi.

Zgodnie z planem o rozbudowie Wojska Polskiego, na bazie dowództwa radzieckiej 6 armii lotniczej, odkomenderowanej do dyspozycji Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego w październiku 1944 r., sformowano Dowództwo Lotnictwa Frontu WP wg etatu nr 015/467. /67/ Nowoutworzona instytucja - na podstawie rozkazu NDWP nr 91 z 30.10.1944 r. - posiadała w swej strukturze podstawowe komórki organizacyjne niezbędne do kierowania procesem przygotowania lotnictwa do działań bojowych, jak i samymi działaniami na froncie. /68/

Wojenny etat Dowództwa Lotnictwa zakładał obsadę personalną w ilości 633 osoby, w tym 11 generałów, 290 oficerów, 74 podoficerów, 208 szeregowców i 50 pracowników cywilnych./69/ Stan faktyczny znacznie odbiegał od proponowanego w etacie i pod koniec wojny wynosił łącznie 559 osób, w tym 5 generałów, 207 oficerów, 106 podoficerów, 174 szeregowców i 67 pracowników cywilnych. /70/

Dowódcą lotnictwa polskiego został dotychczasowy dowódca 6 AL gen. dyw. Teodor Połynin, zastępca ds. polityczno-wychowawczych - gen. bryg. Andrzej Wywołokin, ds. tyłów - płk Aleksander Doroszenko, a szefem Sztabu Dowództwa gen. bryg. Konstanty Tielnow. Na miejsce postoju dowództwa lotnictwa wyznaczono Zamość, natomiast w chwili zakończenia działań wojennych dowództwo stacjonowało w Pruszkowie k. Warszawy.

Organiczną częścią Dowództwa Lotnictwa było Szefostwo Tyłów Lotniczych, które stanowiło organ dowódczo-zarządzający w stosunku do elementów wykonawczych tyłów lotniczych. Szefostwo tyłów mimo ogromu zadań, związanych z przejęciem na zaopatrzenie i zabezpieczeniem działań bojowych jednostek frontowych lotnictwa polskiego, zwracało dużą uwagę na doskonalenie systemu organizacyjnego. Mimo pewnych zmian pod względem personalno-ilościowym ogólna struktura organizacyjna została utrzymana aż do zakończenia działań wojennych /załącznik nr 9/.

Tyłami lotniczymi dowodził i kierował Dowódca Lotnictwa WP poprzez swego zastępcę do spraw tyłów /Szefa Tyłów Lotniczych/. Dowódca lotnictwa obowiązany był dokładnie znać stan zaopatrzenia materiałowego jednostek lotniczych. Na tej podstawie stawiał zadania dotyczące manewru jednostkami tyłowymi i zapasami zależnie od zmian w sytuacji operacyjnej i tyłowej. Podejmując ogólną decyzję, obowiązany był równocześnie sprecyzować decyzję dotyczącą tyłów z określeniem podstawowych zadań organizacji tyłów i materiałowego zaopatrzenia jednostek lotniczych. Bezpośrednio tyłami kierował szef tyłów, którego fachowym organem w zakresie dowodzenia był sztab, na którego czele stał szef sztabu tyłów, płk Aleksander Fiodorow. Szef sztabu wraz z podległymi mu bezpośrednio komórkami odpowiedzialny był za organizację i zapewnienie ciągłości dowodzenia tyłami.

W skład s z t a b u wchodził oddział operacyjny oraz służby: maskowania, minersko-saperska, przeciwchemiczna i przeciwpożarowa. Podstawową rolę w sztabie odgrywał oddział operacyjny, na czele którego stał szef oddziału będący jednocześnie zastępcą szefa sztabu tyłów. Obowiązkiem jego była znajomość sytuacji operacyjno-tyłowej jednostek oraz redakcja meldunków, rozkazów i zarządzeń tyłowych. Ponadto musiał orientować się w aktualnym stanie ludzi i sprzętu oraz w potrzebach organizacyjno-dyslokacyjnych. Sztab koordynował pracę poszczególnych oddziałów, wydziałów i służb oraz kierował procesem zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego. /71/.

Szefowi sztabu podlegał oddział obrony przeciwlotniczej, którym kierował płk Sojew, był on jednocześnie Szefem OPL Wojsk Lotniczych. Głównym zadaniem oddziału była organizacja obrony przeciwlotniczej stanu osobowego, sztabów, sprzętu i środków materiałowych łącznie z magazynami oraz lotnisk i transportu przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Oprócz obrony przeciwlotniczej oddział zajmował się organizacją obrony naziemnej i przeciwchemicznej. Oddziałowi podlegały: 1596 pułk OPL bezpośrednio podporządkowany szefowi OPL WL oraz 901 samodzielna bateria przeciwlotnicza i 1131 samodzielna kompania przeciwlotniczych karabinów maszynowych wchodzące w skład 7 Rejonu Bazowania Lotnictwa. Praca oddziału skupiała się na właściwym rozmieszczeniu jednostek osłaniających obiekty, organizacji służby rozpoznania i powiadamiania, szkoleniu stanu

osobowego z zakresu obrony przeciwlotniczej oraz kontroli gotowości bojowej podległych jednostek i stanu maskowania. /72/

Poza sztabem w skład szefostwa tyłów lotniczych wchodziło pięć oddziałów: oddział budowy lotnisk, oddział zaopatrzenia technicznego, oddział intendencki, oddział zaopatrzenia w materiały pędne i smary, oddział transportu samochodowego oraz służba medyczna.

O d d z i a ł e m b u d o w y l o t n i s k kierował mjr mgr. Awram Rabinowicz. Podstawowym zadaniem służby lotniskowej było czuwanie nad utrzymaniem sprawności eksploatacyjnej lotnisk we wszystkich porach roku oraz przygotowanie nowych miejsc bazowania zapewniających możliwości manewru lotniskowego. Oddział zajmował się także badaniem sieci lotnisk na własnym terenie oraz organizował i kierował pracami związanymi z budową, rozbudową lotnisk, urządzeń, zabudowań lotniskowych i dróg dojazdowych. Ponadto kierował pracami związanymi z budową lotnisk pozornych oraz maskowaniem lotnisk i zabudowań lotniskowych. Służba lotniskowa kierowała także wyszkoleniem oraz prowadziła kontrolę w podległych jednostkach. Oddział lotniskowy zajmował się także przygotowaniem lotnisk dla lotnictwa cywilnego w początkowym okresie jego rozwoju.
O d d z i a ł z a o p a t r z e n i a t e c h n i c z n e g o - na czele z płk. Mikołajem Kanachinem - posiadał w swoim składzie sześć wydziałów: wydział części zamiennych do silników i samolotów, amunicji i uzbrojenia, oprzyrządowania samolotów, służby lotniczo-technicznej, mundurowej i spadochronowo-desantowej, materiałów rozchodowych - narzędzi i urządzeń oraz zimowych środków podgrzewczych.

Oddział organizował ciągłe zaopatrywanie jednostek lotniczych w sprzęt lotniczo-techniczny, części zapasowe i materiały rozchodowe. Regularnie uzupełniał zapasy i dbał o ich właściwe rozprowadzanie. Kierował pracą 27 technicznej składnicy lotniczej i 620 lotniczej składnicy amunicji. Prowadził ewidencję ilościową i jakościową sprzętu i środków materiałowych. Kontrolował przechowywanie, rozprowadzanie i ewidencję w jednostkach tyłowych lotnictwa. Organizował dowóz sprzętu i środków materiałowych do podległych składnic oraz kontrolował pracę wydziałów zaopatrzenia technicznego batalionów obsługi. Oddział zaopatrzenia technicznego w swojej strukturze organizacyjnej posiadał w poszczególnych wydziałach specjalistów, którzy organizowali i kierowali zaopatrzeniem poszczególnych rodzajów środków materiałowych, części zamiennych i sprzętu typu lotniczego.

O d d z i a ł i n t e n d e n c k i, którego szefem był mjr Chasin składał się z wydziału żywnościowgo, mundurowo-taborowego i kwaterunkowo- budowlanego. Organami wykonawczymi, bezpośrednio podległymi oddziałowi były 953 skład intendencki, 3306 skład zbożowy oraz odpowiednie służby intendenckie 7 RBL. Oddziałowi intendenckiemu podlegał także 104 Wydział Handlu Wojskowego, prowadzący sieć kasyn w wojskach lotniczych oraz warsztaty naprawcze przedmiotów ogólnego użytku /umundurowanie, obuwie itp/ Służba intendencka odpowiedzialna była za terminowe i całkowite zaopatrzenie jednostek lotniczych w żywność, umundurowanie, sprzęt obozowy i kwaterunkowy. Kontrolowała prawidłowość przechowywania i rozchodowania artykułów żywnościowych, przedmiotów i sprzętu służby mundurowej oraz organizacji remontu i konserwacji sprzętu znajdującego się w jednostkach.

Oddział kontrolował sposób prowadzenia ewidencji i sprawozdawczości odnośnie żywności i umundurowania oraz eksploatacji urządzeń gospodarczych składnic intendenckich i jednostek lotniczych.

O d d z i a ł z a o p a t r z e n i a w m a t e r i a ł y p ę d n e i s m a r y jako organ planujący i kontrolujący obowiązany był znać stan zaopatrzenia i zapotrzebowania na materiały pędne i smary w każdej jednostce lotniczej. Odpowiadał za rozdział materiałów pędnych do 1188 składnicy mps, 2003 polowego magazynu lotniczego 7 RBL oraz na poszczególne lotniska. Ponadto oddział kontrolował stan techniczny środków dystrybucyjnych i tary do magazynowania i przechowywania mps w jednostkach lotniczych. Służbą materiałów pędnych i smarów kierował mjr Szczeżkalin.

O d d z i a ł t r a n s p o r t u s a m o c h o d o w e g o i ś r o d k ó w m e c h a n i c z n y c h kierował i kontrolował stan parku samochodowo-traktorowego w jednostkach lotniczych i odpowiadał za jego stałą gotowość. Ponadto kontrolował prawidłowość eksploatacji samochodów i traktorów, stan służby parkowej oraz wyszkolenie fachowe w jednostkach lotniczych. Zaopatrywał także jednostki w części zapasowe i materiały niezbędne do napraw pojazdów, prowadził ewidencję i sprawozdawczość o stanie ilościowo-jakościowym sprzętu samochodowo-traktorowego oraz kontrolował i rozliczał podległe mu służby w jednostkach z zakresu wykonywanych zadań. Oddziałem kierował mjr Mikołaj Nieuniłow.

Oceniając strukturę organizacyjną Szefostwa Tyłów Lotniczych należy stwierdzić, że była ona najbardziej rozwiniętym organem dowodzenia i kierowania w dowództwie lotnictwa.Wprowadzone zmiany i rozbudowywanie aparatu dowodzenia tyłami dowodzi, że Naczelne Dowództwo WP i dowództwo lotnictwa WP doceniało rolę, jaką szefostwo spełniało w procesie zabezpieczenia tyłowgo lotnictwa. /73/

Z ogólnej struktury organizacyjnej i zadań dowództwa lotnictwa, wynika że pion tyłowy lotnictwa był dobrze zorganizowany i posiadał podstawowe komórki organizacyjne niezbędne do kierowania całokształtem spraw związanych z zabezpieczeniem tyłowym działań lotnictwa polskiego.

W zakresie dowodzenia operacyjno-tyłowego szefostwo tyłów posiadało duże doświadczenie, ponieważ już od listopada 1944 r. oprócz załatwiania spraw organizacyjnych, kierowało procesem zabezpieczenia tyłowego jednostek lotniczych biorących udział w działaniach wojennych oraz odbudowie cywilnej kumunikacji lotniczej. Poza tym szefostwo zdobywało doświadczenie bojowe w ramach 6 AL, której było przecież częścią składową.

Po zakończeniu działań wojennych, kiedy całe lotnictwo zaczęło przechodzić na stopę pokojową, w ramach ogólnej reorganizacji lotnictwa aparat tyłowy, jako najbardziej rozbudowany jego pion, poddany został największej redukcji.

4. Organizacja i zadania organów wykonawczych tyłów lotniczych

W ostatnich miesiącach 1944 r. w rozwoju organizacyjnym lotnictwa polskiego nastąpiły istotne zmiany. Kończono formowanie jednostek bojowych, zapoczątkowując drugi etap tworzenia tyłów lotniczych, trwający do kwietnia 1945 r. /74/ 31 października 1944 r., rozkazem nr 91, Naczelny Dowódca WP podał do wiadomości, że na bazie dowództwa 6 radzieckiej armii lotniczej zostało zorganizowane Dowództwo Lotnictwa WP, któremu to podporządkowano wszystkie jednostki LLP. W ramach Dowództwa Lotnictwa WP, zostało zorganizowane szefostwo tyłów lotniczych, które już od pierwszych dni swojego istnienia przystąpiło do organizacji struktur tyłowych. W maju 1945 r. szefostwo tyłów lotniczych dysponowało wszystkimi działami organizacyjnymi, niezbędnymi do zabezpieczenia tyłowego jednostek lotnictwa bojowego i pomocniczego. Częścią składową tyłów były wyspecjalizowane organa wykonawcze, w skład których wchodził 7 Rejon Bazowania Lotnictwa oraz samodzielne jednostki tyłowe, a wśród nich trzy bataliony inżynieryjno-lotniskowe, pułk obrony plot, kompania ubezpieczenia lotów, kompania aerofotograficzna, kompania do zadań specjalnych, kompania budowy telegrafu, kompania naziemnego zabezpieczenia lotów, pluton maskowania, pięć składów materiałowych, szpital lotniczy, warsztat remontu ciągników oraz wydział handlu wojskowego i pododdziały ochrony /załącznik nr 10/. /75/

Na początku maja 1945 r. jednostki tyłowe dysponowały 6.345 ludźmi, co stanowiło około 34% całości stanu osobowego lotnictwa polskiego. /76/

a/ Organizacja i zadania 7 Rejonu Bazowania Lotnictwa.

Wśród jednostek tyłowych przekazanych dla LLP przez 6 AL AK największą był 7 Rejon Bazowania Lotnictwa. Przedstawiał sobą taktyczny związek lotniczo-tyłowy zdolny do wszechstronnego zabezpieczenia działań bojowych 3-4 dywizji lotniczych.

Do podstawowych zadań 7 RBL należało:

- terminowe i ciągłe zaopatrywanie jednostek bojowych i tyłowych lotnictwa w niezbędne środki do walki i życia;
- gromadzenie i przechowywanie zapasów środków materiałowych;
- uzupełnianie strat w sprzęcie, uzbrojeniu i środkach materiałowych;
- utrzymanie sieci lotnisk w stałej gotowości eksploatacyjnej;
- zabezpieczenie przebazowania pułków lotniczych;
- udział w organizacji pomocy technicznej dla uszkodzonych samolotów;
- gromadzenie i ewakuacja zdobycznych samolotów, uzbrojenia i innego sprzętu;
- organizacja łączności wewnątrz rejonu bazowania;
- obsługa medyczno-sanitarna związków i pułków lotniczych oraz jednostek własnych;
- organizacja i kontrola wyszkolenia bojowego i fachowego w jednostkach rejonu.

Obszar i granice rejonu bazowania ustalał dowódca lotnictwa polskiego, a ich zmianę każdorazowo podawał w swoim rozkazie. /77/ Przy ustalaniu granic rejonu bazowania uwzględniano: potrzeby bazowania lotnictwa z punktu widzenia operacujnego, stan i rozmieszczenie istniejącej sieci lotnisk, ilość i możliwości batalionów obsługi lotnisk, stan dróg na obszarze rejonu oraz stworzenie dogodnych warunków do manewru lotniskowego wewnątrz obszaru rejonu bazowania. Praktycznie obszar działania rejonu bazowania obejmował całą Polskę i był ściśle związany z działalnością i rozmieszczeniem swych oddziałów i pododdziałów.

W maju 1945 r. w skład 7 RBL wchodziło osiem batalionów obsługi lotnisk: 73, 74, 129, 130, 483, 495, 513 i686, sześć kompanii lotniskowo-technicznych - 122, 140, 141, 143, 145 i 147 oraz107 samodzielny batalion samochodowy. Ponadto w skład rejonu wchodziły: 2003 polowy magazyn lotniczy i 7 polowy magazyn gospodarczy oraz mniejsze pododdziały pomocnicze, a wśród nich: 7 pralnia polowa, 7 kompania łączności, 497 stacja poczty polowej, 95 kasa banku polowego, 7 samodzielna kompania zdobyczy wojennych.

Zabezpieczenie obrony - dowództwa,sztabu i urządzeń gospodarczych 7 RBL - od uderzeń z powietrza, realizowała 1131 kompania przeciwlotniczych karabinów maszynowych i 901 bateria artylerii przeciwlotniczej /załącznik nr 11 i 12/.

Dowódcą 7 Rejonu Bazowania Lotnictwa był ppłk Aleksander Lebiediew, jego zastępcą ds. polityczno-wychowawczych ppłk Aleksander Ofiałkowski, a szefem sztabu mjr Dżykajew. Dowódca rejonu, na podstawie zadań postawionych przez szefa tyłów lotnictwa, organizował pracę w rejonie.Ustalał miejsca dyslokacji podległych jednostek oraz przydzielał im pułki lotnicze i lotniska do obsługi,określał rozmieszczenie składów i magazynów,a także sposoby dowozu środków materiałowych.

W skład dowództwa rejonu bazowania wchodził sztab i cztery wydziały: polityczny, lotniskowy, zaopatrzenia lotniczo-technicznego i zaopatrzenia ogólnowojskowego /patrz załącznik nr 3/.

S z t a b rejonu bazowania składał się z: oddziału organizacyjno-tyłowego, wydziału personalnego, wydziału ds. łączności specjalnej oraz służb: meteorologicznej, łączności, chemicznej, maskowania i minersko-saperskiej.

Szef sztabu był głównym organizatorem dowodzenia i zastępcą dowódcy rejonu bazowania. Odpowiadał on za całokształt pracy sztabu oraz za organizację i ciągłość łączności. Obowiązany był orientować się we wszystkich zamierzeniach i planach dowódcy rejonu oraz zapewniać mu możliwość ciągłego kontrolowania działalności organów tyłowych rejonu, a także informować o sytuacji operacyjno-tyłowej, a tym samym ułatwiać podejmowanie decyzji.

Do podstawowych zadań sztabu należało organizowanie rozpoznania rejonu, jego ochrony i obrony oraz mobilizowanie wszystkich środków koniecznych do bojowego zabezpoieczenia, a ponadto sztab powinien: znać stan sieci podległych lotnisk; zapewniać ciągłość współdziałania pomiędzy poszczególnymi komórkami dowództwa i sztabu; organizować łączność z przełożonymi i jednostkami podległymi; zbierać, studiować i opracowywać meldunki o stanie jednostek tyłowych rejonu;

informować podległe jednostki o sytuacji operacyjno-tyłowej oraz meldować wyższym sztabom o stanie bojowym rejonu.

Trzon sztabu stanowił oddział organizacyjno-tyłowy, realizujący - wraz z pozostałymi wydziałami i służbami - podobne zadania, jak odpowiednie komórki organizacyjne szefostwa tyłów ograniczając jedynie ich zakres do zadań 7 RBL.

W y d z i a ł p o l i t y c z n y był organizatorem pracy polityczno-wychowawczej, młodzieżowej i propagandowo-szkoleniowej wśród stanu osobowego podległych jednostek. W przeważającej części stan osobowy 7 RBL stanowili obywatele Związku Radzieckiego. Dlatego też pracę polityczną prowadzoną wśród żołnierzy oparto na programie szkolenia ideologicznego obowiązującego w Armii Radzieckiej. /78/ Na czele wydziału politycznego stał szef wydziału, będący jednocześnie zastępcą dowódcy 7 RBL ds. polityczno-wychowawczych.

Pozostałe wydziały rejonu bazowania realizowały zadania wchodzące w zakres zabezpieczenia materiałowo-technicznego, lotniskowego i intendenckiego, wykorzystując w tym celu podległe sobie sekcje.

Obronę przeciwlotniczą rejonu organizował dowódca poprzez swego pomocnika ds. OPL, który dysponował w tym celu odpowiednimi pododdziałami artylerii przeciwlotniczej. Środki te były wykorzystywane do obrony sztabu, składów materiałowych i pododdziałów rejonu. Skuteczność obrony przeciwlotniczej mogła być wzmacniana przydzielonymi siłami i środkami OPL /z 1596 paplot/ ze szczebla szefa tyłów lotnictwa.

Łączność radiową, telegraficzną i przewodową dowództwa rejonu zabezpieczała 7 kompania łączności na podstawie zrządzenia szefa sztabu 7 RBL, oraz opracowanego przez niego planu łączności.

B a t a l i o n o b s ł u g i l o t n i s k a stanowił sobą samodzielną jednostkę tyłową, wchodzącą w skład rejonu bazowania i przeznaczoną do bezpośredniego zabezpieczenia tyłowego pułku lotniczego.

Do jego podstawowych zadań należało: zapewnienie stałej gotowości lotnisk do ich eksploatacji, zabezpieczenie materiałowo-techniczne, bytowe /intendenckie/, medyczno-sanitarne i lotniskowe pułków lotniczych, organizacja łączności radiowej i przewodowej, ewakuacja sprzętu zużytego i zbędnego, obsługa meteorologiczna pułku lotniczego, organizowanie obrony i ochrony naziemnej, przeciwlotniczej i przeciwgazowej, maskowanie obsługiwnych lotnisk oraz pozorowanie ruchu na lotniskach pozornych.

Największymi komórkami organizacyjnymi bol był sztab, wydział zaopatrzenia technicznego oraz kompania obsługi lotnisk. Ponadto w skład batalionu wchodziło pięć sekcji, kompania samochodowa oraz służba sanitarna, bezpośrednio podległe dowódcy batalionu /patrz załącznik nr 13/.

S z t a b bol, jako bezpośredni organ wykonawczy dowódcy batalionu, miał stwarzać wszelkie warunki umożliwiające mu stałą orientację taktyczno-tyłową, kontrolę wykonywanej pracy, ocenę stanu, możliwości i potrzeb oraz powzięcie właściwej decyzji. Koordynował także pracą pododdziałów i służb bol oraz prowadził kontrolę wykonania postawionych zadań. Opracowywał niezbędne informacje dla potrzeb wewnętrznych batalionu, a dla przełożonych meldunki i sprawozdania. Organizował ponadto: ochronę i obronę przydzielonych lotnisk, tajne dowodzenie i

szkolenie bojowe stanu osobowego oraz czołówkę zaopatrzenia, w wypadku manewru lotniskowego. Na czele sztabu stał szef sztabu, który był jednocześnie pierwszym zastępcą dowódcy bol. Opracowywał on rozkazy i wydawał zarządzenia dotyczące organizacji pracy bol.

K o m p a n i a o b s ł u g i l o t n i s k a była odpowiedzialna za organizację ochrony i obrony naziemnej lotnisk przydzielonych batalionowi, przeprowadzała drobne remonty pól lotniskowych oraz utrzymywała je w gotowości eksploatacyjnej. Ponadto obsługiwała lotniska pozorne, przeprowadzała rozpoznanie oraz neutralizowała niewypały w rejonie lotniska, a także organizowała i przeprowadzała degazacje oraz maskowanie lotnisk i sprzętu lotniczego.

W y d z i a ł z a o p a t r z e n i a t e c h n i c z n e g o we współpracy ze służbami intendenckimi, zajmował się realizacją zadań z zakresu zabezpieczenia materiałowo-technicznego. Wydział zaopatrywał pułki lotnicze we wszelkiego rodzaju sprzęt i materiały techniczne, uzbrojenie, amunicję, mps, tlen i sprężone powietrze. Prowadził ewidencję oraz organizował odbiór, magazynowanie i rozchód sprzętu.

Pozostałe pododdziały i służby bol, realizowały zadania zgodnie ze swoim przeznaczeniem i kompetencjami.

Batalion obsługi lotnisk podlegał bezpośrednio dowódcy RBL, a pod względem operacyjnym dowódcy obsługiwanego pułku lotniczego. Natomiast w przypadku jednoczesnego obsługiwania dwóch lub więcej pułków lotniczych podlegał temu dowódcy pułku, który był równocześnie komendantem garnizonu. W chwili zakończenia działań wojennych w skład 7 RBL wchodziło osiem batalionów obsługi lotnisk, tj: 73, 74, 129, 130, 483, 495, 513 i 686.

Dowodzenie batalionem było oparte na siłach i środkach kompanii łączności, której sprzęt /radiostacje typu RAF, RSB, RKU-2, aparaty telefoniczne oraz łącznice/ stanowił podstawę organizacji łączności raiowej /w tym ziemia - samolot/ i naziemnej w pułku lotniczym i bol.

Do pomocy batalionom dowództwo 7 RBL przydzielało kompanie lotniskowo-techniczne, które realizowały takie same zadania co kompania obsługi lotnisk bol. Kompania lotniskowo-techniczna, podobnie jak bol, była bezpośrednio podporządkowana dowódcy rejonu bazowania. Dowódcy batalionu podlegała jedynie w okresie wspólnych działań z danego lotniska. Etat kompanii przewidywał 96 ludzi, 20 środków ciągu oraz sprzęt inżynieryjny /załącznik nr 14/.

Specjalną jednostką przeznaczoną do przewozu wszelkiego rodzaju ładunków dla dowództwa 7 RBL oraz poszczególnych bol był 107 samodzielny batalion samochodowy. Ze względu na dużą manewrowość jego środków transportu samochodowego, przypadała mu w składzie 7 RBL szczególna rola - dostarczał z magazynów i składów niezbędnych pułkom lotniczym środków materiałowych i części zamiennych. Od chwili włączenia batalionu w skład lotnictwa polskiego aż do połowy października 1945 r. jego organizacja była oparta na etacie nr 029/205. Przewidywał on następujący skład osobowy: 22 oficerów, 44 podoficerów, 118 szeregowców /razem 184 ludzi, w tym 9 kobiet/. Dowódcą batalionu samochodowego był kpt. Mizin, szefem sztabu - kpt. Kropaczewa zastępcą ds. polityczno-wychowawczych - kpt. Mieszczeriakow. /79/

Podstawowe wyposażenie batalionu stanowiło: 80 samochodów ciężarowych, 25 samochodów specjalnych, 4 rkm, 16 pistoletów maszynowych oraz 92 karabiny /załącznik nr 15/.

Do większych jednostek tyłowych 7 RBL zaliczał się także 2003 Główny Polowy Magazyn Lotniczy. Był on magazynem wielobranżowym, w którym przechowywano amunicję i uzbrojenie, sprzęt lotniczo-techniczny, wyposażenie lotniskowe, mps, sprzęt powietrzno-desantowy, umundurowanie lotniczo-techniczne oraz środki zaopatrzenia medycznego. Zasadniczym zadaniem było przyjmowanie, przechowywanie i wydawanie powyższych środków materiałowych i sprzętu dla obsługiwanych jednostek lotniczych rejonu bazowania, jak i pułków lotniczych.
Ponadto magazyn zajmował się budową różnego rodzaju pomieszczeń, składów i bocznic kolejowych, służących do magazynowania środków materiałowych i sprzętu. Najważniejszą komórką organizacyjną magazynu był oddział przechowania, składający się z sześciu oddziałów /w których przechowywano określone rodzaje środków materiałowych i sprzętu/ i jednego wydziału. W skład magazynu wchodził także wydział ewidencyjno-sprawozdawczy, liniowy, oddziały: sanitarny, gospodarczy i finansowy oraz komenda magazynu i pluton samochodowy. Etat nr 029/423 magazynu przewidywał: 33 oficerów, 33 podoficerów oraz 80 szeregowców /razem 149 ludzi, w tym 3 pracowników kontraktowych/. W maju 1945 r. liczył on faktycznie 141 ludzi. /80/ Do realizacji przedsięwzięć gospodarczo-bytowych i ochrony magazynu dowódca posiadał odpowiednie pododdziały, urządzenia tyłowe oraz środki transportu /załącznik nr 16/. W zależności od sytuacji taktyczno-tyłowej organizacja 2003 magazynu umożliwiała wydzielenie z jego struktury tzw. składów /oddziałów/ z określonym rodzajem środków materiałowych i przybliżenie ich w rejon działania pułków lotniczych. W chwili zakończenia działań wojennych 2003 magazynem dowodził mjr Winogradow.

Jedną z mniejszych jednostek tyłowych rejonu bazowania lotnictwa była 7 składnica gospodarcza, przeznaczona przede wszystkim do zaspokajania potrzeb bieżących jednostek rejonu w zakresie artykułów żywnościowych oraz sprzętu i materiałów obozowo-taborowych. W skład 7 składnicy wchodziły trzy wydziały, wśród których najważniejszym był wydział prowiantowy /intendencki/. Były to wydziały skromne tak pod względem stanu osobowego, jak i wyposażenia. Stan osobowy składnicy wynosił 14 ludzi, w tym 10 pracowników kontraktowych. Szefami wydziałów byli oficerowie. Artykuły żywnościowe oraz sprzęt ze składów podległych bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych do własnej składnicy oraz wewnątrz jednostek rejonu, przewożono dwoma samochodami ciężarowymi typu ZIS-5.

W zakresie realizacji przedsięwzięć związanych z obsługą gospodarczo-bytową dowódca rejonu bazowania dysponował pralnią polową, wojskową centralą handlową, pocztą polową oraz polową kasą banku państwowego.

Kierownikiem 7 pralni polowej był podoficer, odpowiedzialny za pranie bielizny osobistej żołnierzy oraz pościeli stanu osobowego jednostek lotniczych, rozwiniętych w jej pobliżu.

Struktura organizacyna wojskowej centrali handlowej /wojentorgu/ przewidywała trzy etaty. Według etatu nr 049/410 centrala handlowa posiadała 7 ludzi oraz samochód ciężarowy jako kantynę - wyposażoną w artykuły pierwszej potrzeby i rozwiniętą w

sąsiedztwie dowództwa rejonu bazowania. Realizując własny plan oraz doraźne polecenia dowódcy rejonu objeżdżała ona pobliskie jednostki tyłowe i bojowe, umożliwiając dokonywanie niezbędnych zakupów. W oparciu o etat nr 049/411 zorganizowano herbaciarnię umożliwiającą żołnierzom zakup i spożycie na miejscu wybranych artykułów żywnościowych oraz napojów. Obsługę herbaciarni stanowiło czterech pracowników. Objazdowy bufet wojskowej centrali handlu, zorganizowany wg. etatu nr 049/416 zatrudniał 2 ludzi i przeznaczony był do zaspokajania potrzeb żołnierzy w różne drobne artykuły powszechnego użytku, nie znajdujące się na powszechnym zaopatrzeniu jednostek. Poszczególne punkty WCH dysponowały po jednym samochodzie ciężarowym typu GAZ-AA /całkowicie zakryty/ oraz drobnym sprzętem niezbędnym do realizacji obsługi konsumentów. /81/

95 kasa banku, zorganizowana wg. etatu nr 04/16, była prowadzona przez 4 oficerów i zajmowała się rozliczeniami finasowymi pomiędzy jednostkami rejonu bazowania oraz jednostkami i instytucjami współpracującymi z rejonem. Kasa dysponowała obudowanym samochodem ciężarowym, wyposażonym w odpowiedni sprzęt oraz kasy pancerne.

W skład rejonu bazowania lotnictwa wchodziła 23 samochodowa stacja wytwarzania tlenu dla samolotów. Etat stacji nr 029/69 przewidywał 16 ludzi, 3 samochody specjalne oraz 10 karabinów i 1 pistolet maszynowy. Wyprodukowanym tlenem ładowano dystrybutory tlenowe znajdujące się na wyposażeniu batalionów obsługi lotnisk oraz butle samolotowe./82/

Do rozdziału oraz przewozu korespondencji i innych przesyłek pomiędzy jednostkami rejonu i obsługiwanymi pułkami oraz przekazywania jej na zewnątrz rejonu, była przeznaczona 497 poczta polowa. Jej etat nr 014/97 przewidywał 5 ludzi oraz dwa wozy jednokonne i dwa konie. /83/

Łączność dowództwa rejonu bazowania z podległymi jednostkami oraz z przełożonymi zapewniała 7 samodzielna kompania łączności. W jej skład wchodziły pododdziały: pluton sztabowy, kablowo-tyczkowy, budowy linii telefonicznych i radiowy oraz drużyna amunicyjna i zaopatrzenia żywnościowego. Etat kompanii przewidywał 95 ludzi, w tym 9 pracowników kontraktowych, a w zakresie podstawowego sprzętu i uzbrojenia 11 środków transportowych, 3 radiostacje oraz 5 rkm "DP".

Podczas działań bojowych bataliony obsługi lotnisk bardzo często zdobywały na lotniskach opuszczonych przez Niemców pokaźne ilości różnego rodzaju sprzętu wojskowego i środków materiałowych. Część tego sprzętu przeznaczano dla jednostek tyłowych na uzupełnienie braków etatowych. Resztę ewakuowano do wyznaczonych punktów zbiórki zdobyczy wojennych lub bezpośrednio do odpowiednich składów rejonu bazowania. Ewakuowano także uszkodzony sprzęt własnych jednostek. Przedsięwzięcia te były raelizowane siłami i środkami 7-ej samodzielnej kompanii techniczno-ewakuacyjnej. W jej skład wchodziły dwa plutony ewakuacji, drużyna rozpoznawcza i gospodarcza oraz garaż pododdział transportowy w którym znajdowały się środki transportowe. Kompania liczyła 88 ludzi oraz 18 środków transportowych. /załącznik nr 17/

Do obrony przeciwlotniczej sztabu, składów i pododdziałów 7 RBL jego dowódca wykorzystywał 1131 kompanię przeciwlotniczych karabinów maszynowych i 901 baterię artylerii przeciwlotniczej. 1131 kompanią dowodził por. Rabczenko. W skład kompanii składającej się z 55 ludzi wchodziły trzy plutony ogniowe CKM /DSzK/ 12,7 mm, drużyna dowodzenia oraz sekcja gospodarcza.

Etat 901 baterii przewidywał te same pododdziały co w 1131 kompanii, z tym że poważna różnica występowała w stanie osobowym oraz wyposażeniu. Bateria liczyła bowiem 129 ludzi, 12 automatycznych działek 25 mm, 14 samochodów ciężarowych typu ZIS-5 oraz uzbrojenie strzeleckie i sprzęt łączności. /84/

Ostatnią samodzielną komórką organizacyjną wchodzącą w skład 7 Rejonu Bazowania Lotnictwa był oddział informacji "SMERSZ". Było to ogniwo kontrwywiadu, mające za zadanie zabezpieczenie tajemnicy wojskowej sztabu rejonu i jego jednostek oraz ochronę rejonu bazowania przed penetracją osób postronnych. Etat oddziału informacji nr 0040/18 przewidywał 32 ludzi, w tym 13 oficerów. /85/ W celu zapewnienia sobie właściwej ochrony oddział posiadał do dyspozycji samodzielny pluton informacji. Pluton wykorzystywano także do ochrony sztabu rejonu i do zadań specjalnych. Liczył 18 ludzi i był wyposażony w rkm "DP", 13 pistoletów maszynowych oraz rewolwer. Ze względu na brak dokładniejszych dokumentów archiwalnych dotyczących oddziału i plutonu informacji, trudno jest ustalić dokładniejszą ich strukturę organizacyjną oraz przeznaczenie.

Faktyczne stany osobowe poszczególnych jednostek rejonu bazowania, obrazuje załącznik nr 12.

b/ Organizacja jednostek tyłowych bezpośrednio podległych szefowi tyłów lotniczych.

Omówione wyżej jednostki i urządzenia tyłowe, wchodzące w skład 7 RBL były z zasady wykorzystywane do zabezpieczenia tyłowego pierwszorzutowych pułków lotnictwa polskiego i rozmieszczone były w pierwszej strefie tyłów lotniczych. Ich oddalenie od linii styczności bojowej wojsk w ostatnich dniach wojny nie przekraczało 300 km. Natomiast oddziały i zakłady tyłowe podległe bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych były rozmieszczone w drugiej strefie, w odległości około 350-400 km od linii frontu. /86/ Jednostki te stanowiły bazę materiałowo-remontową i prowadziły działalność na korzyść całości polskich sił lotniczych.

W dniu zakończenia wojny w skład jednostek i urządzeń tyłowych podległych bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych wchodziły: trzy samodzielne bataliony budowy lotnisk, pułk obrony przeciwlotniczej, szpital lotniczy wraz z ambulatorium epidemiologicznym, sześć specjalistycznych składnic, trzy warsztaty remontu sprzętu transportowego i środków łączności, sześć samodzielnych kompań i plutonów oraz dom wypoczynkowy dla pilotów i oddział wojskowej centrali handlowej. Razem były to 23 jednostki tyłowe /załącznik nr 18/. Ich działalnością w zakresie specjalistycznym szef tyłów kierował poprzez podległe mu oddziały

i wydziały szefostwa. Łączny stan osobowy wymienionych jednostek wynosił 3322 osoby /załącznik nr 19/.

Największym oddziałem podległym szefowi tyłów był 1596 pułk obrony przeciwlotniczej lotnisk. Przeznaczony przede wszystkim do obrony lotnisk, na których bazowały oddziały lotnicze, chronił także inne obiekty tyłowe znajdujące się w strefie jego ognia. W skład paplot wchodził sztab, któremu podlegał pluton dowodzenia, sekcja gospodarcza oraz służba sanitarna. Ponadto dowódcy pułku podlegały trzy baterie plot, dwie kompanie plot i dwie kompanie plot karabinów maszynowych. Etat pułku nr 08/569 przewidywał 295 ludzi, w tym 33 oficerów.

Podległe szefowi tyłów składnice były przeznaczone do zaopatrywania 7 RBL oraz pozostałych jednostek lotniczych i lotnicze porty cywilne w środki materiałowe, niezbędne do życia i walki. Środki materiałowe składnice otrzymywały z Centralnych Organów Zaopatrywania /COZ/ WP, organów zaopatrujących AR i z zasobów kraju. Większość środków materiałowych gromadzonych w składnicach stanowiły środki specjalistyczne używane w lotnictwie. Przechowywały je: 27 techniczna składnica lotnicza, 620 lotnicza składnica amunicji, 953 składnica intendencka, 1188 składnica materiałów pędnych i smarów oraz 3306 składnica zbożowa i 71 skład sprzętu lotniskowego.

27 techniczna składnica lotnicza była przeznaczona do przechowywania i zaopatrywania jednostek lotniczych w samoloty, silniki lotnicze i części zapasowe oraz uzbrojenie, sprzęt i umundurowanie typu lotniczego. Jej etat przewidywał trzy warianty organizacyjne A, B, C różniące się między sobą stanem osobowym i częściowo transportem samochodowym. Techniczna składnica została zorganizowana według etatu nr 029/13b przewidującego: oddział przechowania - w składzie sześciu wydziałów, w których przechowywano poszczególne rodzaje środków materiałowych, oddział ewidencyjno-sprawozdawczy, oddziały administracyjno-gospodarczy, wydział finansowy, komenda przeciwpożarowa oraz oddział sanitarny. Zgodnie z etatem powinno być 68 ludzi, w tym 22 pracowników kontraktowych oraz 11 pojazdów różnych typów. Do ochrony mienia składnicy przydzielono pluton ochrony składający się z 23 ludzi /załącznik nr 20/.

Zaopatrzeniem jednostek lotniczych w artykuły żywnościowe oraz sprzęt obozowo-gospodarczy, remontowy, kwaterunkowy i polityczny zajmowała się 953 składnica intendencka, zorganizowana według etatu nr 029/421. W jej skład wchodziły: dowództwo, oddziały ewidencyjno-sprawozdawczy, przechowania żywności, sprzętu i materiałów obozowych oraz administracyjno-gospodarczy a także pluton ochrony. Stan osobowy składnicy wynosił 89 ludzi, w tym 16 pracowników kontraktowych. Dodatkowo przydzielono składnicy 23-osobowy pluton ochrony. Podstawowy transport stanowiły: samochód lekki i 3 ciężarowe oraz 4 wozy parokonne /załącznik nr 21/

W systemie zaopatrywania jednostek lotniczych w materiały pędne i smary ważnym ogniwem była 1188 składnica mps. Po wydaniu określonej ilości paliwa lub olejów jednostkom lotniczym - podobnie jak pozostałe składnice - odtwarzała zapasy z COZ lub składnic AR. Zgodnie z etatem nr 029/422 struktura organizacyjna 1188 składnicy obejmowała: dowództwo, oddział administracyjno-gospodarczy i techniczny oraz wydział ewidencyjno-sprawozdawczy i przechowania mps, a także

laboratorium, pluton ochrony i zaopatrzenia, straż ppoż. Stan osobowy składnicy liczył 60 ludzi, w tym 3 pracowników kontraktowych. Transport składał się z 3 samochodów ciężarowych, 2 specjalnych i 1 traktora /załącznik nr 22/.

W 3306 składnicy zbożowej przechowywano różne gatunki zbóż do celów konsumpcyjnych i przeznaczonych do siewu w gospodarstwach przykoszarowych jednostek lotniczych. Etat składnicy nr 24/144 przewidywał 17 ludzi, a faktycznie w maju 1945 r., stan osobowy wynosił 45 ludzi /87/.

Szefowi oddziału służby lotniskowej, mjr. Rabinowiczowi podlegał 71 skład sprzętu lotniskowego, który zaopatrywał bataliony obsługi lotnisk oraz kompanie lotniczo-techniczne w sprzęt i materiały lotniskowe. Organizacja składu obejmowała wydział ewidencyjno-sprawozdawczy oraz przechowania sprzętu i materiałów lotniskowych a także pluton ochrony i obsługi. Najbardziej rozbudowanym był wydział przechowania sprzętu. Skład sprzętu lotniskowego liczył 46 ludzi, posiadając na swym wyposażeniu 5 samochodów ciężarowych, nie licząc poszczególnych asortymentów sprzętu lotniskowego, znajdującego się w magazynach składu /załącznik nr 23/.

Dystrybutorem uzbrojenia i amunicji lotniczej była 620 lotnicza składnica amunicji. oprócz dowództwa w jej skład wchodziły: oddział ewidencyjno-sprawozdawczy, administracyjno-gospodarczy, sanitarny oraz przechowania, który posiadał magazyny do przechowywania uzbrojenia i poszczególnych rodzajów amunicji. Ponadto składnica posiadała pluton obsługi, wydział łączności i sygnalizacji, ochronę ppoż i garaż. Stan osobowy składnicy wraz z plutonem ochrony wynosił 97 ludzi oraz 9 pojazdów samochodowych /załącznik nr 24/.

Do ochrony zdrowia oraz obsługi socjalno-bytowej stanu osobowego jednostek lotniczych przeznaczony był 1763 Szpital Lotniczy, a także ruchome ambulatorium epidemiologiczne, dom wypoczynkowy oraz 104 Oddział Wojskowej Centrali Handlu.

Szpital lotniczy był przeznaczony przede wszystkim do leczenia personelu latającego oraz wysokokwalifikowanego. Etat szpitala /nr 027/410/ przewidywał 29 osób personelu medycznego i 200 łóżek dla chorych. Przy szpitalu zorganizowano ruchome ambulatorium sanitarno-epidemiologiczne z sześcioosobowym personelem. Zgodnie z etatem nr 029/433 laboratorium było wyposażone w stację sanitarno-bakteriologiczną, znajdującą się na samochodzie ZIS-5.

W 50-miejscowym domu wypoczynkowym zlokalizowanym w Otwocku regenerowano stan psycho-fizyczny kadry potrzebującej wypoczynku po przebytych kontuzjach lub leczeniu szpitalnym.

104 oddział WCH realizował zadania analogiczne do oddziału znajdującego się w strukturze organizacyjnej rejonu bazowania z tym, że posiadał on większy stan osobowy i większy asortyment artykułów konsumpcyjnych. Oddział ten obsługiwał przede wszystkim dowództwo WL oraz jednostki rozmieszczone w jego pobliżu. Obsługa 104 oddziału liczyła 23 osoby.

Szefowi tyłów lotniczych podlegały także 1, 2 i 14 bataliony inżynieryjno-lotniskowe przeznaczone do remontów i budowy bazy lotniskowej Wojsk Lotniczych. Struktura organizacyjna batalionów była identyczna, różnice występowały jedynie w ilości stanu faktycznego ludzi, co przedstawia tabela nr 1 oraz załącznik nr 25.

88/

Tabela 1.

Lp	Nazwa jednostki	Nr etatu		Stan osobowy			
				oficerów	podofi cerów	szeregowców	ogółem
1.	1 bat inż.-lotniskowy	L 6/6	etat	57	91	448	596
			stan	3	90	355	448
2.	2 bat inż.-lotniskowy	L 6/6	etat	57	91	448	596
			stan	5	6	355	366
3.	14 sam.bat. inż.-lotn.	L 6/6	etat	57	91	448	596
			stan	44	60	427	531
Razem			etat	171	273	1344	1788
			stan	52	156	1137	1345

Szef tyłów lotniczych dysponował również odpowiednią bazą remontową przeznaczoną do wykonywania średnich i kapitalnych remontów pojazdów samochodowych, traktorów i środków łączności. Remontami tego sprzętu zajmowały się: 811 warsztaty samochodowe, 19 warsztaty remontu traktorów oraz 6 warsztaty remontu środków łączności. Stan osobowy jednostek remontowych podległych szefowi tyłów przedstawia tabela nr 2.

Tabela 2.

Lp.	Nazwa jednostki	Nr etatu		Stan osobowy: oficerów	podofic.	szeregowców	ogółem
1.	811 warsztaty samochodowe	029/219	etat	26	33	64	123
			stan	24	32	65	121
2.	19 warsztaty rem.traktorów	L 26/2	etat	16	7	34	57
			stan	3		7	10
3.	6 warsztat rem.śr.łączn.	029/219	etat	11	10	9	30
			stan	10	12	6	28
R a z e m			etat	53	50	109	212
			stan	37	44	78	159

Do samodzielnych jednostek specjalistycznych, które realizowały zadania na korzyść Szefostwa Tyłów WL i podległych mu jednostek tyłowych można zaliczyć: 18 samodzielną kompanię ubezpieczenia lotów, przeznaczoną przede wszystkim do obsługi samodzielnych eskadr i kluczy lotniczych podległych Dowództwu WL, 5 samodzielną kompanię aerofotograficzną, świadczącą usługi w zakresie rozpoznania fotograficznego, 2 samodzielny pluton strzelecki - przeznaczony do ochrony szefostwa tyłów lotniczych, 5 samodzielny pluton maskujący - zajmujący się maskowaniem punktów dowodzenia szefostwa tyłów oraz 22 samodzielną kompanię specjalnego przeznaczenia - realizującą zadania związane z odkażaniem sprzętu i terenu, na którym rozmieszczały się stanowiska dowodzenia i sztaby dowództwa i szefostwa WL. Numery etatów oraz stany osobowe wymienionych jednostek przedstawiono w załączniku nr 19.

Z analizy struktur organizacyjnych jednostek i urządzeń tyłowych wchodzących w skład 7 RBL oraz jednostek bezpośrednio podporządkowanych szefowi tyłów WL wynika, że ich organizacja była dostosowana do aktualnych potrzeb naszego lotnictwa. Jednostki posiadały niezbędne komórki dowodzenia i kierowania oraz sprzęt specjalistyczny i ogólnowojskowy pozwalający realizować przypisane im zadania. Składnice materiałowe utrzymywały odpowiednie ilości zapasów środków materiałowych, z których bez zakłóceń zaspakajały potrzeby jednostek lotniczych. Organizacja omówionych oddziałów i urządzeń tyłowych była na tyle elastyczna, że w razie potrzeby umożliwiała wydzielenie czołówek z określonym rodzajem środków materiałowych. Dowodzą tego liczne przykłady z okresu działań bojowych w ramach operacji wiślańsko-odrzańskiej i berlińskiej.

Ze względu na brak pełnej dokumentacji archiwalnej oraz zwartych odnośnych opracowań niemożliwe jest ustalenie dokładniejszej organizacji niektórych jednostek tyłowych. Wobec stanów osobowych było to natomiast możliwe na podstawie licznych meldunków i sprawozdań. W niektórych opracowaniach występują różnice, szczególnie dotyczące stanów osobowych, przedstawianych różnie przez poszczególnych autorów mimo odwoływania się do tych samych numerów etatowych.

W niektórych zestawieniach autorzy pomijali np. pracowników kontraktowych, mimo że ich ilość była w sumie znaczna. Generalnie można stwierdzić, że struktury organizacyjne, przyjęte w omawianym okresie od sił powietrznych Armii Radzieckiej, zdały egzamin, czego dowodem było zabezpieczenie działań bojowych naszego lotnictwa w okresie październik 1944 - maj 1945 r.

5. Wyposażenie jednostek tyłowych w podstawowy sprzęt techniczny i uzbrojenie.

Z racji odpowiedzialności za zabezpieczenie tyłowe oddziałów lotniczych oraz własnych jednostek, tyły LLP były wyposażone w odpowiednie siły i środki. Intensywny rozwój lotnictwa oraz wybitnie manewrowy charakter jego działań w okresie drugiej wojny światowej dyktował potrzebę wyposażenia jednostek tyłowych w niezbędne środki transportu samochodowego i specjalnego, gwarantujące własną obronę i ochronę. Podstawowy sprzęt wykorzystywany w procesie zabezpieczenia tyłowego oddziałów lotniczych znajdował się na wyposażeniu służby samochodowej, lotniskowej, uzbrojenia, mps i elektrogazowej. Tyły lotnicze posiadały również niezbędny sprzęt łączności, chemiczny, medyczny i kwatermistrzowski. Najbardziej eksponowane były środki bezpośrednio służące odtwarzaniu gotowości bojowej samolotów, utrzymaniu w wysokiej sprawności eksploatacyjnej lotnisk oraz środki transportu samochodowego i specjalnego. Na wyposażeniu znajdował się radziecki sprzęt ogólnowojskowy i specjalny. Niewielkie ilości sprzętu uzyskano także ze zdobyczy wojennych. Dopiero w późniejszych powojennych latach zaczęto wprowadzać na wyposażenie jednostek lotniczych sprzęt produkcji krajowej oraz importowany z NRD i CSRS.

Wraz z rozwojem naszego lotnictwa bardzo szybko rosła ilość środków transportowych znajdujących się na jego wyposażeniu. W maju 1945 r. wojska lotnicze posiadały 1150 pojazdów, co stanowiło 57,5% ich stanu etatowego. /89/ Stan faktyczny pojazdów pozwalał jednak na dostateczne zaspokojenie potrzeb przewozowych. Z przedstawionej tabeli nr 3 wynika, że najlepsza sytuacja w ukompletowaniu transportem samochodowym istniała w jednostkach tyłowych, bezpośrednio podległych szefowi tyłów lotniczych. Procent ukompletowania w stosunku do etatu sięgał tam 61%.

Tabela 3.

Rodzaj transp. / Jednostki	Osobowe Etat	Osobowe Fakt	Ciężarowe Etat	Ciężarowe Fakt	Specjalne Etat	Specjalne Fakt	Razem Etat	Razem Fakt	%ukompl
Całe WLot.	134	102	1049	599	816	449	1999	1150	57,5
7 RBL	52	33	449	293	367	222	918	546	59,4
Sam.j.tył.	8	5	198	112	115	78	321	195	61,0

Na przełomie kwietnia i maja 1945 r. nastąpiła rozbudowa służby lotniskowej o dalsze jednostki. Ich wyposażenie w środki transportowe było bardzo niskie, co wyraźnie obrazuje tabela nr 4 /90/

Tabela 4.

Nazwa jednostki	Środki transportowe wg. etatu	Środki transportowe stan faktyczny
1 batalion inż-lotniskowy	59	2
2 batalion inż-lotniskowy	59	2
14 batalion inż-lotniskowy	59	37
71 skład sprzętu lotn.i mat.bud	5	1
19 warsztaty traktorowe	5	1
R a z e m	187	43

Utworzenie powyższych jednostek obniżyło faktyczny stan środków transportowych tyłów lotniczych o 24%. Etatowy stan środków transportowych jednostek bezpośrednio podległych szefowi tyłów lotniczych nie przekraczał 16% całego transportu wojsk lotniczych. Rola transportu tych jednostek ograniczała się jedynie do wewnętrznej obsługi i przewozu środków materiałowych ze stacji wyładowczych do magazynu i składnic.

Największy udział w obsłudze oddziałów lotniczych miał transport 7 RBL, będąc dysponentem 47% wszystkich środków transportowych wojsk lotniczych. Pod względem ilości samochodów transportowych największą jednostką był 107 batalion samochodowy. Posiadał na etacie 80 samochodów ciężarowych, w tym 2 lekkie samochody ciężarowe oraz 78 samochodów ciężarowych typu ZIS-5 i GAZ-AA. /91/ Batalion spełniał zasadniczą rolę w zakresie przewozu środków materiałowych. Na przykład w maju 1945r. jego transport przejechał 295.808 km, przewożąc 14.077 ton środków

materiałowych. /92/ W tym samym czasie etat 7 RBL przewidywał 499 samochody ciężarowe. Faktycznie w eksploatacji było 262 pojazdów, z tego prawie dwie trzecie samochodów 1,5 tonowych. /93/ Sumaryczna zdolność załadowcza tego transportu wynosiła około 500 ton. Stopień sprawności pojazdów w omawianym okresie wynosił około 0,90.

Powszechnie w okresie, o którym mowa, używano samochodów ciężarowych o ładowności 1,5 i 3,5 tony, typu GAZ-AA, ZIS-5/6/, FORD-6/8/, CHEWROLET, STUDEBAKER, DODGE oraz traktorów typu NATI-3 i CzTZ-60-65, których używano jako awaryjny środek transportowy i siłę pociągową do maszyn lotniskowych.

W procesie bezpośredniej obsługi i odtwarzania gotowości bojowej samolotów ważną rolę spełniał transport specjalny: samobieżne rozruszniki, dystrybutory paliwowe i wodno-olejowe, cysterny samochodowe oraz samochody warsztaty typu A i B, montowane na podwoziach samochodów typu GAZ-AA i ZIS-5/6/. Prawie wszystkie dystrybutory i cysterny paliwowe znajdowały się na wyposażeniu batalionów obsługi lotnisk 7 RBL. Tylko pojedyńcze egzemplarze dystybutorów znajdowały się na wyposażeniu większych jednostek tyłowych, gdzie wykorzystywano je do tankowania własnych pojazdów. W tym okresie powszechnie używano dystrybutorów paliwowych typu BZ-35 i BZ-39 o pojemności 3.000 l. Montowane na podwoziu ZIS-5 służyły do napełniania paliwem samolotów oraz pojazdów mechanicznych. Mogły one napełniać zbiorniki własne z innych zbiorników, napełniać samoloty /samochody/ z własnego lub obcego zbiornika, przepompowywać paliwo z jednego obcego zbiornika do drugiego, mieszać i transportować paliwa.

Etat batalionu obsługi lotniska przewidywał 7 dystrybutorów paliwowych; rzeczywiście znajdowało się ich od 4 do 6. Dystrybutorów wodno-olejowych typu BMZ na podwoziu samochodu ZIS-5, zgodnie z etatem w bol powinno być 4; faktycznie było zaś 3. Dystrybutor wodno-olejowy służył do napełniania instalacji samolotowej wodą i olejem. Pojemność zbiornika przedziału wodnego wynosiła 600 l, a przedziału olejowego 960 l, wydajność pompy olejowej przy temperaturze 25-30°C wynosiła 140 l/min, a pompy wodnej - 180 l/min. Czas nagrzewania wody do 100°C i oleju do 65°C wynosił 100 min. Cysterny paliwowe na podwoziu ZIS-5 służyły do przewozu paliw płynnych. W warunkach polowych używano ich także do tankowania samolotów i samochodów. Cysterny posiadały urządzenia do współpracy z dystrybutorem paliwowym. Pojemność teoretyczna cysterny wynosiła 4.000 l, natomiast użytkowa - 3.800 l. Zgodnie z etatem w bol powinno być 10 cystern, rzeczywiste ukompletowanie wynosiło około 50%.

Rozrusznik samochodowy typu AS-2, zamontowany na podwoziu GAZ-AA był przeznaczony do rozruchów silników lotniczych w czasie przygotownia samolotu do startu oraz do sprawdzenia samolotowych urządzeń elektrycznych i radiowych. Etat bol przewidywał 4 rozruszniki, faktycznie ukompletowanie wynosiło - 50 %.

W batalionach obsługi lotnisk i jednostkach remontowych używano warsztatów samochodowych typu A i B, montowanych na podwoziu samochodu GAZ-AA /warsztat typu B/ lub ZIS-5 /warsztat typu A/. Warsztatów tych używano do wykonywania przeglądów technicznych oraz napraw pojazdów mechanicznych drogą wymiany gotowych zespołów. Było to możliwe dzięki wyposażeniu ich w podstawowe maszyny do obróbki metali, urządzenia spawalnicze i

kowalskie oraz narzędzia ogólnego użytku a także urządzenia pomiarowe. Każda większa jednostka tyłowa była wyposażona w warsztat samochodowy typu "B", a mniejsze jednostki w warsztat typu "A".

Bataliony obsługi lotnisk wyposażone były w sprężarki powietrzne typu AKS-2 przeznaczone do ładowania butli samolotowych sprężonym powietrzem. Ponadto mogły one ładować wszelkie inne typy butli przeznaczone do magazynowania sprężonego powietrza do ciśnienia 150 atm. Agregat służący do ładowania sprężonego powietrza był zamontowany na dwuosiowej przyczepie w pozycji pionowej. Była to sprężarka wysokociśnieniowa, trzystopniowa, napędzana przez silnik spalinowy, połączony elastycznym sprzęgłem.

Samochodowa stacja reflektorowa zamontowana na podwoziu samochodu GAZ-AA służyła do oznaczania punktów w terenie oraz do oświetlania pasa startowego na lotnisku w czasie lotów nocnych i w trudnych warunkach meteorologicznych. Źródłem światła reflektora była lampa łukowa bądź żarowa, a podstawowym źródłem zasilania - prądnica prądu stałego.

Do samochodów specjalnych zaliczano także autobusy do przewozu ludzi a w szczególności personelu latającego, samochpdy sanitarne /GAZ-AA/, służące do przewożenia rannych i chorych, a w czasie lotów pełniące funkcje punktów sanitarnych na lotnisku oraz kabiny do projekcji filmów na podwoziu ZIS -5.

Oddziały i pododdziały służby lotniskowej wyposażone były w niezbędny sprzęt służący do przeprowadzania remontów lotnisk oraz utrzymania ich w sprawności eksploatacyjnej w przeciągu całego roku. Do podstawowego sprzętu używanego przez bataliony inżynieryjno-lotniskowe oraz kompanie techniczno -lotniskowe można zaliczyć : równiarki,ugniatacze i walce drogowe, gładziki, kilka rodzajów pługów i bron, grabie przyczepne, kosiarki, siewniki, pługi do odśnieżania, wodopolewaczki, komplety kuźnicze, drogowe i ciesielskie. Ponadto używano duże ilości sprzętu podręcznego, m.in.: łopaty żelazne i drewniane, topory, kilofy, piły różnych rodzajów i inny sprzęt niezbędny przy odbudowie i naprawie nawierzchni lotniskowych. Siłę pociągową wymienionych maszyn i urządzeń stanowiły głównie traktory NATI-3 i CzTZ-60-65 oraz konie.

Ważną grupą sprzętu używanego przez jednostki tyłowe lotnictwa był sprzęt łączności, znajdujący się na wyposażeniu przede wszystkim kompanii łączności bol, 7 kompanii łączności podległej bezpośrednio szefowi 7RBL oraz kompanii ubezpieczenia lotów podległej szefowi tyłów lotniczych. W dowodzeniu i kierowaniu tyłami lotniczymi stosowano łączność radiową, przewodową, ruchomą i sygnalizacyjną. /94/ Podstawowymi środkami łączności radiowej używanymi w tyłach lotniczych były radiostacje dużej mocy typu 11 AK, średniej mocy typu RSB, RAF i SCR-399, małej mocy SCR-284 i RB oraz odbiorniki radiowe 5RKU-2. W oddziałach i pododdziałach tyłowych najczęściej wykorzystywano radiostacje typu RSB i RAF. Pozostałe używano sporadycznie i często w pojedyńczych egzemplarzach. Jedna radiostacja typu 11 AK znajdowała się w 7 kompanii łączności rejonu bazowania i była radiostacją przestarzałą co powodowało, że w maju 1945 r. jej używalność była znacznie ograniczona. Radiostacja typu SCR-399 i 284 produkcji amerykańskiej używano w dowodzeniu naziemnym, mimo, że charakteryzowały się dobrą jakością były używane bardzo rzadko

ze względu na ich niewielką ilość. W sieciach i kierunkach dowdzenia naziemnego używano powszechnie radiostacji produkcji radzieckiej typu RAF-KW. Posiadały one jednak zbyt długi czas przechodzenia z odbioru na nadawanie i odwrotnie. Brakowało im także urządzenia do sterowania na odległość. Wady te rekompensowane były jednak prostotą konstrukcji i łatwością obsługi. /95/ W dowodzeniu powietrznym stosowano radiostację typu RSB-F produkcji radzieckiej. Jej podstawową wadą był mały zasięg. Znajdowała się ona na wyposażeniu 7kompanii łączności, kompanii łączności batalionów obsługi lotnisk oraz kompanii ubezpieczenia lotów. Odbiorniki radiowe 5RKU-2 przeznaczone do odbioru danych z rozpoznania i sygnałów ostrzegania posiadały oddziały obrony przeciwlotniczej oraz bataliony obsługi lotnisk. Podstawowe dane taktyczno-techniczne środków radiowych stosowanych w tyłach lotniczych obrazuje tabela 5. /96/

Tabela 5.

Typ radiost.	Zasięg w km. telegraf	Zasięg w km. mikrof	Zakres fal /w mr/ nadajn.	Zakres fal /w mr/ odbior.	Sposób pracy	Moc w watach	Czas rozwin. w min.	Sposób transp.	Obsługa ludzi
RSB-F	na post. 150 / w ruchu 35	75 / 25	100 - 480	7 - 480	simpleks telegraf mikrofon	do 40	a ant. prętowa 3' z maszt 10'	sam.	6
RAF-KW	600 - 2000 w zależności od fali	3 razy mniejszy	100 - 480	7 - 480	-"-	500	20-30	Na 3 sam.	7
SCR-284	50	25	152-232	152-235	-"-	25	4-6	sam. lub 3 żoln.	4-6
SCR-339	400	150	80-720	60-720	półdupleks telegraf mikrofon	do 400	12-15	sam.	6

Na łączność przewodową składały się łączność telefoniczna oraz telegraficzna. Łączność telefoniczno-akustyczną stosowano zawwyczaj wewnątrz oddziałów tyłowych oraz w granicach lotnisk bazowania, a telefonicznej wysokiej częstotliwości używano na wyższych szczeblach dowodzenia. Budową linii przewodowych zajmowały się kompanie łączności, posiadające w swoim składzie plutony przewodowe, wyposażone w 22 aparaty telefoniczne tyou UNA i EE, 33 km kabla telefonicznego i 4 km telegraficznego, dalekopis ST-35 oraz aparat telefoniczny Morse'a. /97/

Łączność telegraficzną stosowano na wszystkich szczeblach dowodzenia, najczęściej od szczebla pułku wzwyż, wykorzystując aparaty telefoniczne typu Morse'a i dalekopisy ST-35 oraz linie telefoniczne. Dane taktyczno-techniczne podstawowego sprzętu łączności przewodowej obrazuje tabela 6 i 7. /98/

Tabela 6.

Typ aparatu	Rodzaj wywoływania	Zasięg działania telef-kabl.	Ciężar w kg ze źródłami zasilania	Źródła zasilania	Zastosowanie
UNAF-42	Brzęczykowy			1 ogniwo 1,5 V	od kompanii do dywizji
UNA-FI	Brzęczykowy	25 km	7,5	2 ogniwa typu 3-SM lub 3-S	od dywizji wzwyż na liniach o dużej sprawności
UNA-I-43	Induktorowy	15-18 km	5,5	1 ogniwo 3-S	Dla łączności wewnętrznej w punktach dowodzenia od dywizji wzwyż
EE-8-A		25 km	4,5	2 ogniwa suche Kej-O-Wek	

Tabela 7.

Typ aparatu	Zasięg działania w km	Ilość opakowań	Ciężar w kg	Obsługa	Czas zainst.	Ilość sł/św na godz.	Zastosowanie
Morse'a	55-60 km na liniach kabl, 120 km na liniach kabl-tycz, 450-500 km na liniach stałych	1	23	1	10-12 min.	400	na wszystkich szczeblach dowodzenia
ST-35	35 km na lin. kabl, 120 km na lin. kabl-tyczkowych, 350 km na liniach stałych	1	40	1	10-15 min.	1200	od pułku wzwyż

Łączność ruchomymi środkami stosowano jako dublujący waraiant łączności, powszechnie stosowano łączników pieszych, bądź na pojazdach oraz samoloty łącznikowe. Poza tym, w powszechnym użyciu oddziałów i pododdziałów tyłowych znajdowały się również sygnalizacyjne środki łączności /optyczne i akustyczne/. Środki optyczne stosowano przy wskazywaniu celów, oznaczaniu pasów startowych, miejsc lądowania samolotów i zrzutu ładunków. Akustyczne stosowano lokalnie do przekazywania sygnałów alarmowych i ostrzegawczych. /99/ Możliwości środków ruchomych obrazuje tabela 8. /100/

Tabela 8.

Rodzaj środka	Zastosowanie	Szybkość poruszania się w km/godz.	Zasięg działania w km.	Czas ciągłej pracy w godz.
Łącznik pieszy	od plutonu do pułku	biegiem 1 km 5-8 min krokiem 5 km na godz.	krokiem 4-5 biegiem 1	4-5
Łącznik konny	od batalionu i wyżej	kłusem zmiennym 8-10 km	20-25	6-7
Łącznik na motocyklu	od pułku i wyżej	20-40	60	6-8
Łącznik na samochodzie	od pułku i wyżej	35-40, po dobrych drogach do 60	150-200	8-10
samolot PO-2	od dywizji i wyżej	125-150	300	2,5-3

Oddziały i pododdziały przeciwlotnicze wchodzące w skład tyłów lotniczych były wyposażone w działa i karabiny przeciwlotnicze, a pozostałe oddziały w broń strzelecką i maszynową, ciężkie karabiny maszynowe, granaty ręczne oraz rewolwery i pistolety. Na stanie oddziałów przeciwlotniczych znajdowało się 12 dział 37 mm, 12 dział 25 mm i 28 KM /DSzK/ 12.7 mm. Ilość pozostałych rodzajów broni i granatów była zgodna z należnościami etatowymi, przewidzianymi dla danego rodzaju jednostki tyłowej.

Ponadto oddziały tyłowe Wojsk Lotniczych były wyposażone także w sprzęt kwatermistrzowski /kuchnie polowe, piece piekarnicze, kotły żeliwne oraz wozy taborowe jedno i dwukonne/, specjalny sprzęt chemiczny do przeprowadzania zabiegów sanitarnych, odkażania i dezynfekcji. podstawowy sprzęt chemiczny stanowiły instalacje /zmontowane na podwoziach samochodów/ typu ARS-D-6, ARS-DW, AGW i AHI. Sprzęt ten znajdował się na wyposażeniu 22 samodzielnej kompanii do zadań specjalnych. Etat

przewidywał 21 sztuk wymienionych instalacji. Faktycznie zaś na stanie tyłów znajdowało się ich 20. Ponadto stany osobowe oddziałów i pododdziałów tyłowych były wyposażone w środki indywidualnej ochrony przeciwchemicznej.

Służba medyczna była wyposażona w niezbędny sprzęt medyczny oraz dysponowała w sumie 288 łóżkami, z czego 200 spośród nich znajdowała się w szpitalu lotniczym, a 88 w izbach chorych batalionów obsługi lotnisk.

W chwili zakończenia działań wojennych - za wyjątkiem niedoborów w środkach transportu samochodowego i nieznacznego wśród transportu specjalnego - pozostałe rodzaje wyposażenia i uzbrojenia były zgodne z należnościami etatowymi, a ich minimalne braki występowały okresowo i były natychmiast uzupełniane, czego dowodzą bardzo liczne archiwalne dokumenty obrazujące ubycie i uzupełnianie sprzętu w poszczególnych jednostkach. Braki w transporcie samochodowym i specjalnym miały ujemny wpływ na jakość realizacji przedsięwzięć przewozowych oraz terminowość przebazowań oddziałów lotniczych i batalionów obsługi lotnisk. Natomiast niedostatek dystrybutorów paliwowych komplikował odtwarzanie gotowości bojowej pułków lotniczych. Zbyt mała należność etatowa środków łączności była często przyczyną przerw w łączności, co potwierdzają liczne przykłady z okresu działań wojennych. Przerwy w łączności występowały szczególnie w okresie wykonywania manewrów lotniskowych i przemieszczania oddziałów. Niedociągnięcia te rekompensowano dobrą organizacją łączności oraz dużym współczynnikiem sprawności sprzętu.

Ilość sprzętu i wyposażenia pozostałych służb była z zasady wystarczająca, a ich konstrukcja pozwalała w pełni zrealizować przypisane zadania. Stosowany w tyłach lotniczych sprzęt i uzbrojenie, z małymi wyjątkami, był konstrukcji i produkcji radzieckiej. Charakteryzował się dużą trwałością i prostotą obsługi. Miało to istotne znaczenie m.in. wobec faktu, iż obsługujący go żołnierze nie zawsze posiadali należyte kwalifikacje specjalistyczne.

6. Charakterystyka stanu osobowego tyłów lotniczych oraz jego wyszkolenie.

a/ Stan ilościowy oraz socjalno-demograficzny i narodowościowy personelu tyłów lotniczych WP.

Na dzień 1 maja 1945 r. w Wojskach Lotniczych zgodnie z etatem powinno służyć 19.901 ludzi, faktycznie było 16.409 osób wojskowych i około 900 pracowników cywilnych. /101/ Z czego na tyły lotnicze zgodnie z etatem przypadało 7.443 osoby wojskowe, faktycznie było 6.251. /102/ Na ogólną liczbę 6.251 ludzi służących w jednostkach tyłowych Wojsk Lotniczych, oficerów było 703 tj. około 11%, natomiast podoficerów i szeregowców 5.548 tj. około 89% /załącznik nr 26/. Po uwzględnieniu około 180 ludzi szefostwa tyłów lotniczych, ogólny stan tyłów wynosił 6.431 osób

wojskowych. Stan ilościowy prsonelu tyłowego w poszczególnych elementach tyłów lotniczych obrazuje tabela 9.

Tabela 9.

Lp.	Nazwa elementu	oficerowie		podof.i szer.		Razem		
		wg. etatu	stan fakt.	wg etatu	stan fakt.	wg etatu	stan fakt.	z tego Polaków ilość/%
1.	Dowództwo WL	321	228	310	302	631	530	68/12,9
2.	7 RBL	544	421	3331	3011	3875	3436	240/ 7
3.	Jednostki tyłowe bezpośr. podporządkowane szefowi tyłów WL	456	278	3112	2537	3568	2815	724/26
	Razem	1321	931	6753	5850	8074	6781	1032 / 15

Warunki formowania tyłów lotniczych wpłynęły również na zróżnicowanie stanu osobowego jednostek tyłowych pod względem narodowościowym. Liczba Polaków w tyłach wzrastała stopniowo, w miarę przeszkalania własnych kadr oraz napływu pierwszych polskich absolwentów z radzieckich szkół i uczelni wojskowych. Liczba Polaków w jednostkach tyłowych w porównianiu do pułków lotniczych wzrastała szybciej. Proces ten należy tłumaczyć tym, że w pułkach lotniczych znajdował się wysokiej klasy sprzęt techniczny, na który okres przeszkolenia personelu trwał dłużej, niż w pozostałych jednostkach lotniczych. Zdecydowaną większość wśród stanu osobowego stanowili Polacy jedynie w batalionach inżynieryjno-lotniskowych, których proces formowania trwał prawie do zakończenia działań wojennych. Np. w maju 1945 r. w 1 batalionie inżynieryjno-lotniskowym Polaków było 95,8%, a w 14 batalionie 37,9%. Stosunkowo duża liczba Polaków znajdowała się w składnicach materiałowych /patrz załącznik 26/. Według stanu z 1 maja 1945r. na ogólną liczbę 6.251 osób wojskowych służących w oddziałach tyłowych lotnictwa Polaków było 964, co stanowiło około 15%. W dowództwie Wojsk Lotniczych na stan 530 ludzi Polaków było 68. Natomiast nie udało się ustalić ilu Polaków znajdowało się w szefostwie tyłów. Z danych zawartych w tabeli 10 wynika, że zdecydowana większość Polaków znajdowała się w jednostkach bezpośrednio podporządkowanych szefostwu tyłów WL.

Do formujących się polskich jednostek lotniczych dowództwo Armii Radzieckiej kierowało przede wszystkim oficerów narodowości polskiej bądź też białoruskiej czy ukraińskiej znających język polski, co było zgodnie z wytycznymi KC WKP/b/. /103/ Jednak wszystkie te wysiłki nie mogły zaspokoić potrzeb kadrowych rozwijającego się lotnictwa polskiego. Dlatego też skład narodowościowy stanu osobowego lotnictwa WP był niejednolity.

Na podstawie istniejących dokumentów archiwalnych niemożliwe jest dokładne odtworzenie danych liczbowych ilustrujących skład narodowościowy żołnierzy pełniących służbę w tyłach lotnictwa polskiego w chwili zakończenia działań wojennych. Dane zawarte w tabelach 10 i 11 obrazują tylko wycinkowo skład narodowościowy żołnierzy radzieckich służących w Lotnictwie Polskim. /104/

Tabela 10.

Dowództwo WL WP wg stanu na 25.01.45	Rosja-nie	Ukraińcy	Białorusini	Gruzini	Uzbecy	Kazachowie	Żydzi	Tatarzy	Czuwasze	Baszkirzy	Udmurtowie	Razem
Podofic.	61	10	7	-	1	-	-	-	-	-	1	80
Szeregowcy	107	11	4	1	-	1	3	4	1	1	-	133
R a z e m	168	21	11	1	1	1	3	4	1	1	1	213

Tabela 11

Wojska Lotnicze WP wg stanu na 1.1.45	Rosja-nie	Ukraińcy	Żydzi	Białorusini	Tatarzy	Kazachowie	Uzbecy	Mordwini	Poz.grupy narodowoś.	Razem
Podoficerowie i szeregowcy	4225	904	171	154	100	82	68	51	59	5814

Z powyższych danych wynika, że zdecydowana większość to Rosjanie i Ukraińcy, następnie Żydzi i Białorusini. Podobna kolejność grup narodowościowych pod względem ilościowym utrzymała się do zakończenia działań wojennych.

Pod względem wieku stan osobowy tyłów lotniczych przedstawiał się następująco: w 7 Rejonie Bazowania Lotnictwa na 3.215 podoficerów i szeregowców 638 przekroczyło 40 lat, co świadczy, że 80% z nich było na ogół żołnierzami stosunkowo młodymi /patrz załącznik nr 27/. W oddziałach i pododdziałach tyłowych bezpośrednio podporządkowanych szefowi tyłów WL, sytuacja przedstawiała się podobnie. Na ogólną liczbę 3.349 podoficerów i szeregowców 411 przekroczyło 40 rok życia, co świadczy, że 88% z nich to ludzie młodzi. Stan ilościowy podoficerów i szeregowców w poszczególnych grupach wiekowych, służących w oddziałach bezpośrednio podporządkowanych szefowi tyłów WL obrazuje załącznik nr 28.

Ścisłych danych dotyczących wieku kadry oficerskiej na podstwie istniejących dokumentów archiwalnych nie udało się ustalić. Biorąc pod uwagę, że różnica wieku podoficerów w poszczególnych pionach służb była niewielka, można wyciągnąć wnosek, że wiek kadry oficerskiej we wszystkich jednostkach lotniczych był w zasadzie podobny. To znaczy, że prawdopodobnie 82% oficerów lotnictwa nie przekroczyło 36 lat, a tylko 18% pochodziło z roczników starszych. /105/

Ze względu na braki etatowe w jednostkach lotniczych niektóre stanowiska, zwłaszcza w służbie medycznej, administracji wojskowej i jednostkach tyłowych, obsadzone były kobietami. W jednostkach tyłowych lotnictwa WP w maju 1945 r. służyło łącznie 454 kobiet, z czego w wieku 22-24 lat było 280 kobiet, co stanowiło 60% /patrz załącznik nr 27 i 28/.

Celem polepszenia sytuacji kadrowej, już w końcu grudnia 1944 r. NDWP wydało rozkaz nr 93/Org., w którym zezwala na czasowe zatrudnienie pracowników kontraktowych w dowództwie i jednostkach lotniczych WP. Stąd pod koniec wojny stan pracowników kontraktowych osiągnął około 900 osób, zdecydowana ich większość zatrudniona była w służbach tyłowych i bazie remontowej WL.

Uzupełnianie kadry i żołnierzy w jednostkach tyłowych WL odbywało się w ramach ogólnej mobilizacji prowadzonej na wyzwolonych terenach Polski oraz drogą ich przenoszenia z jednostek wojsk lądowych - szczególnie z 4,8 i 9 zapasowego pułku piechoty, a także z Rejonowych Komend Uzupełnienia /RKU/. Dowódca WL w swym piśmie do ND WP skrytykował istniejący system rekrutacji, proponując jednocześnie, aby przy 1 zapasowym pułku piechoty sformować batalion rezerwowy WL, w którym przeprowadzono by wstępne przygotowanie żołnierzy do służby w lotnictwie. Powyższa propozycja nie doczekała się realizacji i w dalszym ciągu mobilizowanych specjalistów lotniczych kierowano do 15 samodzielnego zapasowego pułku lotniczego, skąd z kolei poszczególne jednostki lotnicze odbierały ich we własnym zakresie.

Do końca maja 1945r. w ramach rozbudowy Wojsk Lotniczych trwał proces uzupełniania stanów osobowych istniejących bądź nowo formownych jednostek tyłowych. 15 marca 1945 r. ND WP wydał rozkaz nr 58/Org., w którym zawarte były wytyczne w sprawie uzupełniania jednostek WP żołnierzami oraz plan uzupełniania nowoformowanych i przeformowywanych jednostek.W planie tym ujęte zostały także potrzeby Wojsk Lotniczych. Potrzeby lotnictwa w zakresie uzupełniania pułków lotniczych i oddziałów tyłowych specjalistami lotniczymi i tyłowymi obrazuje tabela 12. /106/

Tabela 12.

Lp.	Nazwa formujących się jednostek	Miejsce postoju	Zapotrzebowanie			Z jakich jedn i RKU zost. uzupełnione	Uwagi
			Podofic.	Szereg.	Razem		
12	Jedn. Wojsk Lotn. przez 9 zapasowy pułk piechoty	Lublin	-	1839	1839	Z różnych RKU specjalności lotnicze	Z różnych RKU przekazani w czasie 15-30.4.45r.

W odpowiedzi na powyższy rozkaz ND WP, Szef Oddziału Organizacji i Ukompletowania WL, wystosował na początku kwietnia 1945 r. pismo do Szefa Wojenno-Personalnego Punktu Nr-4 w Lublinie, prosząc o skierowanie do jednostek tyłowych WL następujących ilości ludzi, do: batalionów inżynieryjno-lotniskowych - 800 ludzi, 7 RBL - 700 ludzi, 27 składu - 100 ludzi, Technicznej Szkoły Lotniczej - 239 ludzi, razem 1.839 ludzi. /107/ W kwietniu i maju 1945 r. z zapasowych pułków piechoty skierowano do jedostek lotniczych m.in. specjalistów samochodowych /kierowców i mechaników/ oraz żołnierzy innych specjalności np. z 1 zapasowego pułku piechoty krawców i szewców. /108/ Ponadto w maju 1945 r. do 1 i 14 batalionu inżynieryjno-lotniskowego, 27 i 620 składu oraz 7 RBL wcielono 160 kobiet w specjalnościach: krawcy, kucharze, maszynistki, księgowe, pielęgniarki, kelnerki i praczki. /109/

Z licznych rozkazów i pism dowództwa WL do przełożonych w sprawach uzupełnień jednostek lotniczych specjalistami lotniczymi wynika, że przejawiano należytą troskę w tym zakresie. Mimo licznych niedociągnięć związanych z odbiorem zmobilizowanych specjalistów z jednostek lądowych i RKU, proces uzupełniania oddziałów tyłowych kadrą i żołnierzami trwał nieprzerwanie do ostatnich dni wojny.

b/ Poziom wyszkolenia oraz proces szkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych.

Poziom wyszkolenia stanu osobowego jednostek tyłowych w momencie zakończenia działań wojennych oceniony został przez dowództwo lotnictwa polskiego bardzo nisko. Dowodem takiej oceny oraz wielu krytycznych uwag były niskie noty wystawione przez komisje kontrolujące proces szkolenia. Szefostwo tyłów lotniczych równolegle z rozpoczęciem szkolenia bieżącego i samokształcenia w jednostkach tyłowych, przystąpiło do intensywnej kontroli procesu jego realizacji. W tym celu już od połowy grudnia 1944 r. rozpoczęły działalność komisje kontrolne, które na mocy rozkazów

szefa tyłów kontrolowały przebieg szkolenia oraz przedstawiały propozycje jego usprawnienia. Pierwszej kontroli jednostek tyłowych /73, 495, 686 bol, 7 RBL/ w tym zakresie dokonano w drugiej połowie grudnia 1945 r.,podczas której stwierdzono szereg braków w organizacji przygotowania szkolno-bojowego. /110/ Do poważniejszych stierdzonych niedociągnięć komisja zaliczyła słabą znajomość przez kadrę dowódczą metodyki prowadzenia szkolenia, niski poziom szkolenia taktycznego, złą organizację prowadzonych strzelań, słabą znajomość broni zarówno przez kadrę jak i żołnierzy, prowadzenie zajęć bez konspektów, brak planów zajęć, złą organizację pracy sztabów bol w zakresie kierowania przygotowaniem szkolno-bojowym podległych pododdziałów. Były więc to niedociągnięcia bezpośrednio rzutujące na niski poziom wyszkolenia stanu osobowego jednostek tyłowych naszego lotnictwa.

Przeprowadzona przez szefostwo tyłów WL w dniu 9 stycznia 1945 r. kontrola znajomości przez dowódców oddziałów tyłowych instrukcji służby tyłów oraz informatora oficera tyłów wykazała niedostateczną ich znajomość. Na jedenstu egzaminowanych dowódców bol i dowódców składów materiałowych, egzamin zdał tylko dowódca 7 RBL, pozostali otrzymali oceny niedostateczne. /111/ Przyczyną wyżej przytoczonych niedociągnięć były piętrzące się zadania, związane z procesem zabezpieczenia tyłowego jednostek bojowych oraz coraz większe angażowanie się w pracy na rzecz gospodarki narodowej, które uniemożliwiały pełne wykonanie zawężonego programu szkolenia bieżącego, nie mówiąc już o samokształceniu kadry.

W 7 RBL realizacja programu szkolenia wahała się w granicach 60-70%. Szkolenie więc z konieczności prowadzono przy zmniejszonej frekwencji nawet do 65%. /112/ Słaby poziom szkolenia oraz niska frekwencja była przede wszystkim wynikiem częstego wydzielania przez bataliony obsługi lotnisk czołówek zaopatrzenia, które prowadziły zaopatrywanie pułków lotniczych poza rejonami rozmieszczenia macierzystych batalionów. Szczególnie trudna sytuacja w tym zakresie panowała w bol, które zabezpieczały 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą. Biorąc pod uwagę ciągłość realizacji procesu zabezpieczenia tyłowego jednostek bojowych, dużą częstotliwość manewrów lotniskowych oraz udział w pracach na rzecz gospodarki narodowej, bataliony obsługi lotnisk realizowały program szkolenia zaledwie w około 45%. /113/ Do najlepiej wyszkolonych batalionów zliczano 74 i 495 bol posiadające już kilkuletni staż wojenny.

Poważny wpływ na podniesienie poziomu wyszkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych, miały krótkoterminowe kursy organizowane w ostatnich dwóch miesiącach wojny. W ramach tych kursów przeszkalano żołnierzy polskich powołanych do służby w lotnictwie w ramach mobilizacji. Najwięcej żołnierzy przeszkolono na kierowców, tylko w okresie od 1.04 do 1.06.1945 r. przeszkolono we własnym zakresie 300 kierowców. /114/ Na organizowanych kursach przeszkalano przede wszystkim żołnierzy, otrzymywanych w ramach uzupełnień z zapasowych pułków piechoty, którzy wcześniej przeszli już przeszkolenie ogólnowojskowe i posiadali określone przygotwanie cywilne, odpowiadające potrzebom jednostek tyłowych.

Pomocniczy personel służby zdrowia szkolono przeważnie w parciu o szpitale frontowe i zaplecza oraz na kursach rganizowanych przez Resort Pracy , Opieki Społecznej i Zdrowia KWN. Młodszy personel służby weterynaryjnej /podkuwacze i anitariusze / szkolony był przy 5 garnizonowym szpitalu eterynaryjnym i 4 zapasowym pułku kawalerii. Pewne ilości bsolwentów tych kursów trafiały także do jednostek tyłowych otnictwa, jednak ze względu na brak danych trudno jest ustalić ch faktyczną liczbę.

Pododdziały łączności ukompletowane wysokokwalifikowaną i oświadczoną kadrą radziecką od początku stanowiły pełnosprawne ododdziały, mogące bez przeszkód realizować zabezpieczenie owodzenia.Z tego też względu szkolenie specjalistów łączności graniczone zostało do zajęć bieżących i treningów doskonalących. bowiązujący program szkolenia przewidywał zajęcia polityczne, pecjalistyczne oraz bojowe w ramach związku lub oddziału, tórego pododdział łączności był częścią składową. Miesięczny rogram szkolenia pododdziałów łączności 7 RBL czasowo obliczonyył na 60 godzin, z tego na szkolenie specjalistyczne rzeznaczono zaledwie 7 godzin. /115/ Szkolenie doskonalące rganizowane było doraźnie w zależności od ilości wolnego czasu raz według potrzeb w oparciu o własne plany.

Poziom wyszkolenia specjalistów łączności wzrósł znacznie w omencie wprowadzenia egzaminów na klasowych specjalistów. ierwsze egzaminy odbywały się w 6 pułku łączności na przełomie arca i kwietnia 1945 r., w wyniku których 79 żołnierzy otrzymało i II bądź III klasę specjalisty. Pułk łączności stał się w asadzie ośrodkiem przygotowującym polskie kadry łączności dla otrzeb całego lotnictwa. W marcu 1945 r. w pułku rozpoczęła zkolenie pierwsz grupa 159 poborowych przybyłych z RKU, którzy o całkowitym przeszkoleniu ogólnowojskowym i specjalistycznym astąpili w lipcu 1945 r. specjalistów radzieckich. Natomiast z hwilą zakończenia wojny do pułku przybyła grupa 13 oficerów olskich po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Łączności w Zamościu. 116/

Proces szkolenia personelu pomocniczego oraz młodszej kadry dowódczej służb tyłowych dzięki dużej pomocy oficerów i nstruktorów radzieckich przebiegał planowo i na dobrym poziomie. imo wielu trudności w naborze odpowiednich kandydatów na bszczególne kursy, sytuacja z biegiem czasu ulegała poprawie i w omencie zakończenia działań wojennych pokaźne ilości polskich pecjalistów zasiliła jednostki tyłowe lotnictwa.

Dużo gorzej przedstawiała się sytuacja w zakresie rzygotowania oficerskiej kadry specjalistów tyłowych. dkomenderowanie poważnej ilości oficerów z Armii Radzieckiej nie pzwiązywało problemu kadr oficerskich tyłów lotniczych. Ta forma omocy miała charakter doraźny - tymczasowy. Równolegle z nią apoczątkowano i rozwijano szkolenie własnych kadr oficerskich w zkołach Armii Radzieckiej oraz własnych, zorganizowanych już na yzwolonym terytorium kraju i przy pomocy Związku Radzieckiego. oza tym prowadzone było uzupełniające przygotowanie oficerów na rzyśpieszonych kursach organizowanych przy akademiach, szkołach zakładach szkoleniowych Armii Radzieckiej. Na obecnym etapie ie można dokładnie określić jaką liczbę Polaków wykształcono dla otrzeb tyłów naszego lotnictwa na terenie radzieckim.

Od listopada 1944 r. rozpoczęto szkolenie niektórych specjalności tyłowych we własnych szkołach oficerskich. W Oficeskiej Szkole Intendentury w Lublinie już od 24 listopada 1945 r. rozpoczęło szkolenie 348 ludzi. /117/ Czas trwania nauki w szkole ustalono na 3-6 miesięcy dla podchorążych i 6-10 tygodni dla oficerów. Pierwsza promocja podchorążych służb intendenckich odbyła się 18 maja 1945 r. - promowano wówczas 43 podporuczników i 179 chorążych. Ponadto w okresie do 15 marca 1945 r. szkołę ukończyło 82 podchorążych służby finansowej oraz 44 oficerów przeszkolonych z dziedziny służb intendenckich. Szkoła szkoliła oficerów służby żywnościowej, mundurowej i taborowo-gospodarczej oraz oficerów finansowych. Natomist w grudniu 1945 r. rozpoczęto przeszkolenie oficerów służby mps w odpowiedniej akademii wojskowej w ZSRR.

Personel służby medycznej /lekarzy/ szkolono w Katedrze Medycyny Wojskowej powstałej przy Uniwersytecie im. Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Szkolenie rozpoczęto w grudniu 1944 r. /118/ Mając na uwadze kilkuletni okres szkolenia, pierwszy wypust lekarzy uzyskano dopiero w końcu lat czterdziestych. W związku z powyższym w dalszym ciągu musiano uzupełniać lekarzy w jednostkach, w ramach mobilizacji i weryfikacji ich do stopni oficerskich, a następnie przeszkalać ich na kursach krótkoterminowych organizowanych przy Katedrze Medycyny Wojskowej.

Oficrów służby samochodowej szkolono w 1 Szkole Samochodowej Armii Radzieckiej w Riazaniu /ZSRR/, zaś szkolenie oficerów służby drogowej przejęło Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych WP, które posiadało oficerską szkołę w kraju.

Kadrę oficerską specjalności komunikacji wojskowej, kwaterunkowo-eksploatacyjnej oraz specjalistów do służby inżynieryjno-lotniskowej uzupełniano w drodze poboru do wojska inżynierów i techników budowlanych, których następnie weryfikowano do stopni oficerskich.

W tyłach lotniczych w stosunku do innych rodzajów wojsk był większy procent ludzi z wykształceniem średnim i wyższym, o ile 10,5% ogółu oficerów WP posiadało wykształcenie wyższe, to wskaźnik ten w lotnictwie wynosił 12%. /119/ Zdecydowana większość kadry oficerskiej miała natomiast średnie wykształcenie ogólne.

W procesie przygotwania kadr tyłów lotniczych zarysowały się dwa kierunki działalności, z których pierwszy zmierzał do jak najszybszego wyszkolenia specjalistów dla potrzeb bieżących, mających uzupełnić formowane jednostki tyłowe oraz drugi - zmierzający do przygotowania kadr polskich, mających w przyszłości zastąpić kadrę radziecką pełniącą służbę w naszym lotnictwie.

Ocenę organizacji oraz wyszkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych należy w zasadzie dokonywać od listopada 1944 r. Do tego okresu, mając na uwadze wysiłek zbrojny naszej armii, zwracano przede wszystkim uwagę na rozbudowę jednostek bojowych lotnictwa. W związku z czym przystąpiono w pierwszej kolejności do szkolenia personelu latającego i inżynieryjno-lotniczego. Z chwilą utworzenia tyłów lotniczych przystąpiono do organizacji szkolenia kadry tyłowej. Okres działalności tyłów lotniczych w czasie wojny był zbyt krótki, by móc w pełni zaspokoić potrzeby kadrowe tyłów lotniczych. W związku z czym aż do momentu

zakończenia działań bojowych z konieczności bazowano na tyłowej kadrze i specjalistach radzieckich.

Na podstawie przeprowadzonych licznych kontroli działalności szkoleniowo-bojowej przez szefostwo tyłów WL, oraz w oparciu o liczne rozkazy okolicznościowe ND WP, Dowódcy Wojsk Lotniczych oraz Szefostwa Tyłów Lotniczych, można stwierdzić, że mimo licznych niedociągnięć w procesie szkolenia, ogólny poziom wykształcenia w jednostkach tyłów lotniczych, gwarantował prawidłowy tok zabezpieczenia tyłowego naszego lotnictwa, a doskonalenie systemu szkolenia stwarzało nadzieję na szybką zamianę specjalistów radzieckich.

7. Dyslokacja tyłów lotniczych w maju 1945 r.

Operacja berlińska była ostatnią operacją drugiej wojny światowej na europejskim teatrze działań wojennych. Jej zwycięski finał zakończył działania wojenne w Europie i doprowadził do podpisania bezwarunkowej kapitulacji przez Niemcy hitlerowskie. W operacji tej oprócz 4 Dywizji Lotniczej wzięła udział także 2 i 3 Dywizja Lotnicza z 1 Korpusu Lotniczego. Stąd też część oddziałów i urządzeń tyłowych 7 RBL - które wydzielone zostały do zabazpieczenia tyłowego działań bojowych tych dywizji - już w okresie przygotowania do operacji, rozmieszczone zostały w rejonach ich dyslokacji. Takie ugrupowanie tyłów lotniczych miało swoje uzasadnienie, ponieważ przewidywano szybkie zakończenie operacji a przegrupowanie całości tyłów wymagało zbyt długiego czasu i wysiłku. Poza tym po zdobyciu Berlina i zakończeniu operacji nie przewidywano jakichkolwiek działań bojowych.

Oddziały i urządzenia tyłowe podporządkowane bezpośrednio szefowi tyłów oraz pozostałość 7 RBL od 18 kwietnia do 9 maja 1945 r. nie zmieniły swoich miejsc postoju i rozmieszczone były w rejonie Warszawa - Łódź - Kutno. Jedynie 1596 paplot przegrupował się w rejon bazowania 1 Korpusu Lotniczego, gdzie przeszedł do osłony lotnisk Schwante - Vehlefanz - Eichstadt. /120/

W końcowej fazie operacji berlińskiej, tj. na przełomie kwietnia i maja 1945 r. w planowane rejony bazowania 4 dywizji /Mothlow - Retzow / i 1 Korpusu /Schwante - Vehlefanz -Eichstadt/ przebazowały się jedynie 73, 129, 130 i 483 batalion obsługi lotnisk wraz z podporządkowanymi im kompaniami lotniczo-technicznymi. Ponadto w pobliże węzłów bazowania skierowane zostały wysunięte oddziały 27 i 620 składów, które rozmieszczono w miejscowości Steinbeck. Oddziały i urządzenia tyłowe podległe bezpośredno szefowi tyłów oraz pozostałość 7 RBL nie były w ogóle przemieszczane w toku operacji. W wyniku takiej sytuacji głębokość ugrupowania tyłów lotniczych znacznie wzrosła.

W momencie zakończenia operacji berlińskiej tyły lotnictwa WP rozmieszczone były w dwóch strefach oddalonych od siebie o 300-400 km. W pierwszej strefie rozlokowane były bataliony obsługi lotnisk, wraz z kompaniami lotniskowo-technicznymi oraz wysunięte oddziały 27 i 620 składów, które zabezpieczały

bezpośrednie działania bojowe lotnictwa polskiego. Ponadto w strefie tej znajdował się 1596 paplot osłaniający węzeł lotniskowy Schwante - Vehlefanz - Eichstadt /załącznik nr 29/. Węzeł ten obsługiwały trzy bataliony obsługi lotnisk, 129 bol rozmieszczony był na lotnisku Eichstadt, 130 bol na lotnisku Schwante, a 483 bol - na lotnisku Vehlefanz.

Na węźle lotniskowym Mothlow - Retzow, na którym bazowały pułki 4 MDL, rozmieszczony był 73 batalion obsługi lotnisk. Wysunięty oddział 620 składu z amunicją i 27 składu z paliwem rozmieszczone były w miejscowości Steinbeck /121/ /tabela nr 13/.

Oddziały tyłowe zabezpieczające pułki lotnicze 1 MKL rozmieszczone były od czołowych oddziałów 1 AWP około 40 km, natomiast 73 bol około 20 km od linii frontu. Lotniska znajdujące się w obrębie węzłów lotniskowych były typu polowego, o wymiarach pasa startowego 1200-200 m, wybudowane siłami i środkami lotniskowej grupy operacyjnej oraz kompań lotniskowo-technicznych rozmieszczonych w ich pobliżu. Budowa jednego lotniska trwała średnio około 1,5 doby i wymagała wysiłku w granicach 200-250 roboczodniówek. /122/

W drugiej strefie, w trójkącie Warszawa - Łódź - Kutno, rozmieszczone zostały wszystkie zakłady i magazyny wraz ze środkami materiałowymi podległe bezpośrednio szefostwu tyłów oraz część batalionów obsługi lotnisk i składów 7 RBL, zabezpieczających oddziały lotnicze nie biorące udziału w operacji berlińskiej, lotnictwo rządowe i większość lotnictwa cywilnego.

Tabela 13.

Dyslokacja jednostek tyłowych w pierwszej strefie rozmieszczenia tyłów lotnictwa WP

Lotnisko /rejon rozmieszcz/	Jednostki zabezpieczane	Jednostki zabezpieczające	Typ lotniska
Schwante	Dowództwo i sztab 2 DLSz, 6,7 plsz, 9 plm	130 bol, 143 klt	polowe
Vehlefanz	Dowództwo i sztab 1 MKL 1596 paplot, 8 plsz	483 bol	polowe
Eichstadt	Dowództwo i sztab 3 DLM, 10 i 11 plm	129 bol, 147 klt	polowe
Mothlow-Retzow	Dowództwo i sztab 4MDL, 1plm, 2pnb, 3plsz	73 bol, 140 klt	polowe
m.Steinbeck	Oddziały lotnicze 1 MKL i 4 MDL	wysunięte oddziały 27 i 620 składu	___

Strefa ta charakteryzowała się dobrze rozwiniętą siecią dróg kołowych i kolejowych z dużą ilością stacji wyładowczych, co umożliwiało swobodny dowóz środków materiałowych w bezpośrednie sąsiedztwo składów i lotnisk. Korzystne warunki dyslokacji tyłów lotniczych zmniejszyły zapotrzebowanie na transport samochodowy oraz miały poważny wpływ na stacjonarny charakter bazowania jednostek lotniczych. /123/

W strefie tej rozmieszczone było ponadto dowództwo Wojsk Lotniczych z Szefostwem Tyłów w Łowiczu. Ponadto na lotniskach rozmieszczone były bataliony obsługi lotnisk i kompanie lotniczo-techniczne: w Sochaczewie - 683 bol i 145 klt, w Mokotowie 513 bol - a jego czołówka na lotniski Okęcie, 495 bol i 122 klt w Sannikach z czołówką w Łowiczu.

Pozostałe pododdziały i urządzenia tyłowe 7 RBL rozmieszczono w Łowiczu, jedynie 2003 polowy magazyn lotniczy i 107 batalion samochodowy w Nieborowie koło Łowicza. Większość oddziałów i urządzeń tyłowych podporządkowanych bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych rozmieszczone były w Pruszkowie koło Warszawy, część z nich w Warszawie i Otwocku, Główne siły tyłów lotniczych skoncentrowane zostały w drugiej strefie i rozmieszczone na zachodnim brzegu Wisły.

Poza strefami rozmieszczenia tyłów lotniczych znajdował się 74 bol w Baronówku, 901 bateria oplot w Gostyninie koło Poznania, która zatrzymana została tam w momencie zakończenia działań bojowych polskiego lotnictwa oraz 3306 składnica zbożowa i 71 skład lotniczy w Lubartowie na północ od Lublina. /124/ Dokładną dyslokację oddziałów i urządzeń tyłowych w drugiej strefie rozmieszczenia tyłów obrazuje załącznik nr 30.

Do dyspozycji tyłów Wojsk Lotniczych wyznaczona była droga samochodowa i kolejowa przebiegająca przez miejscowści: Warszawa, Pruszków, Łowicz, Kutno, Konin, Poznań, Gorzów Wielkopolski, Kostrzyń, Mincheberg. Wytyczone więc były one na kierunku operacji berlińskiej i łączyły obydwie strefy rozmieszczenia tyłów lotniczych.

Sztaby bol rozmieszczono w pobliżu sztabów pułków lotniczych w odległości 0,5 km od lotniska, co usprawniało współdziałanie między tymi organami. Stan osobowy rozmieszczono jak najbliżej lotniska. Wokół płyty lotniska rozśrodkowano samoloty, transport samochodowy, zapasy mps i pozostałe środki materiałowe. /125/

Z analizy dyslokacji tyłów lotniczych wynika, że zamiarem szefostwa tyłów lotniczych było ugrupowanie tyłów w dwóch rzutach /strefach/. W pierwszym rzucie rozmieszczone były oddziały tyłowe zabezpieczające oddziały lotnicze biorące bezpośredni udział w działaniach bojowych, a więc przede wszystkim oddziały szczebla taktycznego, w drugim zaś rzucie /strefie/ oddziały i urządzenia tyłowe bezpośrednio podległw szefowi tyłów lotniczych /szczebel operacyjny/.

Z porównania dyslokacji oddziałów i pododdziałów tyłowych sprzed operacji berlińskiej i po jej zakończeniu wynika, że przemieszczeniu uległy jedynie tylko te, które bezpośrednio zabezpieczały pułki lotnicze biorące udział w operacji berlińskiej. Zmiany położenia dokonały więc 73, 129, 130 i 483 bataliony obsługi lotnisk oraz część 27 i 620 składu polowego, a więc bataliony, które zabezpieczały działania bojowe pułków lotniczych w operacjach poprzedzających operację berlińską.

Przyczyną takich posunięć szefostwa tyłów lotniczych było przekonanie o rychłym zakończeniu działań wojennych i możliwości wydzielonych sił i środków w zakresie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa polskiego biorącego udział w operacji.

Urzutowanie tyłów w dwóch strefach było wynikiem doświadczeń poprzednich operacji. W pierwszej strefie rozmieszczono oddziały i urządzenia tyłowe, które zabezpieczały szczebel taktyczny lotnictwa, w drugiej - siły i środki tyłowe, które spełniały rolę tyłów operacyjnych.

P r z y p i s y d o r o z d z i a ł u I

1. "Tyły - ogół sił i środków ujętych w system organizacyjny, przeznaczonych do wszechstronnego zaspokajania potrzeb wojsk walczących. W skład sił i środków tyłów wchodzą: składy z zapasami środków materiałowych, związki i oddziały transportowe, kolejowe, drogowe, mostowe, techniczne, inżynieryjno-budowlane, jednostki produkcyjno-usługowe /np. piekarnie, pralnie, laboratoria, szpitale/", Leksykon wiedzy wojskowej, MON, Warszawa 1979, s.461.

2. Instrukcja lotnictwa, Służba tyłów lotniczych, Lot. 66/51, s.7.

3. Tamże, s.7-8.

4. Sprawozdanie z działalności 1 pułku lotnictwa myśliwskiego za marzec 1944 r.,MiD, WIH, sygn.IV/1/60, s.214.

5. Sprawozdanie z działalności 1 plm za 1943 r.,MiD, WIH, sygn. IV/1/68, s.159.

6. Meldunek o sformowaniu i stanie bojowym oddziałów lotniczych WP za okres 5.10-2.11.1944 r.,MiD, WIH, sygn. 13/IV/1/62, s.107, 271.

7. Pułk otrzymał nazwę "Kraków", co związane było z rolą tego miasta w historii Polski, a także w dziejach lotnictwa polskiego. W Krakowie bowiem powstała w 1918 r. jedna z pierwszych eskadr lotniczych odradzającego się państwa polskiego. Później na lotnisku Rakowice bazował 2 pułk lotniczy, który chlubnie zapisał się w dziejach walki w obronie ojczyzny we wrześniu 1939 r. - J.K.

8. H.Duda, Organizacja oraz działania jednostek i służb naziemnych ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943-1945, rozprawa doktorska, WIH, Warszawa 1981, s.40.

9. Protokół z kontroli warunków bytowych oraz zabezpieczenia szkolenia w Grigoriewskoje przeprowadzonej w dniach 9-12 września 1943 r. przez komisję z 7 RBL, CAW, III-270-2, s.8-10

10. H.Duda, Organizacja oraz działania ...,op.cit,s.43.

11. M.Konieczny, Lot do Polski, Warszawa 1975, s.59-70.

12. Cz. Krzemiński, Kurs bojowy - Warszawa, Warszawa 1975, s.50-52.

13. Cz. Krzemiński, Mała Kronika Polskiego Lotnictwa Wojskowego, TWO, Warszawa 1979, s.85.

14. Analizy dokonano na podstawie art. J.Kolińskiego, Działania 1 Dywizji lotniczej w rejonie Jabłonny i Legionowa, WPL nr 11/61, s.60.

15. Protokół przyjęcia jednostek 4 MDL z dnia 6 listopada 1944 r., CAW, III-263-10, s.48.

16. Rozkaz nr 063 z 5.10.1944 r. dowódcy 611 plsz stwierdza, że chorzy zostają skierowani na leczenie do szpitala wojskowego Nr 2376 w Kobryniu, CAW, III-272-17, s.49.

17. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit, s.214.

18. Rozkaz dowódcy 1 PDL z 23.9.1944 r. w sprawie ochrony lotnisk, CAW, III-272-16, s.452.

19. Rozkaz dowódcy 611 plsz nr 051 z 6.9.1944., CAW, III-272-17, s.57.

20. Cz. Krzemiński, Mała kronika ...,s.86; H. Duda, Organizacja oraz działanie ..., op.cit, s.44.

21. Meldunek o stanie jednostek 1 MKL z dnia 20.01.1945 r., CAW, III-263-10, s.20.

22. Meldunek z kontroli 2 DLSz i 3 DLM przeprowadzonej przez komisję z dowództwa 6 AL AR w dniach 18-21.10.1944 r., CAW, III-263-10, s. 16-18; meldunek o stanie jednostek korpusu z dnia 20.01.1945r., tamże, s.120-122.

23. Na podstawie rozkazu Dowódcy Armii Polskiej nr 00130 z 5.07.1944 r. miało być zorganizowane "kierownictwo dowódcy wojsk lotniczych" przy Głównym Sztabie Formowania. W etacie kierownictwa planowano m.in. - oddział zabezpieczenia materiałowo-technicznego, któremu miał podlegać 24 magazyn techniczno-lotniczy. Organizacja i działania bojowe ludowego WP w latach 1943-1945, t.1, Warszawa 1958, s.95.

24. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit, s. 50-51; Kwatermistrzostwo ludowego WP w latach 1943-1945, Warszawa 1973, s. 1420-1421.

25. CAW, III-1-303, s. 100-101 i 177; Por. też K. Frontczak, siły Zbrojne Polski Ludowej. Przejście na stopę pokojową 1945-1947, Warszawa 1974, s.168; Cz. Krzemiński, Lotnictwo Ludowego Wojska Polskiego w czasie II wojny światowej, WPH nr 3/1973, s.402.

26. Patrz etat nr 015/467, CAW, spis 761/61/242.

27. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 1 z 31.11.1944 r., CAW, III-263-72, s.1-2.

28. Dyrektywa Sztabu Generalnego AR nr 10/1257-K z 29.11.1944., CAW, III-263-45, s.69.

29. Rozkaz ND WP nr 83/Org. zdnia 6.12.1944r., CAW, III-1-303, s. 177.

30. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.111.

31. Meldunek zastępcy dowódcy 4 MDL ds. pol-wych. do Szefa GZP-W WP za okres 28.12.1944 r. do 8.01.1945 r.,CAW, III-2-59, s.13

32. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit.,s.254.

33. J. Jaworski, Wybrane problemy mat-technicznego i lotniskowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w okresie II wojny światowej, skrypt ASG, Warszawa 1979, s.28.

34. Sprawozdania Wojskowej Komisji Lekarskiej Dowództwa Lotnictwa WP z badań personelu latającego 4 MDL przeprowadzonych w dniach 7-9.12.1944 r., CAW, III-263-196, s.3,5,7.

35. W styczniu 1945 r. 17 pułk lotnictwa łącznikowego wykonał łącznie z lotami szkolno-treningowymi - 1265 lotów, a w lutym - 342. 13 pułk lotnictwa transportowego wykonał w styczniu 666 lotów, a w lutym - 399. Dane o ilości wykonywanych lotów w styczniu i lutym 1945 r. przez w/w pułki, CAW, III-263-2, s.44-48, 63-64.

36. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.259.

37. Sprawozdanie z działalności bojowej 4 MDL za marzec 1945 r., CAW, III-263-2, s.65.

38. W sprawozdaniu zatępcy dowódcy dywizji ds.polityczno-wych. do Szefa GZP-W WP za okresy: od 18.02-1.03.1945 r. i 1.03-8.03.1945 r. oraz 8-18.03.1945 r. stwierdzono: "Dywizja nadal nie otrzymuje benzyny. Już około miesiąca 2 pułk nie może wykonywać lotów bojowych w związku z brakiem benzyny, a pozostałe pułki muszą ograniczać lość lotów w zależności od zapasu benzyny". W sprawozdaniu za pierwszą połowę marca płk Bogdanowski melduje: - "Sytuacja nie ulega poprawie, 2 pułk w dalszym ciągu nie otrzymał benzyny. Zrodziło to złe nastroje wśród personelu latającego. Bezskuteczne były też interwencje ze strony dowództwa dywizji". CAW, III-2-59, s.27,33,37.

39. Dokumenty dotyczące dyslokacji jednostek lotniczych WP za okres od 11.01. do 16.05.1945 r., MiD WIH, sygn. IV/1/65.

40. Sprawozdanie z działalności tyłów lotniczych za okres od 1.11.1944 r. do 15.04.1945 r., CAW,III-263-93, s.167-168.

41. H. Duda, Organizacja oraz działanie ..., op.cit., s.268.

42. Sprawozdanie z działalności tyłów ..., CAW, III-263-93, s.169.

43. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.266.

44. Tamże, s.268.

45. T. Strzeszewski, Analiza organizacji obrony lotnisk LLP w latach 1944-1945, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1970, s.8.

46. Sprawozdanie z działalności oddziału OPL i podległych mu jednostek artylerii przeciwlotniczej za okres od 1.11.1944 r. - 1.04.1945 r., CAW, III-263-93, s.176-177.

47. Sprawozdanie z działalności bojowej 4 MDL za listopad i grudzień 1944 r., CAW, III-263-2, s.16-28.

48. Meldunki operacyjne o stanie łączności 7 RBL z 12 i 25.01.1945 r., CAW, III-339-12, s.16.

49. Fr. Popa, Organizacja łączności ..., op.cit., s.79-80.

50. Sprawozdanie z łączności Sztabu Dowództwa Lotnictwa WP za okres 1-15.04.1945 r., CAW, III-263-29, s.57-69.

51. Dla sprawnego zabezpieczenia dowodzenia lotnictwem w końcowym okresie wojny w dyspozycji ND WP, 1 i 2 Armii WP oraz Dowództwa Lotnictwa WP znajdowały się: jeden pułk łącznikowy, sześć eskadr i pięć kluczy łącznikowych, razem 122 samoloty. Meldunek o stanie bojowym wojsk lotniczych na 1 kwietnia 1945 r., MiD WIH, sygn. IV/1/53.

52. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.334.

53. Pismo szefa sztabu 7 RBL do szefa sztabu tyłów lotniczych z dnia 20.04.1945 r. w sprawie przebiegu przebazowania jednostek 7 RBL w rejon Barnówka, CAW, III-263-99, s.29.

54. Operacyjny meldunek tyłowy 7 RBL na 12.04.1945 r., CAW, III-263-98, s.64.

55. Sprawozdanie z pracy oddziału MPS za II kwartał 1945 r., CAW, III-263-93, s.42-45.

56. Operacyjny meldunek ..., op.cit., s.64.

57. Tamże, s.65.

58. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.226.

59. Cz. Krzemiński, Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej, Warszawa 1970, s.223-229.

60. Dobrą jakość wyżywienia potwierdzają sprawozdania 74, 130, 495 bol za kwiecień - maj 1945 r., CAW, III-339-6, s.98,1o2, 108, 112, 214.

61. Zestawienie ukompletowania transportu samochodowego w wojskach lotniczych na 1 kwietnia 1945 r., CAW,III-263-67, s.3.

62. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.345.

63. Operacyjny meldunek tyłowy 7 RBL z 27 kwietnia 1945 r., CAW, III-263-98, s.67.

64. Z. Łobarz, Z dziejów 11 pułku lotnictwa myśliwskiego, Zarząd Polityczny WOPK, Warszawa 1968, s.48.

65. Sprawozdanie z działalności Oddziału OPL i podległych jednostek artylerii plot. za okres od 1 kwietnia do 1 lipca 1945 r., CAW, III-263-93, s.228.

66. Cz. Krzemiński, Lotnictwo polskie ..., Warszawa 1970, s.216.

67. K. Frontczak, Siły Zbrojne Polski Ludowej, Przejście na stopę pokojową 1945-1947, Warszawa 1974, s.168 oraz Cz. Krzemiński, Lotnictwo Ludowego Wojska Polskiego w II wojnie światowej, WPH nr 3/1973, s.402, CAW, III-1-303, s.100, 177.

68. Etat nr 015/467, CAW, spis 761/61/242.

69. Tamże.

70. J. Koliński, Regularne jednostki Wojska Polskiego /lotnictwo/, Warszawa 1978, s.211.

71. W momencie zakończenia wojny tyły lotnicze nie posiadały opracowanego dokumentu określającego zasady funkcjonowania i zadania służb tyłowych. Działalność organów kierowania tyłów oparta była o zasady obowiązujące w Siłach Powietrznych AR oraz własne doświadczenia wyniesione z okresu wojny. Dopiero pod koniec lat czterdziestych przystąpiono do opracowywania dokumentu regulującego funkcjonowanie tyłów, który wydany został w 1951 r. w postaci "Instrukcja lotnictwa - służba tyłów wojsk lotniczych". W rozprawie struktura organizacyjna organów dowodzenia i kierowania, ich zadania i ogólne zasady funkcjonowania opracowane zostały w oparciu o: etat nr 015/467, CAW, III-242, meldunki i sprawozdania poszczególnych służb oraz pracę dyplomową M. Podgórskiego, Analiza materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych jednostek lotnictwa polskiego w operacji pomorskiej i berlińskiej 1 Frontu Białoruskiego, ASG, Warszawa 1962.

72. H. Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.95.

73. Na podstawie rozkazu ND WP nr 89/Org. z 14.12.1944 r. powiększono oddział finansowy z 3 do 6 osób, Rozkazem ND WP nr 65/Org. z 28.03.1945 r. rozbudowano wydział kwaterunkowo-budowlany do rangi oddziału, Rozkazem ND WP nr 84/Org. z 11.04.1945 r. dostosowano strukturę wewnętrzną oddziału budownictwa lotniskowego do nowych potrzeb, powiększając jego stan z 16 do 43 osób. Wykaz zmian do etatu dowództwa lotnictwa, CAW, III-etaty, T.242, s.45-46. Rozkazem ND WP nr 16/Org. z 26.01.1945 r. służba zdrowia została wyłączona z podległości szefa tyłów lotniczych i podporządkowana bezpośrednio dowódcy lotnictwa, CAW, III-263-30, s.222.

74. Cz. Krzemiński, Wysiłek organizacyjny i operacyjno-taktyczna analiza działań wojennych LLP w drugiej wojnie światowej, ASG, Warszawa 1965, Autor, okres formowania lotnictwa w czasie wojny dzieli na dwa etapy:
   - I etap, to formowanie jednostek bojowych, który trwał do końca 1944 r.
   - II etap, formowanie tyłów lotniczych, który trwał od końca 1944 r. do końca 1945 r.

75. J. Jaworski, Wybrane problemy ..., oraz rozkaz ND WP nr 83/Org. z 6.12.1944 r. i rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 0026 z 16.12.1944 r., CAW, III-263-72, s.49.

76. J.Jaworski, Wybrane problemy ..., op.cit., s.35.

77. Granice rejonu bazowania podawane były w comiesięcznych rozkazach dowódcy 7 RBL, CAW, III-263-98, s.13-71.

78. Rozkłady zajęć i sprawozdania ze szkolenia 7 RBL, CAW, III-263-93, s.133, 164, 180.

79. J.Malczewski, 7 Rejon Bazowania ..., op.cit., s.35.

80. Wykaz etatów radzieckich sił powietrznych, CAW 430, etat nr 029/423.

81. Tamże, etat nr 049/10, 049/11, 049/14 oraz J. Malczewski, 7 Rejon Bazowania ..., s.43.

82. J.Malczewski, 7 Rejon Bazowania ..., op.cit., s.45.

83. Wykaz etatów radzieckich ..., etat nr 014/97.

84. Etat nr L6/1, CAW, III-339-5, s.19.

85. Etat nr P9/2, CAW, III-339-4, s.18, J. Koliński, Ludowe lotnictwo ..., op.cit., s.416-418 /wyciąg z załącznika nr 1/.

86. M.Podgórski, Analiza materiałowo-technicznego ..., op.cit., s.66.

87. J.Koliński, Ludowe Lotnictwo ..., op.cit., s.240.

88. Tamże, wyciąg z załącznika nr 2.

89. H.Duda, Organizacja oraz działania ..., s.105.

90. Tamże, s.106.

91. Meldunek o stanie transportu 7 RBL na dzień 1.05.1945 ., CAW, III-263-34, s.171.

92. J.Malczewski, 7 Rejon Bazowania ..., op.cit., s.52.

93. Meldunek o stanie transportu 7 RBL ..., s.171.

94. Fr.Popa, Organizacja Łączności w ludowym lotnictwie polskim w latach 1944-1945, WPL nr 10/1972, s.67.

95. H.Duda, Organizacja oraz działania ..., s.119.

96. M.Geret, Łączność 1 Armii WP podczas działań w operacjach 1945 r., Rozprawa doktorska, ASG, Warszawa 1967, załącznik nr 3.

97. Tamże.

98. Tamże.

99. Fr.Popa, Organizacja Łączności ..., op.cit., s.37-41.

100. M.Geret, Łączność 1 Armii WP ..., op.cit., zał.3.

101. Informacja o ukompletowaniu oddziałów Wojsk Lotniczych WP /wg stanu na 1.05.1945 r./, CAW, III-263-34, s.170. J.Koliński, w swojej publikacji "Ludowe lotnictwo polskie 1943-1945", podaje że stan faktyczny wynosił 16.853 osoby wojskowe. Liczba została podana prawidłowo, ponieważ uwzględnia ona stan osobowy portów lotniczych, które w tym okresie podlegały dowódcy WL - J.K.

102. Tamże.

103. T.Gąsek, Z.Hoffman, Pomoc ZSRR dla narodu polskiego w jego walce z niemcami hitlerowskimi, w 20-lat ludowego Wojska Polskiego, II sesja naukowa poświęcona wojnie wyzwoleńczej narodu polskiego 1939-1945, Warszawa 1967, s.453-454.

104. Tabele 11 i 12 opracowane zostały w oparciu o meldunki /wzoru/ 6/OP do dowódcy WL, CAW, III-263-32, s.127, oraz o meldunek Oddz. Administracyjno-Gospodarczego dowództwa WL do Szefa Oddz. Org. i Ukompletowania w sprawie składu narodowościowego żołnierzy radzieckich służących w lotnictwie polskim, CAW, III-263-32, s.128.

105. J.Koliński, Ludowe lotnictwo polskie ..., op.cit., s.183.

106. Wyciąg z planu uzupełnienia nowoformowanych i przeformowywanych jednostek WP wg rozkazu ND WP nr 58/Org. z dnia 15.03.1945 r., CAW, III-263-32, s.314.

107. Pismo Szefa Oddz. Org. i Ukompletowania WL do Szefa Wojenno-Personalnego Punktu Nr 4 w Lublinie w sprawie przekazania specjalistów lotniczych do oddziałów tyłowych WL, CAW, III-263-32, s.327.

108. Tamże, s.365.

109. Tamże, s.425-426; 428-439; 441.

110. Rozkaz szefa tyłów WL nr 024 z 20.12.1944 r. o rezultatach kontroli dowództwa 7 RBL i podległych batalionów obsługi lotnisk, CAW, III-263-211, s.44-47.

111. Rozkaz tyłów WL nr 06 z 9.01.1945 r. w sprawie znajomości przez dowódców oddziałów i składów WL instrukcji służby tyłów oraz informatora oficera tyłów, CAW, III-263-211, s.54

112. H.Duda, Organizacja i działania ..., op.cit., s.43.

113. Sprawozdanie z wykonania planu szkolenia przez jednostki 7 RBL za okres zimowy 1944/1945, CAW, III-263-96, s.186.

114. Rozkaz szefa tyłów WL nr 042 z 20.03.1945 r. w sprawie organizacji szkolenia kierowców w oddziałach WL, CAW, III-263-211, s.135.

115. Rozkład zajęć szkoleniowych dla jednostek tyłowych za okres zimowy 1944/1945 r, CAW, III-263-145, s.12.

116. T.Żak, Organizacja i działania bojowe 6 samodzielnego pułku łączności lotnictwa WP, Praca magisterska, Uniwersytet Poznański , Poznań 1966, s.3.

117. W.Dawidowicz, Problemy tworzenia działalności tyłów ..., op. cit., s.256.

118. Tamże, s.257.

119. W.Jurgielewicz, stan liczbowy i organizacja ludowego WP w przeddzień zakończenia drugiej wojny światowej, WPH nr 2/1962, s.162.

120. M.Podgórski, Analiza materiałowo-technicznego ..., s.131.

121. Tamże, J.Jaworski, Wybrane problemy ..., rozdz.1.4.

122. M.Podgórski, Analiza materiałowo-technicznego ..., s.124, oraz zestawienie zbiorcze lotnisk wybudowanych przez 14 bat. inż-lotniskowy, CAW, III-241-9, s.42-45.

123. H.Duda, Organizacja oraz działania ...,op.cit., s.262 i 350.

124. M.Podgórski, Analiza materiałowo-technicznego ..., mapa; oraz H.Duda, Organizacja oraz działania ..., op.cit., s.261-265.

125. Sprawozdanie z działalności bojowej 73 bol za okres od 1.11. 1944 r. do 1.07.1945 r., CAW, III-342-4, s.79.

R o z d z i a ł I I

KIERUNKI ZMIAN ORGANIZACYJNYCH TYŁÓW LOTNICZYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1945 - 1949.

1. Przejście na stopę pokojową i kierunki reorganizacji tyłów lotniczych Wojska Polskiego.

Pod koniec drugiej wojny światowej lotnictwo Wojska Polskiego stanowiło zorganizowany silny rodzaj sił zbrojnych posiadający w swym składzie cztery dywizje lotnicze, cztery pułki lotnictwa pomocniczego, cztery eskadry łącznikowe oraz trzy jednostki szkolne. Ponadto w skład lotnictwa WP wchodziły równie dobrze rozbudowane tyły lotnicze obejmujące mocno rozwinięte organy dowodzenia i kierowania, tyłowy związek taktyczny - 7 BBL, samodzielne jednostki materiałowo-technicznego zaopatrzenia, budowy lotnisk, warsztaty polowe i magazyny oraz porty lotnicze i jednostki będące w dyspozycji państwowej komunikacji lotniczej.

Według obowiązujących etatów, w chwili zakończenia działań wojennych stan liczebny lotnictwa WP powinien wynosić 20.914 żołnierzy i około i tysiąca pracowników cywilnych. /1/ Faktycznie lotnictwo wojskowe osiągnęło stan 18.801 żołnierzy i 875 pracowników cywilnych, z tego w tyłach lotniczych służyło 7.198 żołnierzy, co stanowiło 38% faktycznego stanu osobowego żołnierzy lotnictwa WP. Natomiast w jednostkach komunikacji cywilnej znajdowało się 1.299 osób wojskowych i cywilnych. Dokładny podział faktycznego stanu osobowego lotnictwa obrazuje tabela 14. /2/ Największe braki etatowe stanu osobowego posiadały jednostki tyłowe i lotnictwo cywilne.

Tabela 14.

Nazwa	Rosjanie						Polacy						Razem
	Mężczyźni			Kobiety			Mężczyźni			Kobiety			
	Ofic.	Podof. i szereg	Razem	Ofic.	Podof. i szereg	Razem	Ofic.	Podof. i szereg	Razem	Ofic.	podof. i szereg	Razem	
Stan faktyczny	3348	7792	11148	77	737	814	356	6276	6632	9	209	218	18801

Służby tyłowe zaopatrywały w tym okresie w środki materiałowe 684 samoloty, w tym: 197 Po-2, 142 IŁ-2, 117 Jak-9, 100 Pe-2, 39 UT-2, 18 Jak-1, 19 UIŁ-2, 14 Jak-3, 6 Li-2 i 32 innych typów. /3/

Po zakończeniu wojny kraj nasz przystąpił do odbudowy gospodarki ze zniszczeń wojennych. Wymagało to ogromnych rezerw ludzkich, których znaczna ilość znajdowała się w siłach zbrojnych. Ponadto sytuacja polityczno-militarna, jaka wytworzyła się po zakończeniu działań wojennych, wymagała przejścia sił zbrojnych na stopę pokojową oraz dokonania ich zmian organizacyjno-etatowych.

Na podstawie zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 23 maja 1945 r. Dowództwo Lotnictwa WP opracowało plan zamierzeń dotyczących reorganizacji oraz przechodzenia wojsk lotniczych na etaty czasu pokojowego. Proponowane nieznaczne zmiany dotyczyły przede wszystkim uproszczenia struktury organizacyjnej jednostek, przedsięwzięć związanych z planowaną demobilizacją oraz przyspieszenia tempa zastępowania radzieckich oficerów polskimi specjalistami. /4/

Ten plan przechodzenia lotnictwa na stopę pokojową nie zadowolił Naczelnego Dowództwa WP. Biorąc pod uwagę trudności gospodarcze kraju oraz przygotowania do częściowej demobilizacji wojska, Sztab Główny WP wprowadził do opracowanego planu korekty, które przewidywały rozformowanie niektórych jednostek lotniczych i redukcję stanu osobowego lotnictwa o 8.600 etatów oraz przyspieszenie zamiany specjalistów radzieckich własną kadrą.

W ramach przechodzenia lotnictwa na stopę pokojową, przedsięwzięcia realizowane były wielokierunkowo i równolegle, często wzajemnie się uzależniając. Do najważniejszych kierunków zmian oraganizacyjnych tego okresu w tyłach lotniczych można zaliczyć:

- przejście organów dowodzenia i kierowania oraz wykonawczych na etaty pokojowe, zmniejszenie ilości jednostek tyłowych i zmiana ich struktur organizacyjnych do rozmiarów odpowiadającym potrzebom reorganizującego się pionu bojowego lotnictwa;
- stopniowa demobilizacja żołnierzy starszych roczników;
- przyspieszenie wymiany stanu osobowego narodowości rosyjskiej;
- reorganizacja i doskonalenie systemu szkolenia stanów osobowych;
- zmiana dyslokacji jednostek tyłowych w celu usprawnienia systemu zaopatrywania jednostek bojowych lotnictwa.

Główny nacisk położono na zmianę struktury organizacyjnej i dostosowanie jej do warunków pokojowych oraz organizację szkolenia taktyczno-tyłowego i specjalistycznego. Ponadto wiele uwagi poświęcono demobilizacji i zamianie radzieckich specjalistów polską kadrą.

Na podstawie dekretu Rady Ministrów z 10.08.1945 r. oraz rozkazu ND WP nr 0181 z 18.08.1945 r. i rozkazów Dowódcy Lotnictwa WP nr 00122 z sierpnia oraz nr 0146 z września 1945 r. dotyczących "częściowej demobilizacji żołnierzy armii czynnej", we wrześniu 1945 r. rozpoczęto w lotnictwie demobilizację, która przebiegała w dwóch etapach. W wyniku demobilizacji, która trwała do końca 1945 r, z lotnictwa zwolniono 7.233 ludzi, czyli ponad 42% stanu osobowego, w tym 6.368 obywateli radzieckich i 865 żołnierzy polskich. W ogólnej liczbie przewidywanych do zwolnienia było 2.853 specjalistów lotniczych służb tyłowych./5/

Demobilizacja przebiegała zgodnie z wcześniej opracowanymi planami, w których podano jednostki demobilizujące i odpowiedzialne za jej przebieg, liczbę zwolnionych żołnierzy, miejsca ich zbiórek oraz punkty zbiorcze wysyłania na terytorium ZSRR. Wyciąg z planu demobilizacji jednostek tyłowych lotnictwa w miesiącu wrześniu 1945 r. obrazuje załącznik 31.

Na podstawie analizy istniejących meldunków o przeprowadzeniu demobilizacji, można wyciągnąć wniosek, że proces demobilizacji i uzupełnień stanów osobowych jednostek tyłowych przebiegał sprawnie i bez zakłóceń, w przeciwieństwie do personelu latającego i inżynieryjno-technicznego, gdzie nie zawsze na czas można było przygotować odpowiednią ilość zastępczej kadry polskiej narodowości. Sprawność demobilizacji jednostek tyłowych lotnictwa wynikała z mniej skomplikowanego procesu przygotowania polskiego personelu tyłowego i możliwości jego przeszkolenia we własnym zakresie.

Wielkość zdemobilizowanych żołnierzy narodowości rosyjskiej w pierwszym etapie demobilizacji obrazuje meldunek zbiorczy dowódcy 7 RBL przedstawiony w formie tabeli 15. /6/ W miejsce zdemobilizowanych żołnierzy narodowości rosyjskiej powoływano Polaków, w wyniku czego zmieniał się przekrój narodowościowy stanu osobowego jednostek tyłowych lotnictwa WP na korzyść narodowości polskiej. W październiku 1945 r. służyło w lotnictwie ogółem 9.786 żołnierzy polskich w tym 301 kobiet. Zmianę struktury narodowościowej stanu osobowgo lotnictwa w wyniku pierwszego etapu demibilizacji w porównaniu ze stanem z maja 1945 r. obrazuje tabela 16. /7/

Tabela 15.

Liczba zdemobilizowanych żołnierzy narodowości rosyjskiej 7 RBL

Kierunek odprawy zdemobilizowanych	Punkt zbiórki zdemobilizowanych	Ilość zdemobilizowanych	
		Podofic.	Szeregowców
ZSRR	205 zapas.pułk piech. /AR/ st. kolejowa Grupa	53	111
	5DPanc /AR/ stacja kolejowa Chorsze	74	423
Razem		127	534
Polska	Indywidualnie do odpowiednich RKU	7	6

Łącznie do końca grudnia 1945 r. zdemobilizowano ok. 80% żołnierzy radzieckich. Np. o ile w maju 1945 r. w 7RBL na stan ogólny 3.469 osób znajdowało się tylko 152 specjalistów polskich, o tyle w październiku 1945r znajdowało się ich już 1218, co stanowiło 47,5% ogółu stanu osobowego 7RBL.Stan faktyczny Polaków z dokładnym rozbiciem na oddziały ,pododdziały oraz urządzenia tyłowe 7RBL w porównywalnych okresach obrazują załączniki 32 i 33. /8/ i

Stan osobowy żołnierzy polskich w tyłach lotnictwa WP w1945r.osiągnął liczbę 2.121 osób,w tym 62 oficerów, 215 podoficerów i 1.814 specjlistów tyłowych./9/

Tabela 16.

Nazwa	Rosjanie						Polacy						Razem
	Mężczyzni			Kobiety			Mężczyzni			Kobiety			
	Ofic.	Podof. i szereg	Razem	Ofic.	Podof. i szereg	Razem	Ofic.	Podof. i szereg.	Razem	Ofic.	Podof. i szereg.	Razem	
Stan faktyczny	2748	5205	7953	72	581	653	852	8633	9485	21	280	301	18392

Z analizy zmian stanów osobowych wynika, że postęp wymiany żołnierzy narodowości radzieckiej przebiegał zgodnie z opracowanym przez Dowództwo Lotnictwa WP planem wyszkolenia na lata 1945-1947 oraz planami demobilizacji. Pełna wymiana podoficerów i szeregowców radzieckich nastąpiła w pierwszym kwartale 1946 r. Nieskomplikowany charakter wielu służb tyłowych upraszczał proces przygotowania kadr polskich niższego szczebla. Większe trudności napotykano w zakresie wymiany kadry oficerskiej, które spowodowane były dłuższym okresem szkolenia. Pomocna przy tym okazała się redukcja niektórych ogniw dowódczo-sztabowych w zmieniających się strukturach organizacyjnych jednostek, co zmniejszyło ogólne zapotrzebowanie na oficerów.

W celu przyspieszenia obsady oficerów na kierowniczych stanowiskach i przygotowania zasaniczego trzonu polskiej kadry dowódczej, Naczelny Dowódca WP wydał rozkaz nr 093 z dnia 7.06.1946 r.,który zobowiązywał dowódcę lotnictwa do wprowadzenia we wszystkich jednostkach lotniczych na etatach "zastępców" - oficerów narodowości polskiej. Kierowani na te stanowiska oficerowie po kilkumiesięcznej praktyce przejmowali dowodzenie jednostkami i służbami, o ile uzyskali pozytywną ocenę i opinię przełożonych.

Pewne nadzieje wiązano także z mobilizacją przedwojennych oficerów lotnictwa, którzy powrócili z obozów jenieckich, a także z Polskich Sił Powietrznych z Wielkiej Brytanii, które oficjalnie rozformowano w listopadzie 1946 r. W tym przypadku kierowano się zasadą przyjmowania ludzi młodych rokujących perspektywę dłuższej

służby w wojsku. Mimo niespełnienia pokładanych nadziei w przeprowadzonej mobilizacji, w latach 1945-1947 wcielono do służby w lotnictwie 205 przedwojennych oficerów, podoficerów i podchorążych,z liczby tej, poważny procent stanowili specjaliści służb tyłowych. /10/

W czasie demobilizacji zwolniono także z szeregów lotnictwa kadrę i szeregowców, którzy w czasie okupacji służyli w wojsku niemieckim lub byli na usługach niemieckich władz okupacyjnych. Żołnierze nie podlegający demobilizacji poddawani byli ścisłej selekcji, a mniej wartościowych pod względem politycznym zwalniano do rezerwy. Zwalnianych do rezerwy żołnierzy wyposażano w nowe umundurowanie, zaopatrywano w żywność, środki pieniężne oraz wystawiano oświadczenia o zwolnieniu do rezerwy. Dla żołnierzy narodowości rosyjskiej dokumenty wystawiane były w języku polskim i rosyjskim.

Zasadniczą rolę w przygotowaniu kadr średniego i wyższego szczebla dla tyłów lotniczych odegrały oficerskie szkoły wojsk lądowych. W latach 1946-1947 skierowały one do lotnictwa 149 oficerów służby samochodowej, piechoty, kwatermistrzostwa, służby medycznej i łączności. /11/

Efektem tych wielokierunkowych poczynań była całkowita wymiana do końca 1947 r. specjalistów radzieckich na polskich. Do grudnia 1947 r. odeszło z wojsk lotniczych ogółem 11.958 osób personelu radzieckiego, w tym: 6 generałów, 3.234 oficerów, 3.681 podoficerów, 3.906 szeregowców oraz 1122 pracowników cywilnych. W lotnictwie pozostało jedynie w charakterze doradców 200 oficerów i 6 podoficerów. /12/

Równolegle z procesem demobilizacyjnym i mobilizacyjnym w ramach przejścia wojsk lotniczych na stopę pokojową dokonano także zmian w strukturze organizacyjnej organów dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi oraz ich organów wykonawczych. W toku 1945 zakończono rozpoczęty 12 maja pierwszy etap przechodzenia tyłów lotniczych na stopę pokojową. W okresie tym w wyniku przeprowadzonej reorganizacji, przeniesiono na etat pokojowy Dowództwo Lotnictwa Frontu, w tym i szefostwo tyłów lotniczych, zlikwidowano pośredni szczebel dowodzenia jednostkami obsługi lotnisk, jakim było dowództwo 7RBL oraz rozformowano większość podległych mu jednostek tyłowych, natomiast bataliony obsługi lotnisk przemianowano i przeniesiono na nowe etaty a następnie podporządkowano operacyjnie pułkom lotniczym. Dowodzenie wszystkimi jednostkami tyłowymi przejęte zostało bezpośrednio przez Kwatermistrza - Zastępcę Dowódcy Lotnictwa WP ds. Zaopatrzenia. Stan osobowy oraz sprzęt z rozformowanych jednostek przeznaczony został na uzupełnienie innych jednostek, głównie batalionów obsługi lotnisk, natomiast żołnierzy i specjalistów narodowości radzieckiej skierowano do dyspozycji armii Radzieckiej. /13/ W okresie tym nastąpiły również znaczne zmiany w składzie osobowym. Na miejsce zdemobilizowanych starszych roczników przyszli młodzi żołnierze z poboru lub innych rodzajów wojsk. Zmiany te wpłynęły na odmłodzenie stanu osobowego jednostek tyłowych, w których przeciętna wieku była najwyższa w całym lotnictwie polskim. Reorganizacja tyłów lotniczych w 1945 r. tylko w pewnym stopniu złagodziła niedobór kadrowy w jednostkach, nadal odczuwano braki, szczególnie wśród średniego personelu dowódczego.

Z początkiem 1946 r. przystąpiono do dalszej reorganizacji tyłów lotniczych, dostosowując je do zmieniającej się struktury organizacyjnej lotnictwa bojowego oraz nowych wymagań okresu pokojowego. W styczniu 1946 r. w wyniku reorganizacji pionu bojowego lotnictwa, pułki lotnicze uzyskały większą samodzielność oraz uproszczony został system ich zabezpieczenia tyłowego. Usprawnienie systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa uzyskano dzięki dalszej reorganizacji tyłów, w ramach której, od lutego do kwietnia 1946 r, rozformowano i przeformowano 9 jednostek tyłowych. /14/ Następnie w listopadzie 1946 r. na podstawie rozkazu ND WP nr 0202/Org. rozformowano pozostałe dwa dowództwa dywizji lotniczych, a ich pułki przeniesiono na nowe etaty. Rozformowano także bataliony obsługi lotnisk, a ich pododdziały i służby włączono w skład pułków lotniczych jako organiczne ich pododdziały. Ponadto powyższa reorganizacja jednostek bojowych i tyłowych spowodowała dokonanie pewnych zmian organizacyjnych w dowództwie lotnictwa WP. Zmiany dotyczyły przede wszystkim służby inżynieryjno-technicznej i kwatermistrzowskij. Oprócz dokonanych zmian organizacyjnych w dowództwie lotnictwa, w jednostkach bojowych i tyłowych rozformowano wiele mniejszych pododdziałów zabezpieczających jak poczta polowa, kasa banków polowych, pododdziały ochronne i inne.

W rezultacie półtorarocznej reorganizacji stan liczebny Lotnictwa WP w tym i tyłów w stosunku do maja 1945 r. zmniejszył się o około 50%. Stan taki uzyskano dzięki rozformowaniu 1 MKL, dywizji lotniczych, 1 RBL oraz części jednostek tyłowych bezpośrednio podległych szefowi tyłów lotniczych.

Reorganizację tyłów lotniczych kontynuowano również w następnym roku. I tak, w marcu 1947 r. nastąpiła zmiana etatu /etat nr 6/67, który przetrwał do 28.06.1950 r./ i przemianowanie Dowództwa Wojsk Lotniczych Frontu WP na Dowództwo Wojsk Lotniczych, natomiast w kwietniu dokonano rozformowania czterech i przeniesienie na nowe etaty pięciu kolejnych jednostek tyłowych. /15/ W lipcu 1947 r. siedziba Dowództwa Wojsk Lotniczych została przeniesiona z Pruszkowa do Warszawy.

W wyniku zmian organizacyjnych zachodzących w tyłach lotniczych w kolejnych latach, trójszczeblowa struktura organizacyna tyłów lotniczych: Dowództwo Wojsk Lotniczych /służba kwatermistrzowska i inżynieryjno-lotnicza/ - dowództwo RBL - dowództwa batalionów obsługi lotnisk, została przekształcona w dwuszczeblową: Dowództwo WL - dowództwa pułków lotniczych /kwatermistrzostwo i sekcja inżynieryjno-lotnicza/, centralnych składnic lotniczych oraz pozostałych mniejszych jednostek i urządzeń tyłowych. /16/

Wiosną 1947 roku zakończył się drugi etap reorganizacji tyłów lotniczych, rozpoczęty na początku 1946 r., mający na celu przejście lotnictwa na stopę pokojową.

Lata 1948-1949 to okres krystalizacji i zgrywania się nowych struktur. W okresie tym następują jedynie zmiany ilościowo-jakościowe wśród stanów osobowych, na stanowiskach funkcyjnych, w organach kierowania i dowodzenia oraz w podległych im jednostkach i urządzeniach tyłowych. Niewielkie zmiany w strukturze organizacyjnej służby samochodowej i lotniskowej jakie zaszły w tym okresie nie miały zasadniczego wpływu na końcową organizację całości tyłów lotniczych jaka ukształtowała się w 1949 roku.

W grudniu 1949 r. zostały wydane ostatnie rozkazy MON i Dowódcy Wojsk Lotniczych w zakresie zmian struktury organizacyjnej, na podstawie których przyjęto od III Wiceministerstwa Obrony Narodowej - Centralną Składnicę MPS, Tary i Urządzeń. /17/ Powyższe rozkazy zakończyły okres przemian organizacyjnych tyłów lotniczych pierwszych lat ich powojennej historii.

Reorganizacja tyłów lotniczych i przejście ich na stopę pokojową spowodowało odejście z jednostek tyłowych poważnej części radzieckiego personelu, co powiększyło i tak już istniejący niedobór kadrowy. Fakt ten był jedną z przyczyn intensyfikacji szkolenia oraz zmian w jego systemie.

Szkolenie w okresie działań wojennych oparte na skróconych programach, w których szczególną uwagę zwracano na stronę praktyczną, nie mógł zaspokoić rosnących potrzeb kadrowych oraz perspektywicznych wymagań związanych z reorganizacją i planowaną modernizacją lotnictwa WP. Źródłem dostarczającym specjalistów lotniczych i kwatermistrzowskich w okresie działań wojennych były przede wszystkim akademie wojskowe, szkoły oficerskie i wszelkiego rodzaju specjalistyczne kursy oraz jednostki Armii Radzieckiej.

Pod koniec działań wojennych rozpoczęto we własnym zakresie szkolenia, które z pewnymi zmianami prowadzone są do chwili obecnej. W początkowym okresie pokojowej działalności oparte one były na programach nauczania i systemie stosowanym w Siłach Powietrznych Armii Radzieckiej oraz doświadczeniach własnych i sojuszniczych wyniesionych z okresu walk z najeźdźcą. Aby zaspokoić potrzeby kadrowe lotnictwa skrócono czas szkolenia oraz zwiększono ilości szkolonej kadry.

Proces szkolenia specjalistów dla jednostek lotniczych przebiegał dwutorowo, w jednostkach lotniczych i szkołach oficerskich podległych odpowiednim Instytucjom Centralnym MON. Z upływem czasu tyły lotnicze otrzymywały coraz większą liczbę specjalistów - absolwentów funkcjonujących już szkół oficerskich i akademii. Pewną ilość specjalistów służby lotniskowej, inżynierów i techników budowlanych, komunikacji, łączności i służby zdrowia uzyskano w drodze poboru absolwentów uczelni cywilnych do wojska, których następnie przeszkalano i awansowano do stopni oficerskich.

W ramach ogólnej reorganizacji lotnictwa dokonana została także reorganizacja procesu szkolenia, w ramach której dostosowywano programy szkolenia do nowych potrzeb, tworzono kursy określonych specjalności oraz wzmocniono kontrolę szkolenia. Za całokształt organizacji i przebieg szkolenia odpowiedzialny był Dowódca Wojsk Lotniczych, który do dyspozycji miał sztab wraz z niezbędnymi komórkami w tym i służbę tyłów. Szefowie poszczególnych służb tyłowych na podstawie sprawozdań miesięcznych i półrocznych oraz kontroli komisyjnych posiadali aktualne dane o poziomie wyszkolenia, na podstawie których wysuwali swoje propozycje i wytyczne oraz dokonywali korekty procesu szkolenia specjalistów tyłowych.

Podstawą organizacji i planowania procesu szkolenia w jednostkach tyłowych były rozkazy i wytyczne dowódcy lotnictwa w zakresie wyszkolenia, poza tym planowanie szkolenia uzależnione było od napływu młodych kadr oraz stopnia ich przygotowania teoretycznego i praktycznego. O ile na kursach, w szkołach

oficerskich i akademiach więcej uwagi zwracano na przygotowanie teoretyczne, o tyle w jednostkach na pierwszym miejscu stawiano szkolenie praktyczne. Szkolenie organizowano w dwóch okresach - zimowym i letnim. /18/ Przed rozpoczęciem każdego okresu szkolenia Dowódca Wojsk Lotniczych wydawał dyrektywę i rozkaz szkoleniowy, precyzując w nich zadania do realizacji przez podległe jednostki. /19/ Przy ustaleniu zadań na kolejny okres szkoleniowy kierowano się m.in. wynikami kontroli przeprowadzonych w jednostkach lotniczych, starając się zlikwidować ujawnione niedociągnięcia w wyszkoleniu taktyczno-bojowym i specjalistycznym.

Zapoczątkowane pod koniec działań wojennych, a rozwijane i doskonalone do końca lat czterdziestych szkolnictwo wojskowe stanowiło zalążek, całego systemu kursów, szkół oficerskich i akademii wojskowych, które całkowicie zaspokajały rosnące potrzeby kadrowe Sił Zbrojnych.

Kolejnym problemem jaskrawo występującym w okresie reorganizacji lotnictwa, było dopasowanie dyslokacji istniejących jednostek lotniczych do zmieniającej się struktury organizacyjnej Wojsk Lotniczych. Swobodna zmiana miejsc dyslokacji jednostek utrudniona była zniszczeniami dokonanymi przez okupanta w systemie sieci lotniskowej. Dlatego też służba lotniskowa w pierwszej kolejności zmuszona była przygotować sieć lotniskową dla jednostek lotniczych, które zakończyły działania bojowe na terytorium Niemiec. W dalszej kolejności, w ramach poprawy systemu bazowania lotnictwa, dowództwo lotnictwa dokonało zmiany miejsc dyslokacji niektórych pułków lotniczych, starając się rozmieścić je równomiernie na obszarze całego kraju. Wraz z pułkami lotniczymi przebazowano zabezpieczające je bataliony obsługi lotnisk. Składy i składnice, jednostki remontowane i transportowane oraz urządzenia tyłowe nadal rozmieszczone były w centralnej Polsce w trójkącie Warszawa - Łódź - Kutno, co zapewniało najdogodniejsze ramie dowozu środków materiałowych do jednostek bojowych.

W celu zabezpieczenia procesu szkolenia personelu latającego w warunkach poligonowych, służba lotniskowa przygotowała szereg lotnisk zapasowych. Sprawność eksploatacyjną tych lotnisk utrzymywały wydzielone siły i środki bol, które zabezpieczały pszczególne pułki lotnicze. W 1947 r. utworzono komendy lotnisk zapasowych, które miały m.in. za cel utrzymanie lotnisk w gotowości eksploatacyjnej w okresach kiedy nie bazowały na nich pułki lotnicze. Poza tym przy sztabach okręgów wojskowych utworzono komórki lotniskowe, które odpowiedzialne były za stan lotnisk na podległym im obszarze. Posunięcia te w pewnym stopniu usprawniały system dyslokacji oddziałów lotniczych.

Tyły lotnicze angażowały się nie tylko w sprawy wewnętrzne reorganizującego się lotnictwa. Uczestniczyły czynnie również w planowaniu i rozwoju lotnictwa cywilnego, kierując tam najlepszą kadrę specjalistów tyłowych oraz sprzęt. Patronat tyłów nad odbudowującym się lotnictwem cywilnym oraz bezpośrednia ich pomoc w zakresie materiałowo-technicznym i kadrowym trwały do połowy grudnia 1945 r./20/ W latach następnych, po wyłączeniu ze składu Wojsk Lotniczych lotnictwa cywilnego, pomoc tą przekształcono we współpracę, w ramach której realizowano szereg wzajemnych usług.

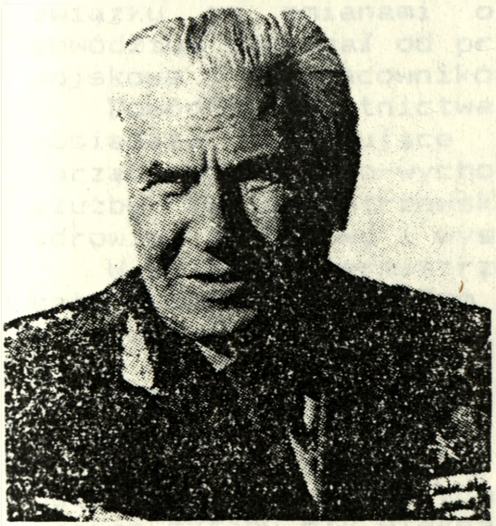
W lipcu 1946 r. Naczelny Dowódca WP podjął pierwsze decyzje w sprawie formowania lotnictwa morskiego, stawiając szereg zadań w tym zakresie dla Dowództwa Marynarki Wojennej i Wojsk Lotniczych. W wyniku szeregu kolejnych konsultacji między zainteresowanymi stronami powstało lotnictwo morskie, któremu aż do 1949 r. pomocy udzielały wojska lotnicze. W ramach pomocy tyły lotnicze przekazały niezbędny sprzęt lotniczo-techniczny oraz część specjalistów i instruktorów służb tyłowych, których zadaniem było przygotowanie przyszłej kadry tyłowej lotnictwa morskiego. Ponadto udzielono Marynarce Wojennej pomocy w zakresie rozbudowy bazy lotniskowej i oddziałów portowych lotnisk. Sprzęt oraz kadra specjalistów dla potrzeb formującego się lotnictwa morskiego wygospodarowana została z rozwiązanych jednostek lotniczych WP.

Ważnym kierunkiem działań tyłów lotniczych, był udział w świadczeniach na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa, przy odbudowie zaplecza lotniczo-technicznego, w akcjach przeciwko reakcyjnemu podziemiu, referendum ludowym i wielu innych przedsięwzięciach mających na celu podniesienie kraju ze zniszczeń wojennych.Podstawą tych działań były dyrektywy i rozkazy ND WP oraz tendencje ogólnokrajowe w tym zakresie.Pomoc w powyższych zadanich najczęściej polegała na udostępnieniu niezbędnego sprzętu, transportu i środków materiałowych oraz niezbędnej ilości kadry i żołnierzy do zabezpieczenia określonych przedsięwzięć .

Na podstawie analizy najważniejszych kierunków działalności tyłów lotniczych WP można stwierdzić, że ich zaangażowanie w rozwoju i unowocześnianiu lotnictwa polskiego, a także w życiu społeczno-politycznym i gospodarczym kraju zyskało uznanie Naczelnego Dowództwa WP i całego społeczeństwa.

2. Zmiany organizacyjne w organach dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi.

W październiku 1944 r. na bazie dowództwa radzieckiej 6 armii lotniczej utworzone zostało - według etatu nr 015/467 - Dowództwo Lotnictwa Frontu WP. /21/ Etat dowództwa zakładał obsadę personalną w ilości 633 osoby, w tym: 11 generałów, 290 oficerów, 74 podoficerów, 208 szeregowców i 50 pracowników kontraktowych. Obsadę personalną ważniejszych stanowisk w dowództwie w maju 1945r. przedstawia załącznik 34.



Gen.dyw. Teodor Połynin - pierwszy Dowódca Lotnictwa WP.

Jednym z bardziej rozbudowanych pionów organizacyjnych dowództwa lotnictwa była służba tyłów, posiadająca w swoim składzie sztab oraz odpowiednie specjalistyczne komórki tyłowe. Silnie rozbudowane organa kierowania tyłami lotnictwa były dowodem, że ówczesne dowództwo lotnictwa doceniało rolę organów tyłowych w procesie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Kapitulacja Niemiec i zakończenie działań wojennych w Europie spowodowały przystąpienie ND WP do opracowania planów reorganizacji wojska i jej przejścia na stopę pokojową. Proces ten formalnie zapoczątkowany został rozkazem ND WP z 18 sierpnia 1945 r. /22/ opartym na wcześniejszym dekrecie rządu z 10 sierpnia 1945 r. o częściowej demobilizacji żołnierzy armii czynnej. /23/ W praktyce jednak prace przygotowawcze do demobilizacji rozpoczęto już w lipcu 1945r., kiedy to powołano specjalną komisję demobilizacyjną. /24/ Wpierw jednak należało przeprowadzić reorganizację wojska oraz przenieść Siły Zbrojne na stopę pokojową. W ramach reorganizacji Sił Zbrojnych, praktycznie już od połowy maja 1945 r. rozpoczęto reorganizację jednostek bojowych i tyłowych lotnictwa polskiego, natomiast do zmian organizacyjnych w dowództwie lotnictwa WP przystąpiono w lipcu 1945 r.

Na podstawie rozkazu ND WP nr 0170/Org. z 11.07.1945 r. oraz rozkazu dowódcy lotnictwa nr 0118 przeformowano dowództwo lotnictwa z etetu nr 015/467 na etat 6/12 o stanie 489 osoby wojskowe i 41 pracowników kontraktowych. /25/ Ponadto rozkaz nr 0118 usankcjonował także powszechnie używaną nazwę - Dowództwo Lotnictwa WP, które do lipca 1945 r. występowało pod nazwą Dowództwo Lotnictwa Frontu WP. Poza tym coraz częściej zamiast terminu służba tyłów lub szefostwo tyłów posługiwano się określeniem kwartermistrzostwo dowództwa.

Nowo wprowadzony etat w miarę nasilania się reorganizacji lotnictwa ulegał kolejnym poprawkom. Podstawą tych zmian były kolejne rozkazy organizacyjne, wydawane przez ND WP w okresie sierpień-listopad 1945 r. /26/ Istotną zmianą w organizacji dowództwa, było zlikwidowanie w wydziale wyszkolenia bojowego sztabu dowództwa lotnictwa, stanowiska pomocnika szefa wydziału ds. wyszkolenia, który był m.in. odpowiedzialny za szkolenie kwatermistrzowskie. Wobec powyższego nadzorem szkolenia kwatermistrzowskiego zajął się sztab kwatermistrzostwa. /27/ W związku ze zmianami organizacyjnymi, faktyczny stan osobowy dowództwa odbiegał od przewidzianego etatem i wynosił 444 osoby wojskowe i 35 pracowników cywilnych.

Dowództwo Lotnictwa w nowej strukturze organizacyjnej posiadało następujące piony organizacyjne: dowództwo, sztab, zarząd polityczno-wychowawczy, służbę inżynieryjno-lotniczą, służbę kwatermistrzowską oraz wydziały: personalny, służby zdrowia, finansową i wyszkolenia wojskowych zakładów naukowych.

W skład kwatermistrzostwa wchodził sztab, jeden oddział oraz cztery wydziały. Ogółem służba kwatermistrzowska liczyła 92 osoby wojskowe i 1 pracownik kontraktowy, co stanowiło 18,7% ogólnego stanu osobowego dowództwa lotnictwa. Szczegóły organizacyjne przedstawiono w załączniku nr 35. Przeobrażeniom strukturalnym dowództwa towarzyszyły także zmiany personalne w jego kierownictwie. Nowym zastępcą dowódcy lotnictwa ds. polityczno-wychowawczych został płk Sergiusz Minorski, natomiast szefem sztabu płk Aleksander Romeyko, awansowany w grudniu 1945 r.

do stopnia generała brygady. W sierpniu odszedł też do Armii Radzieckiej dotychczasowy zastępca dowódcy lotnictwa ds. wyszkolenia, gen.bryg. Kuźma Dmitriejew. /28/



Szef Sztabu Dowództwa Lotnictwa WP gen.bryg.pil. Aleksander Romeyko

Z sześciu radzieckich generałów, którzy służyli w lotnictwie WP do listopada 1945 r., pozostał tylko dowódca lotnictwa, WP, gen. dyw. T.Połynin, oraz główny inżynier lotnictwa, gen. bryg. W. Koblikow. /29/Natomiast służba kwatermistrzowska w niezmienionym składzie przetrwała do 14 lutego 1946r. Na czele służby kwatermistrzowskiej pozostał dotychczasowy kwatermistrz lotnictwa płk Aleksander Doroszenko.

Przeformowanie Dowództwa Lotnictwa WP na etat pokojowy kończyło wstępny etat prac związanych z przejściem lotnictwa na stopę pokojową.

Na podstawie rozkazu ND WP nr 018/Org. z 14.01.1946 r. dowództwo lotnictwa przeszło na etat nr 6/38 o stanie 262 osób wojskowych, w tym: 6 generałów, 128 oficerów, 59 podoficerów i 69 szeregowców. Ponadto etat przewidywał 52 pracowników kontraktowych. /30/ Jednocześnie wraz ze zmianą etatu dowództwa dokonano zmiany nazwy tej instytucji na Dowództwo Wojsk Lotniczych. Oficjalnie nowa nazwa dowództwa weszła do obiegu dopiero jesienią 1947 r.,kiedy to dokonano podziału Sił Zbrojnych PRL na trzy rodzaje wojsk: lądowe, lotnicze i marynarkę wojenną. /31/ W etacie 6/38, mimo zachowania podstawowych pionów organizacyjnych, dokonano pewnych zmian, szczególnie w sztabie dowództwa i służbie kwatermistrzowskiej. Nowa struktura dowództwa w swoim składzie posiadała: dowództwo, sztab, zarząd polityczno-wychowawczy, służbę inżynieryjno-lotniczą, służbę kwatermistrzowską, służbę zdrowia, sekcje finansową i pracy wśród instruktorów Armii Radzieckiej oraz komendę ochrony. Szczegóły organizacyjne przedstawiono w załączniku nr 36.

Największych zmian dokonano w służbie kwatermistrzowskiej, zmieniając wydział organizacji i kwatermistrzostwa na wydział operacyjny i wyszkolenia bojowego, oddział budowy lotnisk na wydział, likwidując jednocześnie podległe mu wydziały. Wydziały: zaopatrzenia intendenckiego, zaopatrzenia materiałów pędnych oraz transportu samochodowego zamieniono na sekcje, likwidując jednocześnie podległe im sekcje. Zmiany organizacyjne objęły także służbę zdrowia i służbę finansową, które przeniesione zostały na etaty sekcji.

Poprawki w strukturze organizacyjnej Dowództwa Wojsk Lotniczych w ramach etatu 6/38 trwały do 20 grudnia 1946 r., natomiast etat obowiązywał do połowy marca 1947 r. Mimo usilnych starań nie udało się utrzymać stanu osobowego w założonej etatem ilości, i na koniec 1946 r. wzrósł on do 132 osób wojskowych i 98 pracowników cywilnych. Natomiast kwatermistrzostwo osiągnęło stan

46 osób wojskowych i 15 pracowników kontraktowych. Szczegółowe zmiany etatowe poszczególnych komórek organizacyjnych służby kwatermistrzowskiej w stosunku do etatu nr 6/12 oraz planowanego stanu etatem 6/38 obrazuje tabela 17.

Tabela 17.

Zmiany etatowe w stanie osobowym służby kwatermistrzowskiej DWL w 1946 roku.

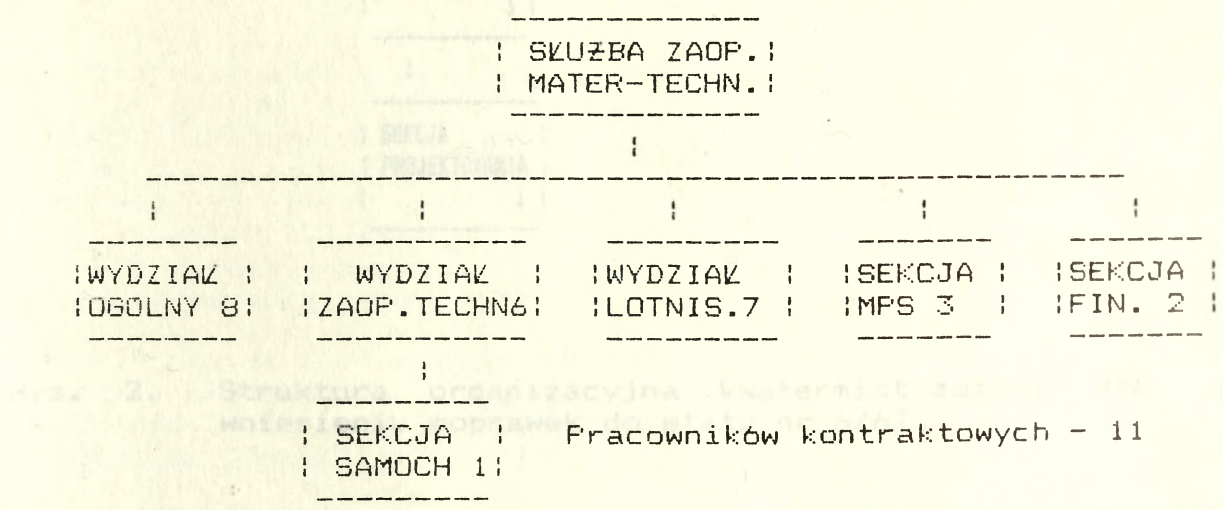
Nazwa komórki organizacyjnej	Stan wg etatu nr 6/12	Etat nr 6/38	
		Plan.stan	Fakt.stan
Kierownictwo służby kwater.	3	2	3
Sztab kwatermistrzostwa	13	9 + 2	9 + 2
Oddział /wydział/ lotniskowy	21 + 1	6 + 2	15 + 2
Wydział zaopatrzenia techn.	20	6 + 5	7 + 5
Wydział /sekcja/ zaop.mat.pęd	8	3 + 2	3 + 2
Wydział /sekcja/ transp.sam.	11	5 + 2	5 + 2
Wydział /sekcja/ zaop.intend.	16	4 + 2	4 + 2
R a z e m	92 + 1	35 + 15	46 + 15

Z analizy tabeli wynika, że w kwatermistrzostwie w porównaniu z etatem nr 6/12 przeprowadzono redukcję stanu osobowego sięgającego 50%. Natomiast planowanego etatem 6/38 stanu 35 osób wojskowych nie udało się utrzymać i znacznie go przekroczono. Na przełomie 1946 r., z wyjątkiem sekcji transportu samochodowego mimo planowanej redukcji, nastąpował wzrost liczbowy osób funkcyjnych. Dopiero w wyniku zdecydowanego przeciwdziałania Oddziału Mobilizacji i Uzupełnień Sztabu Generalnego WP do końca 1946 roku zredukowano stan osobowy kwatermistrzostwa do 46 wojskowych i 15 pracowników kontraktowych.

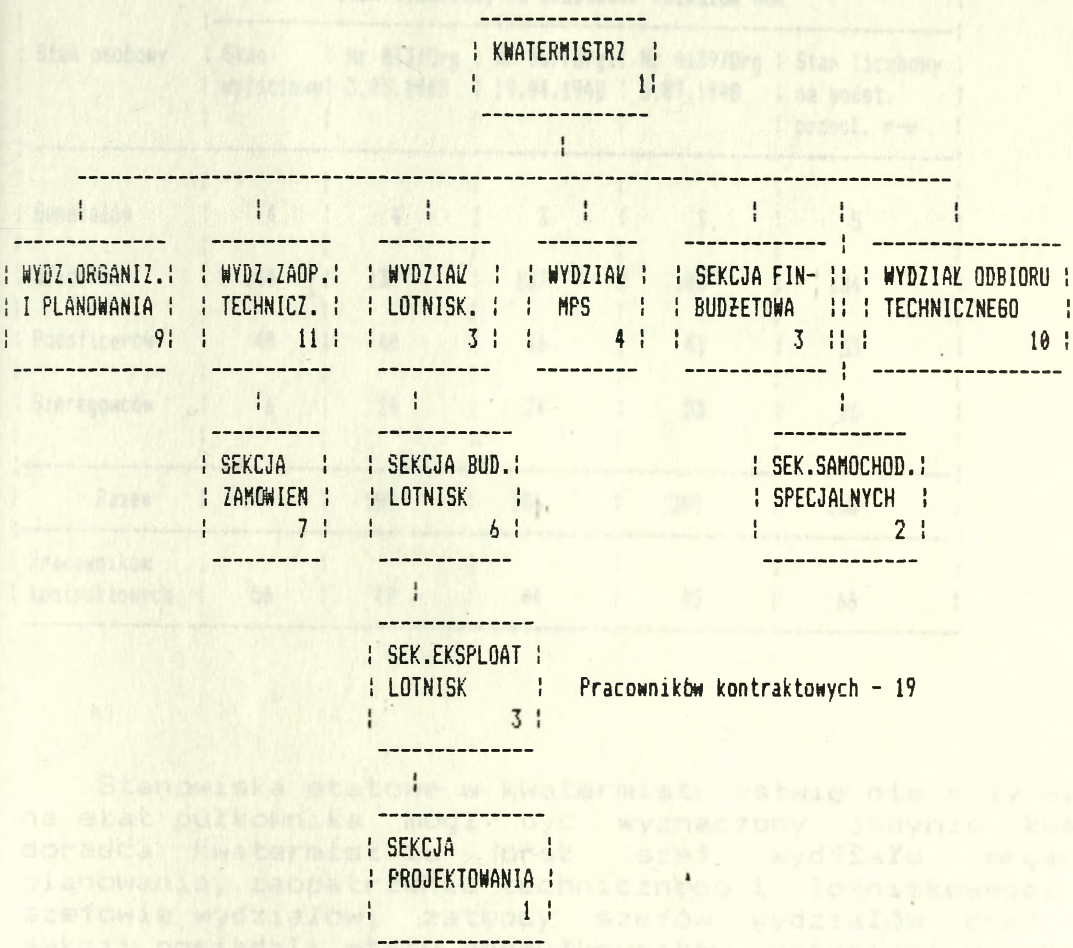
Dalsze zmiany organizacyjne nastąpiły w pierwszym kwartale 1947 r. Rozkaz MON nr 084/Org. z 13.03.1947 r. przenosił Dowództwo Wojsk Lotniczych z etatu nr 6/38 na etat nr 6/67 o stanie 240 osób, w tym: 4 generałów, 140 oficerów, 40 podoficerów, 6 szeregowców i 50 pracowników cywilnych. /32/ Wprowadzenie nowego etatu spowodowało poważną redukcję stanu osobowego dowództwa Wojsk Lotniczych. Nadal zachowano podstawowe piony organizacyjne dowództwa, wprowadzając jednak w podległych im komórkach pewne zmiany organizacyjne. Tym razem poważnym zmianom organizacyjnym - łącznie z nazwą - oraz redukcji uległa służba kwatermistrzowska, mimo to nadal obok sztabu dowództwa

pozostała największym pionem organizacyjnym.

Służba zaopatrzenia materiałowo-technicznego /kwatermistrzostwo/ - jako organ kierowania tyłami lotniczymi - składała się z wydziałów: organizacji i planowania, zaopatrzenia technicznego, odbioru technicznego, lotniskowego, mps, oraz sekcji samochodów specjalnych i finansowo-budżetowej. /33/ W załączniku nr 37 przedstawiono szczegółową organizację DWLot. wprowadzoną etatem 6/67, która obowiązywała do 16.09.1948 r, natomiast załącznik nr 38 obrazuje strukturę organizacyjną ukształtowaną w wyniku wniesienia do etatu licznych poprawek i obowiązującą do połowy 1950 r. Przeprowadzone zmiany oraz znaczna redukcja stanu osobowego aparatu kierowniczego tyłów lotniczych poważnie obniżyły sprawność kierowania tyłami lotniczymi. Wobec czego, we wrześniu 1948 r. ponownie rozbudowano kierowniczy pion tyłów lotniczych do rozmiarów zapewniających sprawne kierowanie procesem zabezpieczenia tyłowego jednostek bojowych lotnictwa. Na podstawie rozkazu MON nr 0164/Org. przekształcono służbę zaopatrzenia materiałowo-technicznego ponownie na służbę kwatermistrzowską o stanie 79 osób, w tym 19 pracowników kontraktowych. W nowo powstałym kwatermistrzostwie utworzono dodatkowo sekcję i wydział oraz zmieniono nazwę i kompetencje dwóch innych wydziałów. Powyższe zmiany obrazują rysunki nr 1 i 2



Rys. 1. Struktura organizacyjna służby zaopatrzenia mater.-techn. DWL - wg. etatu nr 6/67.



Rys. 2. Struktura organizacyjna kwatermistrzostwa DWL po wniesieniu poprawek do etatu nr 6/67.

W latch 1948-1949 dokonano także pewnych zmian w sztabie dowództwa, zarządzie polityczno-wychowawczym, służbie zdrowia, a ponadto utworzono dowództwa dywizji: myśliwskiej OPL, szturmowej i bombowej. /34/

Kierownictwo MON dostrzegając olbrzymi wysiłek tyłów lotniczych w zakresie zabezpieczenia przejścia lotnictwa na stopę pokojową, znacznie rozbudowało kwatermistrzostwo dowództwa lotnictwa, tworząc nowe wydziały oraz rozbudowując istniejące. Miało to między innymi na celu usprawnienie systemu dowodzenia lotnictwem w okresie przechodzenia na stopę pokojową. Poza tym wzrosła obsada stanowisk funkcyjnych w poszczególnych komórkach organizacyjnych kwatermistrzostwa w porównaniu ze stanem wyjściowym przewidzianym w etacie. zmiany personalne zachodzące w dowództwie w okresie obowiązywania etatu nr 6/67 obrazuje tabela 18. /35/

Tabela 18.

Stan osobowy	Stan ilościowy na podstawie rozkazów MON: Stan wyjściowy	Nr 033/Org 3.03.1948	Nr 067/Org. 19.04.1948	Nr 0139/Org 5.07.1948	Stan liczbowy na podst. pozost. r-w
Generałów	4	4	3	3	5
Oficerów	140	139	137	140	184
Podoficerów	40	40	40	43	53
Szeregowców	6	24	24	23	26
Razem	190	189	186	209	268
Pracowników kontraktowych	50	42	44	45	66

Stanowiska etatowe w kwatermistrzostwie nie były wysokie, np. na etat pułkownika mógł być wyznaczony jedynie kwatermistrz, doradca kwatermistrza oraz szef wydziału organizacji i planowania, zaopatrzenia technicznego i lotniskowego. Pozostali szefowie wydziałów, zastępcy szefów wydziałów oraz kierownicy sekcji posiadali etaty podpułkowników, natomiast pozostała kadra oficerska etaty majora i kapitana. Zestawienie tych stanowisk przedstawia załącznik nr 39.

W trakcie krystalizowania się struktury organizacyjnej DWL zorganizowanej według etatu nr 6/67 nastąpiły także zmiany w obsadzie kierowniczych stanowisk dowództwa. W końcu marca 1947 r. nominację na dowódcę Wojsk Lotniczych otrzymał gen.bryg. A.Romeyko. Obowiązki zaś szefa sztabu objął po nim płk Wasyl Kadazanowicz, dotychczasowy zastępca komendanta oficerskiej Szkoły Lotniczej. W marcu 1947 r. na stanowisko głównego inżyniera i szefa służby inżynieryjno-lotniczej, przyszedł płk Henryk Krajewski - oficer ludowego WP. Stanowisko to objął po pułkowniku P.Bielikowie, który sprawował tę funkcję po odejściu gen. Koblikowa jesienią 1946 r. Szefem służby materiałowo-technicznego zaopatrzenia - na miejsce płk. Aleksandra Lebiediewa - został ppłk Rajmund Radłowicz.

W następnych miesiącach liczba oficerów polskich w dowództwie Wojsk Lotniczych znacznie się zwiększyła. Stanowiska w pionie kierownictwa tyłów lotniczych objęli także oficerowie z lotnictwa przedwojennego i polskiego lotnictwa na Zachodzie.

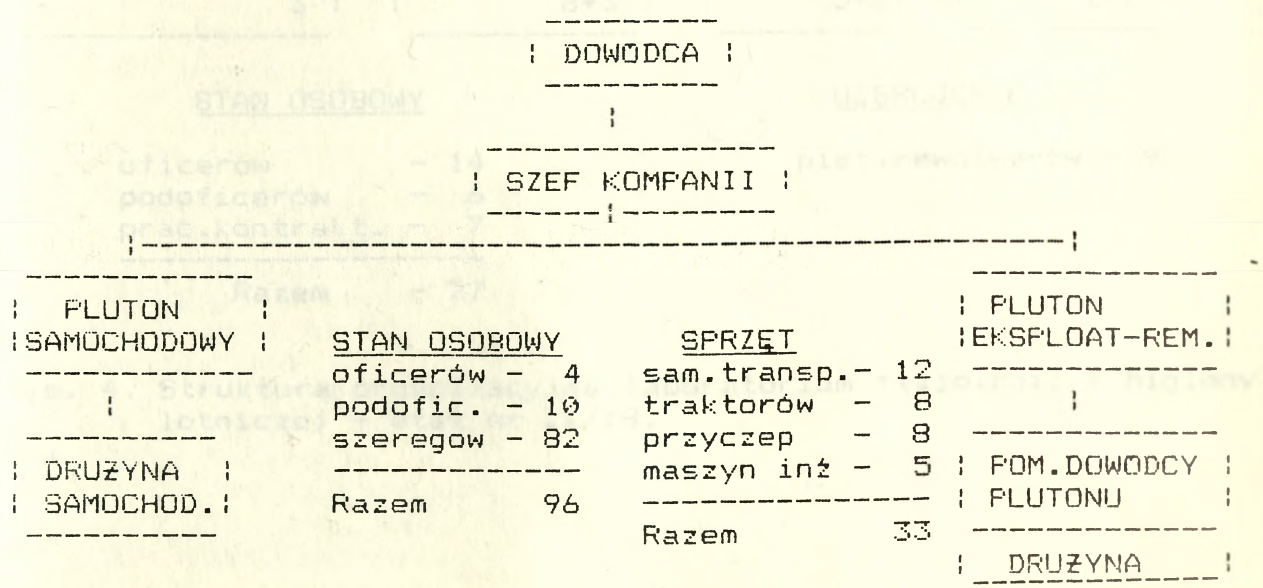
Zmiany dokonane wiosną 1947 r. tak w dowództwie, jak i w podległych jednostkach zamykały praktycznie proces przechodzenia Wojsk Lotniczych na organizację pokojową. Struktura organizacyjna DWL wprowadzona etatem nr 6/67 przetrwała, z pewnymi zmianami do 28 czerwca 1950 roku.

3. Reorganizacja organów wykonawczych tyłów lotniczych.

W momencie zakończenia działań wojennych w Europie, w skład tyłów lotniczych ludowego WP wchodził: 7 Rejon bazowania Lotnictwa wraz z podległymi mu 27 jednostkami zaopatrzenia i obsługi, 1596 paplot, 1,2 i 14 batalion inżynieryjno-lotniskowy, 1763 szpital lotniczy, magazyny MPS, techniczny i intendencki, warsztaty remontowe oraz wiele pomniejszych jednostek zabezpieczających.Razem wszystkich jednostek i urządzeń tyłowych lotnictwa wchodzących w skład 7 RBL oraz bezpośrednio podległych szefowi tyłów było 50. /36/ Szczegółowy wykaz jednostek tyłowych lotnictwa przedstawiono w załączniku nr 12 i 19.

Przystępując do reoragnizacji jednostek tyłowych, kierowano się wytycznymi Sztabu Generalnego z 23.05.1945 r. oraz planem zamierzeń organizacyjnych Dowództwa Lotnictwa WP. Przy realizacji powyższego zadania kierowano się ponadto sytuacją ekonomiczną zniszczonego działaniami wojennymi kraju oraz koniecznością odejścia z jednostek lotniczych radzieckiego personelu. Reorganizacja jednostek i urządzeń tyłowych przebiegała równolegle z reorganizacją ich organów dowodzenia i kierowania. Przejście lotnictwa na etat okresu pokojowego oznaczało w praktyce rozformowanie wielu jednostek oraz znaczne zredukowanie stanu osobowego i wyposażenia techniczno-bojowego. /37/

Podstawą zasadniczych zmian w organizacji lotnictwa był rozkaz ND WP nr 00165/Org. z 10.07.1945 r., na mocy którego dokonano między innymi pierwszych zmian organizacyjnych w jednostkach tyłowych do 25 lipca, rozformowano: 1569 paplot /etat nr 08/369/, 901 samodzielną baterię artylerii przeciwlotniczej /etat nr L 6/1/, 7 samodzielną kompanię ewakuacji zdobyczy wojennych nr 029/341/, 5 samodzielny pluton maskowania /etat nr 029/206/, natomiast do 30 lipca sformowano trzy samodzielne kompanie techniczno-lotniskowe /1, 2, 3 sktl/. Kompanie sformowane zostały wg. etatu nr 029/302, który przewidywał 96 ludzi w każdej z nich. Strukturę organizacyjną kompanii techniczno-lotniskowej przedstawiono na rys. 3.

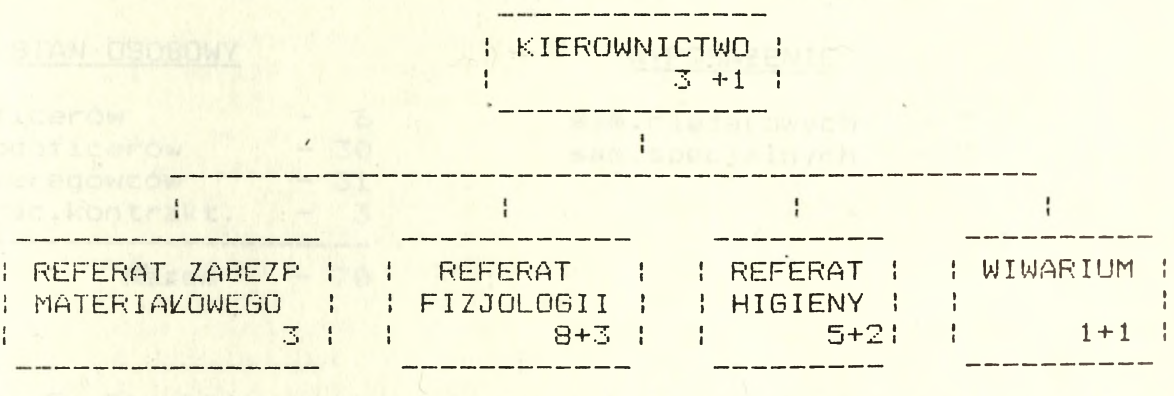


Rys. 3. Struktura organizacyjna samodzielnej kompanii techniczno-lotniskowej wg. etatu nr 029/302.

Zasadniczym zadaniem kompanii techniczno-lotniskowej było przygotowanie i utrzymanie lotnisk w stałej gotowości eksploatacyjnej. Kompania nie wchodziła w skład organizacyjny batalionu obsługi lotnisk, podlegała mu tylko operacyjnie.

Sprzęt techniczny, uzbrojenie i środki transportu oraz nie podlegających demobilizacji żołnierzy z rozformowanych jednostek skierowano na uzupełnienie innych jednostek tyłowych, natomiast sprzęt artyleryjski przekazano do dyspozycji Departamentu Uzbrojenia WP. Personel radziecki oddelegowano do dyspozycji Armii Radzieckiej. Ogółem z rozformowanych jednostek bojowych i tyłowych wyjechało wówczas 67 osób w tym 65% personelu tyłowego.

Kolejne zmiany organizacyjne jednostek tyłowych lotnictwa nastąpiły we wrześniu 1945 r. Na podstawie roszkazu ND WP nr 0233/Org. z 6.09.1945 r. przeniesiono 1763 szpital lotniczy z etatu wojennego nr 027/410 na etat pokojowy nr 21/17, natomiast na mocy rozkazu nr 0233/Org. równolegle z reorganizacją szpitala przeniesiono na etat pokojowy nr 21/18 /zob.rys. 4/ ambulatorium epidemiologiczne, zmieniając jednocześnie nazwę na laboratorium fizjologii i higieny lotniczej. /39/ Laboratorium znajdowało się na całkowitym zaopatrzeniu szpitala lotniczego.



STAN OSOBOWY

oficerów	- 14
podoficerów	- 6
prac.kontrakt.	- 7
Razem	- 27

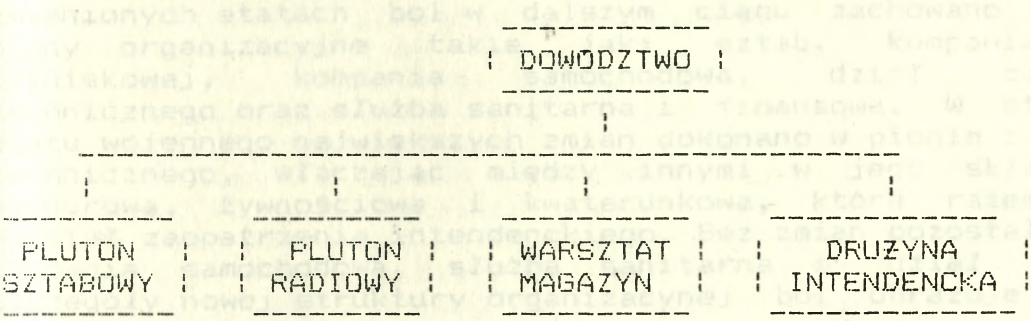
UZBROJENIE

pist.rewolwerów - 9

Rys. 4. Struktura organizacyjna laboratorium fizjologii i higieny lotniczej - etat nr 21/18.

Nowy etat szpitala przewidywał 200 łóżek, 85 osób wojskowych i 69 pracowników kontraktowych, szczególnie personelu pomocniczego służby zdrowia oraz dwa samochody ciężarowe i jeden sanitarny. Nowa organizacja szpitala oraz laboratorium miała pozytywny wpływ na jakość i wzrost zakresu usług medycznych dla personelu lotniczego.

W dniu 16 września 1945 r. na podstawie rozkazu ND WP nr 0249/Org.,dowódca lotnictwa wydał kolejne rozkazy /nr 0148, 0149 i 0150/, w wyniku których do 25 września rozformowano: 1131 samodzielną kompanię plot. /etat nr 029/243/, 7 składnicę gospodarczą /etat nr 029/250/, 6 poczt polowych, dwie polowe kasy banku oraz pluton strzelecki przy 27 składzie technicznym. Również na mocy rozkazu nr 0150 przeniesiono na etat nr 6/23 - 7 samodzielną kompanię łączności 7 RBL i przemianowano ją na 1 kompanię łączności. /40/ Szczegółową strukturę organizacyjną przedstawiono na rys.5.



STAN OSOBOWY

oficerów	- 6
podoficerów	- 30
szeregowców	- 31
prac.kontrakt.	- 3
Razem	- 70

WYPOSAŻENIE

sam.ciężarowych	- 3
sam.specjalnych	- 3

Rys. 5. Struktura organizacyjna 1 kompanii łączności - etat nr 6/23.

Konsekwencją zmian organizacyjnych w dowództwie lotnictwa i podległych mu jednostkach bojowych były poważne zmiany w strukturze organizacyjnej organów wykonawczych tyłów lotniczych przeprowadzone w październiku 1945 r. Podstawą tych zmian był rozkaz ND WP nr 0284/Org. z 10.10.1945 r. oraz rozkaz dowódcy lotnictwa nr 0167 z 17.10.1945 r. /41/ Największych zmian dokonano w rejonie bazowania lotnictwa, przenosząc jego dowództwo z etatu nr 015/155 na etat nr 6/26, zmieniając jednocześnie numerację rejonu na - 1 Rejon Bazowania Lotnictwa. Ponadto dokonano rozformowania 8 kompanii lotniskowo-technicznych /2, 3, 122, 140, 141, 143, 145 i 147/ oraz przeniesienia na nowe etaty pozostałych jednostek rejonu bazowania.

Nowa struktura organizacyjna dowództwa rejonu została znacznie uproszczona i dostosowana do wymagań okresu pokojowego. Zmniejszono znacznie liczbę samodzielnych komórek organizacyjnych poprzez włączenie ich do podstawowych pionów organizacyjnych. Najbardziej rozbudowanymi pionami organizacyjnymi pozostały nadal sztab i dział zaopatrzenia technicznego. W stosunku do etatu wojennego stan osobowy dowództwa rejonu zmniejszono o 14 osób wojskowych i 7 pracowników kontraktowych. Dowódcą 1 RBL pozostał nadal płk Aleksander Lebiediew. Szczegóły organizacyjne dowództwa rejonu bazowania obrazuje załącznik nr 40.

W ślad za reorganizacją dowództwa rejonu bazowania lotnictwa przeniesiono na nowe etaty podległe mu jednostki tyłowe. I tak: bataliony obsługi lotnisk /73, 74, 129, 130, 483, 495, 513 i 686/ przeorganizowano z etatu nr 015/343 na etat nr 6/27, o ogólnym stanie osobowym 357 wojskowych i 43 pracowników kontraktowych. Równocześnie z przeniesieniem batalionów na nowe etaty zmieniono im także numerację odpowiednio na 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 bol. W zmienionych etatach bol w dalszym ciągu zachowano podstawowe piony organizacyjne takie jak: sztab, kompania obsługi lotniskowej, kompania samochodowa, dział zaopatrzenia technicznego oraz służba sanitarna i finansowa. W stosunku do etatu wojennego największych zmian dokonano w pionie zaopatrzenia technicznego, włączając między innymi w jego skład sekcję mundurową, żywnościową i kwaterunkową, które razem tworzyły wydział zaopatrzenia intendenckiego. Bez zmian pozostała jedynie kompania samochodowa, służba sanitarna i dział finansowy. Szczegóły nowej struktury organizacynej bol obrazuje załącznik nr 41.

Dokonując analizy nowego etatu bol, można stwierdzić, że zasadnicze zmiany nastąpiły przede wszystkim w podległości służbowej niektórych komórek organizacyjnych, oraz że rozbudowane zostały kosztem innych te, które miały bezpośredni wpływ na jakość zabezpieczenia materiałowo-technicznego pułku lotniczego. Nowa struktura organizacyjna opracowana w wyniku doświadczeń wojennych, w większym stopniu niż dotychczas dopasowana została do wymagań obsługi oddziałów lotniczych.

Wbrew ogólnym dążeniom do redukcji stanów osobowych w jednostkach lotniczych, w bol - wzrosły one o 49 osób wojskowych i jednego pracownika kontraktowego. Powyższa zmiana była wynikiem przejścia pułków lotniczych na nowe etaty oraz spiętrzenia się zadań, które bataliony musiały realizować w okresie reorganizacji lotnictwa.

Na podstawie powyższych rozkazów przeniesiono na nowy etat 107 samodzielny batalion transportowy. Zasadnicza różnica między starym a nowym /etat nr 6/31/ etatem występowała w stanie osobowym oraz transporcie. Zamiast 184 osoby wojskowe i 1 pracownika kontraktowego, nowy etat przewidywał 125 osób wojskowych. Stan transportu zmniejszono o 17 samochodów ciężarowych i 15 samochodów specjalnych. /42/ W komórkach organizacyjnych zmieniono jedynie nieznacznie strukturę organizacyjną kompanii transportowej.

Mimo, że batalion transportowy zorganizowany według nowego etatu został uszczuplony pod względem personalnym, to zakres jego zadań zwiększył się o przedsięwzięcia związane ze szkoleniem kierowców i mechaników na potrzeby jednostek lotniczych.

W październiku 1945 r. przeformowano także 2003 główny skład lotniczy WP /etat 029/423/ w 1 główny skład lotniczy - etat nr 26/3, o stanie osobowym 105 wojskowych i 5 pracowników kontraktowych. /43/ Stan osobowy składu zmniejszył się o 41 osób wojskowych, a zwiększył o 2 pracowników kontraktowych. Ponadto zmniejszono o 8 pojazdów i 1 traktor ciężarowy. Zlikwidowano komendę składu oraz z siedmiu oddziałów przechowania sprzętu utworzono pięć, przenosząc do nich sprzęt i części zapasowe z rozwiązanych oddziałów. Nową strukturę organizacyjną składu obrazuje załącznik nr 42.

Przenosząc bataliony inżynieryjno-lotniskowe na nowe /etat nr 6/34/ etaty, zredukowano ich stany osobowe z 506 do 288 osób wojskowych oraz z 8 do 7 pracowników kontraktowych. Transport zmniejszono z 76 do 49 pojazdów różnych typów. Podstawowy sprzęt lotniskowy pozostał bez zmian. Zmniejszono także liczbę kompanii lotniskowych oraz dokonano pewnych zmian w ich strukturze organizacyjnej. Szczegóły organizacyjne nowego etatu batalionu obrazuje załącznik nr 43.

Ostatnią jednostką tyłową, która uległa reorganizacji w październiku 1945 r. była 27 techniczna składnica lotnicza /etat nr 029/13/. Przeformowano ją w 1 techniczną składnicę lotniczą /etat nr 26/4/ o stanie osobowym 61 wojskowych i 16 pracowników kontraktowych. Pod koniec listopada 1945 r. w etacie składnicy naniesiono poprawkę, wprowadzając stanowisko zastępcy kierownika składnicy. W wyniku reorganizacji ogólny stan osobowy składnicy wzrósł o 9 ludzi, natomiast transportu ciężarowego zmalał o 10 pojazdów. /44/ W komórkach organizacyjnych składnicy zlikwidowano jedynie magazyn lotniskowej mechanizacji i maszyn specjalnych /Zob. załącznik nr 44/.

Rejon bazowania lotnictwa po przeprowadzonej reorganizacji realizował zadania niecałe dwa miesiące, ponieważ już w listopadzie 1945 r. na podstawie rozkazu ND WP nr 826/Org. dowódca lotnictwa wydał w dniu 30.11.1945 r. rozkaz nr 0183, w którym nakazał w dniu 1.12.1945 r. rozformować: dowództwo RBL, samodzielną kompanię łączności, główny skład lotniczy, polowy skład gospodarczy oraz lotniczy skład zbożowy, natomiast bataliony obsługi lotnisk podporządkować operacyjnie dowódcom pułków lotniczych. Nierozformowane jednostki rejonu bazowania takie jak, batalion transportowy i ruchomą stację wytwarzania tlenu podporządkowano szefowi tyłów lotnictwa WP. Wszystkie rozformowane jednostki zdjęto z zaopatrzenia lotnictwa z dniem 15.12.1945 r. /45/

Na początku grudnia 1945 r. rozformowano także 14 samodzielny batalion budowy lotnisk, chociaż rozkaz w tej sprawie ukazał się już w połowie października. Opóźnienie nastąpiło wskutek kończenia prac budowlanych na lotniskach w Dęblinie i Krakowie.

W grudniu 1945 r. zakończony został pierwszy okres reorganizacji tyłów, w wyniku którego rozformowano 19 jednostek tyłowych, sformowano jedną oraz 8 przeniesiono na nowe etaty, zmieniając jednocześnie ich strukturę organizacyjną. Największych zmian organizacyjnych w tym okresie dokonano w 7 RBL doprowadzając w końcu do całkowitego jego rozformowania i likwidacji pośredniego szczebla dowodzenia i kierowania tyłami.

Podstawowym dokumentem normującym dalsze przeobrażenia strukturalno-organizacyjne w lotnictwie był rozkaz ND WP nr 019 z 22.01.1946 r. w sprawie rozformowania i przeformowania jednostek lotniczych do końca lutego 1946 r. /46/ Na podstawie powyższego rozkazu w dniu 24.01.1946 r. ukazał się rozkaz dowódcy lotnictwa nr 08, w wyniku którego rozformowano między innymi 5 i 8 bol oraz trzy /nr 13,54 i 192/ bazy remontowe samolotów.

Na początku lutego 1946 r. rozformowano 1 kompanię lotniskowo-techniczną i 1 kompanię obsługi lotnisk oraz przeniesiono na nowy /etat 6/48/ etat 1 techniczną składnicę, nadając jej nazwę Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych Lotnictwa WP. /47/ Zgodnie z nowym etatem składnicy dokonano zmiany działów i wydziałów na referaty, zmniejszając przy tym ich ilość. Ponadto wydział magazynów włączono w skład wydziału operacyjno-ewidencyjnego, zwiększając przy tym ilość podległych mu magazynów z pięciu do siedmiu. Poza tym zmieniono wydział administracyjno-gospodarczy na sekcję redukując jednocześnie ilość podległych jej komórek organizacyjnych do jednej. /Zob. załącznik nr 45/. Stan osobowy składnicy zwiększono do 115 osób wojskowych i 22 pracowników kontraktowych. We wrześniu 1946 r. w wyniku wprowadzenia do do etatu składnicy poprawek stan osobowy wzrósł do 123 osób wojskowych i 26 pracowników, a więc o 100% w porównianiu do etatu 1 technicznej składnicy lotniczej. /48/

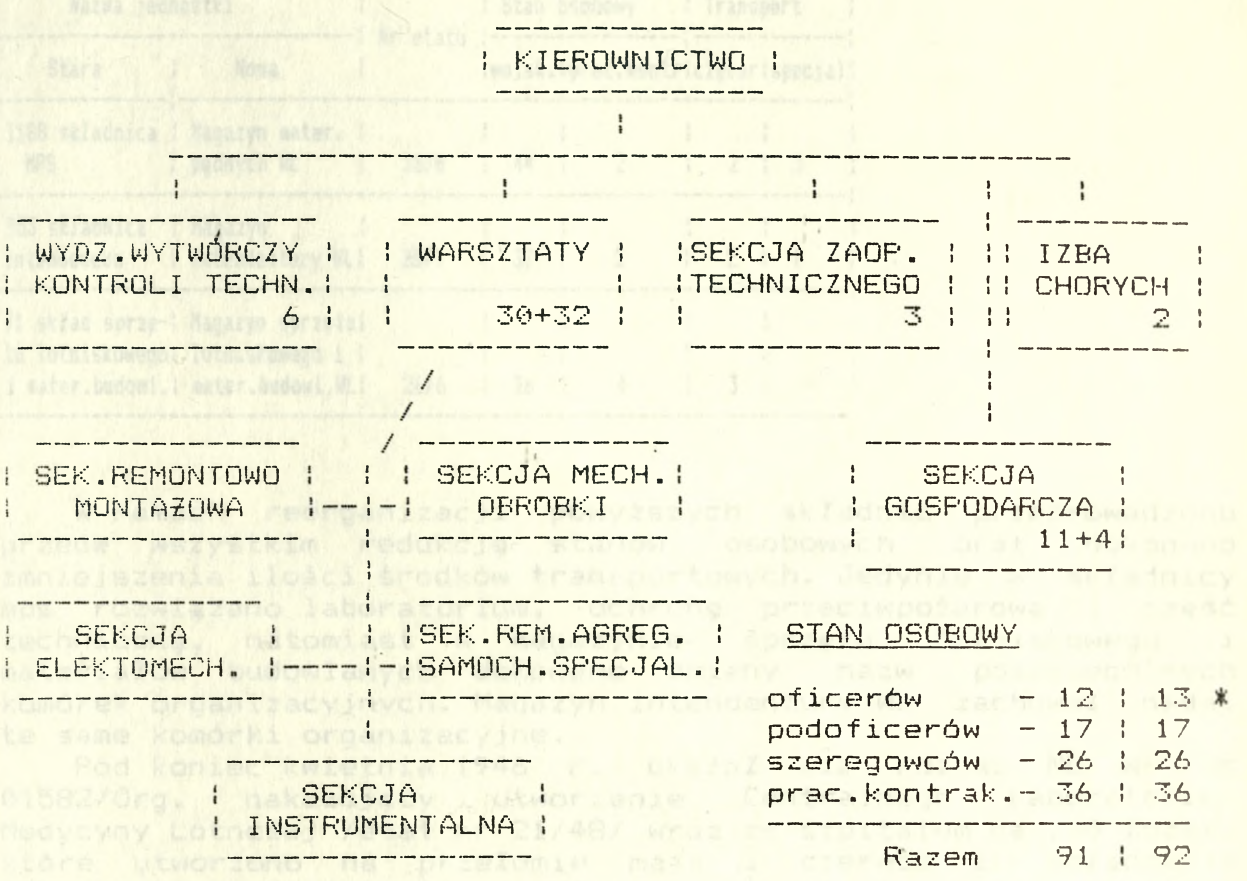
Na podstawie wspomnianego wyżej rozkazu przeformowano również 6 samodzielny pułk łączności w Pruszkowie w 5 samodzielny batalion łączności, zmniejszając jego stan osobowy o przeszło 100% oraz 620 samodzielną lotniczą składnicę amunicji na Centralny Magazyn Amunicji Lotnictwa /etat nr 6/52/, zmniejszając jej stan osobowy ze 140 do 89 żołnierzy. Po skreśleniu w marcu 1946 r. z etatu magazynu plutonu ochrony stan osobowy uległ zmniejszeniu do 49 żołnierzy. /49/

W lutym 1946 r. dokonano także reorganizacji lotniczych warsztatów remontowych oraz warsztatu remontu traktorów. Warsztaty remontu traktorów /etat nr L26/2/ przeniesiono na etat nr 26/5, zmieniając ich nazwę na warsztaty traktorowe lotnictwa. Nowy etat warsztatu traktorów przewidywał 36 osób wojskowych i 37 pracowników kontraktowych oraz 2 samochody ciężarowe. Ponadto dokonano w warsztacie likwidacji lub połączenia wielu komórek organizacyjnych upraszczając przy tym ogólną strukturę organizacyjną. Mimo poważnej reorganizacji warsztatu traktorów jego wydajność remontowa - 96 remontów kapitalnych w ciągu roku - pozostała bez zmian. Naczelnikiem pozostał nadal kpt.inż. Dyjew. /50/

W tym samym okresie rozkazem ND WP nr 041/Org. przemianowano 811 stałe warsztaty remontu samochodów w Warszawie na Centralne Warsztaty Remontu Samochodów Lotnictwa WP /etat nr 25/9/, zmniejszając ich stan osobowy ze 123 żołnierzy do 55, zachowując nadal 36 pracowników cywilnych. W maju wprowadzono do etatu stanowisko zastępcy kierownika warsztatu, skutkiem czego stan osobowy zwiększył się do 56 wojskowych. /51/ Szczegóły organizacyjne warsztatu obrazuje rys. 6.

Na podstawie powyższego rozkazu rozformowano 6 samodzielne warsztaty remontu środków łączności /etat nr 029/219/, dwa plutony strzeleckie Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych Lotnictwa oraz przeformowano samodzielną kompanię strzelecką Dowództwa Lotnictwa na nowy etat nr 9/19, zmieniając jednocześnie

jej nazwę na kompanię ochrony Dowództwa Lotnictwa WP. /52/ Stan osobowy kompanii wynosił 118 żołnierzy.



STAN OSOBOWY

oficerów	- 12	13 *
podoficerów	- 17	17
szeregowców	- 26	26
prac.kontrak.	- 36	36
Razem	91	92

Uwaga
* poprawka wniesiona do etatu na podstawie rozkazu ND WP nr 093/Org.
Rys.6. Struktura organizacyjna Centralnych Warsztatów Remontu Samochodów Lotnictwa WP - etat nr 25/9.

Na przełomie marca i kwietnia 1946 r. w celu ochrony Centralnego Magazynu Amunicji Lotnictwa sformowano kompanię wartowniczą /etat nr 9/24/ o stanie 144 żołnierzy. Kompania składała się z trzech plutonów wartowniczych i drużyny gospodarczej.

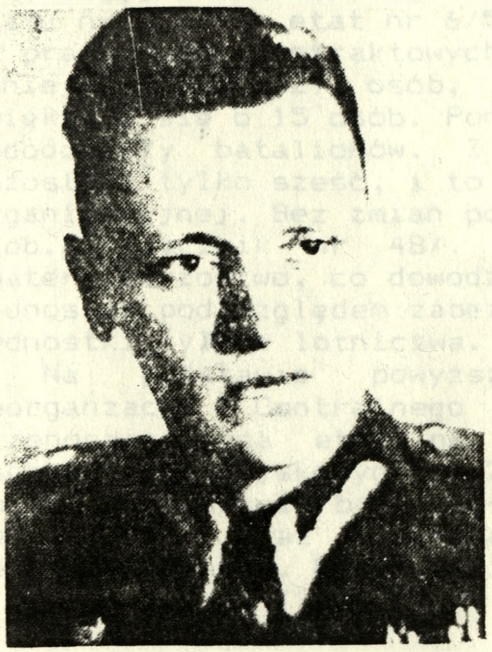
W połowie kwietnia reorganizacji uległa 1188 składnica materiałów pędnych i smarów, 953 składnca intendencka oraz 71 skład sprzętu lotniskowego i materiałów budowlanych. Stan osobowy oraz podstawowe wyposażenie po przeformowaniu obrazuje tabela 19. /53/.

Tabela 19.

Nazwa jednostki		Nr etatu	Stan osobowy		Transport	
Stara	Nowa		wojsk.	prac.kontr	ciężar	specjal
1188 składnica MPS	Magazyn mater. pędnych WL	26/8	44	2	2	3
953 składnica intendencka	Magazyn intendentury WL	26/7	37	2	2	1
71 skład sprzętu lotniskowego i mater.budowl.	Magazyn sprzętu lotniskowego i mater.budowl.WL	26/6	26	4	3	-

W ramach reorganizacji powyższych składnic przeprowadzono przede wszystkim redukcję stanów osobowych oraz dokonano zmniejszenia ilości środków transportowych. Jedynie w składnicy mps rozwiązano laboratorium, ochronę przeciwpożarową i część techniczną, natomiast w magazynie sprzętu lotniskowego i materiałów budowlanych dokonano zmiany nazw poszczególnych komórek organizacyjnych. Magazyn intendentury WL zachował nadal te same komórki organizacyjne.

Pod koniec kwietnia 1946 r. ukazał się rozkaz ND WP nr 01582/Org. nakazujący utworzenie Centralnego Laboratorium Medycyny Lotnczej /etat nr 21/48/ wraz ze szpitalem na 100 łóżek, które utworzono na przełomie maja i czerwca z połączenia Laboratorium Fizjologii i Higieny Lotniczej oraz Szpitala Lotniczego nr 1763 w Otwocku. /54/ Kierownikiem laboratorium został ppłk lek. Adam Gasperowicz.



Kierownik Centralnego Laboratorium Medycyny Lotniczej, ppłk lek. Adam Gasperowicz.

Największymi komórkami organizacyjnymi Centralnego Laboratorium były oddział wewnętrzny na 60 łóżek oraz oddział chirurgiczny na 40 łóżek. Laboratorium było samodzielne pod względem gospodarczym, ponieważ posiadało kwatermistrzostwo oraz sekcję finansową. Stan osobowy laboratorium wynosił 53 osoby wojskowe i 79 pracowników kontraktowych. Ponadto etat przewidywał trzy środki transportowe.

Ministerstwo Obrony Narodowej na podstawie rozkazu nr 066/Org z 23.04.1946 r. przekazało dowództwu lotnictwa okręgowe warsztaty remontu samochodów. Z chwilą wejścia warsztatów w skład tyłów lotniczych zmieniono ich nazwę na warsztaty remontu samochodów WL. Ich stan osobowy wynosił 18 osób wojskowych oraz 162 pracowników kontraktowych. /55/ W składzie warsztatów znalazło się: kierownictwo, cztery referaty, drużyna gospodarczo-administracyjna, dwa warsztaty specjalistyczne oraz świetlica /Zob. załącznik nr 46/. W warsztacie pracowali przede wszystkim pracownicy cywilni, natomiast oficerowie zajmowali głównie kierownicze stanowiska.

W maju 1946 r. centralne warsztaty remontu samochodów przeszły na nowy etat /nr 25/15/ i zmieniły nazwę na lotnicze warsztaty samochodowe. /56/ Do nowego etatu wprowadzono sekcję planowania i ewidencji oraz drużynę ochrony, natomiast wydział planowo-wytwórczy i kontroli technicznej zmieniono na sekcję kontroli technicznej. Sekcje warsztatowe przekształcono w warsztaty specjalistyczne, znacznie je rozbudowując. W wyniku przeprowadzonej reorganizacji lotnicze warsztaty samochodowe zwiększyły stan osobowy o 27 wojskowych i 24 pracowników cywilnych. Środki transportu samochodowego pozostały bez zmian. /Zob. załącznik nr 47/. Przeniesienie warsztatów na nowy, zwiększony etat spowodowane było koniecznością powiększenia wydajności w zakresie przeprowadzonych remontów pojazdów samochodowych.

Na początku października 1946 r. ukazał się rozkaz ND WP nr 0153/Org.,na mocy którego dokonano ponownej reorganizacji 1 i 2 inżynieryjno-lotniskowego batalionu. Przenisione zostały one z etatu nr 6/34 na etat nr 6/56 o stanie osobowym 259 wojskowych i 22 pracowników kontraktowych. /57/ Stan wojskowych w batalionie zmniejszył się o 29 osób, natomiast pracowników kontraktowych zwiększył się o 15 osób. Ponadto poważnej reorganizacji uległy pododdziały batalionów. Z dziewięciu pionów oragnizacyjnych pozostało tylko sześć, i to o zmienionych nazwach i strukturze organizacyjnej. Bez zmian pozostało dowództwo i sztab batalionu /Zob. załącznik nr 48/. W nowym etacie batalion posiadał kwatermistrzostwo, co dowodzi, że koncepcja usamodzielniania się jednostek pod względem zabezpieczenia tyłowego objęła także i jednostki tyłowe lotnictwa.

Na podstawie powyższego rozkazu dokonano ponownej reorganzacji Centralnego Laboratorium Medycyny Lotniczej, przenosząc go na etat nr 21/71, redukując jednocześnie stan osobowy o 16 wojskowych i 2 cywilne stanowiska. /58/ Ponadto połączono oddziały badawczo-doświadczalne fizjologii i higieny w jeden oddział oraz rozwiązano sekcję polityczno-wychowawczą i sekcję finansową. Wyposażenie oraz transport pozostały bez zmian.

Bezdywizyjna struktura organizacyjna WL utworzona na początku 1946 r. wymagała przejścia pułków bojowych na nowe, o zwiększonych stanach osobowych etaty oraz uzyskania przez nie pewnej samodzielności pod względem zabezpieczenia tyłowego. Dlatego też, pod koniec listopada 1946 r. pułki lotnicze ponownie przeniesione zostały na nowe etaty. Zgodnie z nimi utworzono pododziały i służby tyłowe bezpośrednio podporządkowane dowódcy pułku. /59/ Organizacja taka w dużym stopniu usprawniała dowodzenie i funkcjonowanie zabezpieczenia tyłowego pułku lotniczego. Na przykładzie 7 pułku lotnictwa bombardującego pokazano strukturę organizacyjną elementów tyłowych - patrz załącznik nr 49. W wyniku reorganizacji pułków lotniczych pod koniec 1946 r. nastąpiło w pułkach znaczne zwiększenie liczby samolotów / z 32 do 60/ oraz personelu latającego i technicznego. /60/

W związku ze zmianą struktury organizacyjnej pułków lotniczych wystąpiły poważne trudności w ich obsługiwaniu. Problem ten rozwiązano w grudniu 1946 r. poprzez rozformowanie istniejących bol i włączenie ich stanów osobowych oraz sprzętu w skład obsługiwanych pułków lotniczych. /61/

Jednocześnie z rozformowanych bol, przy 7 pułku bombowców nurkujących w Łęczycy, sformowano tymczasowy magazyn przechowania i konserwacji samolotów rezerwowych o stanie etatowym 80 osób wojskowych i 2 pracowników kontraktowych. /62/ W magazynie tym przechowywane były samoloty, które pozostały po rozformowanych wcześniej pułkach lotniczych.

W rezultacie kontynuowanej reorganizacji lotnictwa w ciągu 1946 r. rozformowano dalszych 14 jednostek tyłowych, sformowano 4 nowe oraz przeniesiono na nowe etaty 15 - w tym niektóre wielokrotnie. Rozformowanie wielu jednostek lotniczych oraz zmniejszenie stanów osobowych w pozostałych umożliwiło przeprowadzenie demobilizacji w lotnictwie kolejnych roczników i odkomenderowanie do Armii Radzieckiej wszystkich podoficerów i szeregowców radzieckich oraz około 1900 oficerów w tym około 23% z tyłów lotniczych. W ten sposób liczba oficerów radzieckich w lotnictwie polskim na dzień 1.01.1947 r. zmniejszyła się do 615 osób. /63/

Reorganizacja wojsk lotniczych kontynuowana była także w roku 1947. Czynnikiem przyspieszającym zakończenie procesu przechodzenia lotnictwa na stopę pokojową była decyzja o kolejnej redukcji wojska w 1947 r.

Jeżeli chodzi o lotnictwo, to nie było już możliwości redukowania jednostek operacyjnych. Stan osobowy lotnictwa został bowiem zmniejszony już prawie o 50% w porównaniu do stanu z maja 1945 r. Z 12 pułków bojowych pozostało tylko 7, a z trzech pułków lotnictwa pomocniczego zachowano jeden. /64/ Rozformowano także szereg jednostek tyłowych, w tym 1 Rejon Bazowania Lotnictwa oraz wiele jednostek podległych bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych. W związku z powyższym postanowiono teraz rozformować tylko te jednostki, bez których w okresie pokoju można się ostatecznie obyć, a w pozostałych zamierzano zmniejszyć stany osobowe. /65/

W myśl tych postanowień 14 marca 1947 r. Dowódca Wojsk Lotnczych WP na podstawie rozkazu MON nr 080/Org. wydał rozkaz nakazujący do dnia 10 kwietnia rozformować kierownictwo budowy lotniska Boernerowo /obecnie Bemowo/,1 i 2 inżynieryjny batalion

budowy lotnisk , przenieść na nowe etaty puŁki lotnicze oraz przeformować 1 samodzielny batalion samochodowy na kompanię samochodową. Ponadto na mocy powyższego rozkazu z siŁ i środków rozformowanych inżynieryjnych batalionów budowy lotnisk sformowano batalion budowy lotnisk i inżynieryjną kompanię budowy lotnisk. /66/

Nowo sformowany batalion budowy lotnisk /etat nr 19/12/ znacznie różniŁ się od rozformowanych batalionów i skŁadaŁ się z dowództwa, sztabu, sekcji polityczno- wychowawczej, czterech kompanii specjalistycznych, wydziaŁu technicznego oraz kwatermistrzostwa i ambulatorium. Stan osobowy wynosiŁ 518 wojskowych i 44 pracowników kontraktowych. W czerwcu 1947 r. batalion przeniesiono na etat nr 19/14 o stanie osobowym 465 wojskowych i 48 pracowników kontraktowych. Struktura organizacyjna batalionu nie uległa zmianie,jedynie do struktury wprowadzony zostaŁ pododdziaŁ straży pożarnej. W marcu 1948 r. ponownie dokonano zmian w etacie batalionu, tym razem dotyczyły one jedynie zmniejszenia stanu osobowego do 371 osób wojskowych. /67/.

Struktura organizacyjna utworzonej zgodnie z etatem nr 6/63 inżynieryjnej kompanii budowy lotnisk podobna byŁa do struktury rozwiązanych inżynieryjnych batalionów budowy lotnisk,z tym że szczebel wydziaŁ- kompania,zmieniono na sekcja-pluton.Mniejszy byŁ także stan osobowy inżynieryjnej kompanii i wynosiŁ 112 wojskowych i 4 pracowników kontraktowych./68/

W związku z reorganizacją puŁków lotniczych - zmniejszono stan osobowy oraz ilość samolotów - dokonano także zmian organizacyjnych w ich tyŁach.Komendę lotniskową podporządkowano szefowi sztabu puŁku, natomiast pododdziaŁy zlikwidowanej kompanii techniczno-gospodarczej kwatermistrzowi puŁku. Ponadto zmniejszono stan osobowy tyŁów puŁku. Nowo ukształtowaną strukturę organizacyjną tyŁów puŁku lotniczego obrazuje załącznik nr 50.

Powstała z rozformowanego batalionu samochodowego kompania /etat nr 6/62/ liczyła 63 osoby wojskowe i 60 kursantów stanu zmiennego. Kompania skŁadała się z dwóch plutonów samochodowych, plutonu szkolnego i warsztatu samochodowego. Kompania samochodowa oprócz zadań przewozowych zajmowała się szkoleniem kierowców-mechaników na potrzeby wojsk lotniczych.

Na podstawie rozkazu MON nr 098/Org. z 29.03.1947 r. do połowy kwietnia rozformowano: warsztaty remontu samochodów WL, warsztaty traktorowe /etat nr 26/8/, magazyn sprzętu lotniskowego i materiaŁów budowlanych /etat nr 26/6/, magazyn MPS, lotnicze warsztaty remontowe nr 2 typu "C" i kompanię wartowniczą /etat nr 9/24/ Centralnej SkŁadnicy Amunicji WL /etat nr 6/52/. /69/

Tym samym rozkazem Centralną SkŁadnicę MateriaŁów Technicznych Lotnictwa /etat nr 6/48/ przeniesiono na etat nr 6/69 z jednoczesną zmianą nazwy na Centralna SkŁadnica MateriaŁów Technicznych WL. Nowy etat skŁadnicy przewidywaŁ 134 żołnierzy oraz 34 pracowników kontraktowych. Poza tym w strukturze organizacyjnej skŁadnicy zlikwidowano referat finansowo-planowy oraz referat umundurowania wojskowego wchodzący w skŁad wydziaŁu operacyjno-ewidencyjnego, który zmieniono na sekcję operacyjno-ewidencyjną. Z sekcji operacyjno-ewidencyjnej wydzielono pluton wartowniczy któremu podporządkowano straż

pożarną, natomiast w pozostałych komórkach organizacyjnych nastąpiły nieznaczne zmiany w nazewnictwie /Zob. załącznik nr 51/. /70/

Równolegle z reorganizacją Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych dokonano zmiany etatu i nazwy Centralnego Magazynu Amunicji Lotnictwa /etat nr 6/52/ na Centralną Składnicę Amunicji WL - etat nr 6/68. Nowy etat składnicy wzrósł o 91 osób wojskowych, natomiast pracowników kontraktowych zmniejszono o 34 osoby. W strukturze składnicy nadal zachowano cztery podstawowe komórki organizacyjne, ale o zmnienionych nazwach. Ponadto ponownie utworzono kompanię wartowniczą /Zob. załącznik nr 52/. /71/.

W maju 1947 r. Centralne Laboratorium Medycyny Lotniczej przemianowano na Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich z siedzibą w Warszawie. Szpital w Otwocku został zlikwidowany, a komisja lotniczo-lekarska rozpoczęła pracę na terenie instytutu, korzystając z usług miejscowych lekarzy. /72/

Na początku sierpnia 1947 r. dokonana została ostatnia już w tym roku reorganizacja jednostki tyłowej lotnictwa. Kompanię samochodową dowództwa WL przeniesiono na etat plutonu o stanie osobowym 28 wojskowych. Stan transportu wynosił 15 pojazdów.

Tak więc praktycznie dopiero w 1947 r. zakończony został okres przechodzenia tyłów lotniczych na stopę pokojową. Ogółem w 1947 r. opuściło Wojska Lotnicze 452 oficerów radzieckich zarówno spośród personelu latającego, jak i tyłowego. Pozostało jeszcze 183 radzieckich oficerów, tj. 10,5% stanu kadry oficerskiej WL. /73/

W wyniku demobilizacji przeprowadzonej w Wojskach Lotniczych w 1947 r, do października tego roku zwolniono wszystkich żołnierzy, którym kończył się dwuletni okres służby. /74/ Na koniec 1947 r. w lotnictwie służyło 8.270 żołnierzy, z tego około 30% w tyłach lotniczych. Przy czym redukcję etatów w tyłach lotniczych uzyskano głównie poprzez rozformowanie 1 RBL, warsztatów oraz większości składów materiałowych WL.

Ostatnie, nieznaczne zmiany organizacyjne wśród jednostek tyłowych WL nastąpiły w latach 1948-1949. Do nich można zaliczyć przeniesienie na nowy etat plutonu samochodowego dowództwa WL i Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych WL oraz przejęcie od III Wiceministra Obrony Narodowej kierownictwa budowy lotnisk i Centralnej Składnicy Materiałów Pędnych, Tary i Urządzeń. /75/

Na podstawie nowego etatu /etat nr 6/79/, na który przeszedł pluton samochodowy 4 maja 1948 r. wprowadzono do organizacji drużynę transportową oraz zwiększono liczbę samochodów osobowych do 13, przez co zwiększył się stan osobowy plutonu do 34 żołnierzy. /76/

Kierownictwo budowy lotnisk składało się z czterech wydziałów, drużyny ochrony, kancelarii i centralnej księgowości. Stan osobowy kierownictwa /etat nr 19/13/ wynosił 30 żołnierzy, natomiast po przeniesieniu kierownictwa na etat nr 6/80, zachowano jedynie wydział ogólny, techniczny i zaopatrzenia oraz zmniejszono stan osobowy do 11 wojskowych.

Ostatniego przeformowania pułków lotniczych na nowe etaty dokonano 11.03.1949 r. /77/ Ogólny stan osobowy pułków lotniczych zmniejszono w granicach 20%, np. pułki lotnictwa szturmowego ze stanu 537 zmniejszono do 429 żołnierzy, a pułki myśliwskie z 486 do 378 żołnierzy. Powżnych zmian dokonano także w komendach

obsługi lotnisk, likwidując w nich kompanie wartownicze i obsługę techniczną lotnisk, wprowadzono natomiast drużynę traktorów. W wyniku powyższych zmian stan osobowy komendy obsługi lotnisk zmalał ze 142 żołnierzy i 6 pracowników kontraktowych do 36 żołnierzy. Pozostałe komórki tyłowe pułków lotniczych zachowały dotychczasową strukturę /Zob. załącznik nr 53/.

Jak wynika z dokonanej analizy zmian organizacyjnych, oszczędności etatowe uzyskano dzięki likwidacji największych komórek organizacyjnych komendy obsługi lotnisk. Stan liczbowy sprzętu bojowego pozostał bez zmian, natomiast pojazdów, jak wynika z porównania dwóch ostatnich etatów, zmienił się nieznacznie na korzyść nowo wprowadzonego etatu. Struktura organizacyjna pułków lotniczych została ujednolicona, nieznaczne różnice między poszczególnymi pułkami występowały jedynie w sprzęcie oraz typach samolotów.

Całością zabezpieczenia tyłowego pułku lotniczego kierował teraz dowódca, natomiast kwatermistrz - zastępca dowódcy pułku ds. kwatermistrzowskich - odpowiedzialny był za działalność służb intendenckich oraz zabezpieczenie materiałowo-techniczne i intendenckie /gospodarczo-bytowe/. Za zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze odpowiedzialność ponosił zastępca dowódcy pułku ds. inżynieryjno-lotniczych, a zabezpieczeniem lotniskowym kierował szef sztabu pułku lotniczego.

W miejsce rozwiązanych kompanii wartowniczych rozkazem ND WP nr 041/Org. z 11.03.1949 r. przydzielono pułkom lotniczym kompanie zorganizowane na podstawie oddzielnych etatów. Nowo wprowadzone etaty nr 6/88, nr 6/89 i nr 6/90 przewidywały po trzy plutony wartownicze. Struktura organizacyjna wszystkich kompanii wartowniczych była identyczna. Minimalne różnice występowały jedynie w liczbie żołnierzy, np. stan osobowy kompanii o etacie nr 6/89 wynosił 106 żołnierzy. /78/

Rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych nr 0110 z 26.04.1949 r, przeniesiono do dnia 1.08.1949 r. Centralną Składnicę Materiałów Technicznych WL z etatu nr 6/69 na etat nr 6/92, zmieniając jednocześnie jej nazwę na Składnicę Materiałów Technicznych WL o stanie osobowym 169 wojskowych i 8 pracowników kontraktowych. /79/ Kosztem pracowników kontraktowych zwiększono stan osobowy składnicy o 35 żołnierzy. Ponadto nastąpiły pewne zmiany organizacyjne w pododdziałach /Zob. załącznik nr 54/.

Ostatnim aktem wykonawczym lat czterdziestych,kształtującym strukturę organizacyjną tyłów lotniczych WP było zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego WP nr 099/Org, nakazujące kwatermistrzowi WL przyjęcie do dnia 30.11.1949 r. od III-go Wiceministra Obrony Narodowej 2 Centralnej Składnicy Materiałów Pędnych, Tary i Urządzeń zorganizowanej według etatu nr 27/14. Praktycznie składnica została włączona w skład tyłów lotniczych WP dopiero na początku 1950 r.

W latach 1948-1949, kiedy struktura organizacyjna Wojsk Lotniczych została ukształtowana w miarę potrzeb i możliwości dźwigającego się ze zniszczeń wojennych kraju, zwrócono szczególną uwagę na modernizację sprzętu lotniczego. Wprowadzono do uzbrojenia nowe typy samolotów bojowych /Jak-9P/, IŁ-10, Tu-2/. Rozpoczęto wprowadzać nowe urządzenia radiolokacyjne, radionawigacyjne, łączności oraz sprzęt niezbędny do obsługi nowoczesnych samolotów. Gospodarka narodowa nie była jeszcze w stanie w latach czterdziestych zaspokoić potrzeb lotnictwa w

zakresie dostaw nowoczesnego sprzętu, dlatego też konieczna była pomoc zewnętrzna. Pomoc udzielona została przez Związek Radziecki na podstawie umowy z marca 1947 r. /80/

W wyniku zmian organizacyjnych,pod koniec lat czterdziestych, ustabilizował się system organizacyjny Wojsk Lotniczych składający się z: siedmiu pułków bojowych, jednego specjalnego, dwóch szkół oraz batalionu łączności, trzech warsztatów remontowych, dwóch składnic, jednego magazynu i instytutu oraz dwóch jednostek budowy lotnisk. /Zob. załącznik nr 55/ /81/

4. Szkolenie stanu osobowego tyłów WL.

W dotychczasowej literaturze nadal nie ma pełnego opracowania zagadnień związanych ze szkoleniem stanu osobowego tyłów ludowego lotnictwa polskiego w drugim etapie jego rozwoju /lata 1945-1949/. Dotychczasowe zainteresowania badawcze koncentrowały się bowiem głównie na jednostkach bojowych, wybranych problemach szkolenia personelu latającego, bądź inżynieryjno-lotniczego i to przede wszystkim w latach 1943-1945. Aby dokonać całościowego opracowania szkolenia stanu osobowego lotnictwa należałoby równocześnie dokonać analizy i oceny procesu szkolenia stanu osobowego służby kwatermistrzowskiej, medycznej i inżynieryjno-lotniczej, które w sumie tworzą stan osobowy tyłów lotniczych.

Wspomniany problem jest jednak bardzo szeroki i wymaga przeprowadzenia wielu badań wykraczających często swoim zakresem poza ramy niniejszego podrozdziału. Dlatego też autor postawił sobie za cel dokonanie analizy wybranych problemów systemu szkolenia, które były charakterystyczne dla tego okresu rozwoju tyłów lotniczych.

System szkolenia, w tym również w WL, który obowiązywał w pierwszych miesiącach po zakończeniu działań wojennych, ukształtowany został na założeniach przyszłej doktryny wojennej, wynikał z doświadczeń wojennych i kierunków rozwoju techniki i sztuki wojennej oraz przeobrażeń organizacyjnych naszego lotnictwa wojskowego.

Zagadnienia związane z organizacją szkolenia służb tyłowych lotnictwa rozważano jeszcze w toku działań wojennych. /82/ Już wówczas powstały różne koncepcje i próby szkolenia specjalistów we własnym zakresie oraz przygotowania odpowiednich kadr. Podstawą rozważań na temat przyszłości lotnictwa polskiego oraz wyszkolenia jego stanu osobowego, stały się doświadczenia wyniesione z jego organizacji i wykorzystania w działaniach bojowych na froncie.

Powrót jednostek lotniczych z frontu do garnizonu, nowe zadania wynikające z sytuacji polityczno-ekonomicznej kraju, przystąpienie do reorganizacji i demobilizacji - to czynniki, które miały bezpośredni wpływ na zmiany w systemie szkolenia kadry i jednostek tyłowych lotnictwa. Po zakończeniu działań wojennych jednym z podstawowych zadań lotnictwa było

przygotowanie własnych kadr. Wiązało się to z koniecznością zwolnienia radzieckich instruktorów i specjalistów oraz przeniesieniem do rezerwy - starszych wiekiem polskich specjalistów. W związku z powyższym przed Dowództwem Lotnictwa WP stanęły następujące zadania:
- zmniejszenie stanu ilościowego jednostek lotniczych i udoskonalenie ich struktury organizacyjnej;
- podniesienie poziomu wyszkolenia pod względem teoretycznym i praktycznym;
- przygotowanie średniej i wyższej kadry dowódczo-sztabowej do przyjęcia dowodzenia jednostkami lotniczymi od oficerów radzieckich;
- intensyfikacja szkolenia młodych kadr lotniczych, niezbędnych do zaspokojenia potrzeb kadrowych ludowego lotnictwa polskiego.

Najtrudniejszym okresem w szkoleniu były pierwsze miesiące po zakończeniu wojny, kiedy to realizowano je jeszcze systemem szkolenia wojennego, a reorganizacja lotnictwa była w toku. Był to czas przejściowy dla lotnictwa. Wówczas to na podstawie doświadczeń radzieckich wypracowano własny system szkolenia odpowiadający zreorganizowanemu lotnictwu.

W okresie od maja do grudnia 1945 r, dokonano licznych reorganizacji szkół, ośrodków szkolenia oraz jednostek szkolnych, przygotowujących się do kształcenia kadr tyłowych w okresie pokojowej działalności wojska. /83/ W szkołach i ośrodkach zmniejszano stały i zmienny stan osobowy. Tendencje te wynikały z oceny dotychczasowej działalności szkół i ośrodków typu wojennego, które po wyzwoleniu musiały dokonać reoragnizacji kształcenia zgodnie z wymogami armii okresu pokojowego i przejść z okresu kształcenia 1-3 miesięcznego na okres jedno-dwuletni, a nawet trzyletni w przypadku Oficerskiej Szkoły Intendentury.

Szkolenie kadry oficerskiej odbywało się centralnie w zakresie podstawowym w oparciu o 1-2 letni program nauczania /84/ oraz doskonalącym - trwającym od paru tygodni do 12 miesięcy. /85/. W okresie przejściowym kształcenie odbywało się przeważnie według programu typu wojennego, z przewagą kształcenia doskonalącego. Na kursy kształcenia doskonalącego dokonywano naboru kandydatów z praktyką i pewnym przygotowaniem wojskowym, jak również z odpowiednim zasobem wiedzy ogólnej oraz właściwą postawą ideowo-moralną. Obowiązywał też określony limit wieku. Kandydaci na specjalistów służb tyłowych rekrutowali się w większości z korpusu oficerskiego pozostałych specjalności wojskowych, różnych rodzajów wojsk i służb.

Podoficerów szkolono w podoficerskich szkołach specjalistycznych, szkołach młodszych specjalistów lotniczych, w jednostkach szkolnych /15 mieszany pułk lotniczy/ oraz na kursach organizowanych doraźnie przy jednostkach i okręgach wojskowych. Przygotowaniem kadr podoficerskich zajmowały się centralne ośrodki szkoleniowe i jednostki wojskowe. /86/

Z zakończeniem wojny wiązała się także zmiana systemu szkolenia bojowego jednostek, który w sześciu pierwszych miesiącach uzależniony był od realizacji dodatkowych zadań, wynikających z sytuacji wewnętrznej kraju i reorganizacji wojska. Szkolenie bojowe odbywało się według dwumiesięcznego programu wprowadzonego rozkazem ND WP z dnia 27 kwietnia 1945 r.

Problematyka 2-miesięcznego programu była swoistym uaktualnieniem i zmodernizowaniem 6-tygodniowego programu, który w ostatnim roku wojny zaczęto realizować w wojsku polskim. W programie tym około 50% czasu przewidziano na ćwiczenia prakyczne. /87/ Rozkazy i zarządzenia ND WP w sprawie szkolenia ogólnowojskowego i bojowego dotyczyły wszystkich rodzajów wojsk i służb, w tym i lotnictwa. Siłom lotniczym w zakresie specjalistycznym stawiano ogólne zadania szkoleniowe, które precyzowane były wytycznymi dowódcy lotnictwa. Ponadto jednostki lotnicze, szczególnie w szkoleniu intendenckim, kierowały się wytycznymi poszczególnych dowódców okręgów wojskowych, na terenie których stacjonowały.

Po reorganizacji jednostek wojskowych i przejściu większości z nich późną jesienią 1945 r, na etaty pokojowe, uporządkowano także problematykę szkolenia bojowego wojsk. Pierwszy w tej sprawie rozkaz szkoleniowy "O zadaniach wyszkolenia bojowego i wychowania politycznego WP na rok 1945-1946" ukazał się 16 listopada 1945 r. /88/ Na jego podstawie od 1 grudnia miał rozpocząć się nowy, roczny cykl szkolenia wojsk według jednolitego ogólnego programu.

Kształcenie kadry oficerskiej, podoficerskiej oraz specjalistów służby zasadniczej, w określonych specjalnościach tyłowych lotnictwa, prowadzono na potrzeby służby inżynieryjno-lotniczej, medycznej i służb podległych szefowi tyłów lotniczych.

Specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej szkolono w Technicznej Szkole Lotniczej w Zamościu oraz w szkołach młodszych specjalistów, sformowanych przy dywizjach lotniczych, a także w 1 szkolno-ćwiczebnym mieszanym pułku lotniczym oraz 131 warsztatach lotniczych. /89/ Nauka w szkole młodszych specjalistów trwała 4 miesiące. Do połowy grudnia 1945 r. wyszkoliły one 618 specjalistów. /90/ Rozwiązane zostały w maju 1949 r. Głównym ośrodkiem szkoelnia personelu technicznego wszystkich szczebli i specjalności została Wojskowa Szkoła Techniczna. Przechodząc kolejne zmiany organizacyjne, odpowiednio do potrzeb pokojowej reorganizacji wojsk lotniczych do lipca 1946 r. wykształciła 1092 specjalistów lotniczych różnych specjalności. /91/

Prawidłowa polityka kadrowa oraz umiejętne szkolenie specjalistów technicznych umożliwiło do 1947 r. wymianę specjalistów podstawowego szczebla oraz pełne zastąpienie radzieckiego personelu inżynieryjnego w całych wojskach lotniczych. Po kolejnych modyfikacjach programów szkolenia Technicznej Szkoły Lotniczej, od 1947 r. ukształtował się, zgodnie z potrzebami służby inżynieryjno-lotniczej, ostateczny model kształcenia oficerów -techników lotniczych oraz podoficerów - mechaników i młodszych specjalistów lotniczych na potrzeby oddziałów lotniczych. Pewną ilość technicznych specjalistów lotniczych kształcono także w oddziałach i sekcjach lotniczych, utworzonych w 1949 r. w Politechnikach: Gdańskiej, Łódzkiej, Warszawskiej, Wrocławskiej, w Akademii Krakowskiej i w Szkole Wawelberga w Warszawie. /92/ Przyjęty system kształcenia kadr technicznych odpowiadał wymogom i potrzebom Wojsk lotniczych drugiej połowy lat czterdziestych.

Kandydatów na lekarzy wojskowych szkolono centralnie na potrzeby całych Sił Zbrojnych PRL w tym i dla sił lotniczych. Szkolenie odbywało się w Katedrze Medycyny Wojskowej utworzonej w listopadzie 1944 r. przy Uniwersytecie Lubelskim. W początkowym okresie liczba słuchaczy wynosiła około 100 osób, w drugiej

połowie lat czterdziestych zwiększyła się do 300. /93/ Nauczanie przebiegało podobnie, jak to miało miejsce przed wojną, w Centrum Wyszkolenia Sanitarnego. Tak więc słuchacze odbywali normalne studia lekarskie w uczelni cywilnej, natomiast przeszkolenie ogólnowojskowe i wojskowo - medyczne przechodzili w ramach zajęć organizowanych przez Katedrę Medycyny Wojskowej. Ze względu na brak własnej bazy szpitalnej i własnych pomieszczeń szkoleniowych, słuchacze IV roku odbywali praktykę kliniczno-wojskową w Szpitalu Ewakuacyjnym w Otwocku. /94/

W połowie czerwca 1946 r. kształcenie lekarzy wojskowych uległo reorganizacji. Zlikwidowana została Katedra Medycyny Wojskowej, a utworzono przy Szpitalu Okręgowym w Lublinie "katedrę oficerów odkomenderowanych na studia", składającą się częściowo ze słuchaczy byłej uczelni. Ponadto od 8 sierpnia 1947 r. utworzono przy uczelniach w Warszawie i w Łodzi, a od 31 maja 1948 r.także w Krakowie, Poznaniu, Gdańsku, Szczecinie i Wrocławiu kompanie akademickie, przekształcone później w bataliony akademickie. Liczba słuchaczy w batalionach wahała się od 200 do 250, w kompaniach wynosiła poniżej 100. W skład kompanii i batalinów akademickich wchodzili słuchacze różnych kierunków kształcenia, a więc nie tylko medycznych. Kompanie i bataliony podlegały początkowo Szefowi Departamentu Personalnego MON, a od 1 kwietnia 1949 r. - Dowódcy Wojsk Lądowych. Pod względem fachowym podporządkowano je odpowiednim departamentom MON. Różnorodność kierunków naukowych i zależności służbowe stały się przyczyną znacznych trudności w kształceniu słuchaczy. Absolwenci kompanii i batalionów akademickich po ukończeniu studiów byli dobrze przygotowani pod względem fachowym, gorzej natomiast pod względem wojskowym, a to utrudniało im pełnienie odpowiedzialnych stanowisk służbowych. To stało się powodem poszukiwań nowych rozwiązań organizacyjnych procesu szkolenia. Jesienią 1949 r. rozwiązano kompanie i bataliony akademickie, a utworzono fakultety, które miały skupić w poszczególnych ośrodkach akademickich słuchaczy jednego kierunku kształcenia. /95/

W styczniu 1947 r. w Łodzi utworzono Centrum Wyszkolenia Sanitarnego, w którym szkolono lekarzy oraz farmaceutów i stomatologów powoływanych do służby wojskowej z rezerwy. Kilkumiesięczne kursy prowadzili dla nich wykładowcy z: Centrum Wyszkolenia Sanitarnego, Szpitala Klinicznego, Centralnego Laboratorium Sanitarno-Epidemiologicznego i Centralnego Laboratorium Anatomo-Patologicznge. Absolwenci kursów po przeszkoleniu pełnili kilkumiesięczną służbę wojskową. W ten sposób uzupełniano ciągle istniejące braki kadrowe lekarzy w jednostkach i instytucjach wojskowych. /96/

Uzupełniającą formą szkolenia personelu służby medycznej były odprawy szkoleniowe organizowane przez szefa służby zdrowia lotnictwa. W końcu czerwca 1945 r. ukazał się rozkaz szefa służby zdrowia w sprawie organizacji szkolenia lekarzy oddziałów lotniczych. Szkolenie trwało tydzień i organizowane było na bazie 1763 szpitala lotniczego. Kursy szkoleniowe miały na celu podniesienie kwalifikacji medycznych w zakresie chirurgii, terapii, epidemiologii, neurologii i medycyny lotniczej. Za organizację warunków bytowych i opracowanie programów zajęć w poszczególnych specjalnościach odpowiedzialność ponosił komendant szpitala. Pierwsza grupa lekarzy w ilości 10 osób ukończyła kurs

16 sierpnia 1945 r. /97/ W rozkazie nr 0134 z 17.09.1945 r. podsumowującym kurs dowódca lotnictwa złożył podziękowanie siedmiu lekarzom, którzy ukończyli szkolenie na ocenę bardzo dobrą oraz podziękował organizatorom kursu za wysoki poziom i wzorową organizację kursu. Podobne kursy, różniące się czasem trwania oraz tematyką szkolenia organizowane były także w latach następnych.

Oficerów weterynarii na stanowiskach kierowniczych i specjalistów weterynarii doskonalono na centralnych kursach organizowanych przez Oddział Weterynarii MON przy Centralnym Wyszkoleniu i Badań Weterynaryjnych, natomiast doskonelenie służby weterynaryjnej jednostek na kursach zorganizowanych w ramach okręgów wojskowych przy Okręgowych Ambulatoriach Weterynaryjnych z podziałem na kursy oficerów weterynarii i kursy podkuwaczy koni.

Personel służby zdrowia jednostek lotniczych szkolono w myśl zarządzenia Departamentu Służby Zdrowia MON nr 04166 z 23.12.1946 r. i nr 0252 z 22.02.1947 r. /98/

Szkolenie kadry oraz specjalistów służb intendenckich i technicznych podległych szefowi tyłów lotniczych odbywało się centralnie w ramach III Wiceministerstwa ON i określonego okręgu wojskowego bądź w ramach wojsk lotniczych w wytypowanych jednostkach wojskowych. Szkolenie kadry oficerskiej odbywało się w systemie oficerskiego szkolnictwa podstawowego w Oficerskiej Szkole Intendentury, Oficerskiej Szkole Samochodowej w Bydgoszczy i Oficerskiej Szkole Inżynieryjnej. Potrzebną ilość absolwentów powyższych szkół kierowano do jednostek lotniczych.

Poza tym szkolenie oficerów służb tyłowych lotnictwa odbywało się w systemie szkolnictwa doskonalącego tj. na krótkoterminowych kursach organizowanych przy oficerskich szkołach i przy III Wiceministerstwie ON.

Oficerska Szkoła Intendentury przygotowywała kandydatów na oficerów żywnościowych, mundurowych, finansowych i płatników, odbiorców technicznych oraz szefów kancelarii. Płatników, odbiorców i szefów kancelarii przestano szkolić w 1946 r. natomiast w roku szkolnym 1946/1947 uruchomiono kierunek kwaterunkowo-budowlany. /99/

W pierwszych miesiącach po zakończeniu działań wojennych przyjmowano do szkoły intendentury kandydatów z przeszkoleniem wojskowym. W późniejszych latach nabór prowadzono wśród młodzieży ze środowiska cywilnego. Rekrutację wśród szeregowych służby zasadniczej i podoficerów prowadzono przez cały okres działalności szkoły. /100/ Ze względu na duże zapotrzebowanie oficerów służb intendenckich szkolenie do 1946 r. trwało od paru tygodni do 12 miesięcy. zgodnie z "Wytycznymi Naczelnego Dowództwa WP" z 18 sierpnia 1945 r. zorganizowano: roczny, półroczny, dwuletni i trzyletni cykl szkolenia. /101/ Ostatecznie od 1946 r. szkolenie prowadzono tylko w cyklu dwu i trzyletnim, które uwzględniały potrzebę wykształcenia ogólnego słuchaczy na poziomie gimnazjalnym. W wymiarze dwuletnim szkolono podchorążych, którzy posiadali tzw. małą maturę, natomiast w trzyletnim - wykształcenie podstawowe. Podchorążowie szkoleni byli w trzech podstawowych działach przedmiotowych: ogólnokształcącym, ogólnowojskowym i przedmiotów fachowych. /102/ Absolwentów Oficerskiej Szkoły Intendentury kierowano do wszystkich rodzajów wojsk, w tym i do jednostek lotniczych.

Na początku stycznia 1949 r. rozpoczęło działalność szkoleniową Centrum Wyszkolenia Kwatermistrzowskiego. Szkolono w nim kwatermistrzów i oficerów w specjalnościach: żynościowej, mundurowej, finansowej, kwaterunkowo-budowlanej, materiałów pędnych i smarów. /103/

Zasadniczym źródłem uzupełnienia kadry oficerskiej służby samochodowej była sformowana w 1945r. Oficerska Szkoła Samochodowa, kształcąca średni personel służby. Podobnie jak w szkole intendentury, w zakres programu nauczania wchodziły trzy grupy przedmiotowe. Ponadto w szkole organizowano kursy doskonalenia oficerów /KDO/ i kursy przekwalifikowania oficerów /KPO/. Na kursach KPO przeszkalano oficerów z innych rodzajów wojsk i służb, w tym i z wojsk lotniczych. /104/

Szkoła samochodowa na stałe rozmieściła się w Pile we wrześniu 1948 r. i od tego momentu rozpoczął się systematyczny proces szkolenia podchorążych oraz kadry oficerskiej.

Ważnym zagadnieniem była realizacja procesu szkolenia kadry i żołnierzy w jednostkach. Szkolenie odbywało się w grupach oficerów, podoficerów oraz żołnierzy służby zasadniczej. Organizacja i planowanie szkolenia w jednostkach tyłowych uzależnione było od napływu młodych kadr oraz ich stopnia przygotowania teoretycznego i praktycznego. Podstawowym zadaniem szkolenia w jednostkach w pierwszych latach po wyzwoleniu było przygotowanie na miejsce odchodzących specjalistów radzieckich własnych kadr. W dalszej kolejności starano się przygotować stan osobowy do jak najlepszej realizacji zadań na zajmowanych stanowiskach. Oczywiste jest, że szkolenie w szkołach oficerskich i na kursach specjalistycznych nie zawsze przygotowywało kadrę pod względem praktycznym, dlatego w jednostkach zwracano szczególną uwagę na szkolenie doskonalące i praktyczne. /105/

W zakres programów szkolenia w jednostkach lotnczych wchodziły następujące działy przedmiotowe: wychowanie ideowo-polityczne, wyszkolenie ogólnowojskowe, wyszkolenie ogólne, wyszkolenie specjalistyczne. Szkolenie opierało się na programach szkolenia sił powietrznych Armii Radzieckiej, zwłaszcza w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu. W okresie reorganizacji lotnictwa organizatorami szkolenia byli często oficerowie radzieccy, znający te programy i które uchodziły za sprawdzone w praktyce.

Szkolenie w jednostkach lotniczych organizowane było na podstawie rozkazów Ministra Obrony Narodowej i wytycznych III Wiceministra ON, do których załączony był program szkolenia kwatermistrzowskiego. Dowódca Wojsk Lotniczych na podstawie powyższych dokumentów wydawał rocznie dwa rozkazy wyszkoleniowe, dotyczące poszczególnych okresów szkolenia /letniego i zimowego/. Okres szkolenia letniego trwał od maja do września, natomiast okres zimowy od listopada do kwietnia. /106/ Każdorazowe wydanie rozkazu poprzedzała inspekcja w jednostkach, która oprócz podsumowania wyników szkolenia, ujawniała niedociągnięcia organizacyjno-szkoleniowe, co było podstawą do wytycznych na kolejny okres szkoleniowy. W wytycznych narzucona była ilość lotów, ilość i rodzaj ćwiczeń, program szkolenia bojowego, na podstawie których służby tyłowe mogły planować zaopatrywanie jednostek bojowych w bomby, amunicję lotniczą oraz materiały pędne i smary. W wytycznych podawano także terminy odpraw szkoleniowych, gier wojennych, ćwiczeń i manewrów

lotno-taktycznych.

Pierwszy rozkaz dowódcy lotnictwa w okresie powojennym, w którym postawione zostały dla jednostek lotniczych zadania szkoleniowe na okres letni, wydany został w połowie maja 1945 r. /107/ Postawione w nim zadania dla tyłów miały charakter ogólny i nie precyzowały w sposób szczegółowy problematyki szkoleniowej. Dlatego też jednostki tyłowe w dalszym ciągu prowadziły szkolenie na podstawie programów okresu wojennego. W postawionych zadaniach zwracano szczególną uwagę na zapewnienie warunków do właściwej realizacji planów szkolenia personelu latającego, w tym na przygotowanie transportu do zabezpieczenia lotów, poligonów, warunków socjalno-bytowych dla kadry i żołnierzy. Rozkaz zalecał organizować szkolenie stanów osobowych batalionów obsługi lotnisk, ale nie określił, w jakim zakresie i wymiarze godzin. Brak szczegółowych zadań dla służb tyłowych utrudniał planowanie szkolenia tyłowego oraz był często przyczyną zakłóceń współpracy między pododdziałami tyłowymi a bojowymi lotnictwa.

Z podsumowania letniego okresu szkolenia wynika, że na tle szeregu niedociągnięć, korzystnie zaprezentowały się służby podległe szefowi tyłów lotniczych, które z postawionych zadań szkoleniowych związanych z procesem zabezpieczenia jednostek bojowych, wywiązywały się w sposób należyty. Do wyróżniających się jednostek tyłowych zaliczono 74, 129 i 495 batalion obsługi lotnisk oraz ich dowódców. /108/

Na zakłócenie procesu szkolenia miały wpływ także czynniki obiektywne, np. program szkolenia okresu letniego 1946 r. nie został całkowicie zrealizowany z powodu braku materiałów pędnych i smarów, części zamiannych, dużej ilości młodego i niedoświadczonego personelu lotniczego oraz dużej ilości dni o niesprzyjającej pogodzie. /109/

Dużo uwagi zwracano na szkolenie operacyjno-taktyczne, w ramach którego prowadzono ćwiczenia grupowe, taktyczne rozgrywki walki oraz manewry lotnicze. We wszystkich ćwiczeniach i szkoleniach taktycznych zaangażowany był personel służb tyłowych. /110/

Poprzez wprowadzenie w 1946 r. "Lotniczego programu szkolnego" dla jednostek lotniczych, uzyskano ujednolicenie procesu szkolenia oraz podniesiono poziom wyszkolenia kadry, zarówno pod względem ogólnowojskowym, jak i fachowym. Ponadto korzystając ze zdobytych doświadczeń w zakresie organizacji szkolenia, od 1 listopada 1946 r. dowódca lotnictwa wprowadził 6-godzinny dzień zajęć dla kadry personelu latającego i zabezpieczającego, 8-godzinny dla podoficerów i szeregowców. W oddziałach lotniczych i jednostkach zabezpieczających planowano 6 dni lotnych i 4 dni przeglądu sprzętu lotniczego. Resztę dni miesiąca przeznaczano na szkolenie teoretyczne. W dni przedświąteczne i soboty zajęcia szkoleniowe prowadzone były o 2 godziny krócej, pozostały czas wykorzystywano na porządkowanie pomieszczeń i na potrzeby gospodarcze.

Zachowanie ciągłości procesu szkolenia oraz jego doskonalenie, umożliwiło do końca 1946 r. zastąpienie fachowców Armii Radzieckiej polską kadrą lotniczą, w korpusie oficerskim - około 86%, w korpusie podoficerskim - około 100%. /111/ Były to siły jeszcze młode i z małą praktyką, dlatego też w programach na następne okresy szkoleniowe przewidziano zwiększone natężenie ich szkolenia.

Program szkolenia jednostek lotniczych został tak ułożony, aby w wyniku jego realizacji pułki lotnicze mogły na koniec zimowego okresu szkolenia 1946/1947 r, osiągnąć gotowość bojową: myśliwski w ciągu 1 godziny, szturmowy - 1 godz.15 min, a bombowy - 1 godz.30min. /112/ Osiągnięcie powyższych czasów było możliwe dzięki dobrej pracy szkoleniowej w pododdziałach i służbach tyłowych lotnictwa oraz sprawnej organizacji procesu zabezpieczenia odtwarzania gotowości bojowej przez pułki lotnicze.

W okresie szkolenia letniego 1947 r. zwiększono w programie ilość ćwiczeń taktycznych w terenie z użyciem wojsk, z czego 30% czasu przeznaczono w warunkach poligonowych. Pułki lotnicze wraz z pododdziałami tyłowymi dla realizacji programu szkolenia poligonowego przebazowały się w okresie letniego szkolenia na lotniska zapasowe.

Jednym z podstawowych celów letniego okresu szkolenia było wyszkolenie pojedyńczego żołnierza, stanowiący podstawowy czynnik przygotowania żołnierzy do ćwiczeń w zespołach oraz ułatwiający zgranie bojowe w ramach pododdziału i jednostki.

Dla podoficerów prowadzono systematyczne zajęcia instruktorsko-metodyczne, wyrabiające samodzielność organizacji pracy i cechy dowódcze oraz poczucie odpowiedzialności za powierzony pododdział. W przypadku niskich stanów osobowych grupowano podoficerów zawodowych i nadterminowych według specjalności i doszkalano ich w zakresie odpowiadającym zajmowanemu stanowisku i szczeblowi dowodzenia.

W myśl wytycznych zawartych w rozkazie dowódcy lotnictwa nr 0293 z 23.11.1946 r, w szkoleniu oficerów szczególny nacisk położono na:

- dokładne studiowanie obowiązujących regulaminów i instrukcji, a przede wszystkim "Tymczasowego Regulaminu Broni Połączonych";
- doskonalenie swojej wiedzy o zasadniczych formach walki, szerokiej orientacji i podejmowania prawidłowych decyzji;
- planowe i celowe organizowanie oraz metodyczne prowadzenie ćwiczeń ze szczebla odpowiadającego zajmowanemu stanowisku;
- wykonanie w nakazanym czasie prac indywidyualnych jako pogłębienie wiedzy fachowej;
- publikowanie w prasie wojskowej artykułów z zakresu zagadnień wojskowych, szczególnie z wyszkolenia bojowego;
- ostateczne przyswojenie obowiązującej terminologii, tak w odniesieniu do pojęć taktycznych, jak i do komend.

Na doskonalenie fachowe oficerów zajmujących stanowiska od dowódców jednostek tyłowych w dół, przeznaczone były dwa ćwiczebne dni w miesiącu /16 godzin/. Część tego czasu poświęcono na doskonalenie metodyczne prowadzenia ćwiczeń, a część na ćwiczenia aplikacyjne w terenie.

Szefowie sztabów jednostek lotniczych doskonalili zgrywanie pracy wewnątrz podległych sztabów poprzez:

- wpajanie oficerom sztabu kultury pracy i techniki służby sztabowej oraz dążenie do osiągnięcia możliwości wzajemnego zastępowania się na stanowiskach funkcyjnych;
- nauczanie oficerów sztabów metodycznego organizowania zajęć w sztabach i podległych im jednostkach oraz przeprowadzanie właściwej kontroli, która winna być nie tylko oceną stanu faktycznego, ale równocześnie środkiem zaradczym i pomocą w zwalczaniu zauważonych usterek;

- zespolenie i harmonizowanie pracy sztabów, jako zespołów zapewniających sprawne dowodzenie w skomplikowanych i zmiennych warunkach walki;
- umiejętne korzystanie ze środków łączności, szczególnie radia i telegrafu oraz przestrzeganie prawideł tajnego kierowania oddziałami ITKOI.

W celu doskonalenia sztabów jednostek tyłowych realizowano:
- ćwiczenia aplikacyjne i ćwiczenia w terenie - jeden dzień w miesiącu;
- ćwiczenia szkieletowe sztabów ze środkami łączności - jeden dzień w miesiącu;
- opanowanie obowiązków funkcyjnych - nie mniej jak 4 godziny miesięcznie dla sztabów wszystkich szczebli.

Począwszy od 1947 r. w okresach lotniczego szkolenia w każdym pułku lotniczym z udziałem służb tyłowych prowadzono następujące ćwiczenia:
- po dwie gry wojenne na mapach;
- po jednym ćwiczeniu w terenie ze środkami łączności;
- po jednym ćwiczeniu lotniczym z wojskami lądowymi według planów właściwych OW, na terenie którego pułki bazowały. Ćwiczenia te realizowane były zgodnie ze szczegółowymi wytycznymi dowództwa lotnictwa WP.

Na szkolenie kwatermistrzowskie zwrócono baczniejszą uwagę dopiero od końca listopada 1946 r, kiedy to III Wiceminster ON w swoim zarządzeniu nr 014 położył szczególny nacisk na podniesienie poziomu fachowego i ogólnej wiedzy wojskoej oraz sprawności w bojowym użyciu służb kwatermistrzowskich. /113/ Na wykonanie tego programu przeznaczono 2 godziny tygodniowo. Ponadto składy osobowe kwatermistrzostwa brały czynny udział we wszystkich ćwiczeniach bojowych oddziałów lotniczych, grach wojennych i ćwiczeniach aplikacyjnych oraz szkieletowych prowadzonych przez odpowiednie dowództwa. Szkolenie kwatermistrzowskie we wszystkich grupach szkoleniowych do końca 1947 r. prowadzono według zasad podanych w zarządzeniu nr 014 z 26.11.1946 r.tak, aby zrealizowano cały program załączony do tego zarządzenia. /114/ Realizując programy szkolenia przede wszystkim dbano o to, aby wszyscy oficerowie i szeregowcy kwatermistrzowstwa oraz służb tyłowych objęci byli szkoleniem. Natomiast w jednostkach, gdzie z powodu małej ilości stanu osobowego służb kwatermistrzowskich nie można było zorganizować wykładów i ćwiczeń zbiorowych, stosowane indywidualne prace pisemne oraz zarządzano kilkudniowe odprawy szkoleniowe przy Okręgach Wojskowych lub w wytypowanych jednostkach podległych danemu okręgowi.

Szkolenie fachowe służb kwatermistrzowskich realizowane było w oparciu o programy szczegółowe oraz wydane instrukcje przez komórki specjalistyczne III Wiceministerstwa ON. Szkolenie kończyło się egzaminami komisyjnymi, a wyniki egzaminów każdorazowo wpisywano do dokumentów personalnych szkolonych. Wyniki z egzaminów oraz sprawozdania z wyszkolenia kwatermistrzowskiego /kwartalne/ składane były do departamentu Organizacji i Planowania MON oraz Okręgów Wojskowych i Dowództwa Lotnictwa WP. /115/

Realizując wytyczne zawarte w zarządzeniu III Wiceministra ON na okres zimowego okresu szkolenia 1947/1948, zwrócono szczególną uwagę na podniesienie poziomu bojowego wyszkolenia służb kwatermistrzowskich. Cel ten osiągnięto poprzez poprawienie systemu planowania szkolenia i podniesienie na wyższy poziom metodyki szkolenia oraz zaostrzenie kontroli i oceny wyszkolenia stanu osobowego służb tyłowych. Ograniczono do minimum wykłady teoretyczne na korzyść samodzielnych opracowań zagadnień z dziedziny organizacji systemu zaopatrywania, ewakuacji, transportu samochodowego i innych problemów tyłowych. Zwrócono także szczególną uwagę na stronę praktyczną prowadzonych ćwiczeń na wszystkich szczeblach dowodzenia. Ćwiczenia rozpoczynano od zadań prostych i sukcesywnie zwiększno stopień ich trudności. Położono szczególny nacisk na jakość i kulturę sztabową wykonywanych dokumentów dowodzenia i kierowania tyłami.

Dowódca lotnictwa w swoich wytycznych dotyczących powyższego okresu szkolenia polecił swojemu pomocnikowi ds. zaopatrzenia materiałowo-technicznego opracowanie programów szkolenia dla podległej kadry i szeregowców. Programy uwzględniały problematykę szkoleniową narzuconą zarządzeniem III Wiceministra ON oraz dodatkowo przedsięwzięcia z zakresu terenoznawstwa i organizacji wojsk. Dowódcy jednostek plany szkolenia służb tyłowych przedstawili do zatwierdzenia w dniu 25.11.1947 r. /116/

Z analizy istniejących dokumentów wynika, że w pierwszych latach istnienia ludowego lotnictwa priorytet w szkoleniu posiadał personel latający i służba inżynieryjno-lotnicza, natomiast służby tyłowe pozostawały niejako na uboczu. Dowódcy pułków lotniczych większą uwagę zwracali na wykorzystanie służb tyłowych do bezpośredniego zabezpieczenia działalności pododdziałów bojowych, niż na ich szkolenie teoretyczne. Niedocenianie służb tyłowych a szczególnie kwatermistrzowskich w siłach lotniczych - przez organy dowodzenia i kierowania - miało ujemny wpływ na jakość procesu ich szkolenia. Wraz z upływem czasu wzrastał poziom wyszkolenia personelu kwatermistrzowskiego, jednak organizacja szkolenia nadal posiadała pewne wady. Dopiero wytyczne III Wiceministra ON nr 80/Wyszk.48 z 21.01.1948 r. uściśliły stronę organizacyjną procesu szkolenia. /117/ Do wytycznych dołączony był "Program szkolenia kwatermistrzowskiego" - Warszawa 1948 r, który obowiązywał do końca lat czterdziestych. Program zawierał wykaz tematów oraz rozliczenie godzinowe dla każdego tematu i szczebla szkoleniowego.

Zgodnie z tymi wytycznymi, szkoleniem objęci zostali wszyscy oficerowie, podoficerowie i szeregowcy, pełniący funkcje w służbach kwatermistrzowskich. Każdy z nich musiał opanować odpowiedni zakres wiedzy fachowej, ogólnowojskowej i taktyki tyłów, ustalony dla danego szczebla. Pod względem organizacyjnym ustalono następujące szczeble wyszkoleniowe:

a/ pułk i równorzędna jednostka;
b/ dywizja i równorzędna - "wielka jednostka";
c/ okręg /rodzaj wojsk/;
d/ departamenty i samodzielne oddziały - wydziały.

Wyszkolenie na każdym z ww. szczebli dzieliło się na:
a/ wyszkolenie ogólnowojskowe;
b/ wyszkolenie z taktyki tyłów;
c/ wyszkolenie fachowe.

Pracę wyszkoleniową kwatermistrzowstwa dzielono na:
a/ szkolenie wewnętrzne jednostki;
b/ doszkalanie przez szczebel wyższy.

Zgodnie z powyższymi ustaleniami kwatermistrz pułku organizował szkolenie ogólnowojskowe i z zakresu taktyki tyłów ze swoimi oficerami funkcyjnymi. Oficerowie funkcyjni /żywnościowy, mundurowo-taborowy, samochodowy, kwaterunkowo-budowlany, finansowy/ prowadzili szkolenie z podległym sobie personelem /magazynierami, kucharzami, warsztatowcami, szefami kompanii/ - pod względem fachowym. Podobna zasada szkolenia stosowana była w służbie lotniskowej pułku oraz na wyższych szczeblach organizacyjnych.

Ponadto kwatermistrzowie OW i jego szefowie wydziałów w dalszym ciągu odpowiedzialni byli za doszkalanie kadry kwatermistrzowskiej pułków lotniczych i jednostek tyłowych lotnictwa znajdujących się na obszarze danego okręgu.

Stan osobowy składnic i warsztatów remontowych szkolił się według tych samych zasad co tyły pułków lotniczych, różnice występowały jedynie w doborze treści tematów szkolenia fachowego i taktyki tyłów.

Szkolenie kwatermistrzowskie prowadzone było równolegle z normalnym pełnieniem obowiązków służbowych. Na szkolenie przeznaczono po 4 godziny tygodniowo w okresie zimowym i po 2 godziny w okresie letnim. W celu lepszego opanowania materiału zawartego w programie ilość godzin można było zwiększyć /normalnie program obejmował 160 godzin/. Podział 160 godzinowego programu szkolenia przedstawiał się następująco:
- na szkolenie ogólnowojskowe - 40 godzin;
- na szkolenie z taktyki tyłów - 40 godzin;
- na szkolenie fachowe - 80 godzin.

Szkolenie z taktyki tyłów obejmowało /dane orientacyjne/:
a/ organizację kwatermistrzostwa, jednostek, organów i urządzeń tyłowych poszczególnych służb w polu - 8 godzin;
b/ sposób pracy kwatermistrzostwa i służb w polu - 10 godzin;
c/ ćwiczenia na mapach - 22 godzin;

Natomiast szkolenie ogólnowojskowe obejmowało /dane orientacyjne/:
a/ w grupie oficerów:
- organizacja wojsk - 8 godzin;
- taktyka ogólnowojskowa - 22 godzin;
- terenoznawstwo - 10 godzin;
- regulaminy /prowadzono seminaria poza limitem godzin przeznaczonych na szkolenie ogólnowojskowe/;
b/ w grupie szeregowych:
- organizacja wojsk - 8 godzin;
- taktyka ogólnowojskowa - 14 godzin;
- terenoznawstwo - 10 godzin;
- regulaminy - 8 godzin.

Zakres szkolenia fachowego służb obejmował:
a/ szkolenie własnej służby - 50 godzin;
b/ szkolenie w zakresie innych służb - 30 godzin.

Program szkolenia dla oficerów kwatermistrzostwa pułku lotniczego obejmował 10 tematów. Przeważały w nich zagadnienia związane z organizacją i zadaniami kwartermistrzostwa oraz organizacją dowodzenia tyłami.

Szkolenie polityczno-wychowawcze realizowane było według programu Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego.

W procesie szkolenia w 1948 r. bardziej niż dotychczas zwracano uwagę na poziom przygotowania zajęć oraz obecność na zajęciach. Z osobami, które nie mogły z różnych względów wziąć udziału w zajęciach powtarzano temat lub ćwiczenie. We wszystkich grupach szkoleniowych stosowano te same metody co w latach ubiegłych. Do podstawowych zaliczano wykłady, seminaria, ćwiczenia na mapach i w terenie, indywidualne prace pisemne, a ponadto organizowano kursy i prowadzono egzaminy okresowe i końcowe.

Szkolenie ogólnowojskowe, taktyczne oraz fachowe pozostałych służb tyłowych prowadzone było wg. ogólnych wytycznych ND WP oraz szczegółowych poszczególnych służb dowództwa WL na okres letni i zimowy. Do wytycznych dowódcy WL w sprawie szkolenia pułków lotniczych i pozostałych jednostek dołączony był program szkolenia z rozbiciem na rodzaje lotnictwa, służby, tematy oraz podział godzinowy.

W październiku 1948 r. wydano wytyczne ND WP oraz wytyczne i program dowódcy WL w sprawie szkolenia na 1949 r. Wytyczne zalecały stosować te same co w 1948 r. zasady organizacji i metody szkolenia. W nowym programie szkolenia uległy zmianie treści tematów, które ujmowały niedociągnięcia stwierdzone w roku 1948 oraz podział godzinowy. Na szkolenie w 1949 r. przeznaczono 336 godzin. Podział przedmiotowy i godzinowy obrazuje tabela 20.

Szkolenie stanów osobowych tyłów lotniczych w jednostkach w 1949 r. prowadzone było na dotychczasowych zasadach przy wykorzystaniu sprawdzonych już metod szkolenia, jak: wykłady, seminaria, referaty, ćwiczenia grupowe i aplikacyjne oraz pokazy praktyczne. W programie szkoleniowym na 1949 r. zawarto minimalny zakres wiedzy, jaki powinna opanować kadra w poszczególnych działach szkolenia. Innowacją w procesie szkolenia było wprowadzenie programu szkoleniowego na cały rok, w odróżnieniu od lat poprzednich, gdzie planowano na poszczególne okresy.

Tabela 20.

Lp.	Przedmioty	Ogólna ilość godzin dla: Ofic.ogólnowojskowych	Ofic.spec. rodz.broni	Ofic.adm. gosp.i kwat.
1.	Szkolenie polityczno-wychowawcze	24	24	24
2.	Taktyka i służba sztabów	65	35	30
3.	Terenoznawstwo	10	10	10
4.	Szkolenie strzeleckie	20	20	20
5.	Szkolenie spec. wg rodzajów służb	20	50	60
6.	Organizacja, taktyka i uzbrojenie armii obcych	20	20	20
7.	Tajne dowodzenie	20	20	20
8.	Łączność radiowa	13	13	8
9.	Poza tym przeznacza się:			
	a/ na wyszkolenie polowe	48	48	48
	b/ na zajęcia funkcyjne	96	96	96
---	Razem godzin	336	336	336

Uzupełniającą formą szkolenia były krótkoterminowe kursy i szkolenia, seminaria oraz odprawy szkoleniowe organizowane przez szefostwo tyłów lotniczych, kwatermistrzostwa OW i III Wiceministerstwo ON. Ponadto przy Oficerskiej Szkole Intendentury organizowano kursy przekwalifikowania na określone specjalności kwatermistrzowskie. Kursy trwały od 10 tygodni do 3 miesięcy w zależności od specjalności. /118/ Program kursów obejmował szkolenie polityczne, ogólnowojskowe i specjalistyczne. Na kursy kierowano oficerów lub podoficerów w zależności od rodzaju kursu i zapotrzebowania jednostek lotniczych. Łącznie w drugiej połowie lat czterdziestych zorganizowano 8 kursów przekwalifikowania, na których przeszkolono m.in. pewną ilość kadry skierowanej z jednostek lotniczych. /119/

Kursy przekwalifikowania kadry w zakresie specjalności kwatermistrzowskich organizowano także przy III Wiceministerstwie ON w Warszawie. W lutym 1947 r. na bazie powyższych kursów utworzono Wyższy Kurs Kwatermistrzów, który prowadził szkolenie do końca 1948 r. Do czasu powstania Wyższego Kursu Kwatermistrzów kandydatów rekrutowano spośród pracowników służb kwatermistrzowskich. Po rozbudowie kursów przyjmowano coraz więcej oficerów innych specjalności zamierzających

przekwalifikować się na specjalność służby kwatermistrzowskiej. Kandydaci musieli odpowiadać określonym kryteriom wiekowym i wykształcenia. Egzamin wstępny obowiązywał z wyszkolenia polityczno-wychowawczego, wiadomości ogólnowojskowych, języka polskiego i matematyki. /120/

Oprócz kursów dla kadry prowadzono także kursy dla żołnierzy służby czynnej. W marcu 1945 r. na podstawie rozkazu Szefa Tyłów Lotniczych WP nr 042 zorganizowane zostały dwumiesięczne kursy kierowców na których przeszkolono 265 ludzi. Bataliony obsługi lotnisk, 14 inżynieryjny batalion budowy lotnisk oraz 15 zapasowy pułk lotniczy przeszkoliły kierowców we własnym zakresie, natomiast na bazie 107 batalionu samochodowego przeszkolono kierowców dla pozostałych oddziałów lotniczych. /121/ Ilość przeszkolonych kierowców na podstawie rozkazu nr 042 obrazuje tabela 21.

Tabela 21.

Organizator kursu	Ilość kierowców	Uwagi
107 samodzielny batalion transport.	105	W tym dcy oddziałów wydzielili: 27 skład - 70 ludzi 17 pułk lotn.łącz.-3 ludzi 6 sam.pułk łączn. -3 ludzi 620 skład - 3 ludzi 1188 skład - 3 ludzi 1596 paplot - 10 ludzi 12 pułk lotn.sanit. - - 3 ludzi
73, 74, 129, 130, 483, 495, 513, i 686 bol.	8 * 15	
14 sam.inż.bat. budowy lotnisk	20	
15 zapasowy pułk lot.	10	
Ofic.Szkoła Technicz. Lotnicza	10	
R a z e m	265	

Kolejnym dokumentem regulującym proces szkolenia specjalistów tyłowych była dyrektywa I Zastępcy Ministra ON wydana w lipcu 1945 r. Dyrektywa wydana została w sprawie demobilizacji podoficerów i szeregowców, w której jednocześnie nakazano zorganizowanie krótkoterminowych kursów specjalistów /kierowców, traktorzystów, kucharzy, magazynierów i praczy/, celem natychmiastowego zastąpienia zwolnionych do rezerwy żołnierzy. /122/ W oparciu o powyższą dyrektywę dowódca lotnictwa wydał rozkaz regulujący organizację powyższych kursów. Do końca 1945 r. w 11 jednostkach lotniczych przeszkolono łącznie 690 kierowców w tym wielu mechaników samochodowych III klasy. /123/

System kursów rozwinięty był szczególnie w latach 1945-1947. W okresie późniejszym szkolenie specjalistów na kursach odbywało się centralnie w ramach poszczególnych służb. W celu podniesienia poziomu wyszkolenia polskiego personelu kwatermistrzowskiego zorganizowano także kursy i szkolenia doskonalące dla oficerów i podoficerów poszczególnych specjalności i służb. W połowie maja 1947 r. zorganizowano w Technicznej Szkole Lotniczej w Warszawie 3-dniowy kurs dla kwatermistrzów w zakresie zaopatrywania w materiały techniczne, natomiast w lipcu w Fortach Bema tygodniowe szkolenie dla szefów uzbrojenia, na które skierowano oficerów z oddziałów lotniczych. /124/

W październiku 1947 r. przy okręgach wojskowych zorganizowano dwutygodniowe kursy dla oficerów kwaterunkowych, natomiast w grudniu przy III Wiceministerstwie ON - 3 i 5 dniowe seminaria szkoleniowe dla kierowniczej kadry aparatu kwatermistrzowskiego. W powyższych kursach i seminariach udział wzięli przedstawiciele służb kwatermistrzowskich tyłów lotniczych. /125/ Przeprowadzone seminaria obejmowały następującą problematykę:

- przepisy i regulaminy poszczególnych służb;
- metodykę szkolenia fachowego, bojowego i taktycznego;
- realizację najmniej jednego zadania praktycznego;
- wytyczne fachowe w zakresie każdej służby;
- referaty specjalistów cywilnych z problematyki służb tyłowych;
- referaty z dziedziny polityczno-wychowawczej.

Kwatermistrzowie jednostek lotniczych w dalszym ciągu podlegali szkoleniu i doskonaleniu na kursach i odprawach organizowanych przez kwatermistrzów okręgów. Organizowanie kursów przez dowództwo lotnictwa napotykało na trudności ze względu na brak odpowiednich wykładowców /w etacie dowództwa był jeden inspektor intendencki/ oraz kredytów potrzebnych na wypłaty diet dla kursantów.

Oprócz kursów prowadzono indywidualne przygotowanie oficerów i podoficerów, dzięki czemu zwiększyła się ilość polskiego personelu tyłowego wojsk lotniczych, który mógł zastąpić kadrę Armii Radzieckiej. W okresie przechodzenia lotnictwa na stopę pokojową kursy organizowane były w zależności od potrzeb i możliwości danej służby. Kursy organzowano na podstawie odpowiedniego rozkazu, w którym zawarte były sprawy organizacyjne dotyczące kursu. W miarę stabilizacji procesu szkolenia oraz doskonalenia jego systemu, kursy na stałe weszły do kalendarza działalności szkoleniowej dowództwa lotnictwa. W większości kończyły się sprawdzianem wiadomości, a jego wyniki miały wpływ na treść programu szkolenia następnego kursu.

W pierwszych miesiącach po wyzwoleniu odprawy szkoleniowe organizowane były doraźnie w zależności od potrzeb. W miarę upływu czasu planowane były zawczasu, a przeprowadzane po zakończeniu okresu szkoleniowego. Odprawy organizowane były w ramach poszczególnych służb i pionów organizacyjnych. Pierwszą tego typu odprawą, była odprawa szefów służby żywnościowej 7 RBL zorganizowana 28 i 29 maja 1945 r. /126/

W czasie tej odprawy podsumowano działalność służby w okresie działań wojennych oraz omówiono jej stan na dzień 27 maja. Zwrócono uwagę na niedociągnięcia w działalności gospodarczo-szkoleniowej oraz postawiono zadania w celu ich usunięcia.

Kolejną odprawę w dniach 20-23 czerwca 1945 r. zorganizowała służba samochodowa. Przeprowadzono wówczas m.in. szkolenie z taktyki wojsk samochodowych oraz zapoznano jej uczestników z nowymi zasadami eksploatacji, obsługi i sposobami remontów polowych pojazdów specjalnych.

Do końca 1945 r. podobne odprawy zostały przeprowadzone we wszystkich służbach tyłowych lotnictwa. Pierwsze odprawy organizowane były na szczeblu 7 RBL, a po jego rozwiązaniu na szczeblu szefostwa tyłów lotniczych lub kwatermistrzostwa okręgu wojskowego. Na odprawach dominowała problematyka specjalistyczna danej służby a ponadto omawiano niedociągnięcia stwierdzone podczas kontroli i inspekcji oraz zapoznawano z nowymi zarządzeniami i przepisami danej służby.

Równolegle z procesem szkolenia kadr specjalistów na potrzeby jednostek lotniczych oraz szkoleniem w jednostkach, realizowano szkolenie organów dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi. W pierwszych miesiącach po wyzwoleniu kadra dowództwa lotnictwa szkoliła się w oparciu o program wojenny sił powietrznych Armii Radzieckiej. Zmian w programie oraz organizacji szkolenia dokonano na przełomie września i października 1945 r, a realizacja nowego programu zgodnie z rozkazem dowódcy lotnictwa nr 32 z 27.10.1945 r. rozpoczęła się dopiero od 1.02.1946 r. Zgodnie z nowym programem, szkolenie polityczne realizowane było jeden raz w tygodniu /środa/ od godziny 10.00 do 13.00. Szkolenie fachowe realizowano w oddziałach i wydziałach wg. własnych planów jeden dzień w miesiącu od 9.00 do 13.00. Dwa razy w tygodniu /środa i sobota/ w godzinach 8.00-10.00 odbywała się nauka języka polskiego. Wtorek i piątek był dniem przyjęć dla oficerów z jednostek wojskowych. /127/

W celu usprawnienia procesu szkolenia kadry kierowniczej lotnictwa stworzono dwie grupy szkoleniowe. Szkolenie polityczne i taktyczno-bojowe w grupach odbywało się według jednolitych planów i programów bez względu na specjalność oficerów. Szkolenie fachowe realizowano w oddziałach i wydziałach lub służbach według oddzielnych programów.

Na uwagę zasługiwał wysoki poziom dyscypliny szkoleniowej. Odpowiedzialnością za obecność na zajęciach obciążeni zostali szefowie oddziałów, a szef sztabu lotnictwa - płk Kadzanowicz co sobotę osobiście meldował dowódcy lotnictwa o nieobecności oficerów na zajęciach. O zwolnieniu oficera z zajęć decydował osobiście dowódca lotnictwa.

W ramach szkolenia przydzielano oficerom indywidualne tematy do opracowania, a w procesie samokształcenia zobowiązano do opanowania określonego zakresu wiadomości.

Po zrealizowaniu programu szkolenia oficerowie poddawani byli egzaminom, których terminy każdorazowo podawano w wytycznych do szkolenia. Nad procesem szkolenia generałów oraz pułkowników bezpośredni nadzór sprawowało Naczelne Dowództwo WP, czego dowodem było zarządzenie nr 0702/III z 16.11.1945 r, w którym NDWP polecił przygotować sztaby okręgów wojskowych i rodzajów wojsk, wielkie jednostki /ZT/ oraz dowódców na stanowiskach od pułkownika wzwyż pod względem operacyjno-taktycznym. /128/

W połowie lipca 1946 r. dowódca lotnictwa zarządzeniem nr 017 dokonał zmian w organizacji porządku dnia dowództwa lotnictwa, wprowadzając czas pracy od godziny 8.00 do 15.00, a w soboty i w dni przedświąteczne do godziny 14.00, pozostały czas oddano do dyspozycji oficerów na samodzielną pracę nad pogłębianiem swoich wiadomości. /129/

Od 1947 r. kierowniczy personel tyłów lotniczych realizował szkolenie taktyczno-sztabowe zgodnie z programem Sztabu Generalnego nr 0105 z 25.11.1946 r. oraz wytycznymi III Wiceministra ON do szkolenia na rok 1947.

Ponadto część kadry tyłowej dowództwa lotnictwa brała udział w ćwiczeniach i grach wojennych organizowanych przez III Wiceministerstwo i okręgi wojskowe. Dla przeprowadzenia ćwiczeń w sztabie lotnictwa i sztabach DOW przeznaczano 3-5 dni w okresie letnim, /130/np. we wrześniu 1948 r. przeprowadzono w wojskach lotniczych ćwiczenie operacyjno-taktyczne wyższych dowódców i sztabów na temat: "Działania bojowe lotnictwa w operacji zaczepnej armii". Do współdziałania /podgrywki/ przedzielano oddziały piechoty. W ćwiczeniu zaangażowano znaczne siły i środki tyłów lotniczych. /131/ Stwierdzone niedociągnięcia - w zakresie współpracy służb tyłowych z pododdziałami bojowymi, kultury sztabowej i wykonawstwa dokumentów dowodzenia i kierowania tyłami, kalkulacji środków materiałowych oraz podejmowania precyzyjnych decyzji - uwzględnione zostały w wytycznych i programie szkolenia na 1949 r.

W 1949 r. szkolenie personelu kierowniczego tyłów lotniczych prowadzone było w ciągu całego roku bez przerwy. Dokonano zmiany organizacji szkolenia, na szkolenie przeznaczono każdą sobotę tygodnia po 4 godziny /od 9.00 do 13.00/. W 1 i 3 tygodniu miesiąca prowadzono po 2 godziny szkolenia polityczno-wychowawczego oraz w każdy poniedziałek pierwszą godzinę przeznaczano na prasówkę /informację polityczną/.

Podsumowując, można stwierdzić, że w okresie pierwszego powojennego pięciolecia zorganizowano od podstaw szkolnictwo oraz podjęto próbę jego reformy. Udoskonalono formy i metody szkolenia teoretycznego i praktycznego wszystkich grup specjalistów lotniczych i tyłowych. Podniesiono na wyższy poziom organizację procesu szkolenia, co pozwoliło podnieść jakość szkolenia. Stworzono określony system szkolenia kadr tyłowych dla lotnictwa, który zaspokajał potrzeby bieżące oraz pozwolił zastąpić personel radziecki kadrą polską. Stworzono silne podstawy do przyszłego rozwoju i doskonalenia specjalistów tyłów lotnictwa.

5. Zmiany w wyposażeniu wojsk tyłów lotniczych.

Tyły lotnictwa polskiego utworzone zostały z tyłów rozformowanej 6 AL /AR/, były więc uzbrojone i wyposażone całowicie w broń i sprzęt radziecki. W chwili formowania tyłów polskich sił lotniczych wojna trwała już piąty rok. W tym czasie technika wojenna poczyniła znaczne postępy. Przemysł radziecki wyprodukował nowe typy sprzętu wojskowego, znacznie przewyższające swoimi parametrami sprzęt przedwojenny. Dlatego też lotnictwo polskie otrzymało sprzęt nowoczesny, równający się parametrami techniczno-bojowymi sprzętowi, jakim dysponował przeciwnik. Sprzęt był nowoczesny, ale znacznie już wyeksploatowany w czasie działań wojennych. Problem ten dostrzegało tak dowództwo lotnictwa, jak i naczelne dowództwo WP. W pierwszych latach po zakończeniu działań wojennych, kiedy rodzimy przemysł leżał w gruzach, nie było możlwości produkcji nowego sprzętu wojskowego. W dalszym ciągu korzystano ze sprzętu i wyposażenia okresu wojennego oraz z dostaw ze Związku Radzieckiego. Szczególny nacisk położono na remont i modernizację posiadanego wyposażenia.

Dowódca Wojsk Lotniczych postulował, aby na uzbrojenie wprowadzić nowe typy samolotów oraz znacznie nowocześniejszy sprzęt i wyposażenie. Przełom w modernizacji sprzętu i wyposażenia lotniczego nastąpił w latach 1948-1950, kiedy to zastąpiono przestarzałe samoloty nowszymi, natomiast miejsce wyeksploatowanego sprzętu pionu zaopatrzenia i obsługi zastępowano sprzętem nowym, o lepszych parametrach techniczno-eksploatacyjnych. W lotnictwie myśliwskim sukcesywnie wprowadzano samolot Jak-9 oraz jego wersje JAK-9T /M, D, W, P/. W lotnictwie szturmowym wojenne samoloty IŁ-2 zastąpiono nowocześniejszymi IŁ-10, których pierwsze egzemplarze sprowadzono do Polski na początku 1949 r. Stan samolotów szturmowych wg. poszczególnych typów, w okresie przezbrajania pułków lotniczych obrazuje tabela 22.

Tabela 22.

Jednostka wojskowa	IŁ-10	IŁ-2m3	UIŁ-2	Razem
4 PLSz	18	39	6	63
5 PLSz	10	43	5	58
6 PLSz	12	38	7	57
OSL	-	9	13	22
Sam.esk.mar.woj.	-	9	1	10
O g ó ł e m	40	138	32	210*

* Ilość samolotów szturmowych na dzień 31.07.1949 r.

Pod koniec 1949 r. w lotnictwie bombowym rozpoczęto wprowadzać na uzbrojenie samoloty TU-2. /132/ W latach pięćdziesiątych zamierzano przezbroić jednostki bojowe w samoloty o napędzie odrzutowym, wobec czego zaniechano sprowadzania samolotów TU-2 w ilościach zapewniających pełną wymianę samolotów typu Pe-2. Podstawowym typem samolotu w lotnictwie bombowym do 1950 r. pozostał jednak nadal samolot P-2. /133/

Sprzęt, w jaki wyposażone były służby tyłowe lotnictwa bez zmian jakościowych eksploatowany był do 1947 r. Od 1948 r. wraz z wprowadzeniem nowych typów sprzętu bojowego /samolotów/ rozpoczęto wprowadzanie do pułków lotniczych i jednostek tyłowych nowych egzemplarzy - głównie samochodów ciężarowych i specjalnych oraz sprzętu i urządzeń służby lotniskowej.

Uzbrojnie strzeleckie, sprzęt inżynieryjno-saperski, łączności i chemiczny, poza drobnymi zmianami modernizacyjnymi, do końca lat czterdziestych nie podlegał wymianie.

Wprowadzenie nowocześniejszych typów samolotów spowodowało większe zużycie przez nie bojowych środków materiałowych /BSM/ a w szczególności paliwa, amunicji, tlenu medycznego i sprężonego powietrza. Zwiększone zużycie BSM oraz konieczność podniesienia poziomu obsługi nowoczsnego sprzętu bojowego i eksploatacji lotnisk spowodowało potrzebę dokonania zmian w wyposażeniu tyłów lotniczych. W pierwszej kolejności dokonywano wymiany wyposażenia w pododdziałach bezpośrednio obsługujących jednostki bojowe.

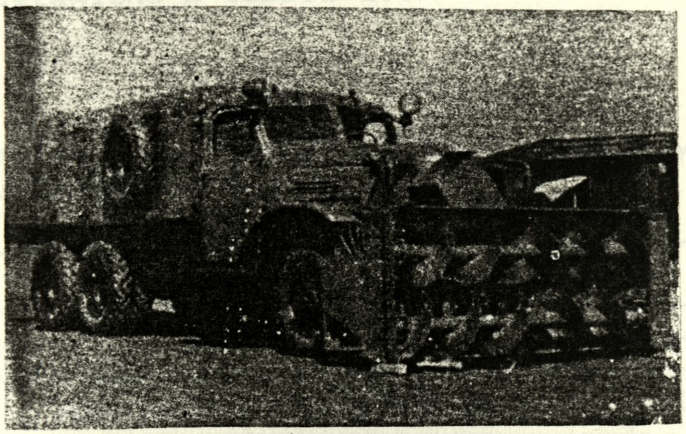
Stan polskiej gospodarki po wojnie oraz złożoność techniki lotniczej spowodowały, że w pierwszym pięcioleciu przemysł krajowy nie był w stanie sprostać minimalnym nawet wymaganiom odbiorcy wojskowego. W tej sytuacji konieczna była pomoc zewnętrzna. W marcu 1947 r. podpisana została umowa lotnicza ze Związkiem Radzieckim. Jej efektem była wzmożona pomoc dla ludowego lotnictwa polskiego. /134/ Pomoc ta, w początkowym okresie powojennego rozwoju lotnictwa polskiego, przejawiała się w dostawach sprzętu i wyposażenia lotniczego. W późniejszych latach ZSRR udostępnił Polsce licencję na produkcję tych rodzajów wyposażenia, których nasz przemysł nie mógł produkować według własnych rozwiązań.

Pozyskany dla tyłów lotniczych sprzęt z importu, w przeważającej większości z ZSRR oraz niewielkie ilości z Czechosłowacji i NRD były urządzeniemi specjalnymi, montowanymi na podwoziach samochodów ZIS-150, ZIS-151, GAZ-51 /ZSRR/, SKODA-706R /CSRR/ i IFA /NRD/. Z przemysłu krajowego otrzymano pewną ilość samochodów STAR-20. W transporcie ciężarowym nadal używano podstawowych marek pojazdów z czasów wojny, jak ZIS-5 i GAZ-AA.

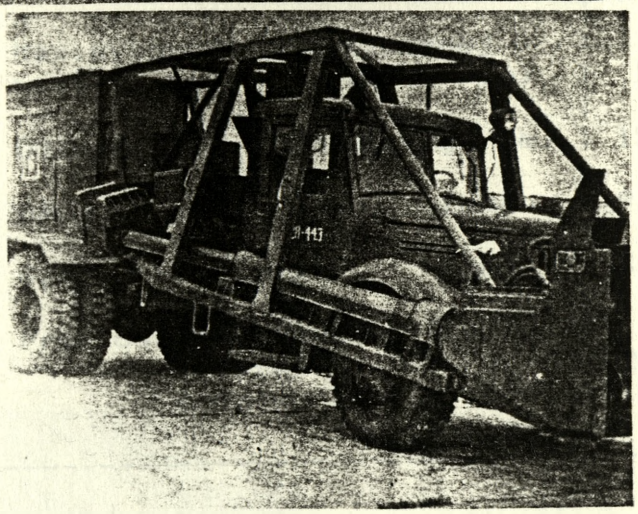
Największych zmian dokonano w sprzęcie lotniskowym, specjalnym /służba mps, elektrogazowa i przeciwpożarowa/ oraz służby samochodowej.

Po zakończeniu działań wojennych przed służbą lotniskową stanęły nowe zadania,dla realizacji których należało czym prędzej zwiększyć wydajność posiadanego sprzętu. Sprzęt będący na wyposażeniu służby lotniskowej, był wyeksploatowany w czasie działań wojennych i nie gwarantował wykonanie w należyty sposób postawionych przez dowództwo lotnictwa zwiększonych zadań. Jednym z zadań służby lotniskowej był remont i modernizacja posiadanego sprzętu oraz jego wymiana na bardziej nowoczesne egzemplarze, w większości produkcji radzieckiej.

W okresie zimy służba lotniskowa napotykała na wiele trudności w zakresie utrzymywania w gotowości eksploatacyjnej lotnisk. Aby zmniejszyć je do minimum od końca 1948 r. rozpoczęto wprowadzanie nowych typów wirnikowych pługów odśnieżających typu D-166 /rys.7/ i D-262 /rys.8/ produkcji ZSRR oraz IFA-SG-1 /rys.9/ produkcji NRD.

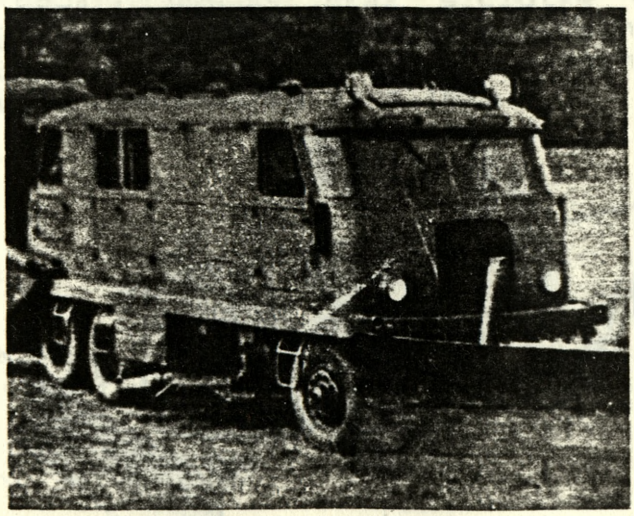


Rys.7. Wirnikowy pług odśnieżający typu D-166



Rys.8. Wirnikowy pług odśnieżający typu D-262

Jaką ilość pozyskano tego typu sprzętu z importu z powodu braku odpowiednich dokumentów trudno jest w chwili obecnej ustalić, niemniej pojedyńcze egzemplarze napewno były w tym okresie eksploatowane w jednostkach lotniczych.



Rys.9. Wirnikowy pług odśnieżający typu IFA-SG-1

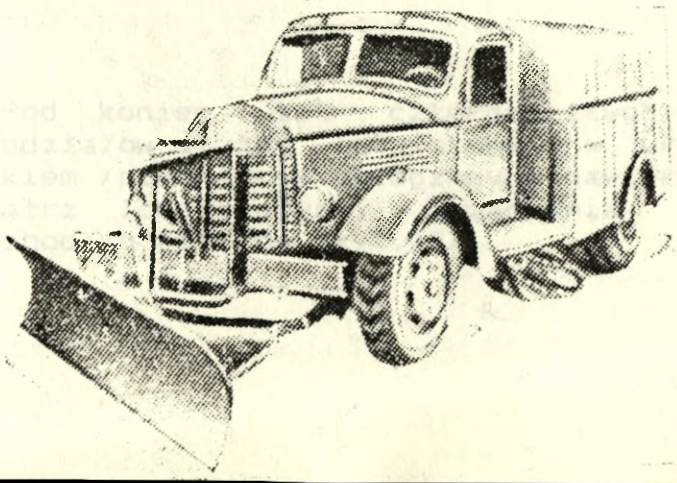
Przedstawione pługi odśnieżające używane były do oczyszczania ze śniegu dróg startowych, dojazdowych i manipulacyjnych na lotniskach. Odrzucały one śnieg zgarnięty uprzednio w pryzmy za pomocą pługów zgarniających. Podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne wirnikowych pługów odśnieżających przedstawiono w tabeli 23.

Tabela 23.

Podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne wirnikowych pługów odśnieżających. /135/

Lp.	Wyszczególnienie	Typ pługa		
		D-166	D-262	IFA-SG-1
1.	Szer.oczyszczanego pasa [m]	3,1	2,65	3,2
2.	Max.wysokość oczyszczanej warstwy śniegu [m]	1,4	1,2	1,5
3.	Odległość wyrzutu śniegu [m]	15-25	15-25	10-40
4.	Długość pługa [mm]	9.830	8.177	12.000
5.	Szerokość pługa [mm]	3.170	2.702	3.400
6.	Prędkość marszowa [km/h]			
	w dzień	20-30	20-30	20-30
	w nocy	10-15	10-15	10-15

Ponadto do usuwania śniegu z nawierzchni dróg startowych i kołowania oraz stojanek samolotów wprowadzono pług lemieszowy typu PS-4 i SPS-49 oraz szczotkę P-11 i PMZ-49 służącą do zamiatania resztek śniegu z nawierzchni. /136/ Pług lemieszowy i szczotkę montowano na podwoziu samochodu ZIS-150, całość kompletu nazywano odśnieżarką /rys.10/.



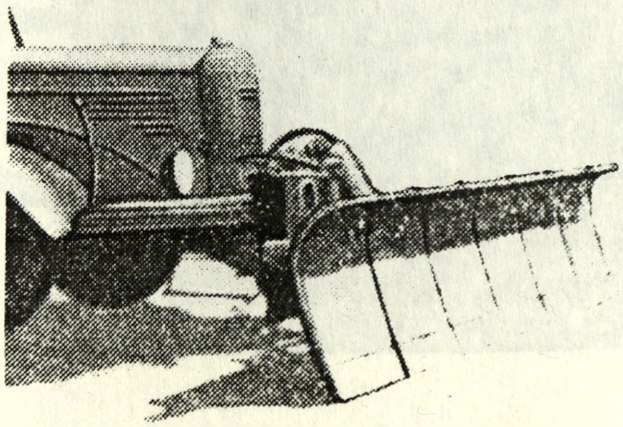
Rys.10. Samochód ZIS-150 z pługiem lemieszowym PS-4

Lemiesz pługa PS-4 stanowił jedną całość, w odróżnieniu od lemiesza zakładanego niekiedy na samochód ZIS-150 pługa SPS-49 składającego się z czterech członów. Charakterystykę parametrów odśnieżarek budowanych na podwoziu samochodu ZIS-150 podano w tabeli 24.

Tabela 24

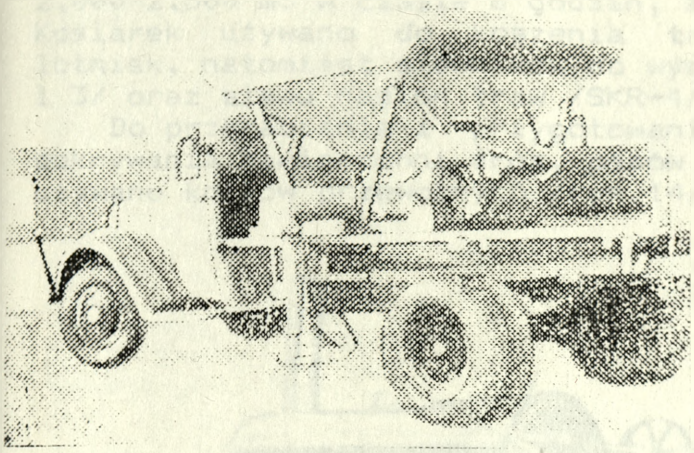
Pług typu...		PS-4	SPS-49
Szczotka typu...		P-11	PMZ-49
Szerokość pasa oczyszczanego....	[m]	2,3-2,7	2,2-2,6
Największa wysokość usuwanej warstwy śniegu	[m]	0,4	0,5
Szerokość zamiatania	[m]	2,3	0,5
Wydajność użytkowa	[m/h]	22.000	28.000
Szybkość odśnieżarki /robocza/	[km/h]	11	17

Lemiesz wieloczłonowy /SPS-49/ był wydajniejszy i bardziej odporny na uszkodzenia /rys.11/.



Rys.11.Pług lemieszowy członowy

Pod koniec lat czterdziestych rozpoczęto wyposażanie pododdziałów służby lotniskowej w urządzenia do posypywania piaskiem /piaskarki/ oblodzonych nawierzchni dróg startowych i wewnątrz lotniskowych. Urządzenia te montowane były na samochodach ZIS-150 /rys.12/.



Rys.12. Urządzenie do posypywania piaskiem

Zakres regulacji wydajności piaskarki wynosił 0-20.000 l/godz, natomiast zakres szerokości sypania piaskiem 0-15 m. Wielkości te mogły być regulowane w zależności od potrzeb z kabiny kierowcy.

W 1949 r. rozpoczęto wprowadzanie pierwszych egzemplarzy wodopolewaczek montowanych na podwoziach samochodów STAR-20 /rys.13/ /138/



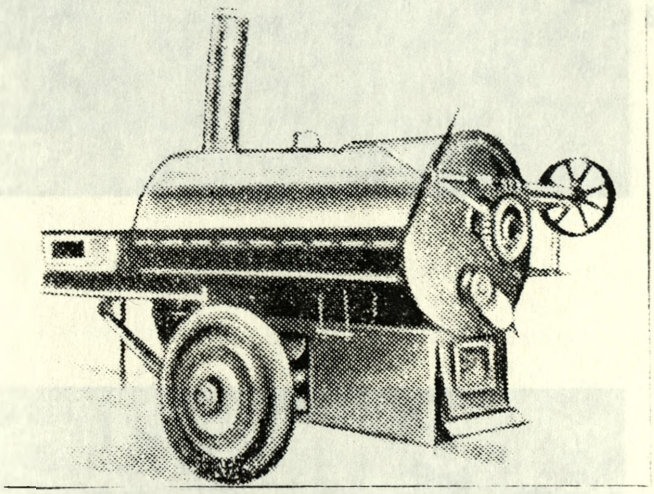
Rys.13. Wodopolewaczka lotnicza montowana na samochodzie STAR-20

Wodopolewaczka przeznaczona była do spryskiwania wodą nawierzchni względnie zmywania jej ciągłym strumieniem wody, zamiatania nawierzchni przy pomocy szczotki obrotowej, a także dla celów przeciwpożarowych oraz dezaktywacji dróg startowych i manipulacyjnych.

W celu utrzymania w należytym stanie nawierzchni lotniskowej wprowadzono do użytku równiarkę D-20 - produkcji krajowej, nowe typy kosiarek /K-1 i KT-6/ produkcji ZSRR oraz siewniki /SN-2, SN-3 i SKR-4/ i kultywator KP-3A. Równiarka służyła do profilowania dróg i nawierzchni gruntu przy pracach ziemnych oraz melioracyjnych a ponadto do zgarniania śniegu z dróg startowych i

wewnątrz lotniskowych. Wydajność przy równaniu terenu wynosiła 2.000-2.500 m3 w czasie 8 godzin, a szerokość robocza - 4,5 m. Kosiarek używano do koszenia traw z nawierzchni darniowych lotnisk, natomiast siewników do wysiewu nawozów sztucznych /SN-2 i 3/ oraz siewu nasion traw /SKR-4/.

Do przerabiania i przygotowania masy bitumicznej, w celu pokrywania nawierzchni dróg, pasów startowych i płyt ulicznych używano kotłów przewoźnych /rys.14/.



Rys.14.Przwoźny kocioł do asfaltu

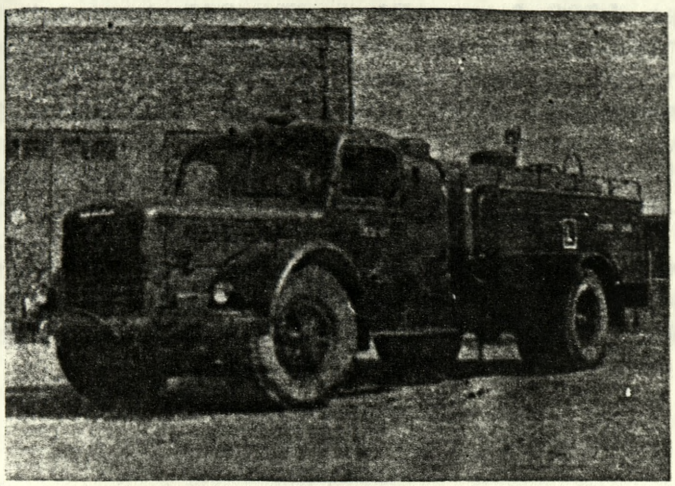
Najczęściej używano kotłów o pojemności 500l, rzadziej o pojemności 200 i 750l. Ciężar kotła wynosił 840 kg. Kotły posiadały mieszadła napędzane od kół jezdnych lub za pomocą korby ręcznej.

Pododdziały służby lotniskowej wyposażono ponadto w nowe betoniarki typu S-159 /produkcji radzieckiej/, które znacznie zwiększyły mośliwości przygotowania masy betonowej, potrzebnej przy remontach lotnisk oraz budowie dróg startowych. Nowa betoniarka o pojemności 425l napędzana była przez silnik elektryczny, napędzany z elektrowni polowej lub silnik spalinowy, zabudowany na podwoziu betoniarki. /139/.

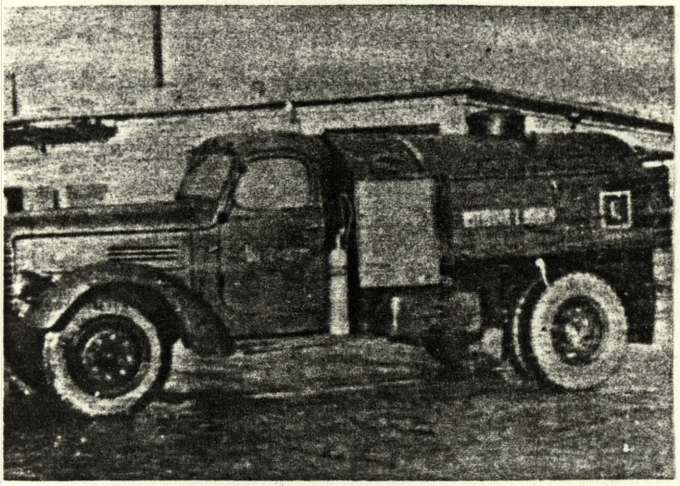
Scharakteryzowany wyżej sprzęt był podstawowym i niezbędnym do działalności oddziałów i pododdziałów służby lotniskowej. Był to sprzęt nowoczesny jak na ówczesne czasy i niewiele odbiegał od urządzeń stosowanych w krajach zachodnich. Mankamentem było to, że w jednostkach nie było go w dostatecznych ilościach, a nasycenie nim nastąpiło dopiero w latach pięćdziesiątych. W dalszym ciągu w pierwszych latach powojennych korzystano w większości ze sprzętu, w jaki wyposażona była służba lotniskowa - radziecka i polska - w końcowym etapie wojny.

Poważnych zmian w wyposażeniu dokonano także w służbach: elektrogazowej, samochodowej oraz materiałów pędnych i smarów, a więc w służbach, mających bezpośredni wpływ na jakość zabezpieczenia tyłowego pułków lotniczych.

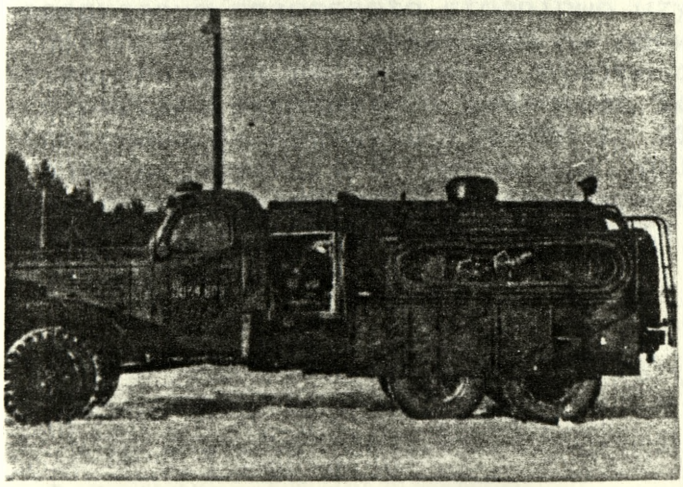
Służbę materiałów pędnych i smarów rozpoczęto wyposażać w nowe dystrybutory paliwowe typu SKODA-706, ZIS-150 i ZIS-151 rys. 15, 16, 17/.



Rys.15. Dystrybutor paliwowy na podwoziu SKODA-706R.



Rys.16. Dystrybutor paliwowy na podwoziu ZIS-150



Rys.17. Dystrybutor paliwowy na podwoziu ZIS-151

Dystrybutor typu SKODA posiadał pojemność 7.000l, natomiast ZIS-150 i 151 po 4.000l paliwa. Dystrybutory paliwowe służyły do transportu paliwa, napełniania zbiornika własnego z obcych zbiorników, napełniania zbiorników samolotów z własnego lub obcego zbiornika oraz przepompowywania paliwa z jednego zbiornika do drugiego i przygotowywania mieszanki paliwowej. Wyposażone były w odpowiednie filtry paliwowe zabezpieczające paliwo przed zanieczyszczeniami. Wymienione dystrybutory charakteryzowały się dużo lepszymi własnościami techniczno-eksploatacyjnymi od dystrybutorów typu ZIS-5 i GAZ-AA. Niektóre dane techniczno-eksploatacyjne nowo wprowadzonych dystrybutorów podaje tabela 25. /140/

Tabela 25.

Nazwa dystrybutora	Wydajność pompy w l/min	Obsługa	Ciężar całkowity w kg	Wymiary gabarytowe w mm		
				długość	szerokość	wysokość
SKODA - 706 R	240-300	1	12.500	8.285	2.500	2.700
ZIS - 150	240-300	1	10.100	7.420	2.240	2.366
ZIS - 151	240-300	1	8.500	6.900	2.330	2.320

Na podwoziu samochodu ZIS-150 montowano także dystrybutor wodno-olejowy przeznaczony do napełniania instalacji wodnej i olejowej samolotu także zimą. Pojemność zbiornika wynosiła: przedział wodny - 600l, olejowy - 960l. Dystrybutor obsługiwany był przez dwoje ludzi.

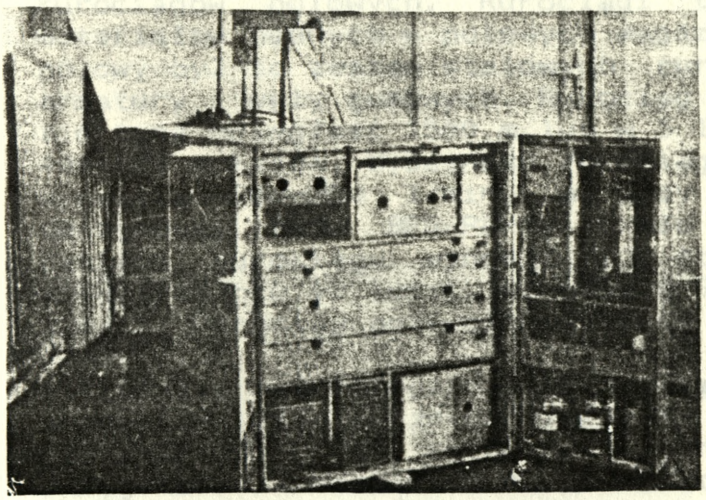
Do napełniania instalacji samolotu olejem zimnym lub podgrzanym rozpoczęto stopniowo używać dystrybutora olejowego o pojemności 850l montowanego na podwoziu samochodu GAZ-51. Oprócz dystrybutorów paliwowych i olejowych w końcu lat czterdziestych rozpoczęto wyposażanie jednostek lotniczych w cysterny paliwowe montowane na podwoziu ZIS-150 i 151. Służyły one do przewozu paliw płynnych, a w warunkach polowych używano ich także do tankowania samochodów. Ważniejsze dane techniczno-eksploatacyjne powyższych cystern obrazuje tabela 26. /141/

Tabela 26.

Wyszczególnienie		Na podwoziu	
		ZIS-150	ZIS-151
Pojemność maksymalna	[l]	4.000	4.000
Pojemność użytkowa	[l]	3.800	3.800
Długość	[mm]	6.900	7.420
Szerokość	[mm]	2.330	2.240
Wysokość	[mm]	2.320	2.366
Ciężar napełnionej cysterny....	[kg]	8.500	10.100

Do przewozu paliwa używano także przyczep-cystern samochodowych typu 309a o pojemności 3.001. Przyczepa-cysterna posiadała urządzenie do współpracy z dystrybutorem paliwowym.

Wraz z wprowadzeniem nowych typów samolotów wzrosły wymagania co do jakości paliw, olejów i smarów lotniczych. Badania jakości paliw często trzeba było przeprowadzać w warunkach polowych, zwłaszcza w okresach, kiedy pułki lotnicze odbywały szkolenia na poligonach letnich /lotniskach zapasowych/. W tym celu służba MPS jednostek bojowych wyposażona została w laboratoria polowe PL-2. /Rys.18/.



Rys.18. Laboratorium polowe PL-2.

Cała aparatura laboratorium polowego oraz odczynniki znajdowały się w jednej skrzyni przewożonej na samochodzie. Ciężar całkowity laboratorium wynosił 11 kg, czas rozwinięcia 90 min, a zwinięcia 45 min. /142/

Do przechowywania paliw używano zbiorników ruchomych typu ZR-10. Zbiorniki można było przewozić na samochodach, przyczepach samochodowych lub platformach kolejowych. Do mocowania zbiorników w czasie transportu służyły uchwyty znajdujące się po bokach zbiornika. Na wyposażeniu jednostek lotniczych znajdowały się dwa rodzaje zbiorników ZR-10 /Zob.tabela 27/.

Tabela 27.

Wyszczególnienie		Zbiornik z dnem wypukłym	Zbiornik z dnem płaskim
Pojemność całkowita	[l]	11.500	10.000
Długość	[mm]	3.000	2.890
Średnica zewnętrzna	[mm]	2.320	2.150
Ciężar ogólny	[kg]	1.204	1.480
Średnica włazu	[mm]	600-500	500-400
Grubość blachy płaszcza	[mm]	4	5

W warunkach polowych do przepompowywania paliw używano pompy benzynowej MPB-"HEFA". W czasie transportowania doczepiana była do samochodu ciężarowego. Wydajność praktyczna pompy wynosiła 400l/min, maksymalna wysokość tłoczenia - 25 m, natomiast ssania - 7 m. Średnica węża wynosiła 80 mm. Ponadto pododdziały tyłowe pułków lotniczych wyposażono także w zestawy metalowych rurociągów polowych. Rurociągi te służyły do przetłaczania materiałów pędnych w polowych magazynach MPS. Metalowy rurociąg polowy był to zestaw stalowych rur, łączników oraz specjalnej armatury i węży gumowych. Rurociąg można było rozwinąć w jednej linii na odległość 1500 m lub w 3 linie rurociągów - o długości 400-450 m każda. Wydajność rurociągu przy użyciu pompy "HEFA" wynosiła 200-250 l/min, a przy użyciu samochodowej pompy benzynowej typu BPS-PD-10 około 250-300 l/min.Ciężar całego zestawu rurociągu wynosił 22 tony. Czas rozwinięcia, przy wykorzystaniu 10 ludzi, wynosił 8-9 godzin, czas zwinięcia - 8 godzin. Rurociąg przewożony był na dwóch samochodach ciężarowych. /143/.

Służbę elektrogazową rozpoczęto wyposażać w nowsze typy agregatów elektrycznych /APA-2M/ i wózki startowe /ST-2M/ przeznaczone do rozruchu silników lotniczych w czasie przygotowania samolotów do startu oraz w nowe typy urządzeń do przetłaczania i doładowywania butli samolotowych tlenem i sprężonym powietrzem.

Do rozruchu silników samolotowych oraz sprawdzania urządzeń elektrycznych i radiowych zamontowanych w samolocie, używano agregatu APA-2M. Agregat zamontowany był na samochodzie ZIS-150 /rys.19/ i obsługiwany przez kierowcę elektryka. Czas przygotowania agregatu do pracy wynosił 10 minut, a zużycie paliwa przez jego silnik 16,5 l/godz. /144/

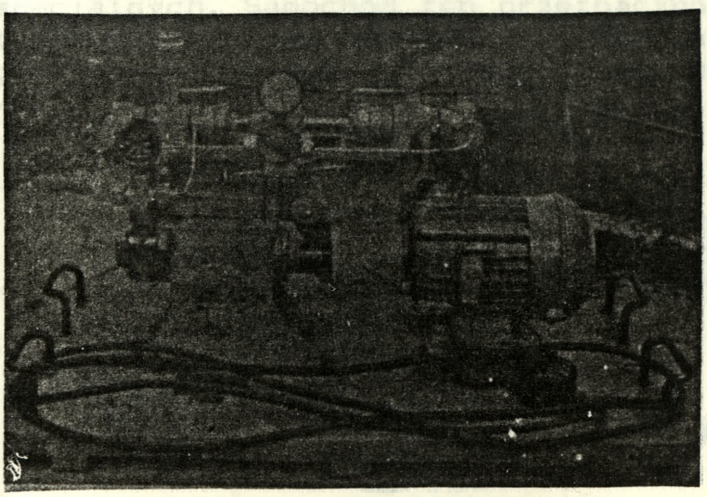


Rys.19. Agregat elektryczny APA-2M

Wózek startowy ST-2M był wyposażony w cztery akumulatory o napięciu 24 V każdy, połączone równolegle ze sobą. Czas pracy wózka przy rozruchu silnika samolotu wynosił 30 sek ± 3. Obsługiwany był przez jednego elektryka. Ciężar wózka wynosił 440 kg.

Do ładowania pokładowych butli samolotowych tlenem medycznym używano dystrybutora tlenowego AKZS-40. Dystrybutor zamontowany był na samochodzie ZIS-150 i składał się z 15 sztuk butli tlenowych o pojemności 40 l każda /odpowiednio ze sobą połączonych/, sprężarki tlenowej KN-40 osuszającej tlen i tablicy rozdzielczej zawierającej przyrządy pomiarowe, zawory, reduktory, obrotomierz oraz termometr. Wydajność sprężarki tlenowej wynosiła 40m/godz, ciśnienie robocze - 150 atm, a czas nieprzerwanej pracy - 4 godziny. Dystrybutor tlenowy obsługiwany był przez dwie osoby. Ciężar właściwy dystrybutora wynosił 6.600 kg.

Do ładowania i przetłaczania tlenu z butli transportowych 40 litrowych do butli pokładowych samolotów używano pompy tlenowej KN-2 i KN-3 /rys.20/.



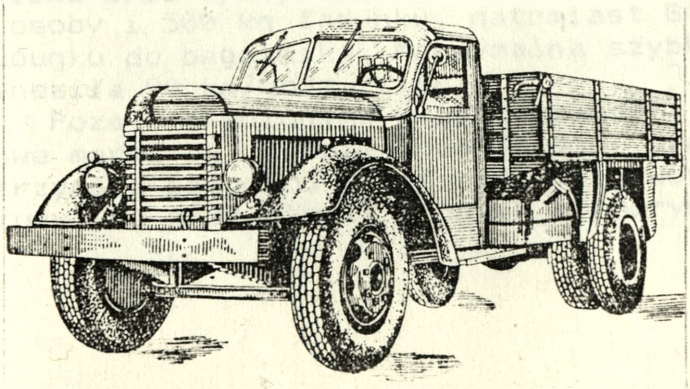
Rys.20. Pompa tlenowa KN-3

Pompa używana była jako środek awaryjny. Wydajność pompy wynosiła 5,4 m³/godz. Ładowanie odbywało się ręcznie. Do ładowania butli samolotowych sprężonym powietrzem używano sprężarki typu FLO lub AKS-2. Sprężarki były zamontowane na dwuosiowej, czterokołowej przyczepie i ładowały butle samolotowe do 150 atm. Były to sprężarki wysokociśnieniowe, trzystopniowe. Ich podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne obrazuje tabela 28.

Tabela 28.

Wyszczególnienie	Typ sprężarki	
	FLO	AKS-2
Ilość stopni sprężania	4,32,150	5,35,150
Wydajność .... [m³/godz]	54	6 butli po 40 l
Ciężar całkowity .... [kg]	3.100	2.000
Obsługa .... [osób]	2	2-3
Napędzana silnikiem typu	S-42	GAZ

Do pododdziałów samochodowych na miejsce wyeksploatowanych i wycofywanych samochodów ciężarowych i osobowo-terenowych wprowadzano stopniowo, w miarę zwiększania dostaw z importu i wzrostu produkcji krajowej, nowe typy samochodów ciężarowych. Najczęściej otrzymywanymi samochodami ciężarowymi z importu z ZSRR były ZIS-150, 151, GAZ-51 i GAZ-63 oraz osobowo-terenowe GAZ-69. Natomiast z produkcji krajowej był samochód ciężarowy STAR-20. Podstawowym typem samochodu ciężarowego był ZIS-150 /rys.21/, na jego podwoziu montowano także większość urządzeń specjalnych. Samochód ten przeznaczony był do przewozu ładunku po drogach o twardej nawierzchni. Podczas jazdy po miękkich drogach gruntowych należało zmniejszyć szybkość i ładunek samochodu. /145/



Rys.21. Ogólny widok samochodu ZIS-150

Ładowność samochodu ZIS-150 wynosiła 4 tony, maksymalna szybkość po szosie - 65 km/godz. oraz średni zasięg przy pełnym zbiorniku paliwa - 420 km. Samochód ZIS-151 był odmianą samochodu ZIS-150 o sześciu kołach i ładowności 4,5 ton. Używany był jako ciągnik do holowania samolotów. /146/ Samochód ciężarowy GAZ-51 był samochodem średniotonażowym o ładowności 2,5 t, wyposażony był w silnik 6-cylindrowy o mocy 70 KM. /147/ Samochód GAZ-63 o ładowności 2t używany był najczęściej w materiałowo-technicznym zabezpieczeniu lotów, jako ciągnik do holowania samolotów. Podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne nowo wprowadzonych samochodów ciężarowych, używanych w MTZ działań pułków lotniczych podaje tabela 29.

Tabela 29.

Wyszczególnienie	Typy samochodów			
	ZIS-150	ZIS-151	GAZ-51	GAZ-63
Nośność w tonach	4	4,5	2,5	2
Dopuszczalna ładowność ludzi	25	18	20	18
Ciężar pustego pojazdu w tonach	3,9	5,54	2,7	3,2
Zużycie paliwa w l na 100km	38	52	26,5	30
Pojemność zbiorników benzyn.	150	300	105	195
Długość w mm	6720	6930	5525	5525
Szerokość w mm	2385	2320	2200	2200
Wysokość w mm	2180	2740	2130	2810

Jako ruchome środki łączności dla dowództw, sztabów, służby łączności oraz regulacji ruchu, wykorzystywano samochody osobowo-terenowe GAZ-69 i GAZ-69A. Oba typy były do siebie podobne, różniły się jednak wykonaniem nadwozia, zbiornikami paliwa oraz tylnymi resorami. Samochód GAZ-69 zabierał 8 osób lub 2 osoby i 500 kg ładunku, natomiast GAZ-69A - 5 osób i 50 kg ładunku do bagażnika. Maksymalna szybkość samochodów obu typów wynosiła 90 km/godz. /148/

Poza wymienionymi wyżej zmianami, wprowadzono od 1948 roku nowe marki w grupie samochodów specjalnych. Służba medyczna otrzymała samochód sanitarny na podwoziu GAZ-51 /rys.22/, który służył do przewożenia rannych i chorych.

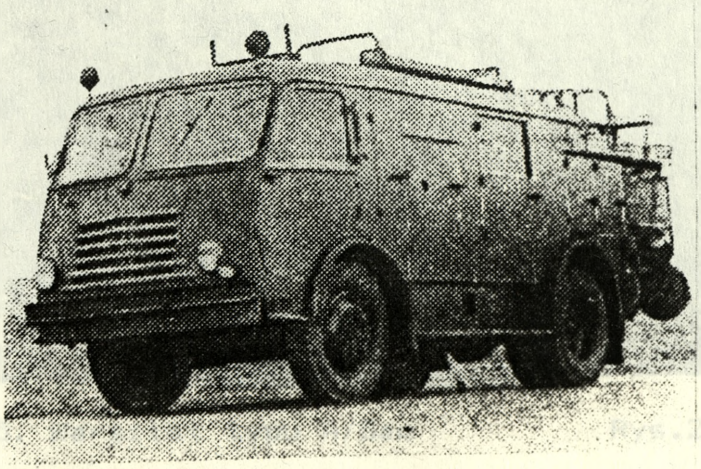


Rys.22. Samochód sanitarny na podwoziu GAZ-51

Na lotnisku w czasie MTZ lotów samochód ten był używany jako punkt transportu medycznego lotniska. Możliwości ewakuacyjne samochodu sanitarnego wynosiły 10 miejsc - w tym 6 miejsc leżących. Zużycie paliwa na 100 km wynosiło 26,5 l, a pojemność zbiorników paliwa 90 l.

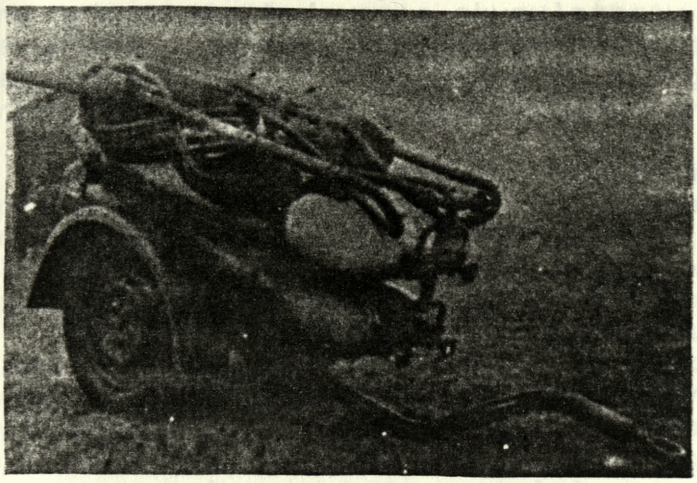
Do straży przeciwpożarowych jednostek lotniczych wprowadzono samochód gaśniczy zbudowany na podwoziu STAR-20 produkcji krajowej /rys.23/, wyposażony w autopompę i zbiornik z zapasem wody na 2.000 l. Na podwoziu STAR-20 budowano dwa typy samochodów gaśniczych: GM8 - z motopompą M800 i GA16 z autopompą A1600 umieszczoną z tyłu pojazdu.

Rys.23. Samochód gaśniczy na podwoziu STAR-20



W akcjach przeciwpożarowych samochody te były wozami gaśniczymi pierwszego rzutu. Stan załogi wozu gaśniczego wynosił 6 ludzi. /149/

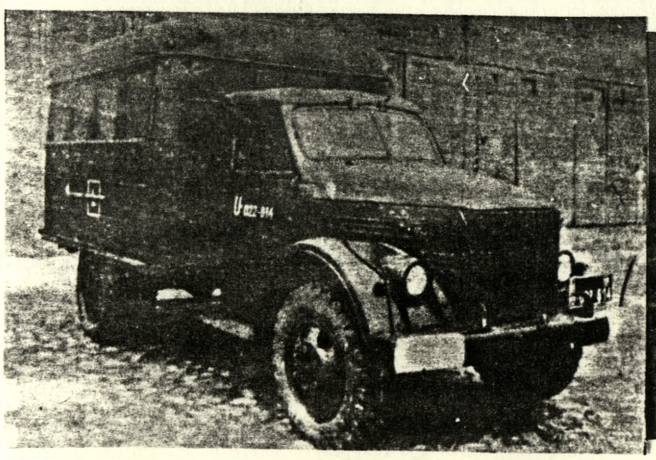
Poza tym, pododdziały straży przeciwpożarowejjednostek lotniczych wyposażone były w agregaty śniegowe /rys.24/



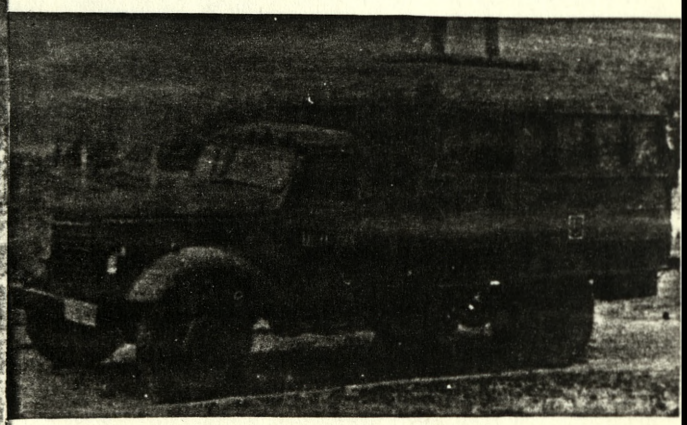
Rys.24. Agregat śniegowy z czterema butlami CO

Agregat okazał się skutecznym środkiem do likwidacji wszelkiego rodzajów pożarów. Agregat składał się z butli stalowych z zaworami /ilość butli uzależniona była od typu agregatu i wahała się od 1 do 8 szt., pojemność jednej butli wynosiła 40 litrów ciekłego dwutlenku węgla o ciężarze 30 kg/, z rurociągów zbiorczych z zaworami zwrotnymi oraz podwozia dwukołowego.

Służba samochodowa wyposażona była ponadto w warsztaty typu A/Sam /rys.25/ na podwoziu GAZ-51 oraz B/Sam /rys.26/ na podwoziu ZIS-150. Warsztaty przeznaczone były do drobnych napraw bieżących i napraw pojazdów mechanicznych drogą wymiany gotowych zespołów.



Rys.25. Warsztat typu A/Sam



Rys.26. Warsztat typu B/Sam

W zależności od przeznaczenia, wyposażone były w odpowiednie zestawy maszyn do obróbki skrawaniem, urządzenia spawalnicze oraz narzędzia powszechnego użytku.

Do pułków lotniczych wprowadzono także, zmodernizowaną polową stację ładowania akumulatorów, przeznaczoną do zabezpieczenia pułku w energię prądu stałego, w wypadku uszkodzenia sieci energetycznej, ładowania akumulatorów oraz do wykorzystywania w warunkach polowych. Stacja montowana była na podwoziu samochodu GAZ-51 i wyposażona w agregat spalinowo-prądotwórczy, prostowniki selenowe oraz niezbędne przyrządy kontrolno-pomiarowe i narzędzia. /150/

Oprócz wymienionego w niniejszym podrozdziale sprzętu wprowadzono do pododdziałów i oddziałów tyłowych lotnictwa w omawianym okresie wiele innych nowych wzorów urządzeń i narzędzi, ale były to zmiany niewielkie i nie wpłynęły one w zasadniczy sposób na jakość zabezpieczenia tyłowego oddziałów lotniczych.

W służbie łączności, chemicznej, uzbrojenia itp. w dalszym ciągu korzystano ze sprzętu i wyposażenia, które pozostało jeszcze z okresu działań wojennych. Co najwyżej wymieniano wyeksploatowane egzemplarze na nowe. Uzbrojenie i sprzęt ogólnowojskowy pozostały nadal bez zmian, jedynie karabiny /kbk/ wymieniano stopniowo na pistolety maszynowe.

Nowo wprowadzone typy urządzeń i pojazdów specjalnych nie zawsze pokrywały w pełni potrzeby jednostek tyłowych, jednak z upływem czasu, na skutek usilnego starania dowództwa lotnictwa było ich coraz więcej, aby w latach pięćdziesiątych całkowicie zastąpić wyeksploatowany sprzęt z czasów wojny.

6. Zmiany w dyslokacji jednostek tyłowych Wojsk Lotniczych.

4 maja 1945 roku z rozkazu dowódcy 1 Frontu Białoruskiego radzieckie i polskie jednostki przerwały działalność bojową w Europie. /151/ W chwili zakończenia działań bojowych polskie siły lotnicze ugrupowane były w dwóch rzutach /rejonach/. Ugrupowanie jednostek tyłowych lotnictwa polskiego w chwili zakończenia działań wojennych obrazuje załącznik 56. Część jednostek bojowych i tyłowych biorących udział w operacji berlińskiej rozmiaszczona była na węzłach lotniskowych Vohlefanz, Mothlow, Steinbeck na północno-zachód i zachód od Berlina.Pozostałe jednostki lotnicze, w tym i tyłowe, nadal pozostawały w dotychczasowych miejscach dyslokacji tj. w rejonie Warszawa - Kutno - Łódź. /zob. rysunek nr 27/.

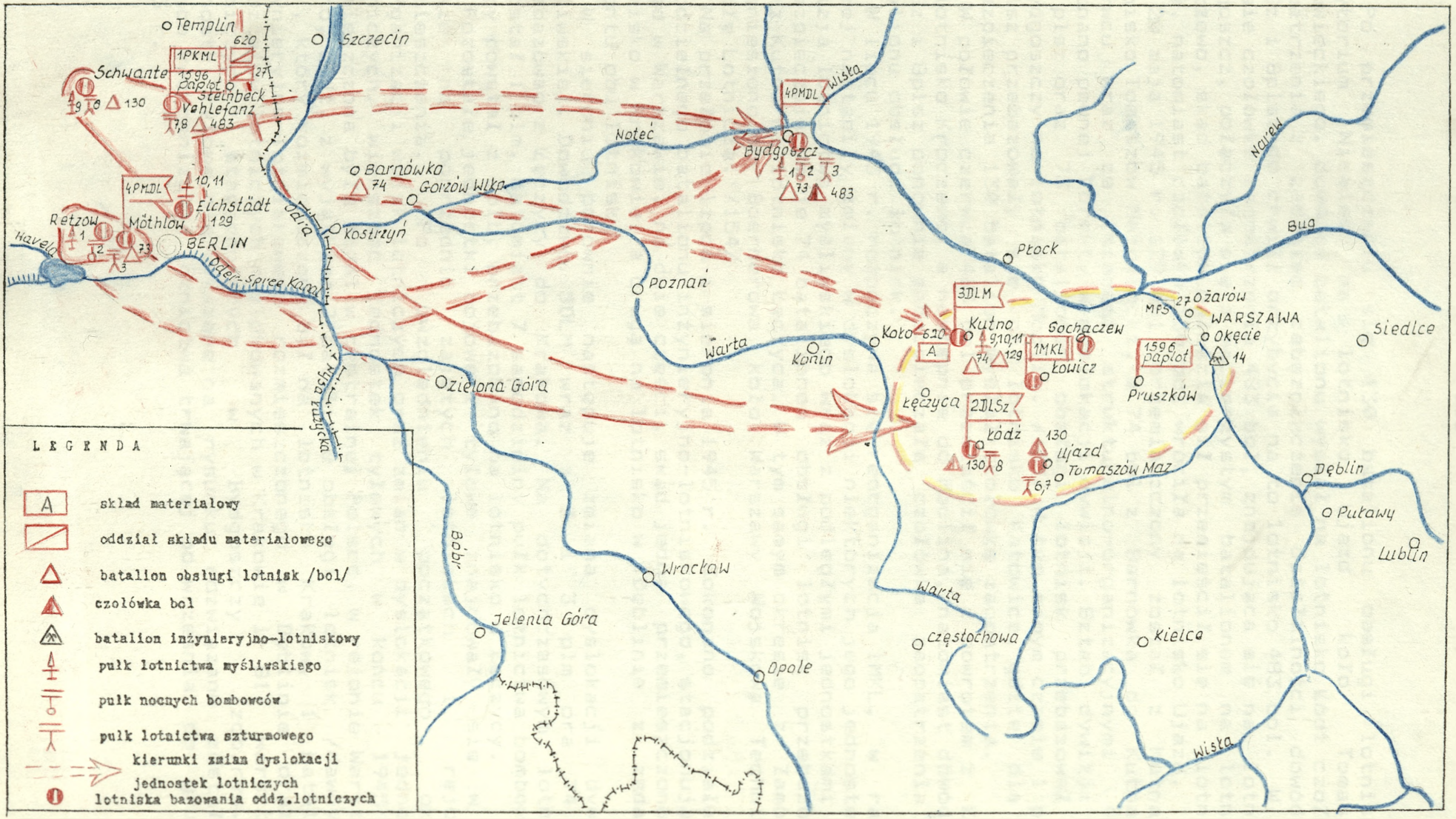
Polskie jednostki lotnicze biorące udział w walkach na terenie Niemiec do 10 maja 1945 r. przebazowały się do stałych miejsc pobytu i rozmieściły się na lotniskach wokół Warszawy, Bydgoszczy i Łodzi. /152/. Po zabezpieczeniu wylotów pułków lotniczych do miejsc stałej dyslokacji na terenie Polski, dokonano także przemieszczenia jednostek tyłowych Lotnictwa Polskiego. Podstawowym rodzajem transportu jednostek tyłowych przemieszczających się na terytorium Polski były samochody. Część sił i środków /np.73 bol/ przemieszczono transportem kolejowym. Miejscowości do których dokonano przebazowania jednostek lotniczych, biorących udział w operacji berlińskiej, podano w tabeli 30 oraz na rysunku 27.

W pierwszych miesiącach po zakończeniu działań bojowych zmiany miejsc dyslokacji dokonywały jednostki bojowe lotnictwa myśliwskiego i szturmowego oraz niektóre bataliony obsługi lotnisk i kompanie lotniskowo-techniczne, które je zabezpieczały. Pozostałe jednostki lotnicze - w tym i tyłowe - pozostawały w dotychczasowych miejscach dyslokacji i do chwili rozpoczęcia reorganizacji lotnictwa nie zmieniały swoich rejonów rozmieszczenia. W miarę rozwoju reorganizacji jednostek lotniczych,część z nich została rozwiązana - nie zmieniając miejsc dyslokacji - pozostałe przeszły na nowe etaty przy jednoczesnej zmianie miejsc dyslokacji przez niektóre jednostki. Zmiana dyslokacji dotyczyła szczególnie jednostek bojowych, batalionów obsługi lotnisk i jednostek służby lotniskowej. Składnice, składy oraz warsztaty dokonywały zmian rejonów rozmieszczenia bardzo rzadko, a te, które tego dokonywały, kierowały się przede wszystkim warunkami lokalowymi. Zmiana miejsc dyslokacji podyktowana była koniecznością poprawy systemu dowodzenia oraz zabezpieczenia tyłowego.

Tabela 30.

Przebazowanie jednostek lotnictwa polskiego biorącego udział w operacji berlińskiej na teren Polski - 10 maja 1945 r.

Lp.	Nazwa jednostki	Miejsce dyslokacji w momencie zakończ. działań wojennych	Miejsce dyslokacji po dokonaniu przebazowania /przemieszczenia/
1.	Dowództwo 1PKLM	Vehlefanz	Łowicz
2.	Dowództwo 2DLSz	Schwante	Łódź
3.	6 plsz	Schwante	Ujazd k/Tomaszowa Maz.
4.	7 plsz	Vehlefanz	Ujazd k/Tomaszowa Maz.
5.	8 plsz	Vehlefanz	Łódź
6.	Dowództwo 3DLM	Eichstadt	Kutno
7.	9 plm	Schwante	Kutno
8.	10 i 11 plm	Eichstadt	Kutno
9.	Dowództwo 4MDL oraz 1plm, 2pnb, 3plsz	Mothlow	Bydgoszcz
10.	1596 paplot	Vehlefanz	Pruszków
11.	73 bol	Mothlow	Bydgoszcz
12.	74 bol	Barnówko	Barnówko
13.	129 bol	Eichstadt	Kutno
14.	130 bol	Schwante	Ujazd k/Tomaszowa czoł.zaop.do Bydgoszczy poz.bol na lotnisko Kroczewo
15.	483 bol	Vehlefanz	
16.	Wys.oddz.620 skład.amun.	Steinbeck	Kutno
17.	Wys.oddz.27 składu MFS	Steinbeck	Ożarów k/Warszawy
18.	1 komp. 14 bat. inż.-lotnisk.	Steinbeck	Warszawa-Okęcie



Rys. 27. Zmiana miejsc dyslokacji jednostek lotniczych po zakończeniu operacji berlińskiej.

Po przemieszczeniu się 130 batalionu obsługi lotnisk z terytorium Niemiec na lotnisko Ujazd koło Tomaszowa Mazowieckiego, dowódca batalionu wysłał na lotnisko Łódź czołówkę zaopatrzenia z zadaniem zabezpieczenia działalności dowództwa 2DLSz i 8plsz do chwili przybycia na to lotnisko 483 bol. W tym czasie czołówka zaopatrzenia 483 bol, znajdująca się na lotnisku Bydgoszcz, połączyła się z macierzystym batalionem na lotnisku Kroczewo, skąd batalion całością sił przemieścił się na lotnisko Łódź, natomiast czołówka 130 bol wróciła na lotnisko Ujazd.

20 maja 1945 r. 129 bol przemiaszczony został z Kutna na lotnisko Tomaszów Mazowiecki, a 74 bol z Barnówka do Kutna. W czerwcu wraz ze zmianami strukturalno-organizacyjnymi 4PMDL dokonano pewnej korekty w dyslokacji dywizji. Sztab dywizji wraz z 3 plsz oraz 73 batalionem obsługi lotnisk przebazował się z Bydgoszczy na lotnisko Modlin. /153/ W tym samym czasie 1 plm i 3 plsz przebazowały się na lotnisko Katowice, gdzie dla ich zabezpieczenia 130 batalion wysłał czołówkę zaopatrzenia.

W połowie czerwca 483 bol przemiaścił się z powrotem z Łodzi na lotnisko Kroczewo, a następnie do Modlina, natomiast dowództwo 2DLSz i 8plsz ponownie zabezpieczała czołówka zaopatrzenia 130 batalionu obsługi lotnisk.

W lipcu 1945 r. rozpoczyna się reorganizacja 1MKL, w ramach której nastąpiły zmiany w dyslokacji niektórych jego jednostek. Dywizja lotnictwa myśliwskiego wraz z podległymi jednostkami oraz zabezpieczającym je 74 batalionem obsługi lotnisk przebazowała się z Kutna na lotnisko Łęczyca. W tym samym okresie z Zamościa przeniesiono do Boernerowa koło Warszawy Wojskową Techniczną Szkołę Lotniczą. /154/

Na przełomie lipca i sierpnia 1945 r. dokonano podziału 14 samodzielnego batalionu inżynieryjno-lotniskowego, stacjonującego dotąd w Warszawie, na dwie części, skąd jedną przemieszczono na lotnisko w Krakowie, a drugą na lotnisko w Dęblinie z zadaniem remontu obu lotnisk.

W sierpniu ponownie następuje zmiana dyslokacji dywizji myśliwskiej. Dowództwo 3DLM wraz z 2 i 3 plm ora 74 bol przebazowao z Łęczycy do Krakowa. Na dotychczasowym lotnisku pozostał 1 plm, natomiast 7 samodzielny pułk lotnictwa bombowego, który powstał z 3plb, przebazowano na lotnisko w Łęczycy.

Pozostałe jednostki bojowe i tyłowe znajdowały się w tym czasie na poprzednio zajętych lotniskach i rejonach rozmieszczenia. Po uwzględnieniu początkowego okresu reorganizacji wojsk lotniczych oraz zmian w dyslokacji jednostek lotniczych, większość jednostek tyłowych w końcu 1945 r. rozmieszczona była nadal w centralnej Polsce, w rejonie Warszawa, Kutno, Łódź, z wyjątkiem 2 batalionu obsługi lotnisk /dawny 74 bol/, który rozmieszczony był na lotnisku Kraków, 1 batalionu inżynieryjno-lotniskowego rozmieszczonego w Dęblinie oraz 17 warsztatów lotniczych rozlokowanych w Krakowie i 817 warsztatów lotniczych stacjonujących w Bydgoszczy /zob.rys.28/. Jednostki tyłowe nie wykazane na rysunku rozwiązane zostały w ramach reorganizacji lotnictwa trwającej od września do grudnia 1945 r.

W ramach dalszej reorganizacji wojsk lotniczych /w latach 1946-1948/ rozwiązano kolejne jednostki bojowe i tyłowe, a te, które pozostały, szczególnie bojowe, rozśrodkowano na całym obszarze kraju. W 1946 r, wraz ze zmianą dyslokacji pułków lotniczych, przebazowały się wraz z nimi bataliony obsługi lotnisk, które je bezpośrednio obsługiwały. Po rozwiązaniu batalionów obsługi lotnisk i włączeniu ich pododdziałów w skład pułków lotniczych przebazowanie pułku lotniczego odbywało się wraz z jego elementami tyłowymi.

Jednostki tyłowe podległe bezpośrednio szefowi tyłów lotniczych, z wyjątkiem batalionów inżynieryjno-lotniskowych, w dalszym ciągu zajmowały dotychczasowe rejony rozmieszczenia.

W wyniku drugiego etapu reorganizacji /1946-1947/ w strukturze wojsk lotniczych pozostało siedem pułków bojowych, jeden pułk specjalny, dwie szkoły, batalion łączności, trzy warsztaty remontowe, dwie składnice centralne /amunicji i materiałów technicznych/, magazyn przechowania i konserwacji samolotów rezerwowych, Centralny Instytut Badań Lekarskich, pluton samochodowy DWLot, pluton radio-nawigacyjny i inżynieryjna kompania budowy lotnisk. /155/

W celu rozbudowy lotnisk Mokotów i Okęcie ściągnięto pod koniec 1946 r. do Warszawy z Dęblina i Łodzi bataliony inżynieryjno-lotniskowe, które sformowane zostały w tych miejscowościach w maju 1945 r.

W styczniu 1947 r. z Pruszkowa do Warszawy przeniesiono dowództwo lotnictwa WP. Zakwaterowano je przy ul.Wawelskiej nr 7 i 9, natomiast stan osobowy dowództwa i jego rodziny na ulicach: Filtrowa 73, Grójecka 104 i Rakowiecka /Fort Mokotów/. Razem z dowództwem lotnictwa do Warszawy został przeniesiony 1 batalion samochodowy, zmniejszony w kwietniu do etatu plutonu samochodowego.

W połowie 1947 r. z Radomia do Gdyni-Oksywie została przemieszczona inynieryjna kompania budowy lotnisk, utworzona z części sił i środków rozformowanych batalionów inżynieryjno-lotniskowych. Zadaniem kompanii było przygotowanie lotniska, na które planowano przebazowanie 3 plm.

Jesienią 1947 r. przebazowano 6 plsz z Tomaszowa Mazowieckiego do Wrocławia-Strachowic, 7 pbn z Łęczycy do Poznania, a 3 plm z Krakowa do Gdyni-Oksywie.

W kwietniu 1948 r. następują kolejne zmiany w dyslokacji jednostek lotniczych. Z Pruszkowa do Nowego Dworu Mazowieckiego na ul.Paderewskiego 16 przeniesiono pluton radio-nawigacyjny DWL, zakwaterowano go w baraku, w rejonie 1 plm, który przebazowano do Nowego Dworu w końcu 1946 r. z Modlina.

W tym samym miesiącu na lotnisko Okęcie, w rejon specjalnego pułku lotniczego, przeniesiony został pluton samochodowy DWL, który następnie w krótkim czasie przeniesiono na ul.Wawelską w sąsiedztwo dowództwa lotnictwa WP.

Na podstawie rozkazu MON nr 0125/3 z 10.06.1948 r. inżynieryjna kompania budowy lotnisk przeniesiona została z Gdyni do Elbląga na ul.Olsztyńską - na lotnisko. W połowie sierpnia 1948 r. z Łodzi także do Elbląga przebazowany został 5 plsz.

Dowództwo i sztab pułku zakwaterowano w bloku nr 3 przy ul.Lotniczej, pozostałe elementy pułku w rejonie lotniska. W październiku przeniesiono pluton radio-nawigacyjny z Nowego Dworu do Warszawy na Fort Bema - blok nr 54. /156/

W marcu 1949 r. zgodnie z rozkazem MON nr 035/Org. dotyczącym podziału terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na cztery okręgi wojskowe, niektóre jednostki lotnicze zmieniły podporządkowanie terytorialne poszczególnym okręgom. I tak: z DOW III przeszedł w podporządkowanie DOW IV - 7 pnb. Centralna Składnica Materiałów Technicznych WL i Lotnicze Warsztaty nr 1; z DOW IV pod DOW V, przeszedł Magazyn Przechowania i Konserwacji Samolotów Rezerwowych; z DOW VII do DOW I ubyła Oficerska Szkoła Lotnicza i Lotnicze Warsztaty nr 3 oraz po przebazowaniu 5 plsz z Łodzi doElbląga zmienił on podporządkowanie z DOW III pod DOW II./157/

W wyniku zmian organizacyjnych lotnictwa WP w drugiej połowie lat czterdziestych, wojska lotnicze składały się z 27 jednostek wojskowych, z których ponad połowa rozmieszczona była w Warszawie i jej okolicach. Większość z tych jednostek zmieniła swoje miejsca dyslokacji, a niektóre nawet kilkakrotnie. Jednostki bojowe rozmieszczone zostały na całym obszarze kraju, natomiast połowa jednostek tyłowych stacjonowała w Warszawie lub jej okolicach, a pozostałe w Łodzi, Bydgoszczy, Toruniu i Nowej Wsi koło Opola. Szczegółową dyslokację jednostek lotniczych w końcu 1949 r. przedstawiono w tabeli 31.

Z analizy dyslokacji jednostek tyłowych wynika, że niewielka ich liczba, jaka pozostała w wyniku reorganizacji wojsk lotniczych, nadal rozmieszczona była na terenie centralnej Polski. Rozmiaszczenie takie zapewniało dogodny dowóz środków materiałowych do jednostek bojowych, które bazowały na przeciwnych krańcach Polski.

Pułkom lotniczym, oprócz lotnisk stałego bazowania, przydzielono lotniska zapasowe, na które często się przebazowywały, zwłaszcza na okres szkolenia poligonowego, tj. od 15 maja do 15 sierpnia. Zmiana miejsc dyslokacji pułków lotniczych na okres szkolenia poligonowego oraz po jego zakończeniu odbywała się na specjalny rozkaz MON i DWL. W 1949 r. w ramach szkolenia poligonowego na lotniska zapasowe przebazowały się: 1 plm na lotnisko Malbork, 2 plm do Ornety, 4 plsz na lotnisko Gdańsk-Wrzeszcz, a 6 plsz do Słupska. /158/

Analizując meldunki dyslokacyjne znajdujące się w dokumentach archiwalnych CAW, można wyciągnąć wniosek, że najczęściej zmiany miejsc dyslokacji dokonywały jednostki tyłowe, bezpośrednio zaangażowane w zabezpieczenie tyłowe pułków bojowych, natomiast jednostki lotnicze, stanowiące źródło zaopatrywania w środki materiałowe oraz zaplecze remontowe posiadały raczej charakter stacjonarny, wówczas nie zachodziła konieczność zmiany ich rejonów rozmieszczenia, tym bardziej, że rozmieszczone były centralnie w stosunku do miejsc dyslokacji jednostek bojowych, co ułatwiało ich stałe i operatywne zaopatrywanie.

Tabela 31.

Dyslokacja jednostek lotniczych na koniec 1949 r.

Lp.	Nazwa jednostki	Nr jednostki	Miejsce dyslokacji
1.	Dowództwo WL	JW 1997	Warszawa ul.Wawelska nr 7A
2.	1 plm	JW 1583	Nowy Dwór Maz. Paderewskiego bl.19
3.	2 plm	JW 1457	Kraków-Rakowice blok nr 26
4.	3 plm	JW 1465	Gdynia-Oksywie koszary Babie Doły 3
5.	4 plsz	JW 1452	Bydgoszcz ul.Szubińska bl.2
6.	5 plsz	JW 3117	Elbląg ul.Lotnicza bl.3
7.	6 plsz	JW 1316	Wrocław-Strachowice bl.01
8.	7 pnb	JW 1462	Poznań-Kawica, sztab Grunwaldzka 53
9.	specjalny pułk lotniczy	JW 2139	Warszawa-Okęcie Konopnickiej 32
10.	samodz.eskadra aerofotogrametryczna i rozpoznania lotniczego	JW 5592	Warszawa-Okęcie barak bez numeru
11.	Oficerska Szkoła Lotnicza	JW 3186	Dęblin lotnisko bl.1
12.	Techniczna Szkoła Lotnicza	JW 2567	Boernerowo-Babice koszary bl.6
13.	Kompania radarowa /przy bat.Łączn/	JW 3486	Warszawa-Fort Bema bl.11
14.	Kier.budowy lotniska "Boernerowo"	JW 5036	Warszawa-Fort Bema bl.8
15.	Batalion budowy lotnisk	JW 5367	Warszawa-Fort Bema bl.9
16.	Inżynieryjna komp.budowy lotnisk	JW 2563	Elbląg Olsztyńska 95
17.	Batalion Łączności WL	JW 3486	Warszawa-Fort Bema bl.19
18.	Pluton radionawigacyjny	JW 1625	Warszawa-Fort Bema bl.54
19.	Pluton samochodowy	JW 1997	Warszawa Wawelska 7
20.	Centr.Inst.Badań Lotniczo-Lekarskich	JW 3954	Warszawa Wawelska 7A
21.	Lotnicze Warsztaty nr 1	JW 1519	Łódź Plac Niepodległości 4
22.	Lotnicze Warsztaty nr 2	JW 1196	Bydgoszcz Szubińska 107
23.	Lotnicze Warsztaty nr 3	JW 3965	Dęblin lotnisko bl.60
24.	Magazyn przechowywania i konserwacji samolotów rezerwowych	JW 5362	Nowa Wieś k/Opola koszary bl.32
25.	Centr.Składnica Mater.Technicznych WL	JW 1136	Andrzejów k/Łodzi barak 6
26.	Centralna Składnica Amunicji WL	JW 1124	Toruń Koszary Nadwiślańskie bl.24/3
27.	Szkolny pluton oficerów technicznych rezerwy lotnictwa nr 27		Warszawa-Boernerowo barak nr 2/3

Opracowano na podstawie CAW IV-115-167, Ogólny wykaz dyslokacji jednostek WL, s.42.

Przypisy do rozdziału II

1. J.Koliński, przejście lotnictwa polskiego na stopę pokojową w latach 1945-1947, WPH nr 1/1984, s.3.

2. CAW, III-263-15, s.289.

3. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych, Warszawa 1981, s.23.

4. Pismo dowódcy lotnictwa WP do Szefa Wojskowej Misji Radzieckiej przy Rządzie Tymczasowym PRL, CAW, III-263-13, s.98.

5. Sprawozdanie z działalności dowództwa 1 RBL za okres od lipca 1945 r. do 1 grudnia 1945 r, CAW, III-263-97, s.319.

6. Meldunek dowódcy 7 RBL do Szefa Oddz.Org. i Uzupełnień dowództwa lotnictwa WP z 29.09.1945 r. w sprawie demobilizacji żołnierzy, CAW, III-339, s.123.

7. CAW, III-263-216, s.123.

8. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego..., op.cit, s.5, CAW, III-263-213, s.2, III-263-216, s.160-161.

9. CAW, III-263-97, s.319.

10. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.32.

11. Z.Wojdalski, Polityka kadrowa wojsk lotniczych w latach 1945-1947, Praca magisterska, WAP 1968, s.125.

12. J.Jaworski, Organizacja ludowego lotnictwa polskiego 1945-1949, WPH nr 4/1979, s.3.

13. Podstawą reorganizacji tyłów lotniczych w 1945 r. były rozkazy: NDWP nr 0284/Org. z 10.10.1945 r, Dowódcy Lotnictwa WP nr 0167 z 17.10.1945 r, CAW, III-339-4, s.167, 220-222, NDWP nr 0826 z 24.11.1945 r, Dowódcy Lotnictwa WP nr 0183 z 30.11.1945 r, CAW, III-339-4, s.271.

14. Rozkaz organizacyjny NDWP nr 036 z 7.02.1946 r, CAW, III-1-890, s.79 oraz rozkazy nr 041/Org. z 20.02.1946 r, nr 059/Org. z 12.04.1946 r, CAW, sygn.88/34/52, s.41,55.

15. Cz. Krzemiński, Lotnictwo polskie... op.cit, s.30.

16. Meldunek o dyslokacji Wojsk Lotniczych na dzień 1.08.1947 r, CAW, prot.543/45/53.

17. Zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego WP nr 099/Org. z 3.12.1949 r, oraz rozkaz Dowódcy WL z 12.12.1949 r. nakazujący Kwatermistrzowi WL przyjąć protokularnie w terminie do 30.12.1949 r. od III-go Wiceministerstwa Obrony Narodowej 2-giej Centralnej Składnicy Materiałów Pędnych, Tary i Urządzeń, Kronika Tyłów WL, DWL nr 0251/1977, s.21.

18. CAW, 45/53/3287, s.117.

19. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.68.

20. Dekret Rządu Tymczasowego z 18.07.1945 r, CAW, III-1-379, s.105.

21. CAW, III-1-300, s.100, 177, Por.też K.Frontczak, Siły Zbrojne Polski Ludowej, Przejście na stopę pokojową 1945-1947, Warszawa 1974, s.168 oraz Cz.Krzemiński, Lotnictwo Ludowego Wojska Polskiego w II wojnie światowej, WPH nr 3/1973, s.402.

22. CAW, III-2-306, s.39-40.

23. Dziennik Ustaw R.P. nr 31.

24. J.Jaworski, Organizacja Ludowego Lotnictwa..., op.cit, s.11.

25. Rozkaz NDWP nr 0170/Org. z 11.07.1945 r. oraz rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 0118 z 23.07.1945 r, CAW, III-263-211, s.252.

26. Rozkazy NDWP nr 0216/Org, nr 0249/Org, nr 0320/Org, nr 0324/Org. z sierpnia 1945 r, CAW, III-263-211, s.282-284, 295-296.

27. Rozkaz NDWP nr 0324/Org. z 24.11.1945 r, CAW, III-263-211 s.296.

28. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa nr 045 z 10.08.1945 r.

29. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego..., op.cit, s.19.

30. CAW, spis 1445/73/10, s.40, spis 1544/73/623, etat nr 6/38.

31. Rozkaz MON z 29.11.1947 r, CAW, prot.nr 1101/56/7, s.86.

32. CAW, spis 1545/73/17, s.8-9.

33. Schemat organizacyjny DWL zał.nr 7 oraz etat nr 6/67, CAW, spis 1544/73/1245.

34. Rozkazy MON nr 0139/Org. z 5.07.1948 r, nr 0156/Org. z 3.08.1949 r, nr 0164/Org. z 16.09.1948 r, nr 0174/Org. z 5.10.1948 r, CAW, spis 1544/73/1245, s.1303.

35. Opracowano na podstawie CAW, sygn.1544/73/1245, etat 6/67 oraz rozkazów NDWP nr 033/Org, 067/Org, 0139/Org.

36. J.Koliński, Ludowe lotnictwo polskie 1943-1945, Warszawa 1966 załącznik nr 2, s.416-422.

37. J.Koliński, Powstanie i zmiany organizacyjne w Ludowym Lotnictwie Polskim w latach 1944-1956, w: Z dziejów Ludowego Wojska Polskiego 1943-1973, Zeszyt Naukowy WAP nr 76/1973.

38. CAW, sygn.1544/73/257, tamże, rozkaz NDWP nr 0233/Org. z 6.09.1945 r, w sprawie przeniesienia 1763 Szpitala Lotnictwa WP na etat pkojowy nr 21/17.

39. Etat laboratorium fizjologii i higieny lotniczej oraz rozkaz NDWP nr 0239/Org. z 6.09.1945 r. dotyczący przejścia na etat pokojowy, CAW, sygn.1544/73/145.

40. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 0149 z 16.09.1945 r. w sprawie rozformowania poczt polowych, CAW, III-339-4, s.176-177, 181; rozkaz nr 0148 z 16.09.1945 r. w sprawie rozformowania 2 i 23 polowej kasy banku; CAW, III-263-211, s.282-284, rozkaz NDWP nr 0249/Org. z 13.09.1945 r, rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 0150 z 16.09.1945 r.

41. CAW, III-339-4, s.167, 220, 222.

42. Tamże. s.222.

43. Rozkaz NDWP nr 0284/Org. z 10.10.1945 r, CAW, sygn.1544/73/91.

44. Etat 1 technicznej składnicy lotniczej, CAW, sygn.1544/73/156 tamże, rozkaz NDWP nr 0324/Org. z 24.11.1945 r.

45. CAW, III-339-4, s.271.

46. Rozkaz NDWP nr 019/Org. z 22.01.1945 r. w sprawie reorganizacji i przejścia lotnictwa WP na etaty czasu pokojowego, CAW, III-1-224.

47. Rozkaz NDWP nr 036/Org. z 7.02.1946 r, CAW, III-1-890, s.79, rozkaz NDWP nr 041/Org. z 20.02.1946 r, CAW, sygn.88/34/52, s.41.

48. Rozkaz NDWP nr 0149/Org. z 24.09.1946 r, na mocy którego wprowadzono do etatu Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych Lotnictwa referat umundurowania wojskowego, CAW, sygn.1544/73/701, oraz rozkaz NDWP nr 0236/Org. z 20.12.1946 r, likwidujący etat zastępcy szefa składnicy.

49. Etat Centralnego Magazynu Amunicji Lotnictwa, CAW, sygn.1544/73/702, tamże, rozkaz NDWP nr 036/Org. z 7.02.1946 w sprawie przejścia magazynu na nowy etat oraz rozkaz nr 052/Org. z 30.03.1946 r, na mocy którego skreślono z etatu magazynu pluton ochrony i załogę wartowniczą.

50. Rozkaz NDWP nr 036/Org, CAW, sygn.1544/73/621, etat nr 26/5.

51. Rozkaz NDWP nr 041/Org. z 20.02.1946 r, CAW, sygn.88/34/52, s.41, oraz etat Centralnych Warsztatów Remontu Samochodów Lotnictwa WP nr 25/9, CAW, sygn.1544/73/263.

52. J.Koliński, Powstanie i zmiany organizacyjne..., op.cit, s.25, oraz rozkaz NDWP nr 014/Org. z 20.02.1946 r, CAW, sygn. 88/34/52, s.41.

53. Rozkaz NDWP nr 059/Org. z 12.04.1946 r, CAW, sygn.88/34/52, s.55, oraz etat nr 26/8 magazynu materiałów pędnych WL, CAW, sygn.1544/73/705.

54. L.Chormański, Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej 1928-1978, WPH nr 3/1978, s.141, oraz rozkaz NDWP nr 01582/Org. z 22.04.1946 r. i etat Centralnego Laboratorium Medycyny Lotniczej nr 21/48, CAW, sygn.1544/73/421.

55. Etat warsztatu remontu samochodów WL nr 25/14 oraz rozkaz NDWP nr 066/Org. z 23.04.1946 r, CAW, sygn.1544/73/393.

56. Tamże, t.358, etat nr 25/15 lotniczych warsztatów samochodowych oraz rozkaz NDWP nr 077/Org. z 19.05.1946 r.

57. Tamże, t.622, etat nr 6/56 inżynieryjnego batalionu budowy lotnisk oraz rozkaz NDWP nr 0153/Org. z 2.10.1946 r.

58. Tamże, t.521.

59. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.28, Kronika tyłów lotniczych WPod 1945 r, DWL Poznań, nr 0251/77.

60. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.28.

61. J.Koliński, Powstanie i zmiany organizacyjne..., op.cit. s.30.

62. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie...., op.cit, s.29.

63. Z.Wojdalski, Formowanie korpusu oficerskiego Wojsk Lotniczych w latach 1945-1947, Biuletyn Historyczny DWL, Warszawa 1969, s.49, sprawozdanie o stanie wyszkolenia jednostek lotnictwa WP za okres od 1.05. do 10.09.1946 r. CAW, prot.511/34/52, s.1-15.

64. J.Koliński, Powstanie i zmiany organizacyjne..., op.cit, s.32

65. Rozkaz MON z 2.04.1947 r, CAW, prot.1101/65/6, s.243.

66. Kronika tyłów lotniczych WP, DWL Poznań, nr 0251/77, rozkaz MON nr 080/Org. z 7.03.1947 r. oraz rozkaz Dowódcy WL nr 033 z 14.03.1947 r.

67. Etat batalionu budowy lotnisk nr 19/14, CAW, sygn.1544/73/991, tamże, rozkaz NDWP nr 033/Org. z 3.03.1948r.

68. Etat inżynieryjnej kompanii budowy lotnisk nr 6/63 oraz rozkaz NDWP nr 080/Org. z 7.03.1947 r, CAW, sygn.1544/73/1444.

69. Kronika tyłów lotniczych WP, op.cit, s.8.

70. Etat Centralnej Składnicy Materiałów Technicznych WL nr 6/69, CAW, sygn.1544/73/1142.

71. Etat Centralnej Składnicy Amunicji WL nr 6/68, CAW, sygn.1544/73/1388.

72. L.Chormański, Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej..., op.cit, s.141.

73. Meldunek dowódcy Wojsk Lotniczych do ministra obronu narodowej z 12.01.1948 r, CAW, prot.3313/45/53, s.1.

74. K.Frontczak, Siły Zbrojne Polski Ludowej, Warszawa 1974, s.302.

75. Kronika tyłów lotniczych WP, rozkaz dowódcy WL: nr 066 z 4.05.1948 r, nr 0132 z 23.09.1948 r, nr 0202 z 12.12.1949 r, s.6, tamże, rozkaz MON nr 0151/Org. z 23.07.1948 r. nakazujący Szefowi Służby Zaopatrzenia Materiałowo - Technicznego WL przyjąć w podporządkowanie od III Wiceministra Obrony Narodowej kierownictwo budowy lotnisk wg. etatu nr 19/13 do dnia 26.08.1948 r.

76. Etat plutonu samochodowego dowództwa WL nr 6/79, CAW, sygn.1544/73/1246.

77. Rozkazem NDWP nr 041/Org. z 11.03.1949 r. wprowadzono nowe etaty plm - etat nr 6/85, psz - etat nr 6/86, pbn - etat nr 6/87 oraz spl - etat nr 6/84, CAW, sygn 1544/73, t.1339, t.1340, t.1341, t.1472.

78. Rozkaz NDWP nr 041/Org. nakazujący zorganizować przy 2 i 3 plm oraz 5 i 6 plsz kompanie wartownicze wg.etatu nr 6/89, natomiast przy 1 plm wg.etatu nr 6/88 i 4 plsz - wg.etatu nr 6/90, CAW, sygn.1544/73/1278.

79. Rozkaz dowódcy WL nr 0110 z 26.04.1949 r, Kronika tyłów lotniczych WP, s.6.

80. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.35.

81. Meldunek stanu etatowo-ewidencyjnego jednostek, formacji i zakładów podległych dowództwu WL, CAW, IV/115/168, s.632-639.

82. J.Michalski, Główne problemy i kierunki szkolenia lotnictwa ludowego WP w latach 1945-1949, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1974 r, s.5.

83. Cz.Grzelak, Reorganizacja systemu kształcenia kadry i szkolenia bojowego WP /wiosna - jesień 1945 /, Myśl Wojskowa nr 10/1985 r, s.79.

84. Tamże, s.81.

85. K.Adamek, Kształcenie oficerów kwatermistrzostwa Wojska Polskiego, Warszawa - Poznań 1984, s.184.

86. Cz.Grzelak, Reorganizacja systemu kształcenia..., op.cit, s.83.

87. Tamże, s.84.

88. Tamże, s.86.

89. Z.Wojdalski, Polityka kadrowa..., op.cit, s.120-122, rozkaz NDWP nr 265/Org. z 25.09.1945 r, CAW, III-263-14, s.140.

90. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego na stopę pokojową.. op.cit, s.12.

91. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.64.

92. Tamże, s.65.

93. J.Barancewicz, Wyższe wojskowe szkolnictwo medyczne, Lekarz Wojskowy nr 9/1973, s.738.

94. Tamże, s.728.

95. Tamże, s.739.

96. Tamże, s.740.

97. Rozkaz Szefa Oddziału Służby Medycznej nr 6 z 20.06.1945 r. w sprawie organizacji kursu na podwyższenie kwalifikacji lekarzy oddziałów lotniczych, CAW, III-339-4, s.120, s.165.

98. Wytyczne do pracy kwatermistrzowskiej nr 1 wydane przez III Wiceministra dnia 30.10.1947 r, CAW, IV-115-418, s.94-95.

99. K.Adamek, Kształcenie oficerów kwatermistrzostwa..., op.cit, s.184.

100. Archiwum SOW, prot.20/65, t.012050, s.156; prot.28/65, t.012048, s.20; prot.19/69, t.015969; prot.16/72, t.01561, s.2.

101. CAW, III-1-300, s.117-121.

102. K.Adamek, Kształcenie oficerów kwatermistrzostwa..., op.cit, s.186.

103. Tamże, s.192 oraz CAW, prot.583/60, t.211, s.5-7; prot.38/63, t.10069, s.7-25.

104. M.Jędrzejko, Zarys historyczny Oficerskiej Szkoły Samochodowej im. A.Waszkiewicza 1945-1965, Warszawa 1965, s.46.

105. J.Michalski, Główne problemy i kierunki..., op.cit, s.7.

106. CAW, prot.38/53, t.10073, s.6-8; t.10078, s.145-146; prot.583/60, t.387, s.180-182.

107. Rozkaz dowódcy lotnictwa WP nr 074 z 15.05.1945r, CAW, III-263-211, s.211-212.

108. Rozkaz okolicznościowy dowódcy lotnictwa WP nr 0169 z 20.10.1945 r. w sprawie wyróżnień za okres letniego szkolenia 1945 r, CAW, III-339-4, s.236.

109. Raport o stanie wyszkolenia bojowego jednostek Si Lotniczych WP w okresie letnim od 1 maja do 10 września 1946 CAW, IV-115-61, s.1-15.

110. Tamże, s.9.

111. Tamże, s.13.

112. Rozkaz dla Si Lotniczych WP nr 0130 z 15.10.1946 r. w sprawie wyników szkolenia bojowego i politycznego w okresie letnim i zadań na okres zimowy 1946/1947, CAW, IV-115-5, s.151-160.

113. Tamże.

114. Wytyczne wyszkolenia kwatermistrzowskiego i służb na drugie półrocze 1947 r, CAW, IV-115-418, s.25.

115. Zarządzenie Szefa Departamentu Organizacji i Planowania MON z 20.06.1947 r. w sprawie sprawozdań z wyszkolenia kwatermistrzowskiego, CAW, IV-115-418, s.37.

116. Wytyczne dowódcy lotnictwa w sprawie wyszkolenia organów kwatermistrzowskich jednostek lotniczych na okres od 15.11. 1947 r. do końca marca 1948 r, CAW, IV-115-418, s.82-84.

117. Wytyczne III Wiceministra ON nr 80/Wyszk. oraz dowódcy WL w sprawie szkolenia operacyjno-taktycznego na okres letni 1948 CAW, sygn.45/53/3308, s.82-95.

118. K.Adamek, Kształcenie oficerów kwatermistrzostwa....., op.cit, s.184-185.

119. Tamże.

120. CAW, 45/53/3287, s.117.

121. Rozkaz Szefa Tyłów Lotnictwa WP nr 042 z 20.03.1945 r. w sprawie szkolenia kierowców w oddziałach lotniczych, CAW, III-263-211, s.135 oraz III-339-4, s.57.

122. Dyrektywa I Zastępcy Ministra ON nr DPW/SzT/00575 z 19.07.1945 r. oraz rozkaz dowódcy lotnictwa nr 00122 z 6.08.1945 r. i nr 0133 z 16.08.1945 r. w sprawie demobilizacji podoficerów i szeregowców oraz organizacji kursów specjalistów tyłowych dla ich podmiany, CAW, III-263-211, s.265-270.

123. Tamże, s.271, załącznik do ww.rozkazów.

124. CAW, III-263-222, s.237.

125. Wytyczne pracy kwatermistrzowskiej nr 1 z 30.10.1947 r. III Wiceministra ON, CAW, IV-115-418, s.95.

126. CAW, III-263-211, s.226.

127. Rozkaz dowódcy lotnictwa WP nr 12. z 30.01.1946 r. w sprawie organizacji szkolenia bojowego i przygotowania stanu osobowego oficerów sztabu WL, CAW, IV-115-4, s.1.

128. Rozkaz wyszkoleniowy NDWP nr 051/VII z 19.08.1946 r. w sprawie wykonania planu szkolenia operacyjnego wyższych dowódców i sztabów wielkich jednostek, CAW, IV-115-6, s.1-3.

129. Zarządzenie dowódcy lotnictwa WP nr 017 z 17.07.1946 r, CAW, IV-115-5, s.105.

130. Rozkaz wyszkoleniowy MON nr 035 z 18.04.1947 r. w sprawie wyników wyszkolenia bojowego w okresie zimowym 1946/1947 r. i wytyczne wyszkoleniana na okres letni 1947 r, CAW, IV-115-418 s.15-16.

131. Rozkaz dowódcy WL nr 01103 w sprawie przeprowadzenia ćwiczenia operacyjno-taktycznego nt. "Działania bojowe lotnictwa w operacji zaczepnej armii" oraz plan przeprowadzenia powyższego ćwiczenia, CAW, sygn.45/53/3308, s.445-473.

132. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.34.

133. A.Morgała, Polskie samoloty wojskowe 1945-1980, Warszawa 1981, s.129.

134. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie..., op.cit, s.35.

135. Tabela opracowana na podstawie danych zawartych w "Instrukcja lotnictwa" Lot 328/59, Warszawa 1960, s.163-164.

136. W.Leśniak, Samochody od A do Z, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1961, s.668.

137. Tamże.

138. Instrukcja lotnictwa, Lot.328/59, op.cit, s.167.

139. W.Leśniak, Samochody od A do Z..., op.cit, s.688.

140. Instrukcja lotnictwa, Lot 328/59, op.cit, s.160, tabela 13.

141. Tamże, s.161.

142. Tamże, s.170.

143. Tamże, s.171.

144. Tamże, s.156.

145. Instrukcja obsługa, Samochód ciężarowy ZIS-150, Państwowe Wydawnictwo Techniczne, Warszawa 1950, s.5.

146. Encyklopedia Techniki Wojskowej, MON, Warszawa 1978, s.846.

147. Tamże, s.190.

148. Tamże, s.708.

149. W.Leśniak, Samochody od A do Z..., op.cit, s.673.

150. Instrukcja lotnictwa, Lot 328/59..., op.cit, s.172.

151. M.Borkowski, Cz.Krzemiński, Mała Kronika Polskiego Lotnictwa Wojskowego, Warszawa 1979, s.103.

152. Tamże.

153. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego na stopę pokojową. op.cit, s.8, CAW, III-339-12, meldunek operacyjny Łączności 7 RBL, s.38.

154. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego..., op.cit, s.8.

155. Tamże, s.37.

156. Dyslokacja jednostek lotniczych za okres od 3.01.1948 - 31.12.1948 r, CAW, IV-115-163, s.2-3, 17, 36, 41.

157. Meldunki dyslokacyjne jednostek lotniczych za 1949 r, CAW, IV-115-167, s.28.

158. CAW, IV-115-167, s.36-40, 46.

R O Z D Z I A Ł III

REALIZACJA ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO LOTNICTWA ORAZ UDZIAŁ TYŁÓW LOTNICZYCH W PRACACH NA RZECZ GOSPODARKI NARODOWEJ W LATACH 1945-1949

1. Charakter i treść zadań tyłów lotniczych w warunkach pokojowych odbudowującego się kraju ze zniszczeń wojennych.

Tyły lotnicze włączyły się do realizacji zadań, związanych z procesem zabezpieczenia działań bojowych oddziałów lotniczych Ludowego Wojska Polskiego.

Stanowiły najliczniejszy pion organizacyjny sił powietrznych WP, skupiając 34% ówczesnego stanu osobowego lotnictwa. /1/ Odpowiednio rozbudowane i przygotowane organizacyjnie, zabezpieczały działania bojowe polskich oddziałów lotniczych biorących udział w operacjach wojskowych na terenach Polski i Niemiec. Szczególny udział miały w operacji warszawskiej, pomorskiej i berlińskiej. W ramach powyższych operacji realizowały przede wszystkim zadania wchodzące w zakres zabezpieczenia materiałowo-technicznego, lotniskowego, medycznego i bytowego. Mimo, iż jednostki tyłowe nie działały w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem to jednak realizacja powyższych zadań miała charakter działań bojowych.

Główny wysiłek tyłów skupiony był na zabezpieczeniu pułków lotniczych oraz własnych jednostek bezpośrednio zaangażowanych w walce. Poza tym realizowano zadania związane z doskonaleniem struktury organizacyjnej tyłów, stylu pracy organów dowodzenia i kierowania tyłami, szkoleniem bojowym oraz fachowym, szczególnie przydatnym w zabezpieczeniu działalności bojowej pułków lotniczych. Ponadto oddziały i pododdziały tyłowe niosły pomoc społeczeństwu i gospodarce narodowej na wyzwolonych terenach kraju.

Dowodem dbałości o jakość realizowanych zadań była odprawa kierowniczego personelu jednostek lotniczych w dniu 8-9 stycznia 1945 r. w Dowództwie Lotnictwa Frontu WP w Zamościu. Na odprawie wysłuchano sprawozdań o stanie gotowości bojowej, dokonano między innymi oceny realizacji zadań przez organy zaopatrzenia i służby inżynieryjno-techniczne, a także sprawdzono stan wiadomości teoretycznych i praktycznych personelu kierowniczego. /2/ Na odprawie Dowódca Lotnictwa WP postawił zadania dowódcom jednostek mające na celu podniesienie sprawności bojowej lotnictwa.

Po zakończeniu działań wojennych charakter realizowanych zadań przez tyły lotnicze uległ zmianie. O ile w czasie działań wojennych główny wysiłek tyłów skierowany był na zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa, to po uzyskaniu niepodległości, całą uwagę skupiono na realizacji zadań wynikających z funkcji pełnienia pokojowej służby w systemie obronnym PRL. Zakres realizowanych zadań został znacznie rozszerzony, a ich treść uzależniona została od reorganizacji tyłów lotniczych oraz sytuacji polityczno-gospodarczej kraju.

Jednym z ważniejszych zadań była restrukturyzacja tyłów lotniczych, w ramach której przeniesiono jednostki i zakłady tyłowe na etaty czasu pokojowego, a niektóre rozwiązano. Celem poprawy położenia jednostek tyłowych dokonywano zmiany miejsc dyslokacji niektórych jednostek, przy czym często musiano remontować i przystosowywać do nowych wymagań zajmowane obiekty koszarowe i magazynowe.

Równolegle z reorganizacją tyłów lotniczych, realizowano zadania związane z rekrutacją, przygotowaniem i szkoleniem własnej kadry kierowniczej oraz specjalistów służb tyłowych, remontem i techniczą modernizacją sprzętu i wyposażenia jednostek tyłowych. Już w połowie maja 1945 r. Dowódca Lotnictwa WP gen.dyw. Teodor Połynin wydał specjalny rozkaz oraz dyrektywę precyzując w nich zadania dotyczące przejścia jednostek lotniczych do warunków pokojowego szkolenia. /3/ W dokumentach tych określony został porogram szkolenia, zasady jego organizacji, zadania pracy wychowawczej i ideowo-politycznej. Postanowiono rozbudować program lotniczego szkolenia teoretycznego, w tym taktycznego i technicznego oraz ogólnowojskowego i fizycznego. Tak zarysowany proces szkolenia z upływem lat doskonalono i podnoszony na wyższy poziom.

Realizując zadanie przygotowania kadr tyłowych, zmniejszono stan ilościowy jednostek tyłowych a w pozostałych udoskonalano strukturę organizacyjną, przygotowano średnią i wyższą kadrę dowódczo-sztabową w celu przejęcia dowodzenia jednostkami od oficerów radzieckich, podniesiono poziom szkolenia teoretyczno-praktycznego oraz zintensyfikowano szkolenie młodych kadr specjalistów w celu zaspokojenia potrzeb kadrowych oddziałów i pododdziałów tyłowych. Powyższe przedsięwzięcia podyktowane były koniecznością zwolnienia radzieckich instruktorów i specjalistów oraz przeniesieniem do rezerwy części polskiego personelu. Zaplanowane zadania zastąpienia personelu radzieckiego przeszkolonym personelem polskim zostały zrealizowane do końca 1947 r. Po tym terminie jedynie w centralnych organach dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi pozostało kilku doradców radzieckich.

Równolegle z tym, jednostki i służby tyłowe na bieżąco musiały zaspokajać potrzeby oddziałów bojowych i własnych w ramach przedsięwzięć zabezpieczenia tyłowego lotnictwa. Podstawowym zadaniem było zaopatrywanie jednostek lotniczych we wszystko, co jest potrzebne do życia i walki w powietrzu i na ziemi. Zadanie to realizowane było w dwóch podstawowych działach, w dziale zaopatrzenia lotniczego i w dziale zaopatrzenia ogólnowojskowego.

Na szczeblu dowództwa lotnictwa zadaniami zabezpieczenia tyłowego kierował Kwatermistrz WL Zastępca Dowódcy WL ds. Zaopatrzenia powszechnie nazywany szefem tyłów WL. W ramach reorganizacji dowództwa w 1947 r. stanowisko powyższe zamieniono na - Pomocnik Dowódcy Lotnictwa ds. Zaopatrzenia Materiałowo-Technicznego, które po krótkim okresie funkcjonowania przywrócono do pierwotnej nazwy.

Niezależnie od nazwy, szef tyłów lotniczych kierował i koordynował poprzez podległe mu wydziały i sekcje pracą tyłów całego lotnictwa. Odpowidzialny był między innymi za realizację dwóch podstawowych grup zadań:

a/ zaopatrzenia we wszelkiego rodzaju środki materiałowe i techniczne umożliwiające działalność jednostkom lotniczym w czasie pokoju;
b/ przygotowanie środków i kadr celem zabezpieczenia działalności bojowej lotnictwa w wypadku wojny. /4/

Od 1947 r. wraz ze zmianą organizacji dowództwa lotnictwa uściślono kompetencje oraz zadania poszczególnych służb tyłowych. Ich treść oraz zakres przedstawiono przy omawianiu poszczególnych rodzajów zabezpieczenia.

Jednostki tyłowe realizowały ponadto zadania związane z odbudową i remontem infrastruktury lotniskowej oraz zabudowań koszarowych i magazynowych, które uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu w czasie działań wojennych. Wysiłek był tu ogromny, ponieważ zadania w większości przypadków wykonywane były własnymi siłami i środkami.

Głównym zadaniem sił remontowych jednostek tyłowych było doprowadzenie sprzętu techniczno-lotniczego, transportowego i specjalnego do pełnej sprawności technicznej. Sprzęt w czasie działań wojennych został bowiem mocno zużyty, a jego eksploatacja i obsługa nie zawsze była należycie realizowana. Na dostawę z przemysłu krajowego można było liczyć dopiero pod koniec lat czterdziestych, a import nie zaspokajał potrzeb jednostek lotniczych. Wobec powyższej sytuacji musiano liczyć tylko na własne siły.

Tyły lotnicze oprócz realizacji zadań związanych z reorganizacją lotnictwa i szkoleniem własnych kadr oraz zadań związanych z utrzymaniem w wysokiej gotowości bojowej pułków lotniczych, włączyły się aktywnie do działalności społeczno-politycznej kraju i odbudowy gospodarki narodowej ze zniszczeń wojennych. Na podstawie dostępnej literatury oraz dokumentów archiwalnych możemy wyodrębnić osiem zasadniczych kierunków działania Wojska Polskiego na rzecz umacniania władzy ludowej, w ramach których realizowały swoje zadania również jednostki tyłowe lotnictwa. Do nich możemy zaliczyć:
- udział w realizacji reform społecznych;
- udział w likwidacji skutków wojny;
- działalność polityczną i ochronną szczególnie w referendum ludowym i wyborach do sejmu ustawodawczego;
- udział w zagospodarowywaniu ziem zachodnich i osadnictwie wojskowym;
- walka przeciwko zbrojnemu podziemiu;
- ochrona granicy na Odrze, Nysie Łużyckiej i Bałtyku;
- udział w odbudowie gospodarki kraju;
- udział w rozwoju oświaty - szczególnie w likwidacji analfabetyzmu.

Jednostki tyłowe lotnictwa już od pierwszych dni swego podporządkowania dowództwu lotnictwa polskiego /5/ wzięły udział w realizowanych reformach społecznych, szczególnie w reformie rolnej. Jednostki lotnicze brały także udział w akcjach siewnych i żniwnych prowadzonych przez WP.

Naczelny Dowódca WP w wydanym w lipcu 1945r. rozkazie nakazał, aby we wszystkich oddziałach Wojska Polskiego akcję żniwną uważać za podstawowe zadanie bojowe, podporządkowując jej wszystkie inne zajęcia i zadania. /6/ Na podstawie powyższego rozkazu ukazał się rozkaz Dowódcy WL omawiający udział jednostek lotniczych - zwłaszcza tyłowych - w akcji żniwnej. Dowódcy jednostek lotniczych, w porozumieniu z miejscowymi władzami administracyjnymi, ustalali plany udziału wojska w akcji, uwzględniając pomoc w ludziach, koniach i transporcie. Warsztaty remontowe jednostek lotniczych na czas żniw przeprowadzały remonty maszyn rolniczych i sprzętu rolniczego. Ciężar pomocy rolników spadł na oddziały i pododdziały tyłowe, ponieważ one były bezpośrednim dysponentem środków transportowych i warsztatów remontowych, a ponadto ich stan osobowy w dużym procencie pochodzenia chłopskiego był tą akcją szczególnie zainteresowany.

Do walk ze zbrojnym podziemiem jednostki lotnicze zostały włączone dopiero po zakończeniu działań wojennych, jednak największy ich udział przypada na okres od kwietnia 1946 do lipca 1947 r. Głównym zadaniem służb tyłowych lotnictwa w tej akcji było zabezpieczenie materiałowo-techniczne i bytowe samolotów oraz załóg wydzielonych do wsparcia wojsk lądowych prowadzących walkę ze zbrojnym podziemiem. Stan osobowy tyłów wziął także udział w bezpośredniej akcji zwalczania zbrojnego podziemia. Szczególnie wyróżniła się tu Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie i Techniczna Szkoła Lotnicza w Zamościu. Szkoły znajdowały się na terenach silnego zagrożenia działalnością zbrojnych grup oporu i ich udział w tej walce był nieodzowny. Równolegle ze zwalczaniem zbrojnego podziemia, jednostki tyłowe w ramach lotnictwa włączyły się do akcji ochronno-propagandowej referendum ludowego w 1946 r. i wyborów do sejmu ustawodawczego w 1947 r. Do podstawowych zadań zabezpieczenia referendum ludowego należało:

- przeprowadzenie referendum wewnątrz wojska /oddziałów lotniczych/;
- udział w akcji propagandowej wśród ludności cywilnej przed referendum;
- zapewnienie bezpieczeństwa przed i w czasie przeprowadzenia referendum.

Powyższe zadania realizowane były przez brygady agitacyjno-propagandowe. Jednostki lotnicze wystawiły w początkowym okresie akcji 93 brygady, z tego jednostki tyłowe lotnictwa 41, a w pozostałych brygadach byli także pojedynczy przedstawiciele służb tyłowych. W toku kampanii referendalnej ilość brygad powiększono do 116.

Zadaniem jednostek lotniczych w ramach wyborów do sejmu było zapewnienie warunków do przeprowadzenia demokratycznych wyborów w wyznaczonych rejonach, ochrona komisji wyborczych oraz zapewnienia spokoju i bezpieczeństwa. Do tego celu powołane zostały grupy ochronno-propagandowe /GOP/, w skład których wchodzili także przedstawiciele służb tyłowych.

Kolejna reorganizacja tyłów lotniczych spowodowała rozformowanie większości jednostek tyłowych, których stan osobowy włączony został do pułków lotniczych. Od tego momentu stan osobowy tyłów realizuje zadania w ramach akcji społeczno-politycznych i gospodarczych razem z pozostałym stanem osobowym oddziałów lotniczych. Stan osobowy tyłów uczestniczył w

pracy 77 GOP utworzonych przez jednostki lotnicze. Przeprowadziły one 1567 zebrań i wieców, w których uczestniczyło 147 tys. mieszkańców. /7/

Jednostki tyłowe w znaczny sposób przyczyniły się do reaktywowania lotnictwa cywilnego w tym PLL "LOT", przeznaczając na ten cel specjalistów tyłowych, środki materiałowe, sprzęt lotniczo-techniczny oraz przystosowując porty lotnicze i lotniska do realizacji zadań komunikacji lotniczej.

Tyły lotnicze w ramach lotnictwa brały udział we wszystkich większych akcjach ogólnonarodowych wnosząc znaczny wkład w dzieło umacniania władzy ludowej i rozbudowy gospodarki narodowej. Dowodem tego były pozytywne oceny władz partyjnych i państwowych oraz Naczelnego Dowództwa WP.

O ile treść zadań, do maja 1945 r. podporządkowana była walce o niepodległość kraju, to realizacja zadań w pierwszych latach powojennych tę niepodległość miała umacniać.

Zakres głównych zadań realizowanych przez tyły lotnicze oraz szczegółową ich treść zaprezentowano w kolejnych podrozdziałach pracy.

2. Zabezpieczenie tyłowe działań lotnictwa

W okresie działań wojennych i w pierwszych latach powojennych brak było w powszechnym użyciu jednoznacznej terminologii i aparatu pojęciowego z zakresu taktyki tyłów lotniczych.

Na podstawie dostępnych dokumentów archiwalnych i dostępnej literatury, z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że przez tyły lotnicze rozumiano - siły i środki wchodzące w skład związków, oddziałów i pododdziałów lotniczych /lub podporządkowane im operacyjnie/ przeznaczone do materiałowo-technicznego, lotniskowego, medycznego i gospodarczo-bytowego zabezpieczenia jednostek lotniczych. Natomiast przez zabezpieczenie tyłowe realizację zadań mających na celu zapewnienie jednostkom bojowym i tyłowym wszystkiego, co jest potrzebne do życia i walki w powietrzu i na ziemi. Obejmowało ono przedsięwzięcia wchodzące w zakres zabezpieczenia materiałowo-technicznego, lotniskowego, medycznego, gospodarczo-bytowego oraz organizacji tyłów.

Problematyka związana z tyłami i realizacją procesu zabezpieczenia tyłowego obejmowała obszar działalności służb podporządkowanych Szefostwu Tyłów Lotniczych /Kwatermistrzowi Wojsk Lotniczych/. W późniejszych latach /po 1950 roku/, w wyniku kolejnych reorganizacji Wojsk Lotniczych, powstaje pion techniki i zaopatrzenia DWL, który oprócz tyłów lotniczych wchłonął inne służby, w tym służbę inżynieryjno-lotniczą. W ten sposób zakres pojęcia tyłów lotniczych znacznie się rozszerzył. Tymczasem w pierwszym powojennym etapie rozwoju Wojsk Lotniczych, tyły lotnicze były wyraźnie oddzielone od lotniczej służby inżynieryjnej.

Z tej też racji w niniejszej pracy pominięto problematykę związaną ze służbą inżynieryjno-lotniczą.

Zabezpieczenie tyłowe było i jest częścią składową zabezpieczenia bojowego Wojsk Lotniczych. Głównymi zadaniami zabezpieczenia tyłowego jednostek lotniczych było dostarczanie im w odpowiednim czasie i w niezbędnych ilościach środków materiałowych, przygotowanie odpowiedniej ilości lotnisk, zabezpieczenie manewru lotniskowego, obsługa pod względem sanitarno-medycznym i gospodarczo-bytowym, obrona i ochrona lotnisk oraz obiektów lotniczych.

Zabezpieczeniem tyłowym lotnictwa kierował Zastępca Dowódcy Lotnictwa ds. Tyłów /Szef Tyłów/, a następnie Kwatermistrz-Zastępca Dowódcy WL ds. Zaopatrzenia przy pomocy sztabu, oddziałów i wydziałów.

2.1. Zabezpieczenie materiałowo-techniczne

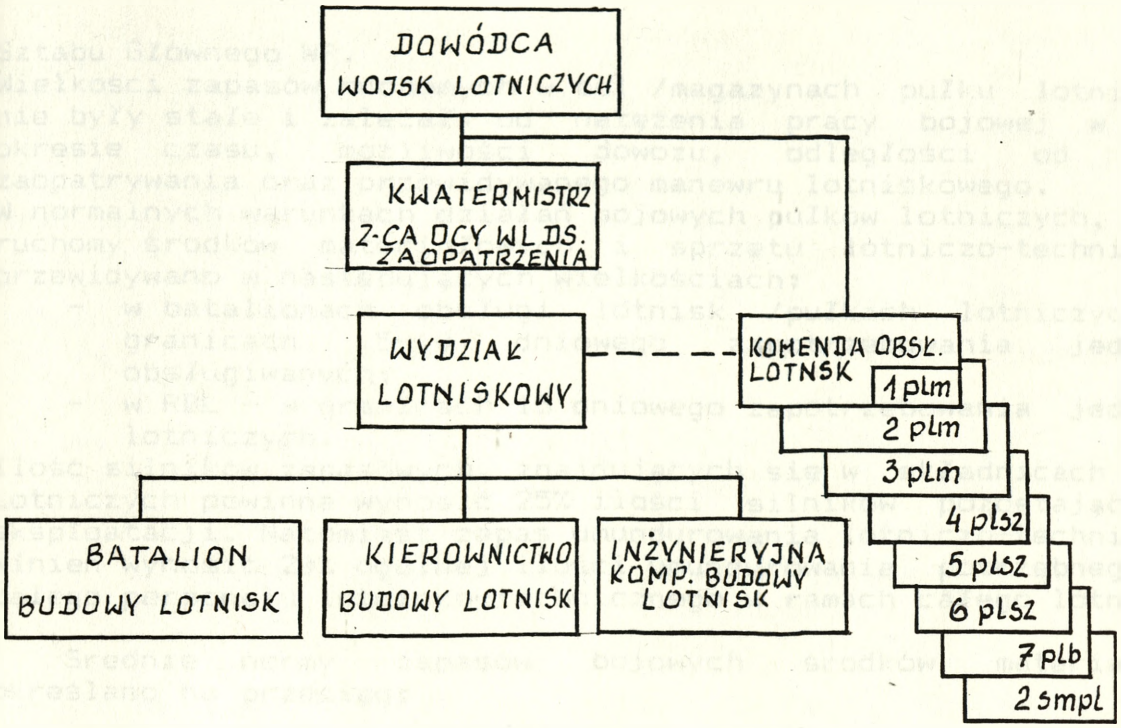
Zabezpieczenie materiałowo-techniczne w omawianym okresie jak i obecnie stanowi część składową zabezpieczenia tyłowego lotnictwa. W jego zakres wchodziły przedsięwzięcia mające na celu zaopatrywanie jednostek liniowych i własnych w środki materiałowe niezbędne do życia i walki oraz zadania związane z utrzymaniem sprzętu batalionów obsługi lotnisk i pułków lotniczych w stałej sprawności technicznej, a w przypadku jego uszkodzenia przeprowadzanie ewakuacji lub remontu.

Podstawowym zadaniem zabezpieczenia materiałowego było zaopatrzenie oddziałów lotniczych w sprzęt i środki materiałowe, dowóz ich do wojsk oraz ewakuacja zbędnego sprzętu i materiałów. W ramach zaopatrywania realizowano przedsięwzięcia związane z planowaniem, przyjmowaniem oraz przechowywaniem i wydawaniem środków materiałowych.

Środki materiałowe dzielono na dwa podstawowe działy, typu lotniczego oraz typu ogólnowojskowego. Często środki materiałowe nazywano zaopatrzeniem lotniczym lub ogólnowojskowym. Do pierwszego działu środków materiałowych zaliczano:

- środki lotniskowe tj. środki zabezpieczenia startu i lądowania samolotów oraz służące do przygotowania i utrzymania w gotowości eksploatacyjnej sieci lotnisk;
- środki techniczne tj. sprzęt i materiały lotniczo-techniczne;
- uzbrojenie i amunicję lotniczą;
- materiały pędne i smary oraz gazy sprężone;
- umundurowanie lotniczo-techniczne oraz sprzęt spadochronowo-desantowy;
- specjalny transport samochodowy /dystrybutory paliwowe, olej, wodno-olejowe, cysterny, rozruszniki itp./;
- sprzęt łączności lotniczej.

Środki materiałowe służące do odtwarzania gotowości samolotu do lotu bojowego nazywano bojowymi środkami materiałowymi /BSM/.
Do BSM zaliczano: bomby i naboje lotnicze, zapalniki i pociski rakietowe, mps i płyny specjalne, gazy sprężone oraz pokładowe



Rys.30. Schemat organizacji służby lotniskowej w latach 1946-1949

W wyniku reorganizacji tyłów lotniczych służba lotniskowa została znacznie zredukowana. W wyniku tych zmian trójpoziomowa struktura organizacyjna służby lotniskowej - oddział lotniskowy DWL, wydział lotniskowy RBL i kompania obsługi lotniskowej bol - została przekształcona w dwupoziomową - wydział lotniskowy DWL i komenda obsługi lotnisk pułku lotniczego. Mimo znacznego uproszczenia struktury organizacyjnej służby lotniskowej oraz rozwiązania znacznej ilości oddziałów i pododdziałów lotniskowych, zadania stojące przed służbą pozostały te same.

Działania wojenne na terenie Polski znacznie zniszczyły infrastrukturę lotniskową, dlatego po wyzwoleniu kraju podstawowym zadaniem służby lotniskowej było przeprowadzenie inwentaryzacji lotnisk oraz prac w zakresie odbudowy garnizonów lotniczych i rekonstrukcji lotnisk przeznaczonych do eksploatacji. /35/ Powyższe zadania realizowane były naszczeblu opercyjnym lub taktycznym. Zakres czynności na szczeblu operacyjnym obejmował budowę nowych lotnisk, odbudowę lotnisk zniszczonych lub urządzenie lotnisk pozornych./36/ Z uwagi na dużą pracochłonność robót związanych z budową i odbudową lotnisk, wymagających skoncentrowania znacznych ilości maszyn budowlanych, realizowały ją wyspecjalizowane do tych zadań jednostki lotniskowe /bataliony inżynieryjno-lotniskowe lub samodzielne kompanie lotniskowe/, podległe bezpośrednio szefowi służby lotniskowej wojsk lotniczych.

Sztabu Głównego WP.
Wielkości zapasów ruchomych w bol /magazynach pułku lotniczego/ nie były stałe i zależały od natężenia pracy bojowej w danym okresie czasu, możliwości dowozu, odległości od źródeł zaopatrywania oraz przewidywanego manewru lotniskowego.
W normalnych warunkach działań bojowych pułków lotniczych, zapas ruchomy środków materiałowych i sprzętu lotniczo-technicznego przewidywano w następujących wielkościach:

- w batalionach obsługi lotnisk /pułkach lotniczych/- w granicach 5-10 dniowego zapotrzebowania jednostek obsługiwanych;
- w RBL - w granicach 15 dniowego zapotrzebowania jednostek lotniczych.

Ilość silników zapasowych, znajdujących się w składnicach Wojsk Lotniczych powinna wynosić 25% ilości silników pozostających w eksploatacji. Natomiast zapas umundurowania lotniczo-technicznego winien wynosić 20% ogólnej ilości umundurowania potrzebnego dla całego personelu lotniczo-technicznego w ramach całego lotnictwa.

Średnie normy zapasów bojowych środków materiałowych określano na przeciąg:

- w batalionach obsługi lotnisk /pułkach lotniczych/ 1-2 dni działań bojowych;
- w Rejonie Bazowania Lotnictwa 1-2 dni działań pułków lotniczych.

Ruchomy zapas żywności obejmował:

- w bol - 5 dniowe racje dzienne;
- w składnicach RBL - 3 dniowe racje dzienne dla wszystkich jednostek.

Oprócz tego na każdym samolocie powinien znajdować się tzw. "żelazny" zapas żywności.
W dokumentach sztabowych dla określenia stanu zapasów, wielkości potrzeb, limitów bądź zużycia środków materiałowych używano jednostek kalkulacyjnych, do których zaliczano: jednostkę ognia /jo/ dla amunicji, jednostkę napełnienia /jn/ dla paliw, rację dzienną /rdz/ dla żywności, jednostkę załadowania /jz/ dla gazów sprężonych, komplet lub zestaw dla części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych.
Oprócz jednostek kalkulacyjnych, dla określenia ilości lotów jaką można zabezpieczyć posiadanymi środkami, wprowadzona została umowna jednostka "samolotolot". Przez pojęcie "samolotolot" rozumiano ilość BSM potrzebnych do zabezpieczenia jednego lotu bojowego samolotu danego typu /amunicja, mps, tlen lotniczy/.
Definicja powyższych jednostek kalkulacyjnych pod względem merytorycznym są podobne do definicji używanych obecnie.

Planowanie zaopatrywania odbywało się na szczeblu organu zaopatrującego /DWL/ i do listopada 1946r. na szczeblu RBL.
Przy planowaniu materiałowym uwzględniano następujące dane: stan i potrzeby jednostek lotniczych, etaty i tabele należności, limity zużycia środków materiałowych oraz możliwości wykorzystania zasobów miejscowych.

Podstawowymi dokumentami planowania były, ogólny plan zaopatrzenia materiałowego oraz plan dowozu. Na podstawie ogólnego planu zaopatrzenia, opracowywane były przez poszczególne służby tyłów WL plany szczegółowe na poszczególne rodzaje środków materiałowych /amunicję lotniczą, mps, tlen lotniczo-medyczny, żywność/. Na środki materiałowe wydawane okresowo oraz na które brak było tabel należności, plany zaopatrzenia opracowywano na podstawie zapotrzebowań podległych jednostek.
W planach zaopatrzenia podawano oddzielnie dla każdej jednostki lotniczej, potrzeby i stan zaopatrzenia oraz źródło i terminy dowozu środków materiałowych. Plany zaopatrzenia opracowywane były w jednostkach kalkulacyjnych.

Na szczeblu zaopatrzenia Rejonu Bazowania Lotnictwa kalkulacje potrzeb oraz plany zaopatrzenia opracowywano na podstawie:

- wyciągów z planów zaopatrzenia otrzymywanych z tyłów WL;
- stanu posiadanych zapasów materiałowych;
- planu szkolenia bojowego pułków lotniczych.

Plany sporządzane były w jednostkach naturalnych /sztukach, kilogramach, litrach, kompletach itp./.

W batalionach obsługi lotnisk, a następnie w pułkach lotniczych planów zaopatrzenia nie opracowywano. Szefowie służb zaopatrzenia prowadzili codzienną kalkulację materiałową na okres doby. Podstawą do kalkulacji były wyciągi z planów szczegółowych organów zaopatrujących oraz zamówienia otrzymywane ze sztabu i od starszego inżyniera pułku, dotyczące zabezpieczenia działań pułku lotniczego na dzień następny. Kwatermistrzostwo pułku lotniczego prowadziło dziennik zapotrzebowań na środki materiałowo-techniczne potrzebne do obsługi i zabezpieczenia działań pułku lotniczego.
W planie dowozu określano: rodzaj i ilość środków materiałowych, która miała być dowieziona, skąd się dowozi, miejsce dostawy, odległość, środki transportowe oraz termin dostawy. Na podstawie planu dowozu sporządzonego przez sztab tyłów WL pułki lotnicze sporządzały wyciągi.
Do 1946r. bataliony obsługi lotnisk zaopatrywane były w środki materiałowe działu lotniczego z centralnych składnic i ze składów RBL, a od 1946r. tylko z centralnych składnic WL i z zakładów przemysłowych. Z kolei na podstawie zamówień sztabu i starszego inżyniera obsługiwanego pułku, środki materiałowe z magazynów bol dostarczane były do pododdziałów pułku. Po rozwiązaniu w końcu 1946r. bol, pułki lotnicze zaopatrywały się bezpośrednio w centralnych składnicach WL.
Źródłem środków materiałowych i sprzętu typu ogólnowojskowego były składnice ogólnowojskowe okręgów wojskowych /armii, frontu/. Środki materiałowe i sprzęt wydawany był ze składnic na podstawie rozdzielników, które sporządzane były przez wydziały organów zaopatrujących. Rozdzielniki określały ilość i rodzaj sprzętu oraz materiałów, które należy wydać jednostkom lotniczym.
Odbiorca /bol - a od 1947r. kwatermistrzostwo pułku/ przyjmował dowieziony mu sprzęt i środki materiałowe wraz z dokumentacją, kwitując ich odbiór.

Odpowiedzialność za załadunek i transport ponosiła składnica wydająca środki materiałowe. W przypadku odbioru sprzętu lub materiałów w składnicy, odpowiedzialność za jego ilość oraz dostawę do magazynu bol /pułku lotniczego/ ponosił odbiorca. Podstawą do wydania środków materiałowych przedstawicielowi bol /pułku/ stanowił rozdzielnik i upoważnienie.

Do 1946r. bol-e były podporządkowane pułkom lotniczym tylko operacyjnie i podstawą ich przyjęcia na zaopatrzenie był rozkaz szefa RBL oraz przekaz wyposażenia materiałowego pułku lotniczego, przedstawiony do bol, po przybyciu pułku na nowe lotnisko.

Odpowiedzialność za dostarczanie środków materiałowych do samolotów ponosiły służby zaopatrzenia, natomiast uzupełnienie nimi samolotów - służba inżynieryjno-lotnicza pułku. Dobra organizacja współdziałania służb w tym zakresie miała poważny wpływ na proces odtwarzania gotowości bojowej samolotów oraz materiałowo-techniczne zabezpieczenie lotów.

Środki materiałowe i sprzęt przyjęty do magazynów bol /pułku/ zaprzychodowany był na ewidencję materiałową, która prowadzona była na bieżąco, zgodnie z zasadami obrotu środkami materiałowymi, a wydawane były do użytku zgodnie z przepisami obowiązującymi w danej służbie.

Zwiększone zużycie niektórych środków materiałowych i części zapasowych notowano w okresach przejść oddziałów lotniczych na eksploatację wiosenno-letnią i jesienno-zimową. Na wykonanie przedsięwzięć ujętych w planach przygotowania oddziałów do zmiany poszczególnych okresów eksploatacji gromadzono zapas doraźny środków materiałowych. Przejścia na poszczególne okresy eksploatacji dokonywano na podstawie zarządzeń szefa tyłów lotniczych, w których określano zadania w tym wraz z terminami ich wykonania. Na podstawie powyższych zarządzeń sztaby oddziałów lotniczych opracowywały plany przejścia na poszczególny okres /rodzaj/ eksploatacji. W planie ujmowano zagadnienia do wykonania w rozbiciu na poszczególne rodzaje zabezpieczenia i służby. Wzór planu przedstawia załącznik nr 57.

Magazyny oraz składnice przeznaczone były do przyjmowania, przechowywania i wydawania poszczególnych rodzajów środków materiałowych oraz sprzętu. Wymogi techniczno-eksploatacyjne magazynów, oraz warunki przechowywania środków materiałowych, określone były odrębnymi przepisami poszczególnych służb zaopatrzenia, w zależności od rodzaju środka materiałowego. Szczególnie zaostrzone kryteria przechowywania stosowane były dla amunicji i paliwa lotniczego. Chociaż w pierwszych latach powojennych środki materiałowe oraz sprzęt nie zawsze przechowywane były zgodnie z przepisami. Dowodem tego były krytyczne uwagi licznych kontroli przeprowadzonych przez służby tyłowe dowództwa lotnictwa. W miarę upływu lat, usunięto wiele wytkniętych wyżej niedociągnięć ale i tak do końca lat czterdziestych nie osiągnięto wpełni oczekiwanych rezultatów.

Magazynom /składom i składnicom/ pod względem warunków dowozu i rozmieszczenia stawiano wysokie wymagania. Magazyny powinny posiadać drogi dojazdowe zapewniające dogodny dojazd transportu o każdej porze roku, a podjazdy winny zabezpieczać swobodny ruch i manewrowanie samochodów. Dążono by teren magazynów /składów/, a przede wszystkim magazynów mps i amunicji umożliwiał rozproszenie zapasów.

Miejsca załadunku /wyładunku/ wyposażono w place wyczekiwania dla transportu, place załadowania i formowania kolumn po załadowaniu /wyładowaniu/ oraz w środki mechaniczne do prowadzenia prac załadowczo-wyładowczych.

Szczególną uwagę zwracano na organizację magazynów bol /pułków lotniczych/ przy lotniskach. Oprócz wyżej wymienionych warunków, teren magazynów powinien być ogrodzony drutem lub parkanem drewnianym w odległości 60-80 metrów od zbiorników mps względnie amunicji, a same magazyny odpowiednio zamaskowane.
Magazyny mps wyposażone były w naziemne lub podziemne zbiorniki o pojemności od 50 do 300 ton. W zbiornikach tych przechowywano paliwo, olej, antyfryz, mieszanki spirytusowo-glicerynowe oraz specjalne smary. Ponadto magazyny wyposażone były w laboratoria do badań jakości paliwa, pomieszczenia do przechowania mps w drobnej tarze, pomieszczenia do przechowywania sprzętu magazynowego i przeciwpożarowego oraz pomieszczenia dla przechowywania ubrań ochronnych.

Magazyny amunicji miały wymagania zbliżone do magazynów mps. Dla przechowywania bomb urządzano specjalne podkłady o wysokości 15-20 cm. W okresie wiosennym i jesiennym wysokość podkładów zwiększono do 30cm. Uzbrojenie lotnicze, amunicję i taśmy przechowywano na podkładach w oddzielnych pomieszczeniach.

W podobnych pomieszczeniach przechowywano sprzęt chemiczny, minersko-saperski i inżynieryjny.

Magazyny sprzętu techniczno-lotniczego oraz żywnościowe i mundurowe, organizowano w budynkach krytych w miejscowościach położonych jak najbliżej lotnisk - często w obrębie stałej zabudowy lotniska.

Zapasy samolotowe bojowych środków materiałowych, znajdujące się na lotnisku, przechowywano w odległości 500 metrów od miejsc postoju samolotów.

Zagadnienie dowozu środków materiałowych było jednym z ważniejszych zadań służby zaopatrzenia, warunkującym utrzymanie zdolności bojowej i wykonanie zadań przez lotnictwo. Dowóz środków materiałowych i sprzętu polegał na doprowadzaniu ich ze źródeł zaopatrzenia do użytkownika i organizowany był według ogólnej zasady "od siebie", to znaczy od szczebla wyższego do niższego. Zasadę tą przewidywano stosować w działaniach wojennych, w warunkach pokojowej działalności najczęściej stosowano raczej zasadę dowozu "na siebie", to znaczy szczebel niższy dowoził środki materiałowe ze szczebla wyższego własnym transportem.

Dowóz środków materiałowych ze składnic RBL do magazynów bol organizował dowódca rejonu bazowania lotnictwa, ustalając ilość ładunku oraz rodzaj transportu. Przewozy wewnętrzne organizowane były transportem bol, przy czym za ich organizację odpowiedzialność ponosił dowódca batalionu. Dowóz środków materiałowych ze składnic RBL oddalonych o 50-60 km. od lotniska odbywał się środkami bol, natomiast przy oddaleniu ponad 60 km. - środkami bol i środkami RBL.
Nieduże ilości żywności i sprzętu dowożono transportem bol bezpośrednio do własnych magazynów z centralnych składnic okręgowych lub składnic RBL i WL.

Po rozwiązaniu rejonu bazowania lotnictwa i bol większość przewozów środków materiałowych i sprzętu organizowanych było transportem tyłów pułków lotniczych, ponieważ po rozwiązaniu batalionu transportowego, kwatermistrz Wojsk Lotniczych nie dysponował odpowiednią ilością środków transportowych, a te które były w jego dyspozycji wykorzystywano do potrzeb dowództwa lotnictwa.

Przeprowadzone w 1945 i 1946 roku kontrole wykorzystania transportu samochodowego w przewozach środków materiałowych stwierdziły niski współczynnik jego wykorzystania. W niektórych oddziałach lotniczych wykorzystanie ładowności transportu sięgało zaledwie 50-60%. Notowano poza tym wiele pustych przebiegów transportu. Biorąc pod uwagę duże braki w ukompletowaniu jednostek transportem samochodowym, należy powyższy współczynnik wykorzystania transportu zaliczyć do poważnych niedociągnięć w pracy służby samochodowej. Szef tyłów lotnictwa biorąc pod uwagę stwierdzone niedociągnięcia ograniczył przejazdy transportu na odległość do 75 km, a na odległości większe należało uzyskać jego zgodę.

Przewozy organizowały sztaby jednostek tyłowych Wojsk Lotniczych opracowując plany przewozu w których podawano rodzaj i ciężar ładunku w tonach, trasę i miejsce przeznaczenia, numery i skład transportu, nazwę jednostki przewożącej ładunek, czas dowozu i przybycie transportu na składnicę oraz czas wyjazdu ze składnicy i dostarczenia tadunku do miejsca przeznaczenia. Transport po dowozie środków materiałowych i sprzętu wykorzystywano do ewakuacji zbędnego sprzętu oraz opakowań.

Środki materiałowe i sprzęt typu ogólnowojskowego dowożono do magazynów bol /pułków lotniczych/ własnym transportem ze składnic okręgowych.

Amunicję i sprzęt lotniczo-techniczny dostarczano do centralnych składnic Wojsk Lotniczych transportem kolejowym bezpośrednio z ośrodków przemysłowych.

Materiały pędne i smary dostarczane były na stacje kolejowe RBL lub bol /pułków lotniczych/ znajdujące się w pobliżu lotnisk z przemysłu lub składnic ogólnowojskowych. Rozdziału paliw i smarów dokonywano na podstawie zleceń wydziału mps tyłów Wojsk Lotniczych lub frontu. Materiały pędne i smary przewożono transportem kolejowym lub samochodowym.

Zwiększony obrót środkami materiałowymi notowano w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu kiedy tyły lotnicze posiadając jeszcze strukturę organizacyjną z okresu wojny były mocno rozbudowane. W okresie tym następowało odtwarzanie w jednostkach lotniczych zapasów środków materiałowych i części zapasowych które zostały zużyte w działaniach wojennych. Głównym źródłem uzupełnienia środków materiałowych i sprzętu typu lotniczego były składnice wojsk lotniczych oraz dostawy z ZSRR. Wielkość miesięcznego obrotu wybranych środków materiałowych 2003 Głównego Składu Lotniczego, w pierwszych dwóch miesiącach po wyzwoleniu w stosunku do ostatnich miesięcy działań wojennych obrazuje tabela 32 i 33.

Tabela 32

Obrót środkami materiałowymi /w wagonach/

Miesiąc	Am. lotnicza		Części zapasowe do samochodów		Razem		Całość obrotów w wagonach
	Przychód	Rozchód	Przychód	Rozchód	Przychód	Rozchód	
Listopad 1944r	8	4	14	4	22	8	30
.							
.							
.							
Maj 1945r	27	13	8	5	35	18	53
Czerwiec 1945r	13	23	16	7	29	30	59
Razem za okres 1.11.44-1.07.45	296	315	110	134	406	449	855

Sumaryczna ilość przyjętych i wydanych asortymentów środków materiałowych według nazw /ilości pozycji/ za omawiany okres wynosiła średnio za miesiąc 1413 a za dzień 47 pozycji sprzętu. Sumaryczną ilość przyjętych i wydanych pozycji środków materiałowych przedstawia tabela 33.

Tabela 33

Ilość przyjętych i wydawanych pozycji środków materiałowych

Miesiąc	Za miesiąc	Za dzień
Listopad 1944r.	1428	53
.		
.		
.		
Maj 1945r.	1052	34
Czerwiec 1945r.	1977	66
Średnio za miesiąc	1413	-
Średnio za dzień	-	47

Na zabezpieczenie działalności pułków i dywizji lotniczych oraz bol zużyto w okresie od maja do października 1945r. ogółem 4552,3 tony paliwa lotniczego oraz 633,4 tony benzyny samochodowej. Zużycie paliwa lotniczego i samochodowego oraz stan transportu samochodowego i specjalnego w drugim półroczu 1945r. obrazuje tabela 34.

Tabela 34

Niektóre dane z realizacji zadań zabezpieczenia materiałowo-technicznego bol w drugim półroczu 1945r.

L.p.	Nazwa przedsięwzięcia	Jm.	Batalion obsługi lotnisk							
			73	74	129	130	483	495	513	686
1	Rozchód paliwa:		448,9	956,4	692,4	250	317,5	741,4	789,6	1356,1
	-benzyny lotniczej	ton								
	-benzyny samochodowej	ton	58,8	194,4	66,5	76	72	38,6	43,2	83,9
2	Stan transportu ciąźar.	szt.	37	39	37	21	19	34	31	26
	-sprawnych	w %	86	80	70	47	60	70	45	77
	-niesprawnych	w %	14	20	30	53	40	30	55	23
	-zakonserwowanych	w %	26	20	20	76	21	56	32	20
3	Stan transportu specjalnego	szt.	26	28	21	20	21	27	20	18
	-sprawnych	w %	84	64	91	75	80	96	80	82
	-niesprawnych	w %	16	36	9	25	20	4	20	18
	-zakonserwowanych	w %	20	12	49	50	25	40	30	25

Największe natężenie pracy służb tyłowych w zakresie zabezpieczenia materiałowo-technicznego notowano w okresie szczytu reorganizacyjnego wojsk lotniczych, tj. od chwili zakończenia działań wojennych do połowy 1947r. W okresie tym rozchodowano 11.382 ton paliwa lotniczego oraz 2.336 ton benzyny samochodowej,natomiast transport samochodowy przejechał 7.416.000 km. z tego 5.060.000 z ładunkiem. Dzięki dobrej organizacji lotów siły lotnicze zaoszczędziły w tym okresie 261 ton benzyny lotniczej na sumę 16.443.000zł.

Dokonując analizy przebiegu transportu samochodowego, należy stwierdzić, że w dalszym ciągu współczynnik wykorzystania ładowności transportu był niski i do końca lat czterdziestych nie przekroczył 0,68 /ok. 68%/.

Dowóz środków materiałowych w działaniach bojowych przewidywano realizować po drogach frontowych /armijnych oraz innych, mało wykorzystywanych przez ogólnowojskowe związki taktyczne/. Obsługę dróg prowadzących na lotniska oraz

wewnątrzlotniskowych realizowano siłami i środkami bol a po rozformowaniu RBL i bol służbą lotniskową pułków lotniczych. Podstawowymi czynnościami w tym zakresie było sprawdzenie stanu dróg oraz ustalenie środków materiałowych i czasu potrzebnego na ich naprawę, zorganizowanie służby drogowej, sporządzenie szkicu dróg dowozu. Jedną z ważniejszych czynności po przybyciu do nowego rejonu lotniskowego było przeprowadzanie w ramach rekonesansu rozpoznania dróg. Rekonesans dróg łączących lotnisko ze składami organów zaopatrujących przeprowadzał przedstawiciel służby samochodowej lub grupa rekonesansowa bol /pułku lotniczego/. Po przeprowadzeniu rekonesansu dróg i określeniu stanu ich przydatności, kolejnym zadaniem dowódcy bol / kwatermistrza pułku/ było utrzymanie ich w gotowości eksploatacyjnej.

Zabezpieczenie techniczne miało na celu utrzymanie w stałej sprawności technicznej sprzętu pułku lotniczego /dywizji/ i batalionu obsługi lotnisk, a w razie jego uszkodzenia przeprowadzenie ewakuacji i remontu.

W ramach zabezpieczenia technicznego organizowano eksploatację sprzętu według obowiązujących przepisów, prowadzono naprawę uszkodzonego sprzętu oraz udzielano pomocy samolotom przymusowo lądującym. Zabezpieczenie techniczne samolotów oraz sprzętu pułku lotniczego wykorzystywanego do bezpośredniej obsługi samolotów realizowano w ramach zabezpieczenia inżynieryjno-lotniczego, które w tym okresie nie wchodziło w zakres zabezpieczenia tyłowego lotnictwa. Służba techniczna bol a następnie służba zaopatrzenia lotniczo-technicznego pułku jedynie zaopatrywała pododdziały pułku w części zamienne, agregaty oraz materiały rozchodowe potrzebne do eksploatacji i napraw samolotów. Ponadto wydzielała siły i środki do grup awaryjnych w celu ewakuacji samolotów które lądowały przymusowo. Zabezpieczenie techniczne dotyczyło szczególnie sprzętu bol oraz pułku lotniczego wykorzystywanego do obsługi samolotów oraz zabezpiecznia działalności tych jednostek. Szczególną troską objęto transport samochodowy i specjalny, elektrogazowy, maszyny lotniskowe, uzbrojenie ogólnowojskowe, sprzęt łączności itp.

Organizatorem zabezpieczenia technicznego był dowódca jednostki lotniczej, natomiast planowaniem oraz jego bezpośrednią realizacją zajmowali się szefowie służb i dowódcy pododdziałów.

Do podstawowych zadań zabezpieczenia technicznego zaliczano:

- terminowe przeprowadzanie przeglądów technicznych sprzętu;
- naprawę uszkodzonego sprzętu we własnym zakresie;
- ewakuację niesprawnego sprzętu do warsztatów wyższego szczebla;
- przygotowanie środków naprawczych do pracy w zakresie zabezpieczenia technicznego sprzętu;
- przygotowanie sprzętu do eksploatacji w warunkach letnich i zimowych;
- organizowanie zabezpieczania technicznego kolumn samochodowych.

W wyniku prawidłowej realizacji powyższych zadań można było zapewnić:

- wyższą sprawność techniczną sprzętu;
- większy przebieg międzynaprawczy;
- mniejsze zużycie sprzętu;
- mniejszy rozchód materiałów pędnych i smarów.

Przygotowanie samochodów transportowych i specjalnych do pracy oraz codzienna ich obsługa techniczna należała do obowiązków kierowców /operatorów/ tych pojazdów i mechaników pododdziałów samochodowych. Siłami i środkami pododdziałów samochodowych z udziałem kierowców poszczególnych pojazdów mechanicznych przeprowadzano przeglądy techniczne /nr 1,2,3 i 4/ oraz naprawy bieżące, natomiast technicznej obsługi nadwozi specjalnych dokonywały odpowiednie służby które dysponowały tym sprzętem. Naprawy średnie i główne dokonywane były w warsztatach wojsk lotniczych lub okręgów wojskowych /armii/.
Jeżeli baza remontowa pozwalała, często remonty średnie i główne /kapitalne/ przeprowadzano także w jednostkach lotniczych, zwłaszcza w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu.

Pod koniec maja 1945r. ukazał się rozkaz szefa tyłów lotniczych nr 074 nakazujący dokonanie przeglądów technicznych całego sprzętu transportowego i specjalnego, przeprowadzenie remontów sprzętu uszkodzonego lub przekazanie go do remontu warsztatom wyższego szczebla oraz przeniesienie z dniem 1 czerwca 1945 roku na stałą konserwację 50% transportu specjalnego.
Na konserwację przeniesiono sprzęt w pełni sprawny technicznie, a pojazdy z konserwacji zdjąć można było tylko za zezwoleniem szefa tyłów WL.

W wyniku licznych kontroli stwierdzono że oddziały lotnicze nie wykonały w pełni powyższego rozkazu, wobec czego dowódca lotnictwa ponowił rozkaz w tej sprawie nakazując do końca lipca 1945r. zakończyć nakazane prace a o wynikach zameldować pisemnie.
W wyniku powyższych rozkazów konserwacji podlegały tylko sprawne technicznie pojazdy o zapasie resursu do 5.000km. dla samochodów ciężarowych i zapasie 30km. dla pojazdów specjalnych. Ogółem na stałą konserwację przeniesiono 181 pojazdów ciężarowych i specjalnych których wykaz według typów obrazuje tabela 35.

Tabela 35

L.p.	Nazwa oddziału	Ilość zakonserwowanych pojazdów wg. typów						Uwagi
		ciężarowe 1,5 t.	ciężarowe 3,5 t.	Dystr. ben.	Dystr.olej. /BMZ/	Rozruszniki samolotowe	Inny transp. specjalny	
2	Dowództwo i oddziały 7 RBL	50	40	15	15	11	50	
	R A Z E M	50	40	15	15	11	50	181

Liczne kontrole stanu technicznego pojazdów oraz większe zaangażowanie personelu technicznego jednostek lotniczych w zakresie remontów spowodowało dalszy wzrost sprawności technicznej pojazdów ciężarowych i specjalnych, która w końcu 1945r. dla bol wynosiła, dla transportu ciężarowego - 55% a dla transportu specjalnego - 81,5% /patrz tabela 34/.

Jednym z podstawowych zadań zabezpieczenia technicznego było zabezpieczenie przewozów /przebazowań/ rzutów naziemnych pułku lotniczego, ktore obejmowało przygotowanie ich do przemarszu i techniczną obsługę w czasie marszu.

Przygotowanie pojazdów do przemarszu obejmowało:

- przeprowadzenie przeglądu kontrolnego pojazdów;
- dodatkowe wyposażenie pojazdów w części zapasowe;
- instruktaż techniczny dla kierowców.

W czasie marszu pomocy technicznej pojazdom udzielał warsztat typu B/Sam lub samochód ciężarowy przystosowany do tego celu, wyposażony w odpowiednią ilość części zapasowych oraz narzędzi do naprawy. Ilość mechaników uzależniona była od wielkości kolumn samochodowych. Srodki pomocy technicznej przesuwały się w ogonie rzutu kolumny samochodowej.
Przewidywano także że na drogach marszu, szczególnie na drogach armijnych i frontowych, pomocy technicznej mogą udzielać punkty zbiórki uszkodzonych pojazdów wojsk lądowych.

Sprzęt zużyty, zniszczony lub kierowany do naprawy podlegał ewakuacji technicznej do organów naprawczych.

Ze sprawozdań kwartalnych oraz planów materiałowych dowództwa WL za okres 1948-1949 roku wynika że najgorzej pod względem technicznym przedstawiała się sytuacja w sprzęcie lotniczym.
W 1948r. cały stan 621 samolotów, 1366 silników samolotowych oraz osprzęt pochodzący jeszcze z czasów wojny i będący w stałej eksploatacji był mocno zużyty. Sytuacja ta pogorszyła się ponieważ nie było uzupełnień sprzętu, a sprzęt będący w eksploatacji w dalszym ciągu przechowywany był przeważnie pod gołym niebem. Z wstępnych obliczeń wynikało że kasacji podlegać będzie 224 samolotów i 131 silników w miejsce których planowano zakupić sprzęt lotniczy za granicą.

Dla zaspokojenia potrzeb sprzętu lotniczego należało w 1949r. wprowadzić na uzbrojenie 375 samolotów. Z tej liczby 67 samolotów dla nowoformujących się jednostek lotniczych i zabezpieczenia pewnego procentu zapasu magazynowego oraz 308 samolotów w miejsce podlegających wybrakowaniu w latach 1948-1949.Na pokrycie potrzeb planowano zakupić 181 samolotów bojowych i 238 silników lotniczych w ZSRR oraz 120 samolotów szkolnych i łącznikowych w kraju. Resztę potrzebnych samolotów i silników zamierzono pokryć z nadwyżek etatowych. Ponadto planowano zakupić 10 szybowców z przeznaczeniem do szkolenia personelu brygady spadochronowo-desantowej oraz 6 radarów.

Ogółem na koniec 1949 roku na zaopatrzeniu materiałowo-technicznym tyłów lotniczych było 510 samolotów bojowych, z tego 394 w ciągłej eksploatacji a 116 na konserwacji oraz 200 samolotów szkolnych. W załączniku nr 58 podano dokładny wykaz samolotów pod względem ilości i typów oraz stan pilotów będących na zaopatrzeniu pododdziałów tyłowych lotnictwa.

Całkiem dobrze przedstawiał się stan pojazdów mechanicznych. Przeprowadzony przez komisję dowództwa WL w dniach 5-10 maja 1949 roku generalny przegląd pojazdów mechanicznych wykazał że w jednostkach lotniczych 96% samolotów i traktorów znajdowało się w sprawności technicznej /w roku 1948 było 90%/ a ukompletowanie w samochody w stosunku do etatu wynosiło 99% /w roku 1948 - 81%/. Natomiast 64 jednostki lotnicze posiadały 100% technicznie sprawnych samochodów. Przegląd stanu sprzętu samochodowego wykazał ponadto wzrost realności planowania technicznego w porównaniu z rokiem 1948. Wzrosła także jakość remontów kapitalnych i średnich transportu specjalnego jednostek lotniczych.

W pierwszym kwartale 1949r. dowództwo WL stwierdziło złą sytuację pod względem zaopatrzenia w niektóre materiały techniczne. Brakowało szczególnie farb, lakierów, różnego rodzaju uszczelek, ogumienia do samolotów, złącz gumowych, stali szlachetnych oraz umundurowania lotniczo-technicznego. Uzupełnienie powyższych potrzeb uzależnione było od dostaw zagranicznych ponieważ przemysł krajowy nie produkował bądź produkcja poszczególnych asortymentów środków materiałowych była za mała.

W grudniu 1949r. wprowadzono okres przygotowawczy do inwentaryzacji sprzętu i środków materiałowych w jednostkach lotniczych, która miała być przeprowadzona na początku stycznia 1950 roku. Powołano w tym celu komisję oraz opracowano instrukcję inwentaryzacyjną dla oddziałów służb tyłowych WL.

****

Oceniając zabezpieczenie materiałowo-techniczne można stwierdzić, że najtrudniej było je realizować do momentu zakończenia reorganizacji tyłów lotniczych. W okresie tym zasadniczymi, nie rozwiązanymi problemami było zaopatrywanie w części zapasowe do samolotów i brak materiałów pędnych i smarów oraz niski stopień sprawności technicznej transportu samochodowego. Były to trudności obiektywne, wynikające ze skutków długotrwałej wojny, jednak mające poważny wpływ na gotowość bojową jednostek lotniczych.
Sytuacja w tym zakresie polepszała się w miarę rozformowywania i reorganizacji jednostek lotniczych których sprzęt przeznaczono na uzupełnienie istniejących jednostek lub na części zamienne.
Najtrudniejszym okresem był 1946 rok, kiedy to sprzęt bojowy i techniczny był już mocno wyeksploatowany, zasadnicze jednostki tyłowe jeszcze funkcjonowały a remonty sprzętu prowadzone były w ograniczonym zakresie ze względu na brak części zapasowych.
O ile okres zimowy był w miarę spokojny, to okres letni chrakteryzował się wzmożoną działalnością jednostek tyłowych spowodowaną intensyfikacją szkolenia jednostek bojowych oraz udziałem w akcjach społeczno-politycznych. W okresie wzmożonej działalności jednostek lotniczych uwidoczniły się wszystkie niedomagania związane z procesem zabezpieczenia materiałowo-technicznego, o ich zakresie i wielkości świadczy raport szefa sztabu lotnictwa złożony dla dowódcy we wrześniu 1946 roku.

Celem zmniejszania skali trudności przeprowadzono całkowitą inwentaryzację sprzętu lotniczego, transportu i amunicji, w wyniku czego uzyskano aktualny obraz stanu posiadania. Zestawiono dwa zapotrzebowania dla Departamentu Sprzętu Wojennego /przy II Wiceministrze/ i jedno zapotrzebowanie do ZSRR na brakujące części zapasowe do samolotów, agregatów i amunicję lotniczą.

Wskutek braku części zapasowych do samolotów i silników oraz materiałów pomocniczych, niemożliwym było zaspokoić w całości potrzeb jednostek liniowych i warsztatów. Następstwem istniejącej sytuacji były opóźnienia lub wręcz nie wykonywanie remontów w warsztatach, na skutek czego jednostki liniowe nie mogły planowo realizować zadań objętych planem szkolenia. W centralnych składach oraz magazynach jednostek lotniczych występowały braki niezbędnych materiałów lotniczych, wobec czego koniecznym było, zrealizowanie wysłanych do ZSRR zapotrzebowań, gdyż rodzimej produkcji tego rodzaju sprzętu nie było.

W okresie letnim 1946 roku /od 1 maja do 10 września/ pobrano 3.190 ton, a rozchodowano 2.960 ton benzyny. Miesięczny przydział benzyny lotniczej B-78 dla celów szkoleniowych wystarczał zaledwie w 30%. Transport benzyny realizowano drogą kolejową, który trwał długo i angażował pewną ilość personelu na dłuższy czas. Stan cystern w stosunku do ilości posiadanej benzyny był korzystny, objętość cystern była 6,5 razy większa od norm zaopatrzeniowych. Praktycznie problem pokrycia potrzeb paliwowych nie został rozwiązany do końca lat czterdziestych, mimo że w miarę upływu lat rosły dostawy z ZSRR. W okresie tym przystąpiono także do urządzania składów benzynowych w jednostkach lotniczych zgodnie z obowiązującymi wymogami.

Drugim nie cierpiącym zwłoki problemem do rozwiązania był niski stan sprawności technicznej transportu samochodowego, który pogorszył się jeszcze w stosunku do 1945 roku. Dnia 1 września 1946r. komisja MON Nr 8 uznała 60% maszyn jako niezdatne do użytku i podlegające spisaniu lub oddaniu do kapitalnego remontu.

Pomimo tak ciężkiej sytuacji w transporcie samochodowym, zadania związane z zaopatrzeniem jednostek bojowych realizowane były dzięki powziętym przedsięwzięciom:

- usprawnieniu dokumentacji i księgowości zgodnie z instrukcjami MON i Departamentu samochodowego;
- udzieleniu jednostkom kredytów na eksploatowanie parków samochodowych w wysokości 1.305.000 zł. oraz zamówieniu części zapasowych na kwotę 535.000 zł.;
- zestawieniu zapotrzebowania na sprzęt samochodowy i transport na okres od 1946r. do 1950r.;
- kontroli prawidłowej eksploatacji transportu i oddania zepsutych maszyn do remontu i konserwacji;
- zorganizowaniu i ukompletowaniu parków samochodowych przystosowanych do pracy w warunkach pokojowych.

Sytuacja w tym zakresie uległa radykalnej poprawie po rozformowaniu RBL a następnie batalionów obsługi lotnisk oraz reorganizacji jednostek bojowych. Nastąpił wyraźny wzrost sprawności technicznej transportu samochodowego oraz procent jego ukompletowania. Na koniec lat czterdziestych sprawność techniczna transportu samochodowego osiągnęła prawie 100%.

Można stwierdzić że pod koniec lat czterdziestych rozwiązany został problem transportu samochodowego, natomiast ciężka

sytuacja w zakresie zaopatrzenia w części zamienne i materiały pomocnicze pozostała nadal.

Z analizy zabezpieczenia materiałowo-technicznego wynika że pozostało jeszcze wiele problemów do rozwiązania. Najważniejszymi z nich była wymiana nadmiernie wyeksploatowanego sprzętu lotniczego oraz pokrycie potrzeb w środki materiałowe niezbędne do jego prawidłowej eksploatacji. O pilności rozwiązania powyższych problemów zadecydowała pogarszająca się sytuacja polityczno-militarna w świecie oraz narastający konflikt koreański.

2.2. Zabezpieczenie lotniskowe.

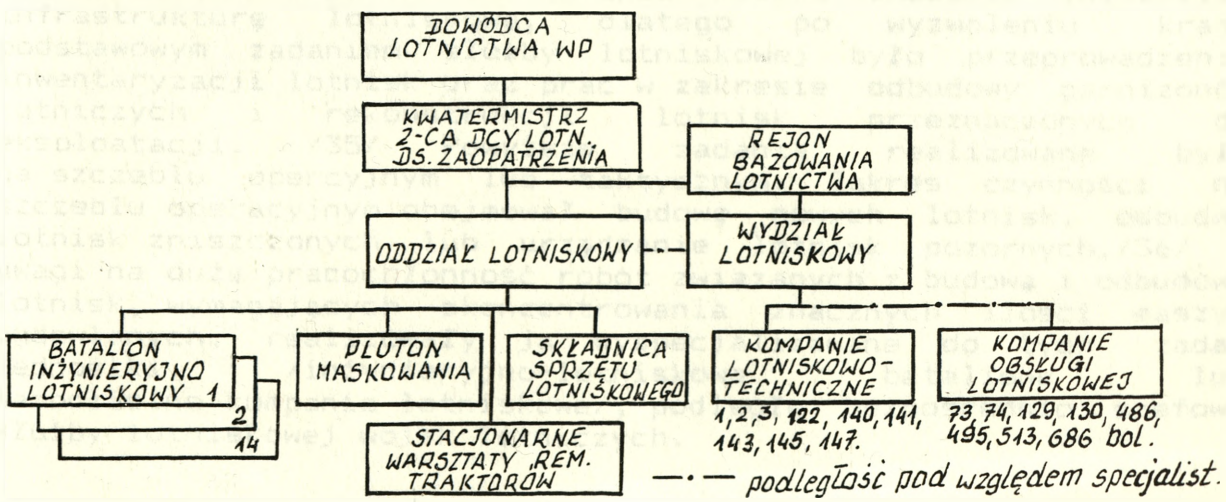
Zabezpieczenie lotniskowe było częścią składową zabezpieczenia tyłowego lotnictwa a zarazem jednym z podstawowych jego zadań. Pod pojęciem zabezpieczenia lotniskowego rozumiano całokształt przedsięwzięć mających na celu rozpoznanie terenu pod budowę nowych i wykorzystanie istniejących lotnisk, budowę i odbudowę lotnisk, utrzymanie lotnisk w stałej gotowości eksploatacyjnej oraz maskowanie lotnisk i urządzeń lotniskowych.

Do zasadniczych zadań realizowanych w ramach zabezpieczenia lotniskowego zaliczano:

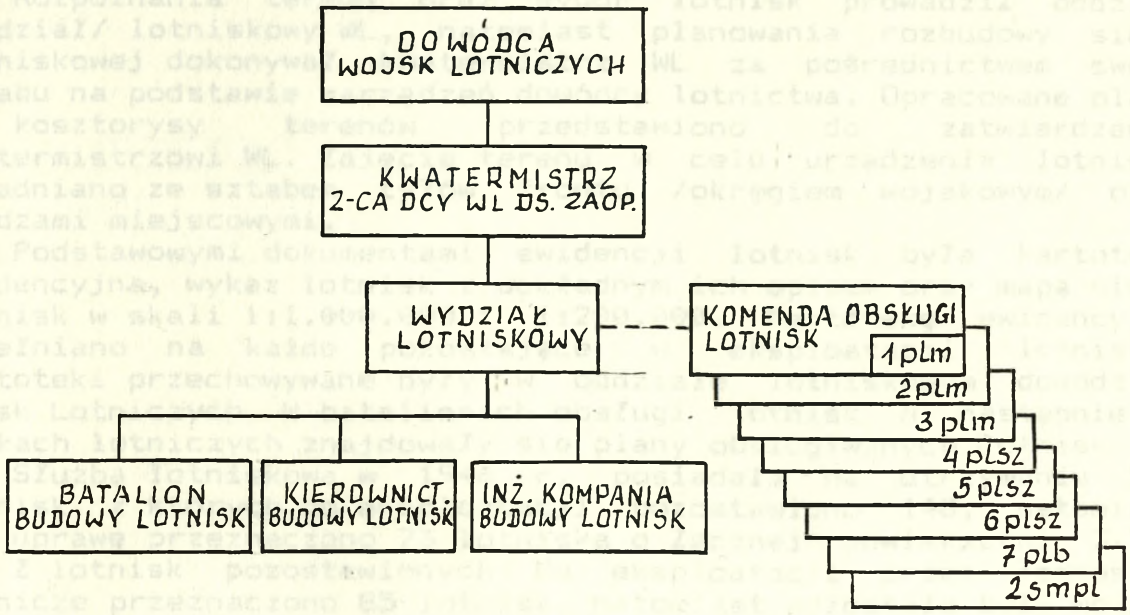
- prowadzenie ewidencji istniejących, budowanych i remontowanych lotnisk;
- rozpoznanie terenu pod względem możliwości budowy nowych lub wykorzystania istniejących lotnisk;
- planowanie remontów sprzętu inżynieryjno-budowlanego i lotniskowego;
- organizację prac związanych z remontem i konserwacją lotnisk oraz utrzymaniem ich w stałej gotowości eksploatacyjnej;
- inżynieryjną rozbudowę lotnisk;
- zaopatrzenie oddziałów i pododdziałów inżynieryjno-lotniskowych w sprzęt i środki materiałowe;
- maskowanie lotnisk i zabudowań lotniskowych;
- szkolenie stanu osobowego służby lotniskowej.

Odpowiedzialność za realizację wymienionych zadań ponosiła służba lotniskowa, której w zależności od szczebla organizacyjnego podporządkowane były określone zadania. Na szczeblu Dowództwa Lotnictwa WP znajdował się oddział budowy lotnisk a od 1947 r. wydział budowy lotnisk, podporządkowane one były kwatermistrzowi zastępcy dowódcy wojsk lotniczych ds.zaopatrzenia./33/

Do chwili rozwiązania Rejonu Bazowania Lotnictwa /koniec 1945 r./ istniał w jego składzie wydział lotniskowy, który w wyniku zmiany struktury organizacyjnej RBL - w październiku 1945 r. - został zlikwidowany, a pozostał tylko inspektor ds.eksploatacji lotnisk podporządkowany szefowi sztabu rejonu. /34/ Organizację służby lotniskowej w drugiej połowie lat czterdziestych obrazuje rysunek 29 i 30.



Rys.29. Schemat org. służby lotniskowej lotnictwa WP do 1946 r.



Rys.30. Schemat organizacji służby lotniskowej w latach 1946-1949

W wyniku reorganizacji tyłów lotniczych służba lotniskowa została znacznie zredukowana. W wyniku tych zmian trójpoziomowa struktura organizacyjna służby lotniskowej - oddział lotniskowy DWL, wydział lotniskowy RBL i kompania obsługi lotniskowej bol - została przekształcona w dwupoziomową - wydział lotniskowy DWL i komenda obsługi lotnisk pułku lotniczego. Mimo znacznego uproszczenia struktury organizacyjnej służby lotniskowej oraz rozwiązania znacznej ilości oddziałów i pododdziałów lotniskowych, zadania stojące przed służbą pozostały te same.

Działania wojenne na terenie Polski znacznie zniszczyły infrastrukturę lotniskową, dlatego po wyzwoleniu kraju podstawowym zadaniem służby lotniskowej było przeprowadzenie inwentaryzacji lotnisk oraz prac w zakresie odbudowy garnizonów lotniczych i rekonstrukcji lotnisk przeznaczonych do eksploatacji. /35/ Powyższe zadania realizowane były na szczeblu opercyjnym lub taktycznym. Zakres czynności na szczeblu operacyjnym obejmował budowę nowych lotnisk, odbudowę lotnisk zniszczonych lub urządzanie lotnisk pozornych./36/ Z uwagi na dużą pracochłonność robót związanych z budową i odbudową lotnisk, wymagających skoncentrowania znacznych ilości maszyn budowlanych, realizowały je wyspecjalizowane do tych zadań jednostki /inżynieryjno-lotniskowe batalionu lub samodzielne kompanie lotniskowe/, podległe bezpośrednio szefowi służby lotniskowej wojsk lotniczych.

Rozpoznania terenu oraz wybór lotnisk prowadził oddział /wydział/ lotniskowy WL, natomiast planowania rozbudowy sieci lotniskowej dokonywał kwatermistrz WL za pośrednictwem swego sztabu na podstawie zarządzeń dowódcy lotnictwa. Opracowane plany i kosztorysy terenów przedstawiono do zatwierdzenia kwatermistrzowi WL. Zajęcie terenu w celu urządzenia lotniska uzgadniano ze sztabem tyłów frontu /okręgiem wojskowym/ oraz władzami miejscowymi.

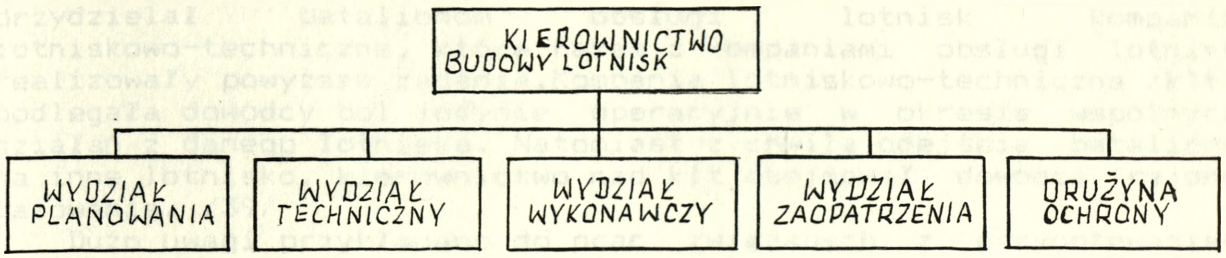
Podstawowymi dokumentami ewidencji lotnisk była kartoteka ewidencyjna, wykaz lotnisk z dokładnym ich opisem oraz mapa sieci lotnisk w skali 1:1.000.000 i 1:200.000. Kartotekę ewidencyjną wypełniano na każde pozostające w eksploatacji lotnisko. Kartoteki przechowywane były w oddziale lotniskowym dowództwa Wojsk Lotniczych. W batalionach obsługi lotnisk a następnie w pułkach lotniczych znajdowały się plany obsługiwanych lotnisk.

Służba lotniskowa w 1946 r. posiadała na utrzymaniu 221 lotnisk, z których do eksploatacji pozostawiono 148, natomiast pod uprawę przeznaczono 73 lotniska o łącznej powierzchni 3.783 ha. Z lotnisk pozostawionych do eksploatacji przez jednostki lotnicze przeznaczono 85 lotnisk, natomiast pozostałe były wolne, nadające się do wykorzystania. Betonowy pas startowy posiadały 43 lotniska, z których 7 nie nadawało się do eksploatacji, natomiast 10 lotnisk posiadało metalowy pas startowy./37/ Wykaz lotnisk nadających się do eksploatacji oraz przekazanych pod uprawę w rozbiciu na okręgi wojskowe obrazuje tabela 36.

Tabela 36.
Wykaz lotnisk wg. stanu na 1946r.

Lp.	Nazwa okręgu wojskowego	Lotniska pozost. w eksploatacji	Lotniska przekazane pod upr.
1.	Warszawski Okręg Wojsk.	34	13
2.	Lubelski Okręg Wojskowy	13	6
3.	Łódzki Okręg Wojskowy	8	6
4.	Krakowski Okręg Wojsk.	11	8
5.	Śląski Okręg Wojskowy	27	9
6.	Poznański Okręg Wojsk.	30	17
7.	Pomorski Okręg Wojskowy	25	14
	Razem	148	73

W celu usprawnienia kierowania budową lotniska w Warszawie-Boernerowo powołano w połowie 1947 r. kierownictwo budowy lotnisk. /38/ Kierownictwo podlegało bezpośrednio szefowi służby lotniskowej WL i nadzorowało także prace przy budowie lotnisk w latach następnych. Posiadało w swej strukturze organizacyjnej wyspecjalizowane komórki zajmujące się planowaniem i projektowaniem budowy lotnisk oraz nadzorem ich budowy lub odbudowy /rys.31/



STAN OSOBOWY

oficerów - 16
podoficerów - 3
szeregowców - 11
Razem - 30

UZBROJENIE

pistoletów rewolwerów - 17
pistoletów automatów - 6
karabinków kbk - 5

Rys.31. Struktura organizacyjna kierownictwa budowy lotnisk wg.etatu nr 19/13.

Do podstawowych zadań oddziału /wydziału/ lotniskowego dowództwa WL należało:
- badanie sieci lotnisk na terenie własnym;
- wybieranie terenów pod budowę lotnisk, organizacja i kierowanie pracami związanymi z budową i rozbudową lotnisk, urządzeń i zabudowań lotniskowych oraz dróg dojazdowych;
- czuwanie nad utrzymaniem lotnisk w stałej gotowości eksploatacyjnej, zwłaszcza w okresie zimowym;
- organizacja lotnisk pozornych;
- kierowanie pracami związanymi z maskowaniem lotnisk;
- kontrolowanie pracy podległej służby lotniskowej;
- szkolenie podległych jednostek.

Do czynności realizowanych na szczeblu taktycznym zaliczano przede wszystkim remont i konserwację lotnisk, remont obiektów i urządzeń lotniskowych oraz utrzymanie lotnisk w gotowości eksploatacyjnej. Zajmowano się także maskowaniem lotnisk i urządzaniem lotnisk pozornych, o ile nie realizowano powyższych zadań na szczeblu operacyjnym. Brano udział w organizacji obrony i ochrony lotnisk przydzielonych batalionowi obsługi lotnisk /pułkowi lotniczemu/. Wymienione przedsięwzięcia realizowane były siłami i środkami pododdziałów lotniskowych /kompanie, komendy obsługi lotnisk/ wchodzącymi w skład batalionów obsługi lotnisk, a po ich rozwiązaniu podlegającym pułkom lotniczym.

Do chwili rozwiązania RBL, dowódca rejonu bazowania przydzielał batalionom obsługi lotnisk kompanie lotniskowo-techniczne, które razem z kompaniami obsługi lotnisk realizowały powyższe zadania.Kompania lotniskowo-techniczna /klt/ podlegała dowódcy bol jedynie operacyjnie w okresie wspólnych działań z danego lotniska. Natomiast z chwilą odejścia batalionu na inne lotnisko, kierownictwo nad klt obejmował dowódca rejonu bazowania. /39/

Dużo uwagi przykładano do prac związanych z przygotowaniem sprzętu lotniskowego do zimowej eksploatacji lotnisk. Każdego roku dowódca lotnictwa wydawał rozkaz organizacyjny, w którym określał zakres zadań realizowanych przez służbę lotniskową w okresie zimowym. W pierwszym powojennym rozkazie, który ukazał się 5 września 1945 r. nakazał między innymi dowódcy RBL zabezpieczyć każdy bol oraz port lotniczy w odpowiednią ilość sprzętu i narzędzi, które zwiększyłyby możliwości tych jednostek w zakresie odśnieżania lotnisk i walki z gołoledzią. /40/ W pozostałych porach roku szczególną uwagę zwracano na likwidację uszkodzeń nawierzchni lotniskowych /gruntowych, darniowych lub sztucznych/ i urządzeń odwadniających stref rozśrodkowania samolotów. /41/

Wiele wysiłku służba lotniskowa bol i pułków lotniczych włożyła do prac agrotechniczno-pielęgnacyjnych nawierzchni darniowych lotnisk, w zakres których wchodziło bronowanie, wałowanie, wysiew nawozów organicznych i mineralnych, podsiew nasionami traw, przeprowadzanie sianokosów, zwalczanie zachwaszczenia i szkodników zwierzęcych /krety, myszy/ oraz bieżące usuwanie uszkodzeń nawierzchni darniowej. /42/ Wymienione przedsięwzięcia realizowano zgodnie z opracowanymi wcześniej planami eksploatacji lotnisk.

Maskowanie lotnisk i zabudowań lotniskowych miało na celu ukrycie całości obiektu, względnie poszczególnych jego elementów, a tym samym wprowadzenie w błąd nieprzyjaciela odnośnie stanu naszych sił, środków i zamiaru działań. Stosowano trzy sposoby maskowania lotnisk i jego urządzeń: dostosowywanie do otoczenia, ukrywanie oraz pozorowanie.

Ze względu na zakres wykonywanych przedsięwzięć, maskowanie dzielono na operacyjne i bezpośrednie. Maskowanie operacyjne planowane było i realizowane na szczeblu wojsk lotniczych. Podstawowym jego zadaniem było ukrycie faktycznego bazowania lotnictwa oraz przeprowadzenie manewru jednostek lotniczych. Maskowanie bezpośrednie najczęściej stosowano na szczeblu taktycznym. Celem maskowania bezpośredniego było ukrycie wojsk, sprzętu oraz składów materiałowo-technicznych. Charakterystyczną cechą tego maskowania była dążność do upodobnienia maskowanych obiektów lotniskowych do otaczającego terenu. Maskowanie bezpośrednie realizowano najczęściej siłami i środkami kompań /komend/ obsługi lotnisk, wchodzącymi w skład batalionów obsługi lotnisk /pułków lotniczych/.

Realizacja przedsięwzięć wchodzących w zakres zabezpieczenia lotniskowego napotykała na wiele trudności. Główną przyczyną były duże zniszczenia infrastruktury lotniskowej powstałe w okresie działań wojennych oraz znaczne uszczuplenie służby lotniskowej w czasie reorganizacji tyłów lotniczych.

Ujęte w planie 6-letnim formowanie nowych jednostek lotniczych wymagało przygotowania nowych lotnisk. Aby sprostać tym zadaniom w 1949 r. służba lotniskowa sformowała osiem plutonów obsługi i ochrony nieeksploatowanych lotnisk. Zadaniem nowo sformowanych plutonów było uporządkowanie terenu tych lotnisk, przeprowadzenie zabezpieczenia budynków i urządzeń lotniskowych przed dewastacją i niszczeniem. Utworzono plutony typu "A" i "B". Plutony typu "A" sformowano na lotniskach w Ornecie, Malborku, Pile i Grudziądzu; plutony typu "B" na lotniskach w Pruszczu, Łodzi, Oleśnicy i Mierzęcicach. /43/ W miarę formowania nowych jednostek lotniczych i obejmowania przez nie wymienionych lotnisk plutony były rozformowywane. Było to jedno z ważniejszych przedsięwzięć służby lotniskowej w końcu lat czterdziestych.

Pierwszy etap rozwoju tyłów lotniczych służba lotniskowa zakończyła znacznym dorobkiem i uzyskała wysoką ocenę przełożonych. Jednak wiele trudności obiektywnych, spowodowanych niedostatecznym zaopatrzeniem pododdziałów lotniskowych w środki materiałowe, powolna wymiana zużytego sprzętu lotniskowego na nowsze typy oraz brak odpowiedniej ilości specjalistów w stanie osobowym tej służby, były bezpośrednią przyczyną niskiego stanu eksploatacyjnego sieci lotniskowej. Na ogólny stan lotnisk w 1949 r.przeznaczonych do eksploatacji tylko 27% było w stanie dobrym, 33% w stanie zadawalającym, 20% wymagało remontów a 20% nie nadawało się do eksploatacji. /44/ ponadto brak było dostatecznej ilości hangarów w pułkach lotniczych, a szczególnie w 1, 3 i 7 pułku lotniczym.
Mimo trudnej sytuacji polityczno-gospodarczej kraju oraz wielu niedostatków natury materiałowo-technicznej, służba lotniskowa należycie wywiązała się ze stojących przed nią zadań.

2.3. Zabezpieczenie medyczne

W drugiej połowie lat czterdziestych pod pojęciem zabezpieczenia medycznego /używano także określenia - obsługa medyczna, sanitarna/ rozumiano działalność służby zdrowia w zakresie utrzymania przy życiu jak największej ilości rannych i chorych oraz nie dopuszczenie do występowania masowych schorzeń zakaźnych.

Treścią zabezpiczenia medycznego jednostek lotniczych było:
- utrzymanie na wysokim poziomie warunków sanitarno-higienicznych i sanitarno-epidemiologicznych stanu osobowego;
- organizowanie pomocy medyczno-sanitarnej rannym i chorym żołnierzom oraz ewakuowanie ich z podległych punktów medycznych;
- zapewnienie ciągłości zaopatrywania wojsk w sprzęt i materiały medyczne;
- badania okresowe personelu latającego;
- rozpoznanie medyczne;
- sanitarna ochrona przed bronią chemiczną;
- dowodzenie służbą zdrowia.

Na czele służby medycznej Wojsk Lotniczych stał szef służby zdrowia płk Paweł Wachmianin, który kierował całokształtem zabezpieczenia medycznego działań lotnictwa. Po zakończeniu działań wojennych podlegał służbowo Dowódcy Wojsk Lotniczych /w okresie wojny szefowi tyłów lotniczych/, był jego doradcą do spraw sanitarnych i fachowym przełożonym służby zdrowia jednostek lotniczych. Pod względem fachowym podlegał Szefowi Departamentu Służby Zdrowia MON.

Organem wykonawczym szefa służby zdrowia Wojsk Lotniczych był wydział służby zdrowia, który do 1946 r. składał się z 16 osób, w składzie których byli starsi pomocnicy poszczególnych specjalności lekarskich. Ponadto w skład wydziału wchodziło laboratorium dentystyczno-techniczne i ambulatorium dowództwa lotnictwa. /45/ W styczniu 1946 r. w wyniku reorganizacji dowództwa lotnictwa wydział zmieniono na służbę zdrowia redukując stan osobowy do 5, a następnie do 3 osób. Na czele służby zdrowia stał szef służby - główny lekarz lotnictwa. Zarządzeniem dowódcy WL nr 02/Org. z 12 stycznia 1949 r. ponownie utworzono wydział służby zdrowia. /46/

Do podstawowych zadań wydziału służby zdrowia należało kierowanie służbą zdrowia Wojsk Lotniczych, a w szczególności:
- planowanie i organizacja zabezpieczenia medycznego;
- koordynacja współdziałania służby zdrowia WL z jednostkami służby zdrowia wojsk lądowych w zakresie zabezpieczenia sanitarno-epidemiologicznego i leczniczo-ewakuacyjnego;
- organizacja szkolenia sanitarnego żołnierzy WL i wojskowo-medycznego jednostek służby zdrowia;
- manewr siłami i środkami służby zdrowia;
- kierowanie prawidłowym wykorzystaniem środków transportu sanitarnego, lotniczego i samochodowego;
- współdziałanie ze służbą chemiczną;
- realizacja zarządzeń szefa służby zdrowia WL.

Na podstawie zarządzenia Szefa Departamentu Służby Zdrowia MON nr 01 szefowi służby zdrowia WL podlegali fachowo lekarze jednostek lotniczych pod względem personalnym, wyszkoleniowym i lotniczo-lekarskim. Pod względem sanitarno-epidemiologicznym, leczniczym i zaopatrzenia w materiały sanitarne podlegali szefom wydziałów służby zdrowia Okręgów Wojskowych na terenie których aktualnie stacjonowali. /47/

Całą sprawozdawczość lekarze jednostek wysyłali do dwóch adresatów tj. szefowi służby zdrowia WL i szefowi wydziału służby zdrowia odpowiedniego Okręgu Wojskowego.

Do zadań szefa wydziału służby zdrowia WL należał fachowy nadzór nad pracą lekarzy, szczególnie w zakresie higieny i fizjologii lotniczej, zagadnienia organizacyjno-personalne oraz opracowywanie instrukcji dla użytku służby zdrowia Wojsk Lotniczych. /48/

Szefowi służby zdrowia WL podlegali pod względem służbowym i fachowym /lotniczo-lekarskim/:
- szef służby zdrowia rejonu bazowania lotnictwa /do chwili rozformowania rejonu w listopadzie 1945 r./;
- starsi lekarze batalionów obsługi lotnisk /od listopada 1945 r. do grudnia 1946 r./;
- starsi lekarze pułków lotniczych;
- starsi lekarze samodzielnych jednostek lotniczych;
- dowódcy /komendanci/ jednostek służby zdrowia WL.

Do zabezpieczenia medycznego działań lotnictwa szef służby zdrowia WL posiadał bezpośrednio sobie podporządkowane następujące jednostki:
- 1763 Szpital Lotniczy;
- sanatorium w Otwocku;
- laboratorium fizjologii i higieny lotniczej.

W wyniku reorganizacji Wojsk Lotniczych /w grudniu 1946 r./ powyższe jednostki służby zdrowia zostały rozformowane, a na ich bazie powstało Centralne Laboratorium Medycyny Lotniczej wraz ze szpitalem na 100 łóżek, /49/ które w maju 1947 r. przeformowane zostało na Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich./50/ Główny ciężar realizacji zadań zabezpieczenia medycznego spoczywał na służbie zdrowia pułków lotniczych.

Do podstawowych zadań służby zdrowia bol /pułków lotniczych/ należało:
- organizowanie i przeprowadzanie lekarskich przeglądów oraz obserwacji stanu zdrowia żołnierzy;
- udzielanie pomocy medycznej rannym i chorym oraz ich ewakuowanie;
- realizowanie przedsięwzięć sanitarno-higienicznych i przeciwepidemicznych;
- udzielanie pomocy medycznej załogom samolotów przymusowo lądującym;
- kontrolowanie wyżywienia, zaopatrzenia w wodę, zakwaterowania i higieny osobistej stanu osobowego;
- kontrolowanie stanu zdrowia osób pracujących w warunkach szkodliwych;
- przeprowadzanie rozpoznania sanitarno-epidemiologicznego rejonów rozmieszczenia stanu osobowego;
- zaopatrywanie w sprzęt i materiały medyczno-sanitarne;
- szkolenie stanu osobowego służby zdrowia.

Bezpośrednim zapleczem służby zdrowia bol /pułku lotniczego/ był lazaret /izba chorych/, który składał się z izolatek, sali opatrunkowej, podręcznego laboratorium, gabinetów lekarskich oraz sal dla chorych i rannych.Do zadań izby chorych należało leczenie rannych i chorych oraz organizacja ewakuacji medycznej. W izbie chorych i ambulatorium bol w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu leczono chorych i rannych do 14 dni, w ramach reorganizacji tyłów lotniczych okres ten skrócono do 5 dni. Natomiast w wypadku konieczności dłuższego leczenia ewakuowano rannych i chorych do szpitala lotniczego bądź szpitala wojsk lądowych.

Zabezpieczenie medyczne w całym wojsku w tym i w lotnictwie realizowane było w oparciu o zasady doktryny wojenno-medycznej Armii Radzieckiej /51/ i obejmowało dwie zasadnicze grupy przedsięwzięć. Pierwsza - obejmująca przedsięwzięcia leczniczo-profilaktyczne ze szczególnym uwzględnieniem personelu latającego i druga - leczenie etapowe z ewakuacją według wskazań. Realizacja tych zadań przebiegała z różnymi skutkami, ponieważ w wojskach lotniczych obsługa medyczna posiadała swoiste właściwości wynikające z zadań lotnictwa oraz posiadania personelu latającego, który musiał odpowiadać zaostrzonym kryteriom zdrowotnym.

Zakres działania służby medycznej w dziedzinie przedsięwzięć leczniczo-profilaktycznych był bardzo szeroki i często wykraczał poza ramy lotnictwa. Na dość duży zakres przedsięwzięć z tej dziedziny wpływał przede wszystkim stan sanitarno-epidemiczny obszarów Polski wyzwolonej spod okupacji niemieckiej. Okupant pozostawił na opuszczonym terytorium poważne ogniska chorób zakaźnych wśród ludności cywilnej. Choroby zaczęły przenikać do wojska poprzez poborowych lub kontakt żołnierzy z ludnością cywilną. Notowano liczne wypadki tyfusu plamistego i duru brzusznego. W zakresie zwalczania chorób zakaźnych służba zdrowia jednostek lotniczych współpracowała z komisariatem do walki z epidemiami, powołanym przez Resort Pracy, Opieki Społecznej i Zdrowia PKWN. /52/

Poza tym wiele chorób przenosili żołnierze powracający z terytorium Niemiec po zakończeniu działań wojennych. Pod koniec wojny na terenie Niemiec wybuchła epidemia choroby wśród bydła, groziło to jej przeniesieniem na stada bydła znajdujące się w pododdziałach tyłowych a także na ludzi. W związku z powyższym, w połowie maja 1945 r. ukazał się rozkaz szefa tyłów Sił Powietrznych Frontu WP zakazujący spożywania surowego mleka. /53/ Ponadto szef tyłów polecił szefowi służby intendenckiej mjr. A.Chasimowi aby wszystkie stada bydła, pastwiska i chlewnie objął opieką weterynaryjną i zapewnił porządek w pomieszczeniach bloku żywnościowego zwracając szczególną uwagę na warunki sanitarne. Ponadto służba żywnościowa zobowiązana została przestrzegać obróbki termicznej mięsa. Odpowiedzialnością za nadzór bloku żywnościowego pod względem sanitarnym obciążono starszych lekarzy jednostek.

Przyczyną wielu chorób zakaźnych było m.in. zaniedbanie profilaktyki sanitarnej w okresie działań wojennych oraz nieprzestrzeganie zasad rozpoznania nowych węzłów lotniskowych pod względem sanitarno-epidemiologicznym. Przykładem powyższych niedociągnięć może być nierozpoznanie przez służbę medyczną 73 bol rejonu lotniska Modlin, w wyniku czego wielu żołnierzy zachorowało na dur brzuszny panujący w tym rejonie.

W związku z czym, szef służby zdrowia lotnictwa WP wydał specjalny rozkaz, w którym nakazał, w ramach rekonesansu lotniska, bezwzględne przestrzeganie zasad rozpoznawania rejonów pod względem sanitarno-epidemiologicznym. /54/

W takiej sytuacji na czoło przesięwzięć leczniczo-profilaktycznych wysunęły się następujące zadania: /55/:

- leczenie zakaźnie chorych żołnierzy;
- szczepienia ochronne całego stanu osobowego wojska przeciwko chorobom zakaźnym i żołądkowo-jelitowym;
- przeprowadzenie przeglądów i badań lekarskich oraz codziennych przeglądów na zawszenie;
- utrzymanie higieny osobstej żołnierzy w miejscu dyslokacji jednostek i w rejonach ćwiczeń.

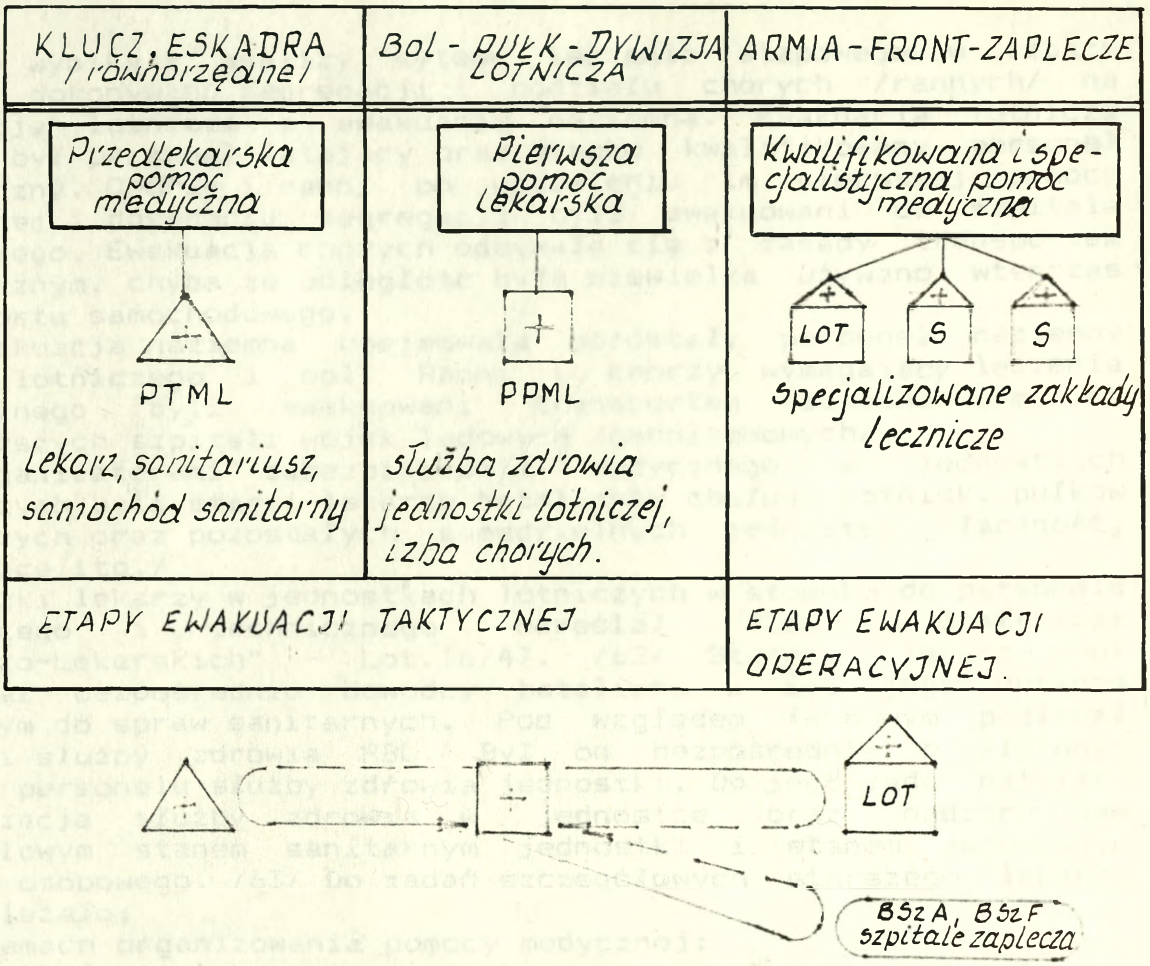
W walce z wszawicą stosowano impregnowanie bielizny preparatem "SK" podczas jego prania w urządzeniach pralniczych. /56/ Dla utrzymania higieny osobistej wśród żołnierzy stosowano łaźnie i komory dezynfekcyjne. Kąpiel stanu osobowego przeprowadzano co 10 dni. Dla nowo wcielonych żołnierzy organizowano 14 dniową kwarantannę, zaś dla powracających z podróży i urlopów - przeglądy lekarskie. Ponadto działały komisje garnizonowe, zadaniem których m.in. było badanie chorych poborowych. /57/

Działalność służby medycznej w ówczesnym okresie napotykała na wiele trudności, jedną z nich było świadczenie usług na rzecz społeczeństwa. Między innymi kosztem własnych potrzeb uwzględniano reklamację organów administracji państwowej i zwalniano od obowiązków pełnienia służby wojskowej wielu lekarzy. Na 267 planowanych lekarzy do wcielenia do wojska w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu wyreklamowanych zostało 214 lekarzy. /58/

Wspólnym wysiłkiem cywilnej służby zdrowia i wojskowej służby medycznej opanowano epidemię chorób zakaźnych w kraju, które zajmowały w tym czasie czołowe miejsce w tabeli przyczyn zgonów.

Obowiązujący w Wojsku Polskim system leczenia etapowego z ewakuacją według wskazań stosowany był także w lotnictwie, z tym że system ten był skrócony, co wynikało ze specyfiki struktury organizacyjnej Wojsk Lotniczych. System ten polegał na przeprowadzeniu kolejnych zabiegów leczniczych na etapach ewakuacji łącznie z ewakuacją rannych i chorych według wskazań medycznych. O ile w wojskach lądowych obowiązywało siedem ogniw ewakuacji /załącznik nr 59/, to w lotnictwie praktycznie stosowano trzy etapy /rys.32/

Wspomiany wyżej system w odniesieniu do wojsk lotniczych opierał się w zasadzie na własnych urządzeniach medycznych /punktach medycznych, izbach chorych i szpitalu lotniczym/. Zakłady lecznicze Frontu i zaplecza spełniały rolę szpitali garnizonowych. Ciężko chorych i rannych /żołnierzy z oddziałów lotniczych i obsługi/ ewakuowano do szpitali Frontu lub zaplecza - leczenie chorych i rannych w zasadzie odbywało się w ramach armii. Leczenie personelu latającego opierało się na sieci punktów medycznych lotnisk /bol/ oraz szpitalu lotniczym/ /59/



Rys.32. Ewakuacja w systemie leczenia etapowego Wojsk Lotniczych.

Punkty medyczne lotniska obsługiwane były przez lekarzy tych jednostek lotniczych, które posiadały swoje urządzenia medyczne na danym lotnisku. W punktach medycznych lotnisk udzielano pierwszej pomocy lekarskiej rannym oraz prowadzone było leczenie ambulatoryjne chorych. W izbach chorych bol /pułku/ udzielano pierwszej pomocy lekarskiej oraz leczono rannych i chorych z terminem do 14 dni, później termin ten skrócono do 5 dni. /60/

Szpital lotniczy na 200 łóżek był wieloprofilowym zakładem leczniczym i udzielał specjalizowanej pomocy rannym i chorym włącznie z personelem latającym i wysoko kwalifikowanym personelem technicznym w okresie od 14 dni do 2-3 miesięcy. /61/ Jeżeli ranni lub chorzy żołnierze personelu latającego bądź wysoko kwalifikowanego personelu technicznego znaleźli się w obrębie systemu leczenia etapowego wojsk lądowych, to po udzieleniu im pomocy medycznej - niezwłocznie ewakuowano ich do szpitala lotniczego. Był to więc dość swoisty system leczenia, organizowany według określonych właściwości dla oddziałów wojsk lotniczych.

Jak wynika z analizy sytemu leczenia etapowego w izbach chorych dokonywano segregacji i podziału chorych /rannych/ na ewakuację lotniczą i ewakuację naziemną. Ewakuacją lotniczą objęty był personel latający oraz wysoko kwalifikowany personel techniczny. Chorzy i ranni po udzieleniu im pierwszej pomocy medycznej i dokonaniu segregacji byli ewakuowani do szpitala lotniczego. Ewakuacja chorych odbywała się z zasady transportem powietrznym, chyba że odległość była niewielka używano wtenczas transportu samochodowego.

Ewakuacja naziemna obejmowała pozostały personel naziemny pułku lotniczego i bol. Ranni i chorzy wymagający leczenia szpitalnego byli ewakuowani transportem samochodowym do najbliższych szpitali wojsk lądowych /garnizonowych/.

Organizatorami zabezpieczenia medycznego w jednostkach lotniczych byli starsi lekarze batalionów obsługi lotnisk, pułków lotniczych oraz pozostałych samodzielnych jednostek /łączność, składnice itp./

Obowiązki lekarzy w jednostkach lotniczych w stosnku do personelu latającego i technicznego określał "Zbiór Instrukcji Lotniczo-Lekarskich" - Lot.16/47. /62/ Starszy lekarz bol podlegał bezpośrednio dowódcy batalionu i był jego doradcą fachowym do spraw sanitarnych. Pod względem fachowym podlegał szefowi służby zdrowia RBL. Był on bezpośrednim przełożonym całego personelu służby zdrowia jednostki. Do jego zadań należała organizacja służby zdrowia w jednostce oraz nadzór nad prawidłowym stanem sanitarnym jednostki i stanem zdrowotnym składu osobowego. /63/ Do zadań szczegółowych starszego lekarza bol należało:

a/ w ramach organizowania pomocy medycznej:
- organizowanie lecznictwa i ewakuacji rannych i chorych bol pod kierunkiem starszego lekarza pułku;
- obsługa medyczna rannych i chorych zabezpieczanego pułku lotniczego;
- organizowanie i urządzanie izby chorych oraz ambulatorium;
- przyjmowanie chorych i udzielanie im pierwszej pomocy;
- przeprowadzanie segregacji i ewakuacji do szpitali.

b/ w ramach pracy sanitarno-higienicznej:
- doprowadzanie koszar i przyległych terenów do stanu zgodnego z wymogami higieny;
- organizowanie stałego nadzoru bloku żywnościowego /kuchni, jadalni, magazynów żynościowych, personelu / oraz kontrola wyżywienia i wody;
- zabezpieczenie żołnierzy w cotygodniową kąpiel wraz ze zmianą bielizny;
- przeprowadzenie profilaktycznych szczepień całego stanu osobowego;
- przeprowadzenie okresowych przeglądów profilaktycznych całego stanu osobowego;
- kontrolowanie umundurowania, ćwiczeń żołnierzy oraz ich trybu życia;
- przeprowadzanie wywiadów sanitarno-higienicznych na terenie garnizonu oraz na postojach oddziału w czasie marszów, manewrów itp;
- likwidowanie ognisk chorób zakaźnych;
- organizowanie pracy sanitarno-oświatowej.

c/ prowadzenie szkolenia z podległym personelem służby zdrowia, kontrolując ich pracę oraz stan dyscypliny.

d/ zaopatrywanie w środki medyczne ambulatorium i izbę chorych.

W garnizonie pod względem pracy podlegał naczelnemu lekarzowi garnizonu, którym był jeden z lekarzy pułków lotniczych.

Starszy lekarz pułku lotniczego pod względem fachowym podlegał szefowi służby zdrowia dywizji, a po ich rozwiązaniu szefowi służby zdrowia WL. Był on zobowiązany meldować dowódcy pułku o stanie zdrowia personelu latającego i proponować poszczególnym osobom rodzaj służby w powietrzu. /64/ Podczas pracy starszy lekarz pułku korzystał z ambulatorium i izby chorych batalionu obsługi lotnisk, które po rozwiązaniu bol znalazły się w bezpośrednim jego podporządkowaniu. Starszy lekarz pułku był zarazem lekarzem garnizonu. W przypadku bazowania na jednym lotnisku kilku pułków lotniczych, obowiązki naczelnego lekarza garnizonu pełnił najstarszy lekarz pułku, a przed rozwiązaniem dywizji lotniczych - szef służby zdrowia dywizji. /65/

Służba medyczna wojsk lotniczych oprócz stałych zadań, wynikających z zakresu zabezpieczenia medycznego, realizowała badania doświadczalne z personelem latającym, angażowała się do pracy naukowo-dydaktycznej i orzeczniczej. Szczególnie w tym zakresie zaangażowany był personel medyczny Laboratorium Fizjologii i Higieny Lotniczej, a następnie Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich /CIBLL/.

Już w czerwcu 1945 r. przeprowadzono na lotnisku polowym pierwsze badania doświadczalne w celu określenia zmian zachodzących w organizmie pilota podczas lotów nurkowych. W październiku w wyznaczonych jednostkach lotniczych odbywały się badania lekarskie i sanitarno-epidemiologiczne pracowników magazynów i bloku żywnościowego. /66/

W połowie 1946 r. do laboratorium dołączono Szpital Lotniczy w Otwocku /utworzony ze Szpitala Ewakuacyjnego nr 1763/, co znacznie rozszerzyło możliwości pracy naukowo-dydaktycznej, orzeczniczej i zapoczątkowało działalność kliniczną. /67/

W opracowanej przez laboratorium "książce zdrowia lotnika" dla prsonelu latającego służba medyczna dokonywała wpisów dotyczących stanu zdrowia, opinie fachowe oraz okresowe orzeczenia komisji lotniczo-lekarskiej, na podstawie których oceniano zdolności pilota do wykonywania zadań w powietrzu.

Utworzony na bazie laboratorium, CIBLL przebadał w drugiej połowie 1947 r. cały personel latający, kandydatów do szkoły lotniczej oraz personel komunikacji lotniczej i turystycznej. Ogółem przebadano w tym okresie 828 osób personelu wojskowego, 207 kandydatów do OSL, 101 osób personelu latającego PLL "LOT" i 795 osób z aeroklubów. /68/

Od połowy kwietnia 1947 r. jednostki lotnicze przeszły na lecznictwo szpitali okręgowych i garnizonowych, a w drugiej połowie tego roku także szpitala morskiego w Gdyni. Reorganizacja ta spowodowała zwolnienie całego aparatu gospodarczego szpitala lotniczego oraz większości średniego i pomocniczego personelu medycznego. Poza tym uzyskano znaczne oszczędności finansowe z tytułu przejazdów kolejowych na leczenia i badania, ponieważ chorzy zgłaszali się do najbliższych szpitali

wojskowych, a nie koniecznie do szpitala lotniczego. Zaistniałe zmiany w strukturze organów wykonawczych służby medycznej usprawniły pracę komisji lotniczo-lekarskiej, dzięki skierowaniu całego wysiłku lekarzy wyłącznie na badania komisyjne personelu latającego oraz na badania naukowe nad zagadnieniami z zakresu higieny i fizjologii lotniczej z wyłączeniem lecznictwa szpitalnego. Powyższe zmiany zostały uprawomocnione zarządzeniem organizacyjnym Szfa Departamentu Służby Zdrowia MON nr 01 z 8 lipca 1947 r. ustalającym kompetencje szefów wydziałów służby zdrowia okręgów wojskowych i szefa wydziału służby zdrowia dowództwa WL./69/

Jednostki lotnicze pod względem zaopatrzenia w materiały sanitarne pozostawały na zaopatrzeniu odpowiednich okręgów wojskowych, zaś CIBLL na zaopatrzeniu Departamentu Służby Zdrowia MON. Wyposażenie instytutu badań lotniczo-lekarskich w odpowiedni sprzęt medyczny natrafiało jednak na duże trudności ze względu na ograniczoną produkcję w kraju i trudności zakupu na rynkach zagranicznych. Mimo licznych zapotrzebowań instytut zakupił w 1947 r. w kraju jedynie cieplarkę i wirówkę, a z importu nie otrzymał żadnego sprzętu. Jednostki Wojsk Lotniczych zaopatrywały się w środki sanitarno-farmaceutyczne na podstawie zleceń wydawanych przez wydziały służby zdrowia armii /okręgów wojskowych/. Zlecenia realizowane były w specjalnych aptekach lub składnicach sanitarnych. Pułki lotnicze były zaopatrywane w materiały i sprzęt medyczny przez bataliony obsługi wojsk.

W styczniu 1948r. na wniosek szefa służby zdrowia Dowódca Wojsk Lotniczych wydał rozkaz, w którym zobowiązywał lekarzy wojsk lotniczych do wylatania w ciągu każdego kwartału 2 godz. w powietrzu.Decyzja ta miała głównie charakter praktyczny, ponieważ pozwalała lekarzom lepiej poznać warunki na jakie pilot narażony jest w czasie lotu, co z kolei ułatwiało ocenę personelu latającego pod względem psychofizycznym. Dokonno także zmiany książeczki zdrowia dla personelu latającego. zamiast "książeczki zdrowia wzoru nr 4", wprowadzono "Lotnicze książeczki zdrowia"./70/.

W pierwszych latach po wyzwoleniu, w ramach reoraganizacji tyłów lotniczych, przeprowadzono także reorganizację służby zdrowia, skierowując główny wysiłek na organizację i działalność okresu pokojowego. Po ustabilizowaniu się struktury organizacyjnej Wojsk Lotniczych okresu pokojowego, przystąpiono do planowania nowej struktury organizacyjnej na wypadek wojny - jej opracowanie zakończono w 1948 roku. W ramach przewidywanej organizacji lotnicza służba zdrowia miała posiadać organizację wojenną odrębną niż w wojskach lądowych, jakby dwutorową. /71/ Na czele służby zdrowia Armii Lotniczej miał stać Szef Służby Zdrowia Armii, bezpośrednio podległy Dowódcy Armii - będąc zarazem jego doradcą do spraw sanitarnych. /72/ Miał on być jednocześnie Szefem Wydziału Służby Zdrowia Armii Lotniczej. W skład wydziału mieli wchodzić: zastępca - główny internista, główny chirurg, główny neurolog - jednocześnie przewodniczący komisji lotniczo-lekarskiej, epidemiolog, szef zaopatrzenia, oficer personalny, szef kancelarii i jego personel.

Bezpośrednio Szefowi Służby Zdrowia Armii podlegać miało ruchome laboratorium, szpital lotniczy na 200-300 łóżek i pułk samolotów sanitarnych. Przy ambulatorium lekarskim sztabu armii miał mieścić się gabinet dentystyczny /2lekarzy i jeden technik dentystyczny/ pracujący na korzyść sztabu armii.

Pod względem fachowym Szefowi Służby Zdrowia Armii mieli podlegać szefowie służby zdrowia wielkich jednostek lotniczych i szefowie służby zdrowia rejonów zaopatrzenia baz lotniczych /RZBL/. Szefom służby zdrowia wielkich jednostek pod względem fachowym mieli podlegać starsi lekarze pułków bojowych, którzy nie dysponowali żadnymi siłami i środkami medycznymi za wyjątkiem oficerskiej torby lekarskiej. Starsi lekarze pułków w razie konieczności mogliby korzystać z gabinetów, materiałów i sprzętu lekarskiego ambulatoriów batalionów obsługi lotnisk. Byli oni służbowo związani z pułkiem lotniczym i razem z pułkiem zmieniali miejsce swego postoju. Rannych i chorych z pułków lotniczych planowano pozostawiać pod opieką lekarzy batalionów obsługi lotnisk.

Głównym zadaniem starszych lekarzy pułków lotniczych miała być opieka nad personelem latającym, pozostałym stanem osobowym mieli opiekować się lekarze batalionów obsługi lotnisk, które podporządkowane były operacyjnie danym pułkom. /73/

Szefowi służby zdrowia RZBL miał podlegać chirurg, ginekolog i epidemiolog oraz polowa składnica sanitarna i kolumna dezynfekcyjno-kąpielowa. Pod względem fachowym podlegali mu starsi lekarze bol. Szef służby zdrowia RZBL odpowiedzialny był za podległą mu służbę zdrowia oraz stan sanitarno-epidemiologiczny swojego rejonu, miał kontrolować pracę podległego mu rejonu oraz koordynować pracą lekarzy w batalionach obsługi lotnisk. Mając w składzie swojej służby chirurga mógł go przydzielać jednostce lotniczej potrzebującej wzmocnienia medycznego. /74/

Na wypadek wojny starszemu lekarzowi batalionu obsługi lotnisk miało podlegać dwóch lekarzy /w tym chirurg/, stomatolog, aptekarz oraz pomocniczy średni i niższy personel sanitarny.

Przewidywano, że przedsięwzięcia zabezpieczenia medycznego w pułku lotniczym i batalionie obsługi lotnisk realizowane będą siłami służby medycznej batalionu, która w tym celu wykorzystywać będzie etatowy sprzęt i transport sanitarny. Służba medyczna bol miała organizować izbę chorych, na bazie której można było zapewnić kwalifikowaną pomoc chirurgiczną. Gabinet lekarski bol, który znajdował się przy izbie chorych, wykorzystywany miał być także przez starszych lekarzy pułków lotniczych do badań i ambulatoryjnego leczenia personelu latającego i technicznego swoich jednostek.

Zasadniczo wszystkich rannych i chorych z jednostek lotniczych planowano pozostawić w punktach i zakładach służby zdrowia wojsk lotniczych, a więc w szpitalu lotniczym i izbach chorych bol. Lekarze jednostek wojsk lądowych zobowiązani byli kierować ich do szpitala lotniczego lub najbliższej jednostki lotniczej. Tylko chorych zakaźnie planowano kierować na leczenie do szpitali zakaźnych wojsk lądowych. /75/ Do ewakuacji rannych i chorych planowano wykorzystać transport sanitarny bol oraz transport ogólnego przeznaczenia. W nagłych przypadkach przewidywano także wykorzystać transport powietrzny, o ile pozwalały na to warunki terenowe /lotniska/ i atmosferyczne oraz przynależność do personelu latającego lub wysoko kwalifikowanego.

Analizując planowaną organizację służby zdrowia lotnictwa okresu wojennego, można stwierdzić, że była ona bardziej rozbudowana pod względem strukturalno-funkcjonalnym niż w okresie pokoju. Przewidując w niej większą ilość sił i środków przez co znacznie zwiększyły się jej możliwości leczniczo-ewakuacyjne.

Ważnym przedsięwzięciem podnoszącym stan zdrowotności żołnierzy oraz stan sanitarno-higieniczny jednostek lotniczych były inspekcje i kontrole prowadzone przez służbę zdrowia dowództwa WL. W czasie inspekcji i kontroli szczególną uwagę zwracano na stan sanitarny koszar, rejonów zakwaterowania, miejsca pracy, wyżywienie, zaopatrzenie w wodę, higienę bytu /umundurowanie, bieliznę, kąpiel, higienę osobistą żołnierzy/ oraz pomoc lekarską w ambulatoriach. Corocznie przeprowadzano po kilkadziesiąt kontroli i inspekcji jednostek lotniczych. Np. w 1947 r. przeprowadzono ich 38. Po odbytych inspekcjach i kontrolach sporządzano do dowódcy WL raporty, w których omawiano wyniki kontroli oraz przedkładano propozycje w zakresie usunięcia niedociągnięć. Dzięki powyższym działaniom stan sanitarny w jednostkach lotniczych oraz praca służby zdrowia wojsk lotniczych ulegała systematycznej poprawie. Niedociągnięcia w pracy wynikały z braku doświadczenia wojskowego zwłaszcza młodego personelu medycznego, który rozpoczął służbę wojskową w drugiej połowie 1947 r. Pozostały personel, który służył w wojsku 2-3 lata pracował znacznie lepiej, lecz i tu zdarzały się przypadki niedociągnięć w pracy, spowodowane podeszłym wiekiem, bądź złym stanem zdrowia poszczególnych osób personelu.

W latach 1948-1949 wymieniono część personelu służby zdrowia pracującego mało wydatnie, a dla nowo powołanych lekarzy urządzano kursy medycyny lotniczej. /76/

Rozbudowano Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich stwarzając mu lepsze warunki lokalowe. Urządzono także komorę niskich ciśnień oraz zakupiono niezbędne przyrządy. Instytut rozpoczął realizację szeregu zadań na rzecz organizacji "Służba Polsce" skutkiem czego zwiększono ilość etatów. Opracowano instrukcję dla kandydatów na skoczków spadochronowych i pilotów szybowcowych kategorii "A" i "B". /77/ W 1948 r. z inicjatywy służby zdrowia WL rozpoczęto organizować eskadrę samolotów sanitarnych.

Mimo trudności gospodarczych kraju spowodowanych skutkami minionej wojny, służba zdrowia Wojsk Lotniczych znacznie poprawiła stan zdrowotny i sanitarny jednostek lotniczych oraz podniosła kwalifikacje fachowe personelu medycznego. Służba zdrowia WL zaliczana była w pierwszych latach powojennych do jednej z lepiej pracujących służb.

2.4. Obsługa gospodarczo-bytowa /zaopatrzenie intendenckie/.

Obsługa gopsodarczo-bytowa utożsamiana często z pojęciem zaopatrzenia intendenckiego, była częścią składową zabezpieczenia tyłowego lotnictwa, mająca na celu zapewnienie stanowi osobowemu jak najlepszych warunków odpoczynku, pomoc w organizacji stanowisk pracy, stworzenie dogodnych warunków zakwaterowania oraz zaopatrzenia intendenckiego.

Obsługa gospodarczo-bytowa obejmowała różnorodne, wykonywane na rzecz stanów osobowych usługi nie wchodzące w zakres wcześniej omówionych rodzajów zabezpieczenia. Do najważniejszych przedsięwzięć obsługi gospdarczo-bytowej zaliczano organizację żywienia, zaopatrzenie mundurowe oraz zabezpieczenie kwaterunkowe i finansowe. Ponadto w jej ramach prowadzono działalność produkcyjno-usługową, do której zaliczano: pranie bielizny, kąpiel żołnierzy, usługi krawieckie i fryzjerskie, obsługę handlową i inne.

Odpowiedzialność za realizację obsługi gospodarczo-bytowej, bez względu na szczebel organizacyjny, ponosiły: służba żywnościowa, mundurowa, kwaterunkowa, finansowa, medyczna, lotniskowa oraz oddziały, wydziały i placówki handlu wojskowego. Całokształtem powyższej obsługi w wojskach lotniczych kierował kwatermistrz WL i RBL oraz dowódcy bol, a po reorganizacji tyłów lotniczych kwatermistrz WL i dowódcy /kwatermistrze/ jednostek lotniczych.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć organizowanych w ramach obsługi gospodarczo-bytowej w ówczesnym czasie były wyżywienie, umundurowanie oraz zakwaterowanie stanów osobowych.

Organizatorem wżywienia stanów osobowych jednostek wojskowych wchodzących w skład Rejonu Baz Lotniczych oraz bezpośrednio podporządkowanych szefowi tyłów WL były wydziały żywnościowe tych jednostek. Wyżywienie personelu pułku lotniczego i bol organizowała sekcja żywnościowa bol.

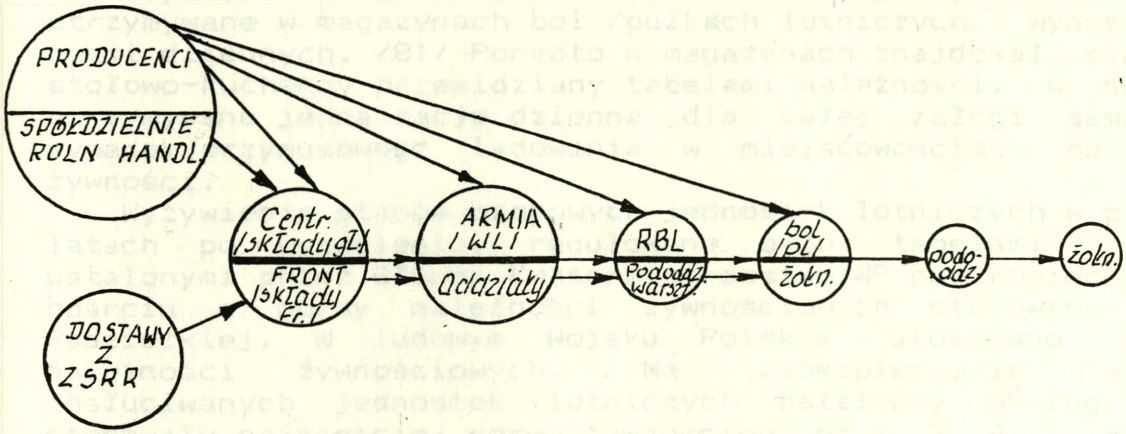
Do chwili rozwiązania dywizji lotniczych i RBL ich sztaby pozostawały na całkowitym zaopatrzeniu batalionów obsługi lotnisk, a po reorganizacji tyłów lotniczych zaopatrywane były przez pododdziały tyłowe pułków lotniczych. /78/

Organa służby żywnościowej dowództwa Wojsk Lotniczych i RBL prowadziły działalność planistyczną oraz kontrolną w zakresie organizacji żywienia stanów osobowych w podległych jednostkach tyłowych.

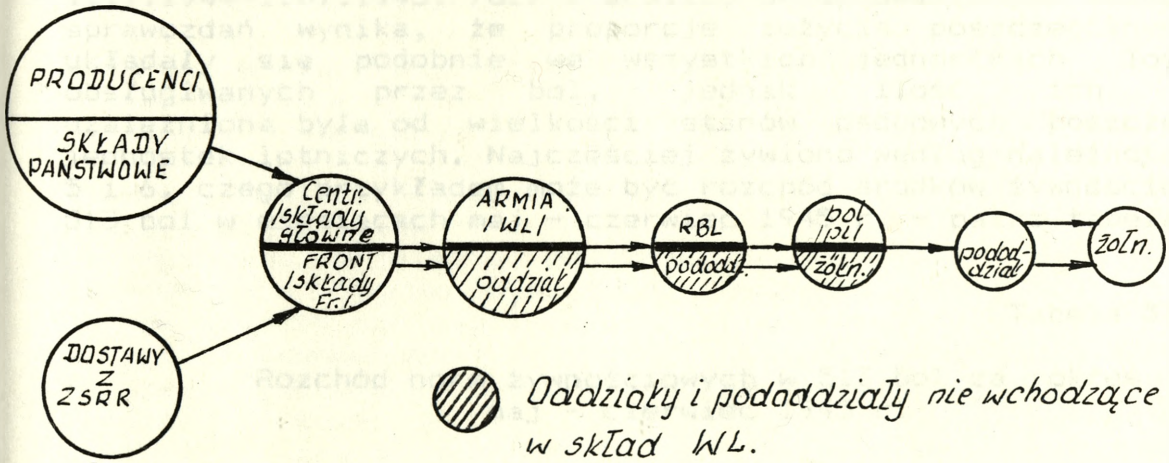
System zaopatrywania w środki żywnościowe dostosowany był do istniejących warunków gospodarczych kraju. W omawianym okresie obowiązywał system zakupów oraz system kontygentowy. System kontygentowy był znacznie uproszczony i polegał na tym, że wyższy szczebel zaopatrywania zapewniał żywność i furaż szczeblowi niższemu. W rzeczywistości system ten nie był w pełni scentralizowany ponieważ w dalszym ciągu część artykułów żywnościowych /mleko i przetwory mleczne/ jednostki nadal zakupywały, bądź to bezpośrednio u producentów, lub przez spółdzielnie rolniczo-handlowe. Zasadniczym źródłem zaopatrywania w tym systemie były składy żywnościowe organu zaopatrującego /RBL, DWL, OW/. Dodatkowym źródłem zaopatrywania były zasoby miejscowe oraz przetwórstwo własne. Część środków żywnościowych otrzymywano w ramach dostaw radzieckich, zwłaszcza w latach

nieurodzaju, np. na początku stycznia 1946 r. otrzymano z ZSRR 450 ton żywności. /79/ System zaopatrywania w żywność oraz furaż w drugiej połowie lat czterdzistych obrazuje rysunek nr 33.

a/ w okresie systemu zakupów



b/ w okresie systemukontyngentowego



Rys.33. System zaopatrywania w żywność i furaż.

Powyższy system zaopatrywania w żywność i furaż był dość skomplikowany, ponieważ zakup artykułów rolno-spożywczych prowadzono na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Posiadał wiele niedoskonałości, a w szczególności:

- uniemożliwiał regulowanie na bieżąco wysokości zapasów żywności i furażu przez organa zaopatrujące w grupie zakupywanych artykułów przez jednostki wojskowe;
- sprzyjał gromadzeniu nadmiernych zapasów żywności i furażu e jednych jednostkach wojskowych, podczas gdy w innych istniał poważny ich niedobór;
- komplikował planowanie przewozu żywności i furażu przy tak szczupłych środkach transportu samochodowego jakimi dysponowały wówczas organa zaopatrujące. /80/

Poza artykułami żywnościowymi i furażem jednostki lotnicze potrzebowały również pewne ilości sprzętu służby żywnościowej. Zasadniczy sprzęt tej służby otrzymywano z ZSRR, a jedynie nieznaczną jego część z produkcji krajowej oraz zapasów zgromadzonych jeszcze przez okupanta.

Zapasy środków spożywczych oraz paszy dla zwierząt utrzymywane w magazynach bol /pułkach lotniczych/ wynosiły 5-15 racji dziennych. /81/ Ponadto w magazynach znajdował się sprzęt stołowo-kuchenny przewidziany tabelami należności. W samolotach utrzymywano jedną rację dzienną dla całej załogi samolotu na wypadek przymusowego lądowania w miejscowościach pozbawionych żywności.

Wyżywienie stanów osobowych jednostek lotniczych w pierwszych latach po wyzwoleniu, regulowane było tabelami należności ustalonymi przez Główne Kwatermistrzostwo WP pod koniec 1944 r, w oparciu o normy należności żywnościowych stosowane w Armii Radzieckiej. W ludowym Wojsku Polskim stosowano 14 norm należności żywnościowych. Na zabezpieczenie wyżywienia obsługiwanych jednostek lotniczych bataliony obsługi lotnisk stosowały najczęściej normy żywnościowe nr 1, 2, 4. 5, 6, 10 i 12 o czym świadczą meldunki i sprawozdania bol za okres 1.11.1944-1.07.1945. /82/ Z analizy przeprowadzonych meldunków i sprawozdań wynika, że proporcje zużycia poszczególnych norm układały się podobnie we wszystkich jednostkach lotniczych obsługiwanych przez bol, jednak ilość ich zużycia uzależniona była od wielkości stanów osobowych poszczególnych jednostek lotniczych. Najczęściej żywiono według należności nr 2. 5 i 6, czego przykładem może być rozchód środków żywnościowych w 513 bol w miesiącach maj - czerwiec 1945 r. - patrz tabela 37.

Tabela 37.

Rozchód norm żywnościowych w 513 bol za okres maj - czerwiec 1945 r.

Miesiąc	Norma żywnościowa						
	Nr 1	Nr 2	Nr 4	Nr 5	Nr 6	Nr 10	Nr 12
Maj	1410	8650	750	4290	3930	224	414
Czerwiec	1580	8610	1140	3820	3220	340	450
Razem	2990	17260	1890	8110	7150	564	864

CAW, III-339-6, s.167.

Po reorganizacji tyłów lotniczych proporcje zużycia poszczególnych norm nieco się zmieniły, lecz racje dzienne nr 2, 5 i 6 w dalszym ciągu stosowane były najczęściej.

Pod koniec lat czterdziestych zasady żywienia stanów osobowych lotnictwa uległy pewnym zmianom. Wyżywienie uregulowane zostało nowymi tabelami należności ustalonymi przez III Wiceministerstwo MON, które przewidywały odmienne normy dla personelu latającego, technicznego i obsługi. Personel latający żywiony był odtąd według należności "Lot", kadra /bez personelu latającego/ według należności "W" plus dodatek dla oficerów, natomiast szeregowcy i podoficerowie służby czynnej - według należności "W". Szczególną uwagę zwracano na terminowe i pełnowartościowe wyżywienie personelu latającego, ponieważ było ono jednym z czynników zapewniających wysoką sprawność psycho-fizyczną tej części personelu.

Przygotowanie strawy na lotniskach stałego bazowania odbywało się w kuchniach znajdujących się w obiektach stałej zabudowy, natomiast na lotniskach zapasowych /polowych/, w większości przypadków, w kuchniach polowych lub specjalnie w tym celu zabudowanych kotłach. W celu należytej organizacji żywienia na lotnisku, w zależności od warunków miejscowych podyktowanych rozmieszczeniem pułku lotniczego i bol, służba żywnościowa zobowiązana była zorganizować stołówkę dla personelu latającego, stołówkę dla personelu technicznego i obsługi oraz 1-2 stołówki żołnierskie. W dniach dużego natężenia lotów posiłki dla personelu latającego dowożono do ruchomych punktów żywienia zorganizowanych w rejonach rozśrodkowania eskadr lub w "domku pilota". Posiłki dla personelu latającego podawano najpóźniej 1,5 godziny przed lotem.

Podstawą przyjęcia oddziału /pododdziału/ lotniczego na zaopatrzenie żywnościowe przez batalion obsługi lotnisk był rozkaz dowódcy bol oparty na zarządzeniu szefa służby RBL oraz atestat żywnościowy zaopatrywanej jednostki. Pojedynczych żołnierzy lub grupy przyjmowano na zaopatrzenie na podstawie atestatu żywnościowego. Po włączeniu bol w skład pułków lotniczych zaopatrywaniem w żywność i paszę kierował szef zaopatrzenia żywnościowego pułku na podstawie stanu ilościowego personelu, podawanego codziennie przez sztab pułku i podpisywanego przez szefa sztabu.

W dalszym ciągu zwiększano produkcję rolną w pomocniczych gospodrstwach, funkcjonujących przy jednostkach lotniczych na podstawie rozkazu Szefa Tyłów Lotniczych nr 040 z 19 marca 1945 r. /83/ Na jego podstawie gospodrstwa rolne funkcjonujące przy bol powinny utrzymywać po 5 sztuk krów mlecznych i po 200 sztuk bydła rzeźnego. Etat gospodarstwa rolnego przewidywał 17 osób dla gospodarstw zajmujących się hodowlą krów mlecznych i 29 osób dla gospodarstw hodujących bydło rzeźne. /84/

W połowie września 1945 r. ND WP wydał dla jednostek lotniczych rozkaz nakazujący zakładanie gospodarstw przykoszarowych rolnych i ogrodniczych oraz rozwijanie gospodarki hodowlanej. /85/ Mimo, że wcześniej z własnej inicjatywy dowódców poszczególnych jednostek zakładano gospodarstwa rolno-hodowlane, to dopiero powyższy rozkaz dał podstawę prawną oraz stworzył możliwości rozwoju gospodarstw rolno-hodowlanych. W miarę upływu czasu gospodarstwa te rozwijały się coraz bardziej, zwiększając produkcję rolną oraz mięsną. Rozwój ten w znaczny

sposób poprawił wyżywienie i zaopatrzenie kadry, żołnierzy i ich rodzin w artykuły żywnościowe. Działalność ta kierowana przez służbę żywnościową jednostek lotniczych miała ważne znaczenie, zwłaszcza w pierwszych latach po wyzwoleniu, kiedy to kraj dotknięty skutkami działań wojennych odczuwał deficyt żywności. Tylko w okresie maj - czerwiec 1945 r. na polepszenie wyżywienia przekazano ogółem 5.455 litrów mleka i 3.568 kg jego przetworów. Ilość przekazanych produktów mlecznych na polepszenie wyżywienia stanów osobowych bol i zaopatrywanych przez nie oddziałów obrazuje tabela 38. /86/

Tabela 38.

Ilość przekazanych produktów mlecznych na poprawę wyżywienia uzyskanych z dospodarki rolno-hodowlanej bol w okresie maj - czerwiec 1945 r.

Lp.	Nazwa jednostek	Nazwa produktu /ilość w l i kg/							
		maj				czerwiec			
		mleko	masło	Śmietana	twaróg	mleko	masło	Śmietana	twaróg
1.	73 bol	160	17	41	63	180	18	42	74
2.	74 bol	20	55	54	210	23	65	57	226
3.	129 bol	250	18	12	120	270	19	16	160
4.	130 bol	18	26	11	12	20	28	13	14
5.	483 bol	500	99	11	86	800	101	18	98
6.	495 bol	187	20	35	88	190	27	36	90
7.	513 bol	300	21	20	40	420	30	25	60
8.	686 bol	247	184	62	312	1850	167	156	410
	razem:	1702	440	247	931	3753	455	363	1132

Duży udział w poprawie wyżywienia stanów osobowych jednostek lotniczych miały warzywa uzyskane z gospodarki przykoszarowej. Uprawiano wszystkie podstawowe warzywa, jednak wśród upraw dominowały ziemniaki, marchew, buraki, cebula, ogórki, kapusta oraz pomidory. Większą część ziemi uprawnej jaką posiadały gospodarstwa przeznaczono pod uprawę zbóż, które wykorzystywano do wyrobu mąki, kasz oraz pasz dla bydła i trzody chlewnej.

Na odprawie szefów służb żywnościowych zoranizowanej przez Szefa Tyłów Lotniczych w czerwcu 1945r. dokonano oceny działalności gospodarstw rolno-hodowlanych. Szf tyłów stwierdził, że mimo braku doświadczenia w prowadzeniu gospodarki rolno-hodowlanej, dzięki niej uzyskano dodatkowe źródła artykułów żywnościowych. Do końca czerwca 1945 r. w gospodarstwach Wojsk Lotniczych znajdowało się 900 sztuk dojnych krów, 1.684 sztuk bydła rzeźnego, 540 sztuk trzody chlewnej oraz 100 owiec. Obsiano 850 ha ziemi. Do wyróżniających się jednostek lotniczych w zakresie gospodarki rolno-hodowlanej zaliczano 3306 skład zbożowy, 1763 Szpital Lotniczy oraz 73, 74 i 129 bol,

gorzej gospodarowano w 483 i 513 bol.

Do końca 1945 r. przykoszarowe gospodarstwa jednostek lotniczych zabezpieczały potrzeby w warzywa w 90 % i w ziemniaki w 35 %. Natomiast w 1946 r. zbiór warzyw zabezpieczył potrzeby w 75 %. W pozostałych latach potrzeby w tym zakresie pokrywane były w granicach 70-80 %.

Służba żywnościowa udzielała także pomocy żywnościowej członkom rodzin żołnierzy, służących i zmobilizowanych do WP. Rodziny generałów, oficerów i szeregowców otrzymywały odpowiednie normy żywnościowe w zależności od miejsca zamieszkania /dla miast powyżej 10.000 mieszkańców były one nieco wyższe/. Pierwszy członek rodziny otrzymywał kartkę żywnościową pierwszej kategorii /robotniczą/. Pozostali członkowie rodzin otrzymywali kartki żywnościowe drugiej kategorii. Kartki otrzymywały tylko te rodziny, które posiadały nie więcej jak 2 ha ziemi. /89/ Za członków rodzin, którym przydzielono kartki uważano żonę, dzieci do lat 16 i dzieci uczące się w szkołach zawodowych, matkę, ojca oraz braci i siostry jeżeli byli małoletni i nie posiadali rodziców.

Szczególny wysiłek służby żywnościowej jednostek lotniczych notowano w okresach jesiennych, kiedy gromadzono większą ilość warzyw na okres zimowy. Płody rolne uzyskiwano z własnych gospodarstw przykoszarowych oraz zakupów u producenta /w spółdzielniach rolniczo-handlowych/. Wielkości planowanych i faktycznie gromadzonych warzyw i ziemniaków, na pierwszy okres zimowy /1945/1946/ po wyzwoleniu w wybranych batalionach obsługi lotnisk obrazuje tabela 39.

Tabela 39.

Przygotowanie warzyw i ziemianków na okres zimowy 1945/1946.

Lp.	Garnizon - bol	Nazwa warzyw /ton/											
		Ziemianki		Kapusta		Buraki		Marchew		Cebula		Ogórki i pomidory	
		Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan	Fakt	Plan.	Fakt.
1.	Modlin - 1 bol	120	130	40	27	10	3	11	15	7	-	11	4
2.	Nowy Dwór - 5 bol	100	180	33	9	7	6	8	12	5	4,6	10	2
3.	Sochaczew - 8 bol	200	140	50	22	11	15	13	16	8	8	11	11
4.	Sanniki - 6 bol	260	260	60	10	14	4	16	10	17	17	20	20
	R a z e m	680	710	183	58	42	28	48	53	37	29,6	52	37

W ciągu kolejnych lat doskonalono system żywienia oraz zaopatrzenia w środki żywnościowe. Ze sprawozdań z działalności Wojsk Lotniczych w 1949 r. wynika, że głównym nie rozwiązanym problemem służby żywnościowej były braki w obsadzie etatowej służby. Służba żywnościowa w swojej działalności na plan pierwszy wysuwała problem wyżywienia i obsługi personelu latającego, od którego zależała jakość wykonania zadania bojowego. W 1949 r. na zaopatrzeniu było 588 osób personelu latającego. /90/

Służba żywnościowa jako najważniejsza ze służb intendenckich włożyła wiele wysiłku w organizację wyżywienia stanów osobowych jednostek lotniczych. Pierwsze lata powojenne były najcięższym okresem w działalności tej służby, ponieważ rolnictwo zniszczone działaniami wojennymi dopiero się odbudowywało, a deficyt artykułów żywnościowych w kraju był duży. Mimo wielu napotykanych trudności oraz drobnych niedociągnięć służba żywnościowa uzyskiwała dobre oceny.

Poważny udział w obsłudze gospodarczo-bytowej miała służba kwaterunkowo-budowlana. Zniszczenia w infrastrukturze lotniskowej w latach wojny, ujemnie odbijały się na zakwaterowaniu stanów osobowych jednostek lotniczych. Istniejące zabudowania były w dużym stopniu zdewastowane i często nie nadające się do zamieszkania oraz urządzenia miejsc pracy. Dlatego też już od pierwszych dni po przyjęciu lotnisk i garnizonów lotniczych do eksploatacji, służba kwaterunkowa wraz ze służbą lotniskową przystąpiły w pierwszej kolejności do odbudowy i remontów pomieszczeń mieszkalnych, sztabowych i magazynowych.

Głównym zadaniem służby kwaterunkowej było zapewnienie jednostkom pomieszczeń koszarowych, mieszkaniowych, służbowych, magazynowych, produkcyjnych, szkoleniowych i specjalnych, a także świadczenie usług komunalnych oraz zaopatrywanie w sprzęt kwaterunkowy, opał i materiały oświetleniowe.

Najpoważniejszym problemem służby było zakwaterowanie stanów osobowych jednostek lotniczych oraz zapewnienie względnych warunków magazynowania środków materiałowych i przechowywania sprzętu wojskowego. Innym dość istotnym zadaniem służby kwaterunkowo-budowlanej było zaopatrywanie jednostek lotniczych w sprzęt i materiały budowlane. Gospodarka sprzętem kwaterunkowym przeżywała w tym czasie poważne trudności. Przyczyną trudności był brak odpowiednio wyszkolonego personelu służby oraz katastrofalny stan sprzętu przejętego po okupancie hitlerowskim. Pierwsze potrzeby jednostek zabezpieczane były sprzętem jaki znajdował się w obiektach i uzyskanym w wyniku remontów.

Bataliony obsługi lotnisk /pułki lotnicze/ i jednostki zaopatrywane zakwaterowywano w zabudowaniach koszarowych, o ile takie znajdowały się w rejonie lotniska, lub w otaczających lotnisko miejscowościach. Zajmowane budynki i pomieszczenia, przeznaczone do zakwaterowania przygotowywano pod względem sanitarno-higienicznym. W trakcie adaptacji budynków i pomieszczeń do celów mieszkalnych oraz produkcyjnych określano ich kubaturę, stan techniczny, zakres remontu oraz warunki eksploatacji budynków.

W okresie przechodzenia jednostek lotniczych na stopę pokojową pułki lotnicze dokonywały licznych przebazowań, w związku z czym kierownik sekcji kwaterunkowej bol /pułku lotniczego/ przed przybyciem pułku na nowe lotnisko sprawdzał stan inwentarza, pomieszczeń oraz zaopatrzenia w opał i oświetlenie. Inwentarz

pomieszczeń przyjmowany był przez przedstawiciela pułku lotniczego na podstawie opisu. Przy rozdzielaniu pomieszczeń personel latający umieszczano w najlepszych budynkach by zapewnić mu maksymalne warunki do pracy i odpoczynku. Zgodnie z dyrektywą Dowódcy Lotnictwa nr 0220 z 25 lipca 1945 r. dla dowódców dywizji i pułków lotniczych przygotowywano 4 pokojowe mieszkania, dla szefów sztabów 3 pokojowe, a dla zastępców ds. politycznych 2 pokojowe. Przeprowadzano remonty tych kwater oraz wyposażano je w meble, łazienki, urządzenia sanitarne, światło, ogrzewanie itp. /91/ W celu utrzymania kulturalnego wyglądu miejsc zakwaterowania kadry oficerskiej Dowódca Lotnictwa nakazał zatrudnić sprzątaczki. /92/

W każdym garnizonie lotniczym uruchamiano kasyna dla kadry dowódczej /do dowódcy eskadry włącznie/, a gdzie nie było warunków lokalowych na ich zorganizowanie wydzielano i przystosowywano pomieszczenia przy stołówkach dla personelu lotniczo-technicznego.

Nie lepiej było też z zaopatrzeniem w sprzęt przeciwpożarowy. Sprzęt, który otrzymywały jednostki lotnicze z Resortu Gospodarki Narodowej i Finansów w pierwszej kolejności przeznaczano na zabezpieczenie pułków lotniczych w dalszej kolejności pozostałym jednostkom. Na koniec 1945 r. zaopatrzenie w sprzęt przeciwpożarowy jednostek lotniczych stanowiło średnio około 45 % należności etatowych. Brak wytwórni sprzętu przeciwpożarowego uniemożliwiał szybkie wyrównanie istniejących braków. Znaczna poprawa na tym odcinku nastąpiła w latach następnych kiedy ruszyła produkcja krajowa./93/

Najgorsza sytuacja przedstawiała się w zaopatrzeniu opałem. Wyzwolony z pod okupacji,kraj nie posiadał bazy paliwowej. Składy opałowe przejęte po okupancie nie posiadały dużych zapasów. Zapasy węgla przeznaczone były przede wszystkim dla zakładów wytwórczych, elektrowni i Polskich Kolei Państwowych. Wojsko natomiast otrzymywało opał w drugiej kolejności i to przeważnie w postaci drewna. Brak opału w jednostkach często prowadził do samowolnego wyrębu drewna opałowego w pobliskich lasach państwowych. Aby temu zapobiec Dowódca Lotnictwa WP wydał zarządzenie zabraniające samowolnego wyrębu bez wiedzy władz leśnych. Jak trudna była sytuacja w gromadzeniu opału na okres zimowy, może być przykład zimy 1945/1946 r, kiedy to na planowaną ilość 104.500 m^3 drewna, zdołano zabezpieczyć zaledwie 30% potrzeb /94/ Braki w zapasie drewna pokryto częściowo węglem, który nie był ujęty w planie, a którego jednostkom udało się nieco zgromadzić. Bataliony obsługi lotnisk zgromadziły w tym okresie ogółem 1043,5 ton węgla.

Zaopatrzenie jednostek lotniczych w opał znacznie się poprawiło w latach następnych, kiedy to nastąpiły zwiększone dostawy węgla z uruchamianych kopalń na Śląsku.

Składy opału, jak również jego przychód i rozchód organizowano według norm Armii Radzieckiej nr 27 z 28 sierpnia 1941 r. /95/

Gromadzenie opału na sezon jesienno-zimowy odbywało się na podstawie planu sporządzonego przez służbę kwatermistrzowską sztabu WL. Ponadto rozkazem Szefa Tyłów WL, dowódcy jednostek zobowiązani byli do sporządzania własnych planów gromadzenia zapasu opału do 1 sirpnia każdego roku oraz organizowania oszczędnego rozchodowania opału, poprzez utrzymanie w sprawności technicznej urządzeń ocieplających i pieców.

Najlepiej przedstawiało się zaopatrzenie jednostek w materiały oświetleniowe /naftę/. Pokrycie w tym zakresie sięgało prawie 200 %. Odpowiedzialnym za realizację omówionych wyżej przedsięwzięć był oficer służby kwaterunkowej bol /pułku lotniczego/.

Zaopatrywanie jednostek lotniczych w umundurowanie stanowiło jedno z bardziej skomplikowanych zadań służby mundurowej. Złożoność tego problemu polegała na tym, że w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu przemysł lekki nie był w stanie zaspokoić potrzeb w tym zakresie. Mimo uruchamiania coraz to nowych zakładów przemysłu włókienniczego i skórzanego w kraju, jednostki lotnicze do końca 1945 r. nadal posiadały znaczne braki w umundurowaniu wierzchnim, a w szpitalu lotniczym odczuwano brak bielizny pościelowej i osobistej. Do produkcji umundurowania i obuwia wydzielono część zakładów przemysłu lekkiego w Łodzi, Poznaniu, Radomiu i Chełmku. Koordynatorem produkcji dla celów wojskowych był oddział służby mundurowej Departamentu Intendentury WP. W efekcie tego już w połowie 1945 r. lotnictwo otrzymało poważne ilości umundurowania, bielizny i obuwia z krajowych zakładów wytwórczych. /96/ Od tej też chwili jednostki lotnicze przestały korzystać z regularnych dostaw radzieckich. Chociaż w składach mundurowych jednostek lotniczych jeszcze przez dłuższy czas korzystano z zapasów pochodzących z dostaw radzieckich i zdobyczy wojennych. Często spotykało się oficerów noszących umundurowanie radzieckie. Zgodnie z zarządzeniem ND WP nosili je oficerowie radzieccy, którzy pełnili służbę w polskich jednostkach wojskowych i nie znali języka polskiego. Umundurowanie dwojakiego wzoru poważnie komplikowało rachunkowość i zaopatrywanie.

Rozróżniano dwa rodzaje zaopatrywania mundurowego, zaopatrywanie okresowe, obejmujące wymianę umundurowania po sezonie zimowym i letnim oraz zaopatrywanie doraźne, polegające na uzupełnianiu zniszczonych lub zużytych przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, bez względu na porę roku. Zasadniczym źródłem zaopatrywania jednostek lotniczych w przedmioty mundurowe był skład gospodarczy RBL, skład sprzętu i materiałów intendenckich WL oraz 44 frontowy skład mundurowo-taborowy. Natomiast po reorganizacji tyłów - magazyn intendentury WL oraz składy okręgów wojskowych. Oprócz tego do pomocniczych źródeł zaopatrywania zaliczano zasoby miejscowe oraz zdobycz wojenną.

Stan osobowy jednostek lotniczych zaopatrywany był w umundurowanie, bieliznę oraz inne wyposażenie mundurowe tych jednostek, na zaopatrzeniu których się znajdował. Organ zaopatrujący przydzielał jednostkom lotniczym przedmioty zaopatrzenia mundurowego na bieżące pokrycie potrzeb lub uzupełnienie powstałych strat, na podstawie zapotrzebowań składanych na piśmie lub telefonicznie. Przedmioty do okresowej zmiany umundurowania przydzielano na podstawie sprawozdań i zapotrzebowań. W oddziałach gospodarczych utrzymywano określone zapasy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego oraz odpowiednią ilość kompletów umundurowania jako fundusz wymienny dla punktów zabiegów sanitarnych /PZS/.

Oficerowie, podoficerowie i szeregowcy w warunkach polowych otrzymywali umundurowanie według zestawów przewidzianych na okres wojny. Umundurowanie to nie przechodziło na własność, lecz było wymieniane na nowe w miarę jego zużywania lub zniszczenia. W

warunkach polowych podobnie jak w garnizonowych, umundurowanie wymieniano dwa razy do roku, jesienią i wiosną oraz w wypadku skażenia stanu osobowego bojowymi środkami chemicznymi i na rozkaz dowódcy jednostki wojskowej.

Służba mundurowa odpowiedzialna była także za naprawę przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, kąpiel żołnierzy oraz pranie bielizny. Kąpiel stanu osobowego w garnizonach przeprowadzano w miejscowych urządzeniach kąpielowych, a w warunkach polowych korzystano z łaźni polowych. W okresie letnim można było organizować kąpiel żołnierzy w rzekach, jeziorach i stawach. Kąpiel przeprowadzano nie mniej niż raz na dekadę. Jednocześnie z kąpielą dokonywano zmiany bielizny. Na podobnych zasadach organizowano pranie bielizny wykorzystując do tego celu stałe i polowe urządzenia pralnicze.

W zakresie utrzymywania odpowiedniego stanu higienicznego żołnierzy ze służbą mundurową współdziałała służba zdrowia, sprawdzając jakość wody oraz ogólny nadzór sanitarny miejsc wydzielonych do kąpieli. Często podczas kąpieli i prania bielizny przeprowadzano dezynfekcję i dezynsekcję profilaktyczną. Dezynfekcji i dezynsekcji podlegały przedmioty, w których wykryto zarazki lub nosiciele zarazków.

W momencie zakończenia działań wojennych stan sanitarny urządzeń kąpielowych oraz stan higieniczny żołnierzy był niski. Zwiększona ilość kontroli stanu sanitarno-bytowego oddziałów 7 RBL i obsługiwanych przez nie garnizonów wykazała duży stopień zniszczenia przedmiotów mundurowych oraz systematyczne naruszanie grafiku kąpieli, co było przyczyną wielu przypadków wszawicy. /97/ Niedociągnięcia te spowodowane były działaniami wojennymi, które nie zawsze pozwalały we właściwy sposób realizować przedsięwzięcia profilaktyki sanitarno-higienicznej. Zaniedbania te służba mundurowa nadrobiła w dość krótkim czasie.

Ważnym przedsięwzięciem służby mundurowej były naprawy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Miały one na celu przywrócenie uszkodzonym przedmiotom wartości użytkowej. Naprawy dzieliły się na małe, średnie i główne. Małe i średnie naprawy przeprowadzano w warsztatach mundurowych /szewsko-krawieckich/ oddziałów gospodarczych. Przedmioty mundurowe wymagające napraw głównych przekazywano do 31 frontowych warsztatów naprawy umundurowania, w latach późniejszych do warsztatów okręgowych lub miejscowych znajdujących się w danym rejonie. Ponadto wydzielano z bol dwa razy tygodniowo szewców i krawców w rejony zakwaterowania pilotów i techników celem remontu ich umundurowania i obuwia. /98/

Przyjęcie pułku lotniczego /innej jednostki/ na zaopatrzenie mundurowe przez bol /oddział gospodarczy/ odbywało się na podstawie atestatu mundurowego. Zmiany wewnętrzne w oddziale gospodarczym dokonywane były na podstawie rozkazu dziennego dowódcy oddziału, natomiast żołnierze przechodzący z jednego oddziału do drugiego otrzymywali atestat mundurowy. W przypadku przybycia żołnierzy do oddziału bez atestatu mundurowego, szef służby mundurowej sporządzał wykaz przedmiotów mundurowych znajdujących się na ludziach, który był podstawą do ujęcia ich w ewidencji.

Na zaopatrzeniu mundurowym bol znajdowały się również porty lotnicze lotnictwa cywilnego, do których w drugim półroczu 1945 r. prekazano 63 pozycje różnego rodzaju zaopatrzenia

mundurowego. Do ogólnej ilości przekaznych przedmiotów mundurowych portom lotniczym wliczono także umundurowanie znajdujące się na kadrze i żołnierzach skierowanych do pracy w tych portach.

Główny wysiłek obsługi gospodarczo-bytowej pułków lotniczych ponosiły bol. Najcięższy okres ich działalności pod tym względem to lata 1945-1947, kiedy to bataliony musiały przestawić się z działalności okresu wojennego na działalność pokojową, realizując jednocześnie zadania na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa. Wysiłek batalionów obsługi lotnisk w zakresie obsługi pułków lotniczych w drugiej połowie 1945 r. obrazuje załącznik nr 60.

W ramach obsługi gospodarczo-bytowej w drugiej połowie lat czterdziestych zrealizowano także zaopatrywanie jednostek lotniczych w sprzęt i materiały taborowo-gospodarcze. W odróżnieniu od wojsk lądowych, w jednostkach lotniczych nie występowała służba taborowo-gospodarcza, a jej przedsięwzięcia realizowane były przez służbę mundurową. Z uwagi na specyfikę Wojsk Lotniczych w jednostkach lotniczych realizowano tylko część zadań służby taborowo-gospodarczej. Szczególnie zajmowano się zaopatrzeniem w kuchnie polowe, piece piekarnicze, wozy konne oraz uprząż do koni, których spora ilość znajdowała się na wyposażeniu jednostek. Poza tym uzupełniano zestawy rzemieślnicze, które niezbędne były do przeprowadzania napraw i bieżącej eksploatacji sprzętu taborowego znajdującego się w jednostkach lotniczych. Ze względu na niewielkie potrzeby jednostek lotniczych w tym zakresie, a więc i ograniczoną działalność służby mundurowej nie napotykano na trudności w zaopatrzeniu, ponieważ sprzęt radziecki oraz sprzęt pochodzący z zasobów krajowych w pełni odpowiadał wymogom jednostek i pokrywał ich potrzeby.

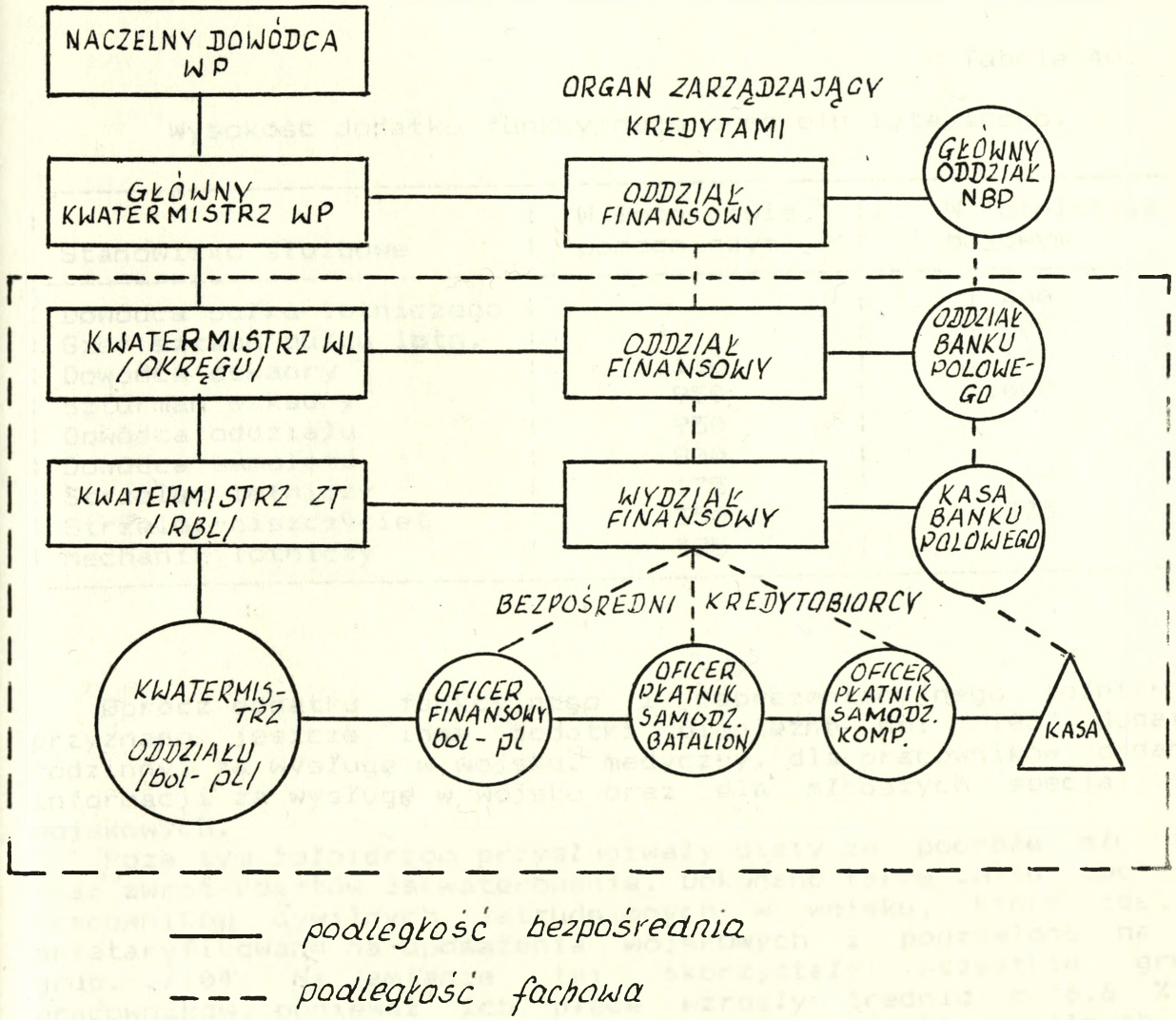
Finansowanie działalności Wojsk Lotniczych odbywało się z kredytów udzielanych WP przez Resort Gospodarki Narodowej i Finansów poprzez oddział służby finansowej, który podlegał Głównemu Kwatermistrzowi WP.

W ostatnich miesiącach wojny jednostki lotnicze /z wyjątkiem wydatków na sprzęt techniczno-bojowy /przeszły z zaopatrzenia pieniężnego Armii Radzieckiej na zaopatrzenie ze skarbu państwa polskiego /z dniem 1.09.1944 r./ /99/ Od tego czasu finansowanie potrzeb wojsk odbywało się na podstawie kwartalnych preliminarzy wydatków, opracowywanych przez oddziały służby finansowej Głównego Kwatermistrzostwa WP. Preliminarz przewidywał wydatki osobowe, na wyżywienie wojska, na cele gospodarcze i inne. Wydatki związane z zaopatrzeniem technicznym jednostek lotniczych w dalszym ciągu pokrywane były z budżetu LKO ZSRR, /100/ ponieważ jeszcze przez dłuższy czas po wyzwoleniu kraju wojska lotnicze w sprzęt techniczno-bojowy zaopatrywane były przez Armię Radziecką. W preliminarzu przewidziano także 15% rezerwę, która pozostawała do dyspozycji ND WP.

W związku z reorganizacją WP i przechodzeniem na stopę pokojową, preliminarze ulegały poważnym zmianom, występowały różnice w wydatkowaniu kwot pieniężnych w stosunku do otrzymanych kredytów. Sytuacja taka wynikała z faktycznych potrzeb wojska, których nie sposób było przewidzieć przy ustalaniu preliminarza budżetowego, wykonywanego w okresie ciągłych zmian organizacyjnych wojska.

W ramach zatwierdzonych preliminarzy oddział finansowy WL składał do oddziału finansowego Głównego Kwatermistrzostwa miesięczne zapotrzebowania, na podstawie których otrzymywał niezbędne środki pieniężne na pokrycie potrzeb w danym miesiącu. Rozporowadzenie kredytów na potrzeby wojska dokonywano za pośrednictwem wojskowego aparatu finansowo-kasowego, tj. przez główny oddział wojskowy NBP i jego oddziały działające na poszczególnych szczeblach organizacyjnych wojska.

Stosownie do systemu finansowania wojska była zorganizowana służba finansowa WL. Jej strukturę organizacyjną przedstawia schemat nr 34.



Rys.34. Schemat organizacyny służby finansowej WL.

Struktura organizacyjna służby finansowej WL uwarunkowana była systemem zaopatrzenia w środki pieniężne jednostek lotniczych. Przy każdym szczeblu organizacyjnym istniały organa finansowo-kasowe. /101/

Obok spraw budżetowych uregulowano także zagadnienia uposażeń pieniężnych żołnierzy i pracowników cywilnych zatrudnionych w wojsku. W oparciu o radziecką siatkę płac oddział służby finansowej Głównego Kwatermistrzostwa WP opracował projekt przepisów o uposażeniu pieniężnym wojska./102/ Opracowana nowa siatka płac po umocnieniu kursu złotego, uległa ponownej zmianie przy czym nastąpiła pewna redukcja uposażeń pieniężnych. W skład uposażeń wchodziły także dodatki pieniężne. W porównaniu do wojsk lądowych zwiększony dodatek funkcyjny otrzymywał personel latający, jego wysokość przedstawia tabela 40.

Tabela 40.

Wysokość dodatku funkcyjnego prsonelu latającego.

Stanowisko służbowe	W lotnictwie pomocniczym	W lotnictwie bojowym
Dowódca pułku lotniczego	-	1.400
Szef sztabu pułku lotn.	-	1.300
Dowódca eskadry	1.100	1.150
Szturman eskadry	950	1.000
Dowódca oddziału	950	-
Dowódca samolotu	800	-
Strzelec lotniczy	175	195
Strzelec-niszczyciel	350	375
Mechanik lotniczy	325	-

Oprócz dodatku funkcyjnego i reprezentacyjnego żołnierzom przyznano jeszcze inne dodatki pieniężne np: /103/ dodatek rodzinny, za wysługę w wojsku, medyczny, dla pracowników organów informacji za wysługę w wojsku oraz dla młodszych specjalistów wojskowych.

Poza tym żołnierzom przysługiwały diety za podróże służbowe oraz zwrot kosztów zakwaterowania. Dokonano także zmian uposażeń pracowników cywilnych zatrudnionych w wojsku, które zostały przetaryfikowane na uposażenia wojskowych i podzielone na 12 grup. /104/ Na zmianie tej skorzystały wszystkie grupy pracowników, ponieważ ich płace wzrosły średnio o 6,6 % w stosunku do uposażeń przewidzianych dla pracowników cywilnych.

Oficerom radzieckim skierowanym do Wojska Polskiego wypłacano uposażenie zgodnie z zajmowanym stanowiskiem w WP. W przypadku gdy uposażenie oficera radzieckiego na stanowisku służbowym w Wojsku Polskim było niższe od uposażenia pobieranego w Armii Radzieckiej, wówczas wypłacano wyższą należność, tj. taką jak w Armii Radzieckiej, w tym również dodatek gwardyjski. /105/

Ustalona siatka płac oparta była na ówczesnych możliwościach ekonomicznych państwa, przy czym uwzględniała ona zadania i wysiłek żołnierza w okresie odbudowy państwowości polskiej.

Podstawowymi zadaniami służby finansowej na szczeblu oddziału lotniczego było: całkowite i terminowe zaopatrzenie pułków lotniczych, dowództw i jednostek tyłowych w środki finansowe; prawidłowe i ekonomiczne rozchodowanie środków finansowych; kontrola rozchodu kredytów finansowych; prowadzenie ewidencji otrzymywanych kredytów i środków pieniężnych oraz przedstawianie sprawozdań rozchodowych do wyższych instancji; rozpatrywanie zażaleń personelu w sprawach pieniężnych.

Do chwili reorganizacji tyłów lotniczych, dowództwa dywizji lotniczych i pułki lotnicze znajdowały się na zaopatrzeniu finansowym obsługujących ich batalionów obsługi lotnisk. Jednostki tyłowe i dowództwa, które nie posiadały etatowych organów finansowych, pozostawały na zaopatrzeniu finansowym RBL lub bezpośrednio organów finansowych Wojsk Lotniczych.

Pułki lotnicze, dowództwa i jednostki tyłowe wchodzące w skład RBL przydzielone były na zaopatrzenie finansowe bol na podstawie zarządzenia organów finansowych RBL zgodnie z rozkazem szefa tyłów Wojsk Lotniczych. Pułk lotniczy przyjmowany był na zaopatrzenie finansowe bol na podstawie atestatu pieniężnego.

Bataliony obsługi lotnisk zaopatrywane były w środki pieniężne przez służbę finansową RBL, która z kolei zaopatrywana była przez wydział finansowy WL.

Po reorganizacji wojsk lotniczych, w ramach której to bol włączone zostały w skład pułków lotniczych zmienił się także nieco system zaopatrywania w środki pieniężne. Pułki lotnicze przejęły gospodarkę finansową i przeszły na zaopatrzenie okręgów wojskowych, na terenie których bazowały. Służba finansowa WL spełniała funkcję organu planującego oraz kontrolno-koordynującego gospodarką finansową podległych jednostek.

Oddział gospodarczy pobierał środki pieniężne w zaopatrującym go organie finansowym na podstawie zapotrzebowania. Organ zaopatrujący dokonywał wypłaty środków pieniężnych w drodze złożenia zapotrzebowania przez wystawienie czeku gotówkowego do kasy NBP, skąd bezpośrednio płatnik jednostki pobierał gotówkę. Oddział gospodarczy nie prowadził obrotu bezgotówkowego /wszystkie zobowiązania regulował w gotówce/. Jednocześnie nie mógł przyjmować od państwowych lub społecznych instytucji bezpłatnych świadczeń, darów oraz środków pieniężnych, jeżeli nie zezwalały na to oddzielne przepisy.

Pewny wkład w obsługę gospodarczo-bytową jednostek lotniczych wniósł handel wojskowy. Przy większych dowództwach wojskowych w tym i przy dowództwie lotnictwa oraz RBL były zorganizowane komórki handlu wojskowego, których struktura organizacyjna wzorowana była na radzieckim "Wojentorgu" /wojennaja torgowla/ - odpowiednik dzisiejszej Wojskowej Centrali Handlowej WP. Placówki te zorganizowane zostały jeszcze w okresie działań wojennych w oparciu o dyrektywę Sztabu Generalnego Armii Radzieckiej nr 6/309911 z dnia 25.06.1944 r. i funkcjonowały na tych samych zasadach po wyzwoleniu, rozszerzając nieco wachlarz wykonywanych zadań.

Oddziały handlu wojskowego Wojsk Lotniczych i RBL zostały włączone w skład WP razem z dowództwem WL i 7 RBL z radzieckiej 6 Armii Lotniczej. Oddział handlu wojskowego funkcjonujący przy

dowództwie WL posiadał 11 oficerów, 28 podoficerów i szeregowców, 157 pracowników cywilnych oraz 6 samochodów. Oddział WCH 7 RBL liczył 4 osoby wojskowe. /106/

Oddziały handlu wojskowego prowadziły kasyna oficerskie oraz zakłady potrzebne do obsługi kadry oficerskiej w zakresie świadczeń krawieckich, szewskich, fryzjerskich itp. Poza tym w składzie komórek organizacyjnych handlu wojskowego wojsk lotniczych dodatkowo były pralnia oraz brygada rybacka. Praca oddziałów regulowana była według instrukcji szefa tyłów Armii Radzieckiej z 31 grudnia 1943 r. Regulowała ona zasady obsługi i organizacji wyżywienia generałów, oficerów i pracowników cywilnych w wojsku oraz pomocy wojska na rzecz placówek handlowych. /107/

Kwatermistrzostwo wojsk lotniczych i RBL zobowiązane były zapewnić placówkom handlowym: środki spożywcze według określonych norm należności żywnościowych dla przygotowania posiłków w kasynach oficerskich; nadzór sanitarny nad zakładami żywienia zbiorowego; pomieszczenia dla kasyn oficerskich i innych zakładów usługowych; dostarczanie opału, transportu oraz paliw płynnych za odpowiednią opłatą.

Oddziały handlu wojskowego WL i RBL w chwili zakończenia działań wojennych zaopatrywały się w towary w kilku źródłach, m.in. bazie handlowej "Wojentorgu" Armii Radzieckiej, bazie handlowej 1 Frontu Ukraińskiego, składnicy handlowej Zarządu Handlu WP i częściowo z krajowej sieci handlowej. Taki system zaopatrywania był skomplikowany i poważnie utrudniał pracę oddziałom handlu wojskowego lotnictwa, tym bardziej, że baza materiałowa WP była w tym czasie bardzo ograniczona. Z biegiem czasu system zaopatrywania został uproszczony, wobec czego placówki handlowe WL przeszły na całkowite zaopatrzenie z krajowej sieci handlowej.

Po reorganizacji tyłów lotniczych i rozwiązaniu RBL pozostał tylko oddział handlu wojskowego WL z podległymi placówkami handlowymi działającymi przy jednostkach lotniczych. Placówki handlu wojskowego prowadziły własne gospodarstwa, a także korzystały z zasobów miejscowych na podstawie zleceń intendentury okręgów wojskowych.

Z analizy działalności placówek handlowych wynika, że obroty pieniężne za towar sprzedany żołnierzom stanowiły około 80% całego obrotu, na drugim miejscu znajdowały się zakłady żywienia zbiorowego, a na trzecim - pozostałe zakłady usługowe. /108/

Praca punktów usługowych opierała się na miesięcznych i kwartalnych planach, opracowywanych w kierownictwie oddziału i zatwierdzanych przez szefa nadrzędnej komórki organizacyjnej handlu wojskowego. Za podstawę do planowania przyjmowano dane ze sprawozdań za miesiąc ubiegły, przy tym uwzględniano potrzeby bieżące obsługiwanych jednostek wojskowych oraz dowództw, sztabów i instytucji wojskowych. /109/

Ogólnie można stwierdzić, że placówki handlu wojskowego w zasadzie dobrze wywiązały się ze swoich zadań, chociaż w swojej pracy napotykały wiele trudności natury organizacyjnej i zaopatrzeniowej, wynikających z reorganizacji WP oraz trudności gospdarczych kraju.

Dokonując końcowej oceny działalności służb intendenckich realizujących zadania obsługi gospodarczo-bytowej jednostek lotniczych należy stwierdzić,że służby te w zasadzie dobrze wywiązały się ze swoich zadań, chociaż niektóre z nich dysponowały ograniczonymi zasobami materiałowymi i nie zawsze odpowiednimi możliwościami.

Braki w planowanym zaopatrzeniu służby intendenckie starały się wypełnić przez zakup środków materiałowych w kraju. Jednak poza żywnością i niektórymi materiałami służby mundurowej, kwaterunkowo-budowlanej oraz taborowo-gospodarczej niewiele można było uzyskać z zasobów kraju, zwłaszcza w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu. Dostrzegając istniejące trudności intendentura Wojska Polskiego potrafiła zapewnić wojskom lotniczym, zasdnicze minimum tego wszystkiego, co im było potrzebne i niezbędne do istnienia i prowadzenia działalności w okresie pokoju.

Dowództwo Wojsk Lotniczych doceniając znaczenie obsługi dospodarczo-bytowej zwróciło szczególną uwagę na podniesienie jej poziomu. W wyniku licznych kontroli inspektorskich przeprowadzonych w pierwszych miesiącach po zakończeniu działań wojennych okazało się, że w zakresie obsługi stanu osobowego jednostek lotniczych istnieje wiele niedociągnięć. W celu ich zlikwidowania dowódca Wojsk Lotniczych pod koniec lipca 1945 r. wydał rozkaz, w którym nakazał polepszyć warunki bytowe kadry i żołnierzy, zwracając szczególną uwagę na personel latający. /110/

Dużą pomoc w zakresie poprawy wyżywienia personelu latającego udzielił Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich. Prowadząc liczne badania w zakresie wydolności organizmów personelu latającego, stwierdził pod koniec lutego 1949 r. ogólny spadek kondycji tej grupy kadry. W związku z czym Dowódca Wojsk Lotniczych nakazał zmienić zasady żywienia oraz zestawy jadłospisów. Na okres zimowy wprowadzono drugie śniadanie, które wydawane było w kasynach, a w dni lotne na lotnisku. /111/ Nakazał także doprowadzić do kulturalnego wyglądu stołówki i internaty. W internatach, gdzie mieszkała kadra zatrudniono sprzątaczki. Polecił wydać kadrze dowódczej oddziałów lotniczych umundurowanie wyjściowe i bieliznę, a w wypadku ich braku zapotrzebować je u kwatermistrza WP. Personelowi latającemu wydano ponadto drugi komplet umundurowania z wysokiej jakości materiałów.

W szerszym zakresie niż dotychczas rozpoczęto organizować i modernizować istniejące w jednostkach lotniczych warsztaty remontu umundurowania i obuwia. Poprawę warunków bytowych starano się realizować równolegle we wszystkich grupach stanu osobowego żołnierzy, a w przypadku trudności, w pierwszej kolejności polepszono warunki personelowi latjącemu, następnie kadrze dowódczej, oficerom itd.Zwracano baczniejszą uwagę na wyżywienie stanów osobowych, stan sanitarny punktów żywienia oraz zakwaterowanie kadry. Na polepszenie wyżywienia w kasynach przeznaczano część produktów z gospodarstw przykoszarowych. O polepszeniu warunków bytowych oficerów dowództwa WL oraz kadry dowódczej oddziałów, szef tyłów WL zobowiązany został zameldować dowódcy lotnictwa do 30 lipca, o polepszeniu warunków bytowych pozostałemu stanowi osobowemu do 4 sierpnia 1945 r. Ponadto szef tyłów lotniczych oraz dowódca 7 RBL zobowiązani zostali do zaostrzenia kontroli w zakresie działalności gospodarczo-bytowej.

Przejściowe obniżenie obsługi gospdarczo-bytowej wystąpiło w okresie reorganizacji tyłów lotniczych, kiedy to rozformowano RBL a bataliony obsługi lotnisk włączono w skład pułków lotniczych. Dowódcy pułków lotniczych obarczeni zostali odpowiedzialnością za całokształt zabezpieczenia tyłowego, w tym i gospodarczo-bytowego.

W wyniku błędnego interpretowania zakresu odpowiedzialności przez dowódców pułków i byłych dowódców bol, którzy zostali pomocnikami dowódców pułków ds. materiałowo-technicznego zabezpieczenia, wystąpiło między nimi szereg nieporozumień i zadrażnień. Dowódcy pułków nie przyzwyczajeni do rozwiązywania problemów obsługi gospodarczo-bytowej, często nawet nie znający się na niej, poświęcali temu problemowi mniej uwagi. Natomiast ich pomocnicy urażeni ambicją utraconego prestiżu, przeświadczeni, że odpowiedzialność za ten kierunek pracy ponosi dowódca pułku, zmniejszyli zainteresowanie obsługą gospodarczo-bytową. Zamiast wspólnej pracy w zakresie poprawy warunków bytowych, pojawiły się między nimi nieprzyjazne stosunki i wzajemne podrywanie autorytetu. /112/

W wyniku licznych kontroli wyjaśniono szereg nieporozumień oraz uściślono zakres kompetencji poszczególnych osób funkcyjnych w zakresie zabezpieczenia tyłowego. Działalność ta miała na celu usprawnienie systemu zabezpieczenia materiałowo-technicznego i bytowego pułków lotniczych w nowej strukturze organizacyjnej.

Służba żywnościowa mimo trudnej sytuacji aprowizacyjnej kraju, wykorzystując środki spożywcze z gospodarstw przykoszarowych oraz zasobów miejscowych potrafiła utrzymać wyżywienie na dobrym poziomie. W poprawie wyżywienia duży udział miały gospodarstwa przykoszarowe, które zaspokajały potrzeby w warzywa średnio w 80% /np. w 1945 r. - 90%, 1946 r - 80%, 1947 r. - 80%/ oraz w ziemianki 40%/. /113/

W zaopatrzeniu w produkty żywnościowe znacznej pomocy udzieliła Armia Radziecka, zwłaszcza w latach nieurodzaju /w 1946 r. wojska lotnicze otrzymały 450 ton żywności/. /114/ Z upływem lat pomoc malała, ponieważ rolnictwo krajowe było już w stanie zaspokoić potrzeby wojska.

Oceniając pracę służby kwaterunkowo-budowlanej można stwierdzić, że służba ta dysponowała nadzwyczaj ograniczonymi zasobami materiałowymi zwłaszcza w pierwszych latach po wyzwoleniu. Sytuacja taka spowodowana była odbudową przemysłu krajowego, na uruchomienie którego w pierwszej kolejności przekazywano gros środków materiałowych. Szczupły aparat zarządzający i wykonawczy służby oraz brak sprzętu i materiałów nie pozwalał w pełni pokryć potrzeb jednostek lotniczych, skutkiem czego występowało szereg niedociągnięć zwłaszcza na odcinku zaopatrzenia. Olbrzymie zniszczenia i dewastacje obiektów lotniskowych oraz koszarowych sprawiły, że część stanu osobowego nie miało zapewnionych należytych warunków do odpoczynku i pracy.

Działalność finansowa w lotnictwie oparta była na ogólnych zasadach stosowanych w Wojsku Polskim. Model gospodarki pieniężnej w wojsku miał swoisty system odpowiadający warunkom ekonomicznym odbudowującego się kraju ze zniszczeń wojennch. W dużej mierze opierał się na podstawowych przepisach i rachunkowości Armii Radzieckiej, zaadoptowanych do warunków Polski. Gospodarka finansowa WP wiązała planami oraz rozliczeniami z wydatków służbę finansową lotnictwa, która była

jednym z dysponentów środków pieniężnych. Plany gospodarczo-finansowe były opracowywane oddolnie, to znaczy, że oddział służby finansowej Głównego Kwatermistrzostwa WP /III Wiceministerstwo/ brał pod uwagę wnioski organów planujących niższych szczebli organizacyjnych, skorygowane stosownie do zamierzeń organizacyjnych ND WP.

Zdobyte doświadczenia w zakresie prowadzenia gospodarki finansowej posłużyły do doskonalenia wojskowego systemu finansowego w latach następnych i jego powiązania z gospodarką narodową.

Podsumowując działalność usługową placówek handlowych jednostek lotniczych należy stwierdzić, że były one głównym dysponentem tych środków zaopatrzenia, którego żołnierze nie otrzymywali z przydziału wojska. Świadczone przez nie usługi były dowodem troski o warunki bytowe żołnierzy, jaką przejawiały na tym odcinku WP i WL. Oddział handlu wojskowego i jego placówki usługowe były ogniwem zarządu handlu wojskowego WP i posiadały własną /samodzielną/ strukturę organizacyjną organów kierowniczych i wykonawczych, własne środki transportu samochodowego oraz własny system zaopatrywania, finansowania i siatkę płac. Doświadczenia okresu wojny oraz pierwszych lat po wyzwoleniu wykazały, że istnienie tego rodzaju instytucji w lotnictwie jest nieodzowną koniecznością, przy czym znacznie poprawia potrzeby bytowe żołnierzy.

W stosunkowo trudnej sytuacji organizacyjnej kraju lotnictwo otrzymywało wszystkie podstawowe środki materiałowe potrzebne do zabezpieczenia bytowego żołnierzy, a ponadto zdołało zgromadzić odpowiednie ich zapasy. Poważne braki w niektórych środkach materiałowych /mundurowe i kwaterunkowo-budowlane/ nie wpłynęły w sposób zasadniczy na proces szkolenia jednostek loniczych, ponieważ organa zarządzające tymi służbami potrafiły na czas zorganizować środki zastępcze.

Obsługa gospodarczo-bytowa jednostek lotniczych była częścią systemu stosowanego w całym WP opartego o wzorce Armii Radzieckiej, a różnice w obsłudze stanów osobowych lotnictwa wynikały ze specyfiki działania lotnictwa.

Działalność gospodarczo-bytową jednostek lotniczych możemy podzielić na dwa okresy, przyczym granicą podziału jest czas reorganizacji tyłów lotniczych. Pierwszy okres /maj 1945 r. - 1946 r./ charakteryzował się rozbudowanym systemem obsługi, wynikającym z rozbudowy WP, trudności gospdarczych kraju oraz powiązania go z systemem Armii Radzieckiej. Drugi okres /1946 r. - 1949 r./, to większe usamodzielnienie się i przejście na zaopatrzenie premysłu krajowego, oraz uproszczenie systemu obsługi wynikające z włączenia batalionów obsługi lotnisk w skład pułków lotniczych.

W pierwszym okresie główny wysiłek w obsłudze gospodarczo-bytowej jednostek bojowych ponosiły bataliony obsługi lotnisk. Z nałożonych zadań wywiązywały się dobrze czego dowodem były wysokie oceny podsumowujące działalność pierwszego półrocza powojennego. Dowództwo WL całość działalności oceniło na ocenę dobrą. Wyjątek stanowił 495 i 686 bol, którym wystawiono oceny dostateczne. /115/

Po reorganizacji tyłów lotniczych /drugi okres/ bezpośredni ciężar obsługi gospodarczo-bytowej ponosiły pułki lotnicze, które były bezpośrednim dysponentem sił i środków tyłowych na szczeblu taktycznym lotnictwa. Mimo początkowych trudności w obsłudze bytowej stanów osobowych, szybko opanowano kryzys, ponieważ w dalszym ciągu obsługę realizowały te same siły i środki, tylko że już w zmienionym układzie organizacyjnym.

2.5. Zabezpieczenie tyłowe manewru lotniskowego i dyslokacji oddziałów lotniczych.

Doświadczenia drugiej wojny światowej dowiodły, że powodzenie nacierających wojsk lądowych w dużej mierze uzależnione było od ciągłości wsparcia lotniczego. Jednym z warunków zapewniających ciągłość działań lotnictwa był sprawnie działający system zabezpieczenia manewru lotniskowego, w ramach którego duże znaczenie miało jego zabezpieczenie tyłowe.

Wraz z przejściem wojsk radzieckich i polskich do ofensywy oraz wzrostem tempa operacji zaczepnych, lotnictwo zmuszone zostało do zwiększenia częstotliwości przebazowań na coraz to nowsze węzły lotniskowe i osiągania na nich, w jak najkrótszym czasie gotowości do działań bojowych. Gotowość oddziałów lotniczych do działań bojowych z nowych lotnisk, uzależniona była od sprawności przebazowania /przemieszczenia/ oddziałów tyłowych lotnictwa na te lotniska i ich możliwości w zakresie zabezpieczenia tyłowego. Na sprawność przebazowania oddziałów tyłowych /bol/ miało wpływ ukompletowanie stanów osobowych i sprzętu. Jak dowodzą przykłady z okresu drugiej wojny światowej najsłabszym ogniwem w trakcie wykonywania manewru lotniskowego był brak odpowiedniej ilości środków transportowych w bol. Stwarzało to duże trudności w dostarczaniu na czas niezbędnych środków materiałowych. Przykładem mogą być operacje pod Moskwą i Stalingradem, kiedy to tyły lotnicze nie zdołały w pełni zabezpieczyć manewru lotniskowego. /116/

Generał płk P.A.Kuroczkin w swoim artykule w Wojennej Myśli /nr 5//1955 r, s.29/, stwierdził: "Doświadczenia Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego wskazują, że dla osiągnięcia wysokiego tempa pościgu, koniecznym jest zwracanie dużej uwagi na terminowe przebazowanie lotnictwa. Tak, zatrzymanie się przebazowania lotnictwa mające miejsce w wiślańsko-odrzańskiej operacji, doprowadziło nawet do czasowej utraty naszego panowania w powietrzu. To w znacznym stopniu skomplikowało walkę o uchwycenie, utrzymanie i rozszerzenie przyczółków na rzece Odrze ..."

Jak wynika z przykładów drugiej wojny światowej manewr lotniskowy miał ważne znaczenie dla prowadzenia działań bojowych lotnictwa, dlatego poświęcono mu wiele uwagi i ciągle doskonalono jego organizację. Zabezpieczenie tyłowe manewru lotniskowego w Wojsku Polskim oparte było na zasadach stosowanych w lotnictwie Armii Radzieckiej podczas działań wojennych. W miarę upływu lat było modyfikowane i dostosowywane do zmian zachodzących w strukturze organizacyjnej lotnictwa oraz taktyki prowadzenia walki.

Z przeprowadzonej analizy dokumentów archiwalnych wynika, że terminem "przebazowanie" określano zmianę miejsc dyslokacji zarówno w odniesieniu do jednostek bojowych jak i tyłowych. Dopiero pod koniec lat czterdziestych uściślono terminologię w tym zakresie, określając przebazowaniem jednoczesną zmianę miejsc dyslokacji oddziałów lotniczych /rzut bojowy/ i oddziałów /pododdziałów/ tyłowych ich zabezpieczających /rzut naziemny/. Natomiast pod pojęciem przemieszczenia rozumiano przesunięcie jednostek tyłowych do nowego rejonu oraz ich rozwinięcie do wykonania zadań.

Manewr lotniskowy miał wówczas i ma aktualnie na celu:
- zapewnienie odpowiedniej głębokości oddziaływania lotnictwa na przeciwnika;
- wyprowadzenie oddziałów lotniczych spod grożącego napadu /uderzenia/ przeciwnka;
- stworzenie odpowiedniego ugrupowania lotnictwa ułatwiającego wykonanie postawionego zadania;
- maskowanie faktycznego bazowania lotnictwa i własnych zamiarów.

Jednym z czynników określających możliwość i zakres dokonania manewru lotniskowego, jest stan i możliwości lotniskowego i materiałowo-technicznego zabezpieczenia manewru. O możliwości dokonania manewru lotniskowego przez jednostki lotnicze decydowało posiadanie odpowiednio przygotowanych w czasie i miejscu lotnisk z rozwiniętą na nich bazą materiałowo-techniczną. Oddziały lotnicze mogły zmieniać miejsc bazowania jedynie w tym wypadku, gdy w nowym rejonie bazowania zostały przygotowane lotniska, na których znajdowało się to wszystko, co było potrzebne do życia i prowadzenia działań bojowych./117/

Przygotowaniem lotnisk zajmowały się kompanie lotniskowo-techniczne oraz wydzielone siły i środki bol /czołówki zaopatrzenia/, a po wyłączeniu bol w skład pułków lotniczych - kompanie obsługi lotnisk pułków lotniczych. Często w przygotowaniu lotnisk brały udział jednostki inżynieryjno-lotniskowe /bataliony inżynieryjno-lotniskowe bezpośrednio podległe szefowi tyłów WL. Bazę materiałowo-techniczną na naszych lotniskach przygotowywały bol a od 1947 r. pododdziały tyłowe pułków lotniczych. Od ilości i możliwości tych pododdziałów uzależniona była terminowość dokonania manewru lotniskowego.

Zabezpieczenie tyłowe manewru lotniskowego polegało na przygotowaniu w nowym rejonie bazowania lotnisk z rozwiniętą bazą materiałowo-techniczną oraz na nieprzerwanym zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa w okresie organizacji i w toku wykonania manewru.

Podstawowymi zadaniami zabezpieczenia tyłowego manewru lotniskowego było przygotowanie lotnisk do przyjęcia rzutu bojowego oddziałów lotniczych /o ile lotniska nie nadawały się do eksploatacji/, rozwinięcie w porę na tych lotniskach bazy matreriałowo-technicznej oraz zabezpieczenie jednostek lotniczych w toku wykonywania manewru.

Najtrudniejszym elementem zabezpieczenia tyłowego manewru - jak wskazywały doświadczenia minionej wojny oraz ćwiczenia przeprowadzone w okresie powojennym - było przygotowanie i rozwinięcie na czas odpowiedniej bazy materiałowo-technicznej na kolejnych lotniskach bazowania. Stąd manewer pułku lotniczego poprzedzany był wcześniejszym wysłaniem na kolejne lotnisko bazowania odpowiednich sił i środków materiałowo-technicznego zabezpieczenia /czołówki zaopatrzenia/. Siły te wydzielane były przez bol, a od 1947 r. przez pododdziały tyłowe przebazowującego się pułku, które odpowiedzialne były za odtworzenie gotowości i przygotowanie pułku lotniczego do lotu z nowego lotniska.

Rozpatrując problem manewru lotniskowego, należy stwierdzić, iż istniała i nadal istnieje duża rozpiętość pomiędzy zdolnościami manewrowymi elementów bojowych lotnictwa, a możliwościami manewrowymi elementów naziemnych materiałowo-technicznego zabezpieczenia. Rzuty bojowe lotnictwa przebazowywały się zwykle na nowe lotniska z prędkościami rzędu setek kilometrów na godzinę, a tymczasem elementy zabezpieczenia naziemnego, przemieszczające się przy pomocy transportu samochodowego, osiągały średnią prędkość operacyjną rzędu 20-25 km na godzinę /maksymalnie 50 km/. Rozpiętość prędkości między tymi rzutami była i jest jednym z podstawowych czynników ograniczających manewrowość lotniskową lotnictwa.

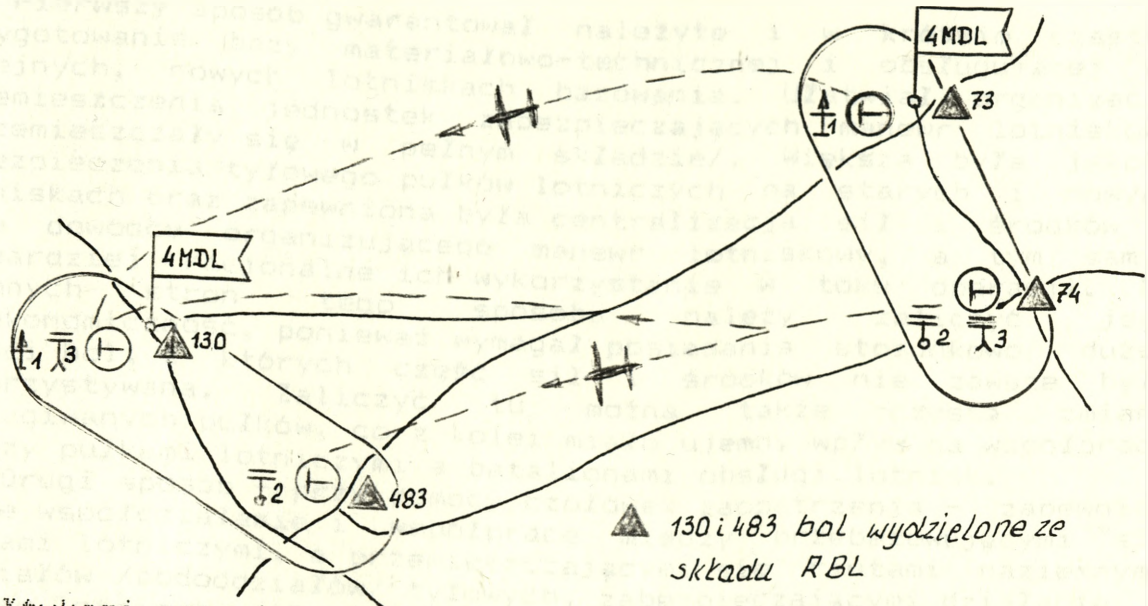
W końcowym okresie drugiej wojny światowej jak i w pierwszych latach powojennych ukształtowały się dwie koncepcje /sposoby/ rozwiązania problemu materiałowo-technicznego zabezpieczenia manewru lotniskowego: /118/

a/ koncepcja /sposób/ polegająca na tym, że bazę materiałowo-techniczną i obsługującą przygotowywały na nowych, kolejnych lotniskach bazowania jednostki tyłowe /bataliony obsługi lotnisk i kompanie lotniskowo-techniczne/ nie związane w czasie przemieszczania się z zabezpieczeniem działań bojowych lotnictwa - przy pomocy bol wchodzących w skład rejonu bazowania lotnictwa;

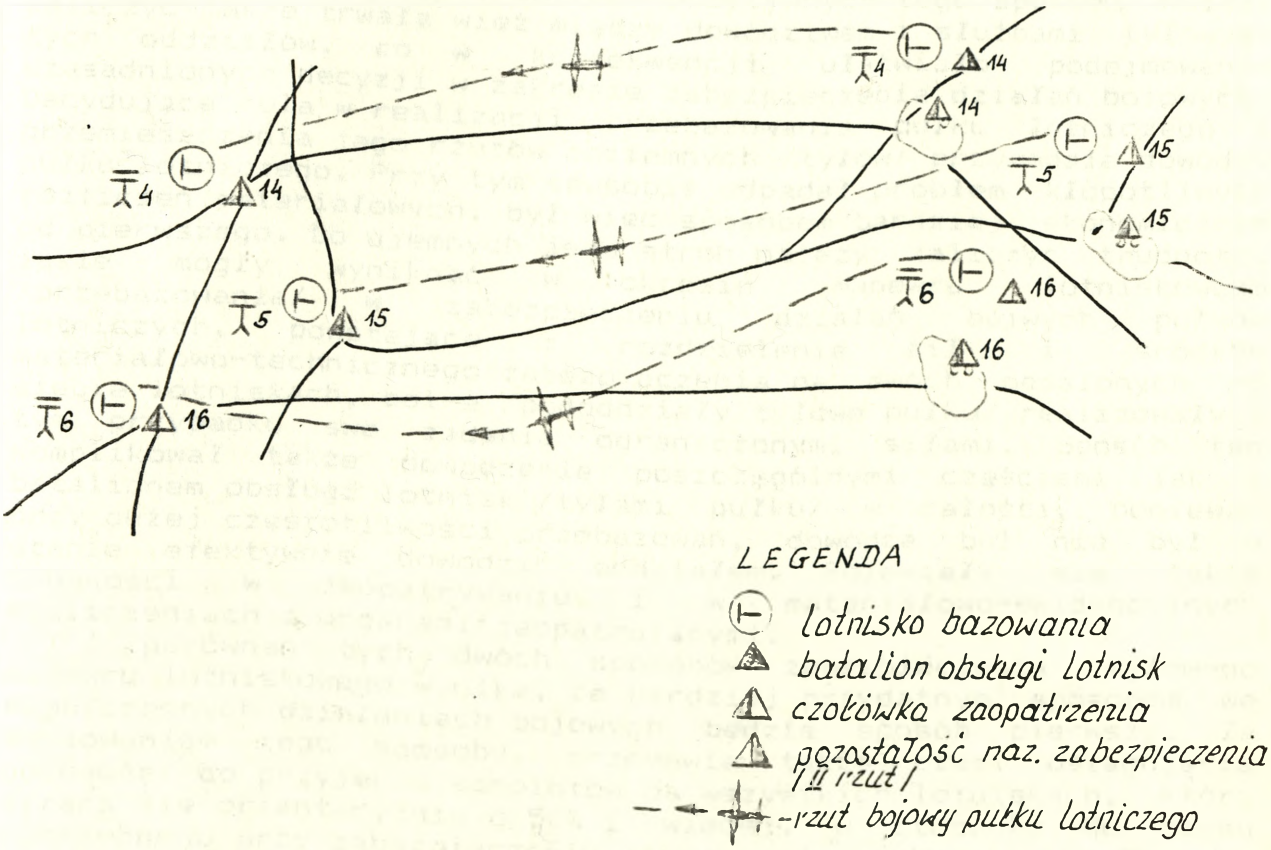
b/ koncepcja /sposób/ polegająca na tym, że przyjęcie oddziałów lotniczych na nowych, kolejnych lotniskach bazowania zapewniały bol, które w czasie przemieszczania się zabezpieczały jednocześnie działania bojowe lotnictwa - przy pomocy czołówek zaopatrzenia, wydzielanych ze składu bol, a po 1947 r. ze składu pododdziałów tyłowych zabezpieczanego pułku lotniczego. Nazywano to systemem "dwóch części" lub "dwóch rzutów".

Sposoby zabezpieczenia materiałowo-technicznego manewru lotniskowego prezentuje rysunek nr 35.

a/ batalionami obsługi lotnisk nie związanymi w czasie przemieszczenia z zabezpieczeniem działań bojowych.



b/ czołówkami zaopatrzenia /systemem "dwóch rzutów"/.



Rys.35. Podstawowe sposoby materiałowo-technicznego zabezpieczenia manewru lotniskowego.

Na podstawie analizy wymienionych sposobów, sprawdzonych w działaniach bojowych drugiej wojny światowej oraz w szeregu ćwiczeniach powojennych można wyodrębnić dodatanie i ujemne strony każdego z nich.

Pierwszy sposób gwarantował należyte i w krótkim czasie, przygotowanie bazy materiałowo-technicznej i obsługującej na kolejnych, nowych lotniskach bazowania. Ułatwiał organizację przemieszczenia jednostek zabezpieczających manewr lotniskowy /przemieszczały się w pełnym składzie/. Większa była jakość zabezpieczenia tyłowego pułków lotniczych na starych i nowych lotniskach oraz zapewniona była centralizacja sił i środków w ręku dowódcy organizującego manewr lotniskowy, a tym samym najbardziej racjonalne ich wykorzystanie w toku operacji. Do ujemnych stron tego sposobu należy zaliczyć jego nieekonomiczność, ponieważ wymagał posiadania stosunkowo dużej ilości bol, z których część sił i środków nie zawsze była wykorzystywana. Zaliczyć tu można także częstą zmianę obsługiwanych pułków, co z kolei miało ujemny wpływ na współpracę między pułkami lotniczymi a batalionami obsługi lotnisk.

Drugi sposób - przy pomocy czołówek zaopatrzenia - zapewniał dobre współdziałanie i współpracę między przebazowującymi się pułkami lotniczymi, a przemieszczającymi się rzutami naziemnymi oddziałów /pododdziałów/ tyłowych, zabezpieczającymi działania i manewr lotniskowy. Przy tym sposobie pułki lotnicze były z reguły zabezpieczane przez jedne i te same bataliony obsługi lotnisk /tyły pułku lotniczego/. Do cech pozytywnych tego sposobu należy zaliczyć także trwałą więź między dowództwem i służbami tyłowymi tych oddziałów, co w konsekwencji ułatwiało podejmowanie uzasadnionych decyzji w zakresie zabezpieczenia działań bojowych. Decydująca rola w realizacji przebazowania pułku lotniczego i przemieszczenia jego rzutów naziemnych /tyłów/ przypadała dowódcy pułku lotniczego. Przy tym sposobie odpadał problem kłopotliwych rozliczeń materiałowych, był więc sposobem bardziej ekonomicznym od pierwszego. Do ujemnych jego stron należy zaliczyć trudności jakie mogły wyniknąć w okresie manewru lotniskowego /przebazowania/ w zabezpieczeniu działań bojwych pułków lotniczych, powstające z rozdzielenia sił i środków materiałowo-technicznego zabezpieczenia na dwóch oddalonych od siebie lotniskach, bol-e /pododdziały tyłowe pułku/ realizowały w tym przypadku swe zadania ograniczonymi siłami. Sposób ten komplikował także dowodzenie poszczególnymi częściami jak i batalionem obsługi lotnisk /tyłami pułku/ w całości, ponieważ przy dużej częstotliwości przebazowań, dowódca bol nie był w stanie efektywnie dowodzić oddziałem. Pojawiały się także trudności w zaopatrywaniu i w materiałowo-ewidencyjnych rozliczeniach z organami zaopatrującymi.

Z porównań tych dwóch sposobów zabezpieczenia tyłowego manewru lotniskowego wynika, że bardziej przydatnym sposobem we współczesnych działaniach bojowych będzie sposób pierwszy. Za stosowaniem tego sposobu, przemawia także czas osiągnięcia gotowości do przyjęcia samolotów na wszystkich lotniskach, który skraca się orientacyjnie o 50% i więcej, w stosunku do czasu potrzebnego przy zabezpieczeniu manewru lotniskowego czołówkami /system "dwóch rzutów"/. /119/

Biorąc jednak pod uwagę rozwój organizacyjny naszego lotnictwa w omawianym okresie oraz znaczną jego redukcję, stosowano sposób "dwóch rzutów" - sposób ekonomiczniejszy, aczkolwiek bardziej złożony i mniej niezawodny. /120/ Sposób ten przybierając różne formy w poszczególnych okresach rozwoju naszego lotnictwa stosowany jest zresztą do chwili obecnej.

Pomyślność zamierzonego manewru pułków lotniczych uzależniona była między innymi od czasu przemieszczenia sił i środków zabezpieczenia materiałowo-technicznego na nowe lotniska, na który miały wpływ:

- sposób przemieszczenia /rodzaj transportu jakim odbywało się przemieszczenie/;
- możliwości manewrowe oddziałów /pododdziałów/ tyłowych zabezpieczających manewr lotniskowy;
- organizacja i wykonanie przemieszczenia;
- warunki przemieszczenia.

a/ Sposób przemieszczenia.

Do przemieszczenia oddziałów /pododdziałów/ tyłowych zabezpieczających manewr lotniskowy stosowano transport samochodowy, kolejowy i lotniczy. Podstawowym rodzajem transportu był jednak transport samochodowy i kolejowy. Transport lotniczy był środkiem pomocniczym, stosowanym w czasie przebazowania do częściowego przewozu stanu osobowego pułku /personelu technicznego/ i sprzętu lotniczego. Stosowano także niejednokrotnie sposób kombinowany, tzn. część sił i środków naziemnego zabezpieczenia - przednia komenda /grupa rekonesansowa/ - przemieszczana była transportem samochodowym, pozostała zaś część bol /pododdziałów tyłowych pułku/ transportem kolejowym. /121/ Sposób ten stosowany był szczególnie w czasie przebazowań pułków lotniczych na poligony letnie./122/

b/ Manewrowość oddziałów /pododdziałów/ zabezpieczających manewr lotniskowy

Zdolności manewrowe bol /tyłów pułku lotniczego/ przemieszczających się transportem samochodowym, uzależnione były od struktury organizacyjnej, wyposażenia sprzętowego i jego stanu technicznego oraz od odpowiedniego wyszkolenia stanu osobowego.

Z analizy dokumentów archiwalnych dotyczących przebazowań pułków lotniczych, można wyciągnąć wniosek, że ówczesna struktura organizacyjna nie w pełni odpowiadała wymogom i zadaniom wykonywanym przez te jednostki w toku zabezpieczenia manewru lotniskowego pułków lotniczych, a w konsekwencji nie zapewniała należytej wysokiej manewrowości i łatwego kierowania.

Ujemny wpływ na manewrowość tych jednostek miało też przechodzenie od jednej struktury organizacynej /etatowej/ do drugiej /nieetatowej ale koniecznej ze względu na wykonywane zadania/, zmieniając przy tym system dowodzenia i kierowania siłami i środkami, będącymi w poszczególnych rzutach. Z punktu widzenia manewrowości było to zjawisko niekorzystne, ponieważ wydłużał się czas trwania podziału sił i środków tych jednostek,

co w konsekwencji ograniczało manewrowość pułków lotniczych.

Manewrowość bol /tyłów pułku lotniczego/ uzależniona była także od wyposażenia sprzętowego, a zwłaszcza liczby i prędkości pojazdów mechanicznych. Mimo,że mała ilość pojazdów i ich typów była cechą dodatnią w zakresie szybkości marszu, przez co skracano czas przyjęcia rzutu bojowego na nowym lotnisku, z drugiej zaś strony nie było możliwości utrzymania "na kołach" odpowiedniej wielkości zapasów środków materiałowych oraz przewiezienia w jednym rejsie całości sprzętu lotniczo-technicznego z jednego lotniska na drugie. Często z powodu braku transportu część sprzętu pozostawiano na starym lotnisku bazowania, a następnie po zabezpieczeniu manewru lotniskowego zwożono go na nowe lotnisko, przez co zaniżane były zdolności manewrowe bol.

c/ Organizacja i wykonanie przemieszczenia.

Pomyślność zamierzonego manewru pułków lotniczych zależała od sprawnej organizacji i samego wykonania przemieszczenia batalionów obsługi lotnisk, a po włączeniu ich w skład pułków, jego tyłów.

Organizacja przemieszczenia oddziałów /tyłów pułku/ zabezpieczających manewr lotniskowy rozpoczynała się z chwilą otrzymania rozkazu bojowego na przemieszczenie. Dowódca bol /kwatermistrz pułku lotniczego/ po otrzymaniu rozkazu bojowego w pierwszej kolejności przystępował do wypracowania decyzji na przemieszczenie, w ramach której opracowywał plan przemieszczenia /przebazowania/, przygotowywał zapotrzebowania na transport oraz rozkaz do stawiania zadań.

Plan przemieszczenia składał się z czterech dokumentów:
- spisu /wykazu/ czołówki zaopatrzenia /czołówki zwiadu/ i zestawienia wysyłanego z nią sprzętu;
- podziału wykorzystywanego, własnego transportu do przemieszczania;
- wykazu kolumn samochodowych;
- planowej tablicy przemieszczenia transportu samochodowego./123/

Dowódca bol /kwatermistrz pułku/ najczęściej zadania podwładnym stawiał ustnie /szczególnie w okresie działań wojennych i pierwszych miesiącach po wyzwoleniu/, jednak w dokumentach archiwalnych można spotkać wiele rozkazów pisemnych o ustalonej kolejności i treści. Oprócz rozkazu każdy wykonawca /dowódca czołówki, kolumny samochodowej, transportu, szef służby/ otrzymywał z niego wyciąg z danymi dotyczącymi jego zadań. Ponadto każdy dowódca kolumny /transportu/ winien otrzymać mapę rejonu, schemat trasy, tablice sygnałów dowodzenia kolumną oraz instrukcje w zależności od sytuacji.

Nie wszyscy dowódcy bol /kwatermistrze pułków/ przekazywali powyższe dane swoim podwładnym w formie dokumentów, najczęściej dane te przekazywano ustnie. Dopiero w dokumentach archiwalnych z końca lat czterdziestych można zauważyć, że na powyższe zagadnienia zwracano baczniejszą uwagę w procesie szkolenia, skutkiem czego wykonywano już niezbędną dokumentację w tym zakresie.

Analiza dokumentacji archiwalnej dotyczącej problematyki wypracowania przez dowódcę bol /kwatermistrza pułku/ decyzji na przemieszczenie, dowodzi, że sposób jej wypracowania był w miarę przejrzysty, jednak kolejność i treść jej wypracowania znacznie odbiega od metody stosowanej w chwili obecnej.

Z całości zagadnień związanych z organizacją i wykonaniem przemieszczenia istotne znaczenie miał sam proces przemieszczenia obejmujący zwinięcie sił i środków bol /tyłów pułku/ na starym lotnisku, marsz i rozwinięcie na nowych lotniskach. Najistotniejszym elementem tego procesu był marsz, ponieważ czas marszu był głównym czynnikiem decydującym o czasie przemieszczenia. Bataliony obsługi lotnisk /tyły pułku lotniczego/ przemieszczając się, tworzyły samodzielne kolumny marszowe i, jak wskazują doświadczenia, z reguły przemieszczały się po jednej marszrucie, wykonując marsz całością swych sił /jeżeli nie zabezpieczały działań bojowych lotnictwa/ lub mając je podzielone na rzuty /o ile przemieszczenie odbywało się bez przerywania zabezpieczenia i obsługi jednostek lotniczych na lotniskach dotychczasowego bazowania/. Najczęściej stosowano system "czołówek zaopatrzenia" - tzw. system "dwóch części" /rzutów/, z których czołówka zaopatrzenia stanowiła pierwszy rzut, pozostałość sił i środków bol /tyłów pułku lotniczego/ - stanowił drugi rzut.

Po otrzymaniu rozkazu na przemieszczenie, w pierwszej kolejności przystępowano do kompletowania czołówki zaopatrzenia i wysyłania jej na nowe lotnisko, z takim wyliczeniem by mogła do chwili przybycia głównych sił bol /tyłów pułku/, przyjąć na zaopatrzenie oddział lotniczy i przystąpić do jego zabezpieczenia. Skład czołówki zaopatrzenia nie był stały i uzależniony był od stopnia ukompletowania stanem osobowym i sprzętem bol /tyłów pułku/ oraz rodzaju zabezpieczanego pułku i realizowanych przez niego zadań. Czołówka zaopatrzenia zabezpieczała pułk pod względem gospodarczo-bytowym, a w razie konieczności mogła zabezpieczyć także loty w zakresie materiałowo-technicznym na okres dwóch - trzech dni.

Często przy wysyłaniu czołówki zaopatrzenia na nowe lotnisko z jej składu wydzielano "czołówkę zwiad" /komendanturę/ w składzie 15-20 ludzi, 1-2 samochody ciężarowe z niezbędnym sprzętem i narzędziami, z zadaniem zabezpieczenia przyjęcia czołówki zaopatrzenia lub bol /tyłów pułku lotniczego/ na nowym lotnisku. Czołówka - zwiad spełniała podobną rolę, jak współczesna grupa rozpoznania tyłowego.

Po wyruszeniu czołówki zaopatrzenia na nowe lotnisko na starym miejscu bazowania pozostawała reszta sił i środków bol stanowiących drugi rzut, z zadaniem zabezpieczenia pracy bojowej pułku lotniczego i jego przebazowania na nowe lotnisko. Po zabezpieczeniu wylotu rzutu bojowego pułku lotniczego, drugi rzut bol zwijał się i przemieszczał na nowe lotnisko.

Kolumny samochodowe poruszały się po szosach i drogach gruntowych z prędkością 20-30 km/godz. Prędkość kolumny samochodowej uzależniona była od typu samochodów, wielkości kolumny i stanu dróg. Jeżeli bol przemieszczał się na duże odległości, kolumny samochodowe zabezpieczane były w odpowiednią ilość paliwa, żywność oraz pomoc medyczną i techniczą. /124/

Ochronę i bezpieczeństwo przemieszczania bol zapewniano własnymi siłami i środkami. W wypadku spodziewanego szczególnego zagrożenia z powietrza, ochronę wzmacniano poprzez przydzielenie dodatkowych środków OPLot oraz organizowano osłonę kolumny z powietrza na najbardziej zagrożonych odcinkach trasy.

Przy przemieszczeniu bol /tyłów pułku lotniczego/ transportem kolejowym całość bol-u dzielono na dwa transporty /eszelony/ - rzuty. Podziału sił i środków na rzuty, dokonywano z takim wyliczeniem, ażeby pierwszy rzut /ok.30-40% sił i środków/ do czasu przybycia następnego, mógł posiadanymi siłami i środkami przyjąć na zaopatrzenie pułk lotniczy. Przy podziale stanu osobowego i sprzętu na poszczególne transporty stosowano te same zasady, co przy transporcie samochodowym. Często rzut pierwszy nazywano - czołówką wstępną, rzut drugi - czołówką właściwą. /125/ Do pierwszego transportu wyznaczano taką ilość ludzi, sprzętu i środków materiałowych, aby można było szybko rozładować transport, przyjąć na pełne zaopatrzenie pułk lotniczy oraz zorganizować obronę i ochronę na nowym lotnisku.

Do drugiego rzutu /transportu/ zabierano pozostałe siły i środki naziemnego zabezpieczenia pułku lotniczego. /126/ Rzut ten wyruszał na nowe lotnisko po zabezpieczeniu wylotu rzutu bojowego pułku lotniczego.

Okres przygotowawczy do przebazowania pułku lotniczego transportem kolejowym rozpoczynał się od momentu otrzymania rozkazu na przebazowanie /zazwyczaj od dowódcy WL/. W okresie tym przeprowadzano rekonesans stacji kolejowej, przygotowywano sprzęt i środki materiałowe do przwozu koleją, instruowano stan osobowy o zasadach przewozu transportem kolejowym, ustalano potrzebną ilość wagonów i składano na nie zapotrzebowanie według poniższego wzoru, /127/ dokonywano podziału stanu osobowego, sprzętu i środków materiałowych na poszczególne transporty, ustalano co zostanie załadowane do samochodów - a co do wagonów lub platform oraz opracowywano niezbędną dokumentację na przebazowanie / plan przebazowania/.

Z A P O T R Z E B O W A N I E

na transport kolejowy operacyjny dla 6-go Szturmowego Pułku Lotniczego na dzień 20.VIII.1949 r. godz.8.00

Wyszczególnienie	Ilość wagonów	Rodzaj	Stacja nadaw.	Stacja przeznacz.	Uwagi
Sprzęt, ludzie	30	kryte	Słupsk	Muchorów Wielki k. Wrocławia	nadawca i odbiorca
Sprzęt, samoch.	22	platform	-"-	-"-	6 plsz
Benzyna lotn.	3	cysterny	-"-	-"-	

Kwatermistrz 6-go Szturmowego Pułku Lotniczego

.....
/-/ Makarewicz - kpt.

Dowódca 6-go Szturmowego Pułku Lotniczego

.....
/-/ Parszczykow - ppłk pil.

Po podjęciu decyzji na przebazowanie i wykonaniu niezbędnej dokumentacji dowódca bol /kwatermistrz pułku lotniczego/ wydawał pisemny rozkaz kwatermistrzowski. W rozkazie podawał stację załadowania i wyładowania, czasy załadowania i wysyłania poszczególnych transportów, zadania do wykonania na starym i nowym lotnisku, osoby funkcyjne transportów, organizację żywienia w czasie przejazdu, obronę i ochronę transportów, sposób zabezpieczenia medyczno-sanitarnego oraz inne dane w zależności od sytuacji. Rozkaz podpisywał dowódca, zastępca ds.polityczno-wychowawczych i kwatermistrz pułku. /128/

Drogą powietrzną przebazowywał się personel latający wraz z samolotami i częścią personelu obsługi technicznej.

Sposób mieszany przebazowania pułku lotniczego był połączeniem sposobów przebazowania transportem samochodowym i kolejowym, w związku z czym posiadał ich zalety i wady.

Ważnym zagadnieniem zabezpieczenia tyłowego manewru lotniskowego, było jego zabezpieczenie pod względem materiałowym, które polegało na: zaopatrywaniu rzutów kołowych przemieszczających się jednostek w czasie marszu w materiały pędne i smary, amunicję, żywność i części zapasowe; zabezpieczeniu materiałowym wylotu rzutów bojowych z lotnisk dotychczasowego bazowania; przygotowaniu środków materiałowych na

nowych lotniskach. Z wymienionych zadań, najważniejszym było przygotowanie odpowiedniej ilości środków materiałowych na nowych lotniskach, które zapewniłyby ciągłość zaopatrywania samolotów, a zatem i ciągłość działań bojowych lotnictwa.

W pierwszych latach po wyzwoleniu kraju na lotniskach zapasowych nie utrzymywano bazy materiałowej. Natomiast środki materiałowe zabierane przez tyły pułku lotniczego na nowe lotnisko pozwalały na zabezpieczenie działalności bojowej pułku na okres 1-3 dni w zależności od stopnia ukompletowania w transport. Na pozostałe dni realizowano dowóz środków materiałowych bezpośrednio podporządkowanych szefowi tyłów lotniczych. Dowóz środków materiałowych najczęściej realizowany był własnym transportem tzw.systemem "na siebie", mimo że znana była i praktycznie stosowana w okresie działań wojennych zasadą - "kto stawia zadania, odpowiedzialny jest za dowóz środków materiałowych".

Jak wykazały doświadczenia wojenne i ćwiczenia powojenne, w czasie wykonywania manewru lotniskowego ramię dowozu w stosunkowo krótkim czasie wydłużało się na taką odległość, że dowóz środków materiałowych transportem samochodowym napotykał na poważne trudności. Uwzględniając możliwości transportu bol /pułków lotniczych/ oraz konieczność jednoczesnej realizacji dowozu z przebazowaniem pułków lotniczych na nowe lotniska, system dowozu "na siebie" nie w pełni był przydatny. Często w czasie działań wojennych /np. w operacji berlińskiej/ celem skrócenia ramienia dowozu wydzielano ze składów tzw. wysunięte oddziały składów które przybliżano do nowych lotnisk bazowania, ponadto w dowozie środków matreiałowych w dużym stopniu wykorzystywano transport batalionu samochodowego tzw. system "od siebie".

Jeden i drugi system dowozu stwarzał realne niebezpieczeństwo przerw w zabezpieczeniu materiałowym, co z kolei mogło być przyczyną zakłóceń w ciągłości działań bojowych lotnictwa. W latach powojennych szukano różnych rozwiązań mogących usprawnić system dowozu. Wśród wielu poglądów na temat rozwiązań powyższego problemu, pod uwagę wzięto trzy:

- utworzenie przy dywizjach lotniczych bazy materiałowej;
- manewr zapasami środków materiałowych;
- zwiększenie zapasów środków materiałowych w tyłach pułku lotniczego.

Praktycznie stosowano i doskonalono trzeci wariant, to jest zwiększenie zapasów środków materiałowych wożonych przez tyły pułku lotniczego. Rozwiązanie to wynikało z ogólnych tendencji rozwojowych i poczynań w tym zakresie w Wojsku Polskim. Mimo wielu zalet takiego rozwiązania, podstawową jego wadą było jest zmniejszenie manewrowości tyłów pułku lotniczego, co z kolei jest niekorzystnym zjawiskiem w świetle zabezpieczenia ciągłości manewru lotniskowego lotnictwa.

Zabezpieczenie materiałowo-techniczne, a zwłaszcza terminowe przygotwanie bazy materiałowej na kolejnych lotniskach bazowania, było jednym z decydujących czynników, od którego zależało wykonanie manewru lotniskowego pułków lotniczych i stanowiło sobą podstawowe zadanie zabezpieczenia tyłowego.

W zabezpieczeniu tyłowym manewru lotniskowgo w drugiej połowie lat czterdziestych możemy wyodrębnić dwa okresy, pierwszy - do 1947 roku, kiedy bol-e podporządkowane były pułkom lotniczym tylko operacyjnie. Drugi okres po 1947 roku, kiedy przeprowadzono kolejną reorganizację tyłów lotniczych, w ramach której bataliony obsługi lotnisk rozwiązano, a ich pododdziały i służby włączono w skład pułków lotniczych.

Zasady zabezpieczenia tyłowego manewru lotniskowego w obydwu okresach utrzymywano te same, różnice wystąpiły jedynie w zakresie podległości pododdziałów tyłowych, ogniwach zaopatrywania oraz obiegu informacji między oddziałami /pododdziałami/ tyłowymi a pułkami lotniczymi i dowództwem lotnictwa.

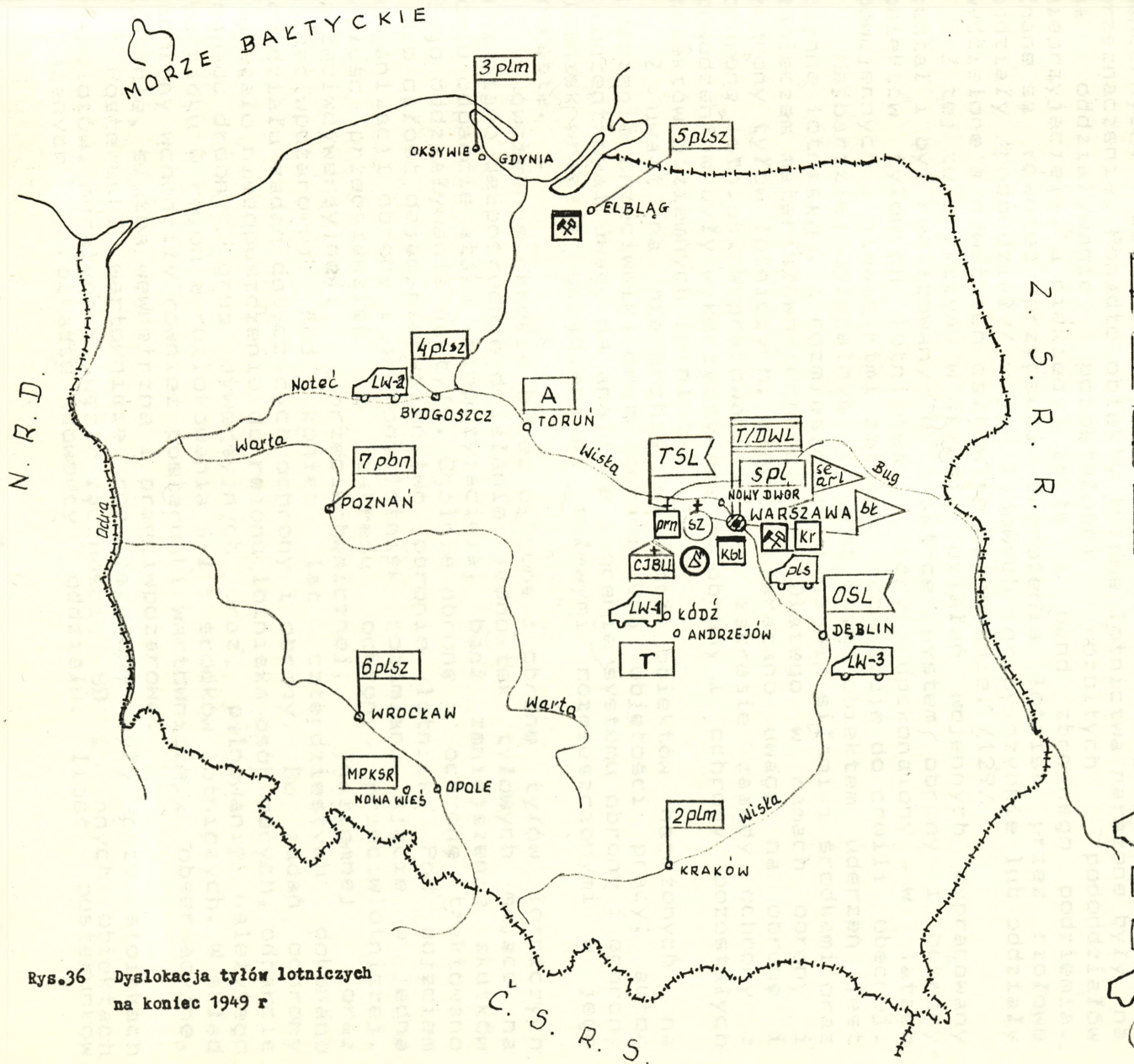
Pierwszy okres typowy dla działań wojennych - kiedy bataliony obsługi lotnisk wchodziły w skład RBL - stwarzał lepszą możliwość zwiększenia ich manewrowości, ponieważ można było zastosować piewrszy sposób zabezpieczenia materiałowo-technicznego manewru lotniskowego. Ze sposobem tym wiązały się wszystkie jego zalety i wady, omówione w treści niniejszego podrozdziału. W okresie tym często stosowano zmianę podporządkowania operacyjnego bol poszczególnym pułkom lotniczym. Decyzję o zmianie podporządkowania bol podejmował dowódca RBL kierując się aktualną sytuacją operacyjno-taktyczną i możliwościami danego bol. W okresie tym powszechnie stosowano także system "czołówek zaopatrzenia" - zwłaszcza w pierwszych miesiącach po zakończeniu działań wojennych.

Drugi okres charakteryzował się tym, że dowódca pułku lotniczego był organizatorem zabezpieczenia manewru lotniskowego on stawiał zadania w tym zakresie i podejmował decyzję co do sposobu jego wykonania. Kwatermistrz pułku był jedynie jego wykonawcą, z racji bezpośredniego przełożeństwa nad pododdziałami tyłowymi, realizującymi zabezpieczenie tyłowe manewru. W okresie tym, w zabezpieczeniu tyłowym manewru lotniskowego stosowano wyłącznie system "czołówek zaopatrzenia".

Wybór sposobu materiałowo-technicznego zabezpieczenia manewru lotniskowego uwarunkowany był manewrowością oraz ilościowo-jakościowym stanem sił i środków tego zabezpieczenia. Nieodzownym warunkiem sprawnego i skutecznego zabezpieczenia manewru lotniskowego zarówno pierwszym jak i drugim sposobem, jest organizacyjna samodzielność elementów zabezpieczenia naziemnego. Organiczne elementy tyłowe pułków lotniczych były nieefektownym ich obciążeniem i sprowadzały manewrowość lotniskową pułków lotniczych /rzutów bojwych/ do manewrowości ich elementów tyłowych, co z punktu widzenia operacyjno-taktycznego było nieporządane.

Zabezpieczenie tyłowe dyslokacji oddziałów lotniczych na lotniskach stałego miejsca bazowania, jak i na lotniskach zapasowych, realizowane było według ogólnie przyjętych zasad opisanych w poszczególnych podrozdziałach niniejszej rozprawy. Było ono ściśle powiązane z zabezpieczeniem manewru lotniskowego. Często realizowane równocześnie - to znaczy, że część sił i środków tyłowych realizowało zabezpieczenie tyłowe manewru lotniskowego, natomiast pozostała część pododdziałów tyłowych zabezpieczała działalność pułków na lotniskach stałego bazowania.

Największa ilość manewrów lotniskowych dokonana została w okresie przechodzenia wojsk lotniczych na stopę pokojową, tj. do 1947 roku, kiedy to po rozwiązaniu szeregu jednostek lotniczych pozostałe pułki lotnicze rozmieszczano równomiernie na całym obszarze Polski. Po 1947 roku dyslokacja jednostek lotniczych raczej się ustaliła, a zmiana miejsc postojów jednostek podyktowana była ćwiczeniami lub szkoleniem poligonowym. Na koniec 1949 roku, podobnie jak po zakończeniu działań wojennych większość jednostek tyłowych skoncentrowana została w rejonie Warszawy. Dokładną ich dyslokację obrazuje rysunek nr 36.



Rys.36 Dyslokacja tyłów lotniczych na koniec 1949 r

LEGENDA

- T/DWL — Dowództwo WL – tyły
- 3 plm — pułk lotniczy wraz z tyłami
- 5 pl — specjalny pułk lotniczy
- se ar-l — sam.esk.aerofotogrametryczna i rozp.lotn.
- Kr — kompania radarowa
- Kbl — kierownictwo budowy lotniska "Boernerowo"
- batalion budowy lotnisk
- pluton radio-nawigacyjny
- pls — pluton samochodowy DWL
- T — składnica
- CBLL — Centr.Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich
- LW-1 — Lotnicze Warsztaty Nr 1,2,3
- SZ — Szkolny plut.ofic.technicznych rezerwy lotnictwa

2.6. Obrona i ochrona tyłów lotniczych

Doświadczenia drugiej wojny światowej dowodzą, że lotnictwo przeciwnika było i jest opłacalnym obiektem uderzeń. Niszczenie jego elementów tyłowych może znacznie przyczynić się do stworzenia warunków zapewniających uzyskanie przewagi w powietrzu, która z kolei znacznie ułatwia powodzenie działań bojowych innych rodzajów sił zbrojnych.

Podstawowymi naziemnymi celami ataku przeciwnika będą lotniska, organa dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi /szczególnie szczebla operacyjnego i taktycznego/ oraz baza materiałowo-techniczna /magazyny, składy, warsztaty remontowe itp/. Powyższe cele często znajdowały się pod oddziaływaniem lotnictwa przeciwnika, jego oddziałów zmotoryzowanych i pancernych, desantów powietrznych oraz grup specjalnego przeznaczenia. Ponadto obiekty tyłowe lotnictwa narażone były na na oddziaływanie pozostałości rozbitych pododdziałów nieprzyjaciela, a niekiedy także i band zbrojnego podziemia. Znane są również przypadki zagrożenia lotnisk przez czołowe oddziały /pododdziały/ wojsk lądowych /grupy szybkie lub oddziały wydzielone a nawet ich całkowite opanowanie. /129/

Z tej to przyczyny w okresie działań wojennych wypracowany został i był realizowany w praktyce system obrony i ochrony obiektów tyłowych lotnictwa, który doskonalony w latach powojennych z niewielkimi zmianami obowiązuje do chwili obecnej.

Najbardziej opłacalnym i wrażliwym obiektem uderzeń jest czynne lotnisko , z rozmieszczonymi na nim siłami i środkami oraz zapleczem materiałowo-technicznym. Dlatego w ramach obrony i ochrony tyłów lotniczych, głównie zwracano uwagę na obronę i ochronę lotnisk. Wypracowane w tym zakresie zasady ochrony z powodzeniem były wykorzystywane do obrony i ochrony pozostałych obiektów naziemnych lotnictwa.

Z uwagi na hierarchię ważności obiektów narażonych na uderzenia przeciwnika oraz ograniczoną objętości pracy, autor skoncentrował uwagę na analizie i ocenie systemu obrony i ochrony lotnisk wraz z urządzeniami tyłowymi rozmieszczonymi w jego obrębie.

W ówczesnym okresie przez ochronę i obronę tyłów lotniczych rozumiano bezpośrednie działanie jednostek tyłowych mające na celu odparcie ataku nieprzyjaciela, bądź zmniejszenie skutków jego oddziaływania na tyły. Ogólnie obronę i ochronę traktowano jako całość dając pierwszeństwo obronie lotnisk. Pod pojęciem organizacji obrony i ochrony lotnisk rozumiano ujęcie w jedną całość przedsięwzięć z zakresu ochrony przeciwlotniczej, przeciwdywersyjnej, przeciwchemicznej, naziemnej oraz przeciwpożarowej. Pod koniec lat czterdziestych dokonano rozdziału zadań dotyczących ochrony i obrony. Do zadań ochrony należało niedopuszczenie do rejonu lotniska osób obcych, odparcie napadu drobnych grup dywersyjnych oraz pilnowanie należytego porządku w rejonie rozlokowania sił i środków lotniczych. W skład ochrony wchodziły również posterunki wartownicze i obserwacyjne, patrole, służba wewnętrzna i przeciwpożarowa.

Posterunki wartownicze rozmieszczone były przy stoiskach samolotów, magazynach, węźle łączności, SD i innych obiektach wskazanych w rozkazie dowódcy oddziału. Ilość posterunków

uzależniona była od ilości elementów bol, pułku lotniczego rozmieszczonych w rejonie lotniska. Szczególnej ochronie podlegały samoloty, magazyny mps, uzbrojenia i amunicji, bombosklady, sztab bol i pułku lotniczego. Przy obiektach gdzie pracował personel techniczny nie wystawiano posterunków wartowniczych, dopiero po zakończeniu pracy obiekty te przekazywano pod ochronę warty.

Zadaniem patrolu było niedopuszczenie na lotnisko osób obcych, pilnowanie aby personel pułku i bol przestrzegał ustalonego w garnizonie porządku oraz dyscypliny wojskowej, przeciwgazowej i maskowania. /130/ Patrole pełniły służbę poza zewnętrznymi granicami lotniska oraz w rejonie rozmieszczenia personelu pułku i bol. Służba wewnętrzna organizowana była na podstawie zarządzeń i rozkazów dowódców oddziałów zgodnie z obowiązującym regulaminem.

Obrona tyłów Wojsk Lotniczych obejmowała obronę obszaru lotniska zajmowanego przez pułk /pułki/ lotniczy i pododdziały /oddziały/ tyłowe, obronę organów dowodzenia rozmieszczonych poza lotniskiem, obronę kolumn naziemnych w czasie zmiany dyslokacji oraz obronę pozostałych jednostek tyłowych lotnictwa rozmieszczonych poza obszarem lotnisk. Organizacja obrony tyłów lotniczych obejmowała czynne środki obrony przeciwlotniczej, naziemnej, chemicznej i przewciwpożarowej oraz czynności zapewniające odpowiednie maskowanie.

W skład czynnych środków obrony przeciwlotniczej wchodził 1596 pułk obrony przeciwlotniczej oraz 901 bateria i 1113 kompania przeciwlotnicza. Ponadto do obrony przeciwlotniczej wyznaczane były również samoloty myśliwskie stacjonujące na lotnisku, a które przeznaczone były do osłony lotniska, ważnych obiektów lub kolumn naziemnych Wojsk Lotniczych. Podstawowym zadaniem obrony przeciwlotniczej było niedopuszczenie samolotów przeciwnika do rejonu lotniska i obiektów tyłowych, wzbronienie wykonania uderzeń oraz ochrona personelu i sprzętu znajdującego się na ziemi.

Zadanie obrony naziemnej lotnisk i jednostek tyłowych polegało na zabezpieczeniu normalnej pracy pułków lotniczych /oddziałów, pododdziałów tyłowych/ i odparciu wszelkich ataków nieprzyjaciela z ziemi.

Obrona przeciwchemiczna tyłów lotniczych obejmowała organizację powiadamiania stanu osobowego o niebezpieczeństwie napadu chemicznego nieprzyjaciela, rozpoznawanie chemiczne rejonów rozmieszczenia oddziałów i pododdziałów tyłowych, ochronę stanu osobowego przed skutkami działań środków chemicznych, zabezpieczenie środków materiałowych i sprzętu lotniczo-technicznego przed skażeniem chemiczny oraz likwidację skutków napadu chemicznego nieprzyjaciela. W celu rozpoznania chemicznego i powiadamiania stanów osobowych o zagrożeniu napadu chemicznego jednostki lotnicze organizowały posterunki obserwacji chemicznej. Ponadto stan osobowy zabezpieczany był przed skutkami działania środków chemicznych przez wyposażenie w indywidualne środki ochrony chemicznych przez wyposażenie w indywidualne środki ochrony przeciwchemicznej i odpowoidnie urządzenie schronów. Środki materiałowe i sprzęt zabezpieczano specjalnymi pokrowcami i przykryciami brezentowymi oraz przez urządzenie schronów -

ziemianek.

Obronę przeciwpożarową organizowano w celu zapobieżenia pożarom względnie ich zlokalizowaniu i ugaszenia. Obronę przeciwpożarową lotnisk, samolotów i magazynów organizowała drużyna przeciwpożarowa bol /pułku lotniczego/.

Jednym z ważniejszych zadań w ramach obrony tyłów Wojsk Lotniczych było maskowanie, które właściwie zorganizowane pozwalało znacznie zmniejszyć ilość własnych strat w sile żywej i sprzęcie. W maskowaniu obowiązywała zasada, a wręcz nawet rozkaz, że bezwzględnie i zawsze należało maskować sprzęt lotniczy stosując do tego celu wszystkie dostępne środki. Lotniska znane nieprzyjacielowi należało maskować w ten sposób, aby robiły wrażenie niezajętych. W tym celu sprzęt należało rozśrodkowywać oraz przestrzegać dyscypliny maskowania. Lotniska i obiekty tyłowe nieznane nieprzyjacielowi maskowano w sposób utrudniający ich rozpoznanie z powietrza.

Z okresu działań wojennych przyjęto po wojnie zasadę organizowania lotnisk pozornych, /131/ które stały się częścią składową węzłów lotniskowych. Ilość ich na obszarze zajętym przez wojska lotnicze ustalał każdorazowo Dowódca Wojsk Lotniczych w ten sposób, aby wynosiła ona 70% lotnisk czynnych. Organizacja maskowania oraz urządzenie lotnisk pozornych należało do obowiązków dowódcy bol /pułku lotniczego/, który w tym celu wykorzystywał siły i środki podległej służby lotniskowej. Na szczeblu dowództwa WL wykorzystywano w tym celu 5 samodzielny pluton maskujący. Dowodzenie i kontrola w zakresie maskowania należała do szefa wydziału lotniskowego WL, a także oficera służby minersko-saperskiej RBL oraz dowódcy bol, a od 1947 r. pomocnika dowódcy pułku ds.zaopatrzenia /kwatermistrza/.

Całością obrony kierował Dowódca WL za pośrednictwem swego zastępcy do spraw tyłów. W zakresie organizacji obrony w podległych jednostkach lotniczych kierowano się zarządzeniami i wytycznymi szefa tyłów WL oraz ogólnie przyjętymi zasadami.

Przykładem może być rozkaz dowódcy 7 RBL wydany 13.09.1945 r. dla podległych jednostek po napadzie uzbrojonej bandy na jeden z garnizonów lotniczych w dniu 9.09.1945 r. Aby w przyszłości ustrzec się przed podobnymi przypadkami na podstawie powyższego rozkazu wzmocniono obronę i ochronę miejsc rozśrodkowania zapasów materiałowych /magazynów/, samolotów, sztabów, warsztatów oraz wyeliminowano możliwości przenikania obcych osób na teren koszar. Ponadto zobowiązano osoby odpowiedzialne za obronę i ochronę do uzgadniania planów obrony i ochrony jednostek z komendantami garnizonów, a jeżeli zachodziła potrzeba to i z innymi dowódcami oddziałów nie wchodzącymi w skład lotnictwa, a znajdującymi się w pobliżu oddziałów lotniczych./132/

Z analizy wydanych zarządzeń i rozkazów w zakresie obrony i ochrony jednostek lotniczych wynika, że przełożeni poszczególnych szczebli zwracali uwagę na należytą jej organizację. Miało to duże znaczenie szczególnie w okresie oddziaływania zbrojnego podziemia, którego uzbrojone grupy starały się niszczyć sprzęt oraz dezorganizować pracę jednostek wojskowych.

Jednostki tyłowe lotnictwa organizowały obronę zgodnie z planem obrony garnizonu opracowanym przez jego komendanta. /133/ Wszystkie przedsięwzięcia obrony i ochrony lotnisk do 1947 r. realizowane były siłami i środkami bol, pułku artylerii przeciwlotniczej oraz niektórych oddziałów armii lotniczej /7RBL/

rozlokowanych na lotniskach bazowania dywizji lub puŁku. /134/ Po reorganizacji wojsk lotniczych od 1947 r. przedsięwzięcia obrony i ochrony garnizonów lotniczych, w tym i lotnisk realizowane byŁy siŁami i środkami puŁków lotniczych. CaŁością obrony i ochrony garnizonu dowodziŁ dowódca garnizonu, natomiast obroną i ochroną lotniska dowódca bol, a po rozformowaniu w grudniu 1946 r. bol - komendant obsŁugi lotniska. /135/

W zakresie obrony i ochrony dowódca garnizonu /dowódca dywizji, puŁku lotniczego/ podejmowaŁ decyzję, na podstawie której opracowywany byŁ ogólny plan obrony i ochrony garnizonu, w ramach którego opracowywano także plan obrony i ochrony lotniska.

Plan obrony i ochrony lotniska składaŁ się z części graficznej i opisowej /legendy/. Część graficzna opracowywana byŁa w formie schematu rejonu lotniska z naniesionymi na nim ważniejszymi obiektami lotniska, rejonami ochrony /zwanymi często odcinkami obrony/, patrolami, wartowniami, punktami dowodzenia, stanowiskami ogniowymi i innymi elementami w zależności od potrzeb. Typowy wariant części graficznej planu obrony i ochrony lotniska obrazuje rysunek nr 38, natomiast inne warianty wykonywane przez oddziaŁy lotnicze zaŁączniki nr 61 i 62. /136/

Część opisowa planu obrony i ochrony zawieraŁa instrukcję alarmową, rozliczenie siŁ i środków potrzebnych do obrony i ochrony /wykonywane tabelarycznie, wedŁug wzoru - patrz rysunek 37/, plan ochrony, schemat Łączności, plan ewakuacji, plan działań bojowych określający zadania i sposoby działania pododdziałów na wypadek napadu nieprzyjaciela oraz sposoby współdziałania wewnątrz lotniska i z sąsiadami. Ponadto w części opisowej w celu zorganizowania należytej obrony można było określać inne ustalenia i wymogi w zależności od okoliczności.

Nazwa rejonu obrony	Podod-dziaŁ	Stan ofic.	Stan podof. szereg	Razem	uzbrojenie		
					Karab	Pist	Rkm
Rejon obrony nr 1							
Rejon obrony nr 2							
Rejon obrony nr 3							
itd							
OddziaŁ niszczyciel.							
Rezerwa dla obrony garnizonu lotniczego							
Zabezpieczenie med.							

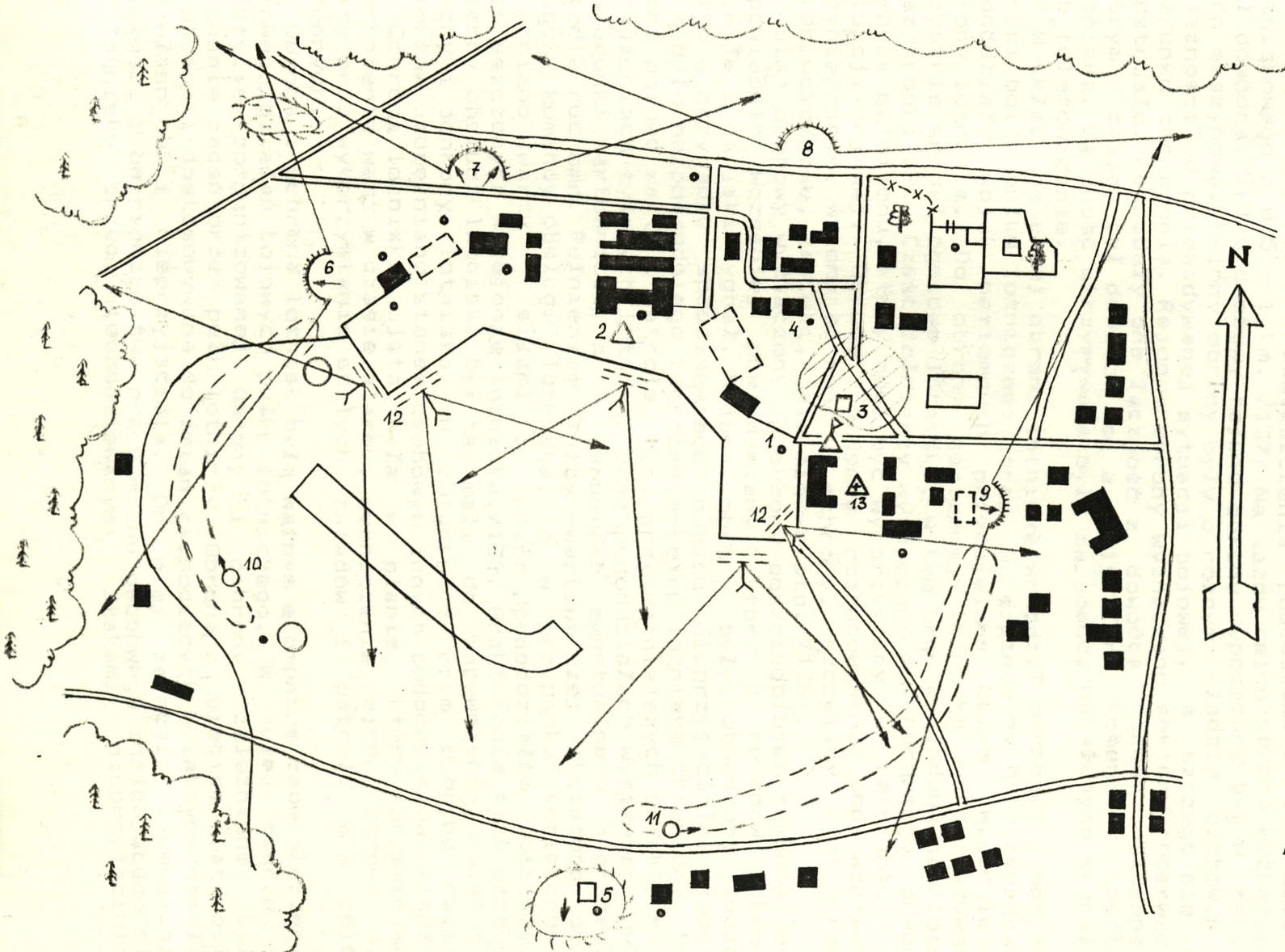
CAW, III-115-410, s.29-32.

Rys.37. Wzór tabeli podziaŁu siŁ i środków do obrony i ochrony lotniska.

"ZATWIERDZAM"
DOWÓDCA GARNIZONU LOTNICZEGO BYDGOSZCZ

.....dnia.....

SCHEMAT OBRONY LOTNISKA



LEGENDA

1. PD dowódcy garnizonu lotniczego
2. PD komendanta lotniska i punkt obserwacyjny
3. Ruchoma rezerwa /odwód/
4. Wartownia Nr 1
5. Wartownia Nr 2
6–9. Odcinki obrony nr 1–4
10–11. Patrole nr 1–2
12. Samoloty na st.ogniowych
13. Punkt opatrunkowy
- Wartownicy

SZEF SZTABU
4-go Pułku Lotniczego Bydgoszcz

ppłk Basow

Rys. 38 Część graficzna planu obrony i ochrony lotniska /1948r/.

Schemat łączności zawierał łączność wewnętrzną garnizonu i łączność z obiektami sąsiednimi oraz posterunkami obserwacyjnymi.

W planie ewakuacji podawano kolejność wyprowadzania samolotów i personelu na zapasowe lotniska, kto zarządzał ewakuację oraz odpowiedzialnych za ewakuację w całości i ewakuację częściową.

Obronę naziemną organizowano "okrężnie" /zabezpieczając wszystkie kierunki/. Cały obszar /lotnisko/ obrony dzielono na rejony obrony /zwane często odcinkami obrony bol lub placówkami/ oddalone od miejsca rozmieszczenia pododdziałów lub obiektu lotniskowego o 0,5 - 1 km. /137/ Na każdy rejon obrony wyznaczany był dowódca. Skład osobowy rejonu obrony wyposażony był w ręczną broń maszynową. Rejony obrony były o różnym składzie osobowym w zależności od przewidywanej sytuacji bojowej, a szczególnie od kierunku zagrożenia. Rejonom obrony wyznaczano sektory obserwacji i ostrzału. Posiadały one łączność z dowódcą obrony naziemnej, którym z zasady był dowódca bol a od 1947 r. komendant obsługi lotniska. Łączność utrzymywana była za pomocą ustalonych sygnałów lub telefonicznie.

W skład naziemnej obrony lotniska wchodził personel i ogniowe środki bol i pułku lotniczego oraz w szczególnych przypadkach pododdziały wojsk naziemnych przydzielone celem wzmocnienia obrony lotniska. Do obrony naziemnej lotniska wykorzystywano wszystkie środki ogniowe lotniska, w tym broń pokładową samolotów oraz środki OPL. Część żołnierzy wyznaczano do ruchomego odwodu dowódcy garnizonu, który mógł być wykorzystany w zależności od sytuacji bojowej. Obronę naziemną rozbudowywano pod względem inżynieryjnym, wykonując bunkry, schrony, szczeliny plot, rowy przeciwczołgowe, zasieki, pola minowe itp. /138/

Stan osobowy wyznaczony do obrony poszczególnych rejonów był odpowiednio wcześniej powiadamiany, który z rejonów obrony zajmuje i na jaki sygnał. Rejony obrony były obsadzone ludźmi tylko w przypadku spodziewanego napadu nieprzyjaciela, jeżeli brak było bezpośredniego zagrożenia rejon lotniska chroniony był przez polowe warty i patrole, tzn. przy ważniejszych obiektach i urządzeniach tyłowych lotniska oraz pododdziałach wystawiane były posterunki wartownicze, a na kierunkach ewentualnego zagrożenia patrole ruchome. Pełnieniem służby wartowniczej obciążono stan osobowy komendy obsługi lotniska, a w przypadku konieczności wzmacniano warty - siłami z innych pododdziałów lotniczych rozmieszczonych w rejonie lotniska./139/ Praktycznie stan osobowy komendy obsługi lotniska był za mały do zapewnienia należytej obrony i ochrony lotniska, w związku z czym ochronę części obiektów uzupełniano stanem osobowym innych pododdziałów. /140/

Ochrona lotniska ujęta była w planie, który przewidywał wzmocnienie wart w czasie alarmu, wyznaczenie rejonu obrony dla warty oraz wykorzystanie stałych zwiadów i patroli dla celów obronnych.

Obrona i ochrona lotnisk była ważnym elementem zabezpieczenia tyłowego działań bojowych pułku lotniczego. W dużej mierze od należycie zorganizowanej obrony i ochrony uzależnione było wykonanie zadań przez pułk lotniczy. Obrona z biegiem lat była ulepszana i dostosowywana do zmian zachodzących w taktyce działań sił własnych i nieprzyjaciela. Od niej zależało zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa pracy stanu osobowego znajdującego się na lotnisku przed niespodziewanymi atakami nieprzyjaciela.

Głównym organizatorem i wykonawcą przedsięwzięć wchodzących w zakres obrony i ochrony lotnisk były pododdziały tyłowe.

Na podstawie analizy i oceny dostępnych dokumentów archiwalnych można wyciągnąć wniosek, że system oraz zasady obrony i ochrony tyłów lotniczych wypracowane w armii radzieckiej były dobre i z powodzeniem zaadaptowane w naszym lotnictwie. Po wyzwoleniu, w okresie dostosowywania organizacji Wojsk Lotniczych do potrzeb i wymagań sił zbrojnych PRL, ulegały zmianom organizacyjnym także tyły lotnicze. Zmiany te spowodowały między innymi dostosowanie systemu obrony i ochrony do aktualnych w danym okresie potrzeb tyłów Wojsk Lotniczych. Z analizy planów obrony i ochrony wykonanych w latach 1945-1949 wynika, że mimo wprowadzenia pewnych niewielkich zmian w systemie obrony i ochrony lotnisk, nadal obowiązywały ogólne zasady ukształtowane jeszcze w okresie działań wojennych. Planowanie oraz organizacja obrony i ochrony lotnisk była realizowana na podobnych zasadach we wszystkich garnizonach lotniczych. Stwierdzić należy, że nie było jednoznacznych i ścisłych ustaleń regulujących zakres obrony i ochrony. Normowana była doraźnie wydawanymi wytycznymi, zarządzeniami i rozkazami przełożonych. Na podstawie doświadczeń wojennych oraz pierwszych lat powojennych, dopiero pod koniec lat czterdziestych, opracowano projekt instrukcji służby tyłów wojsk lotniczych, w której określono ogólne zasady obrony i ochrony oraz podstawowe dokumenty obowiązujące w procesie jej planowania. Instrukcja ta obowiązywała dopiero od początku lat pięćdziesiątych, a i tak w szczegółach nie rozwiązała do końca tego problemu.

Mimo braku dokumentów normatywnych, planowanie obrony i ochrony oraz jej realizacja przebiegała w jednostkach lotniczych na poziomie dobrym, czego dowodem są licznie zachowane w CAW sprawozdania i meldunki z działalności jednostek tyłowych, z pozytywnymi ocenami w powyższym zakresie.

W istniejących dokumentach natrafiono zaledwie na jeden negatywny meldunek z przeprowadzonej kontroli, świadczący o poważniejszych niedociągnięciach w zakresie obrony i ochrony jednostek lotniczych. Kontrola przeprowadzona przez oddział informacji WL pod koniec 1947 r. wykazała, że w składzie konserwacji samolotów w miejscowości Opole, gdzie aktualnie znajdowało się 60 samolotów Pe-2 brak było należytej ochrony oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego hangarów. /141/ Poza tym przypadkiem występowały jedynie sporadycznie drobne niedociągnięcia ale one nie wpłynęły ujemnie na dobrą ocenę przełożonych.

2.7. Kierowanie i dowodzenie tyłami lotniczymi.

System dowodzenia tyłami lotniczymi podobnie jak cała organizacja tyłów, funkcjonował na zasadach stosowanych w lotnictwie armii radzieckiej. Przejęty w końcowym etapie wojny wraz z kadrą radziecką, organizacją i wyposażeniem z GAL ZSRR z niewielkimi zmianami przetrwał do końca lat czterdziestych.

Dowodzenie tyłami była to sfera działalności organów dowodzenia tyłami /kwatermistrzostwo WL, RBL, bol/ połączona z jednoczesnym kierowaniem zabezpieczeniem tyłowym jednostek lotniczych i realizacją czynności, których celem było przygotowanie i utrzymanie jednostek tyłowych w gotowości do wykonania zadania.

Dowodzenie tyłami Wojsk Lotniczych polegało na powzięciu decyzji, organizacji zaopatrywania i obsługi zgodnie z podjętą decyzją oraz realizacji przedsięwzięć wynikających ze zmiany sytuacji taktycznej /operacyjnej/ w czasie wykonywania decyzji. Realizowane było ono poprzez zbieranie danych o sytuacji tyłowej podległych jednostek lotniczych, określanie zadań dla tyłów w zależności od decyzji dowódcy WL, organizację tyłów oraz manewru jednostkami tyłowymi, a także poprzez stałą kontrolę realizacji postawionych zadań.

Tyły otrzymywały zadania od dowódcy WL, dowódców wielkich jednostek lotniczych /dywizji/ i pułków. Kwatermistrz /zastępca dowódcy WL ds.zaopatrzenia/, dowódca RBL oraz dowódcy bol byli organizatorami pracy tyłów, zabezpieczenia tyłowego oraz dowdzenia. Z powyższego wynika, iż tyły Wojsk Lotniczych podlegały pod każdym względem dowódcy WL a dowodził on nimi za pośrednictwem swego zastępcy - kwatermistrza, którego powszechnie zwano szefem tyłów Wojsk Lotniczych. Dowódca RBL podlegał szefowi tyłów lotniczych i zgodnie z jego rozkazami dowodził podległymi sobie jednostkami tyłowymi.

Dowódcy batalionów obsługi lotnisk podlegali dowódcy RBL, a pod względem operacyjnym dowódcy pułku lotniczego obsługiwanego przez dany batalion. Dowódcy pozostałych jednostek tyłowych podlegali bezpośrednio szefowi tyłów Wojsk Lotniczych, lub dowódcy RBL, w skład którego wchodzili.

W wyniku przechodzenia lotnictwa WP na stopę pokojową oraz związanej z nią reorganizacji tyłów lotniczych podległość poszczególnych szczebli dowodzenia tyłami zmieniała się dwukrotnie. Pierwszy raz w grudniu 1945 r, kiedy to po rozformowaniu RBL zlikwidowany został pośredni szczebel dowodzenia batalionami obsługi lotnisk. /142/ I drugi raz pod koniec 1946 r, po rozformowaniu batalionów obsługi lotnisk i włączeniu ich pododdziałów w skład pułków lotniczych. /143/ Wskutek powyższych zmian system dowodzenia uległ uproszczeniu. Zadania w zakresie zabezpieczenia tyłowego stawiane odtąd były przez szefa Tyłów WL bezpośrednio dowódcom pułków lotniczych i pozostałym jednostkom tyłowym. Dowódca Wojsk Lotniczych określał zadanie tyłom na podstawie zadań bojowych podległych mu oddziałów /dywizji/ lotniczych oraz oceny sytuacji tyłowej. Decyzja w zakresie zabezpieczenia tyłowego działań bojowych lotnictwa, wydawana była równolegle z decyzją bojową.

W celu umożliwienia podjęcia przez Dowódcę Wojsk Lotniczych właściwej decyzji, Szef Tyłów WL zobowiązany był przedstawić mu ustny meldunek o aktualnym stanie tyłów lotniczych, uzupełniony pisemnym sprawozdaniem /meldunkiem/. W pisemnym sprawozdaniu sztab tyłów przedstawiał stan sieci lotniskowej, ilość i dyslokację jednostek tyłowych obsługujących oddziały lotnicze, stan sił i środków oraz możliwości tyłów, potrzeby materiałowo-techniczne niezbędne do wykonania postawionych zadań, dyslokację organów zaopatrujących, terminy dostaw środków materiałowych, bojowych i sprzętu, możliwości dowozu oraz drogi dowozu i ich stan. Sprawozdania /meldunki/ powinny ponadto jeszcze zawierać inne niezbędne dane umożliwiające powzięcie prawidłowej decyzji tyłowej.

Na podstawie decyzji Dowódcy Wojsk Lotniczych w zakresie zabezpieczenia tyłowego działań bojowych, sztab Wojsk Lotniczych opracowywał dla Szefa Tyłów Lotniczych zarządzenie. W zarządzeniu tym podawano skróconą decyzję operacyjną dowódcy, przewidywany czas trwania operacji, ilość pułków lotniczych biorących udział w operacji i czasy ich przybycia na nowe miejsce bazowania, dyslokację jednostek lotniczych w poszczególnych okresach operacji, charakter działań poszczególnych rodzajów lotnictwa, przewidywane natężenie działań lotnictwa oraz procent zużycia bomb z podziałem na typy i wagomiary. Na podstawie tych danych sztab tyłów WL opracowywał plan organizacji tyłów, plan zaopatrzenia materiałowo-technicznego oraz plan dowozu i ewakuacji.

Plan organizacji tyłów Wojsk Lotniczych opracowywany był w formie graficznej /mapa/, schematów oraz innych niezbędnych dokumentów ułatwiających dowodzenie tyłami. Określał on rozmieszczenie tyłów lotniczych w kolejnych fazach operacji, terminy gotowości sieci lotnisk oraz przydział lotnisk poszczególnym jednostkom lotniczym, dyslokację bol i ich czołówek - zwiadów a także terminy gotowości do przyjęcia pułków lotniczych, dyslokację pozostałych jednostek tyłowych, miejsca rozmieszczenia punktów zaopatrywania, składnic i baz ogólnowojskowych, stacje wyładunkowe przeznaczone dla potrzeb Wojsk Lotniczych, łączność między szefostwem tyłów a podległymi jednostkami tyłowymi oraz dowództwem operacyjnym, kolejność przebazowania jednostek tyłowych i rzutów naziemnych jednostek bojowych, obronę i ochronę lotnisk, zadania rozpoznania sieci lotniskowej.

Plan zaopatrzenia materiałowo-technicznego obejmował przedsięwzięcia jednostek tyłowych związanych z zaopatrzeniem jednostek lotniczych w amunicję, materiały pędne i smary oraz sprzęt lotniczo-techniczny.

Natomiast w planie dowozu i ewakuacji określano rozchód podstawowych środków bojowych, przewidywane straty podstawowego sprzętu, stan zapasów i rezerw środków materiałowych w bol /pułkach lotniczych/ i składnicach przed operacją, planowane potrzeby i dostawy środków materiałowych i sprzętu, rozdział środków materiałowych pomiędzy bol /pułki lotnicze/, tworzenie rezerw i zapasów, realizację dowozu i ewakuacji z podaniem terminów, rodzaju transportu, kierunku dróg oraz odpowiedzialnych za dowóz i ewakuację. Przy planowaniu obrotów środkami materiałowo-technicznymi posługiwano się obowiązującymi normami.

Omówione plany były zasadniczymi dokumentami dowodzenia tyłami lotniczymi. Na ich podstawie oraz w oparciu o zarządzenie przygotowawcze dowództwa WL szef tyłów lotniczych wydawał rozkazy i zarządzenia wykonawcze, w których określał zadania dla jednostek tyłowych /od 1947 r. także i dla pułków lotniczych/, terminy gotowości do obsługi, terminy i odpowiedzialnych za przygotowanie lotnisk, terminy, ilości oraz sposób gromadzenia środków materiałowych oraz sprzętu, a także miejsca rozmieszczenia organów zaopatrujących, drogi dowozu i ewakuacji, limity zużycia BSM dla jednostek lotniczych, miejsce postoju sztabu tyłów. W oparciu o nie opracowywano również plan ewakuacji i plan wykorzystania zasobów miejscowych.

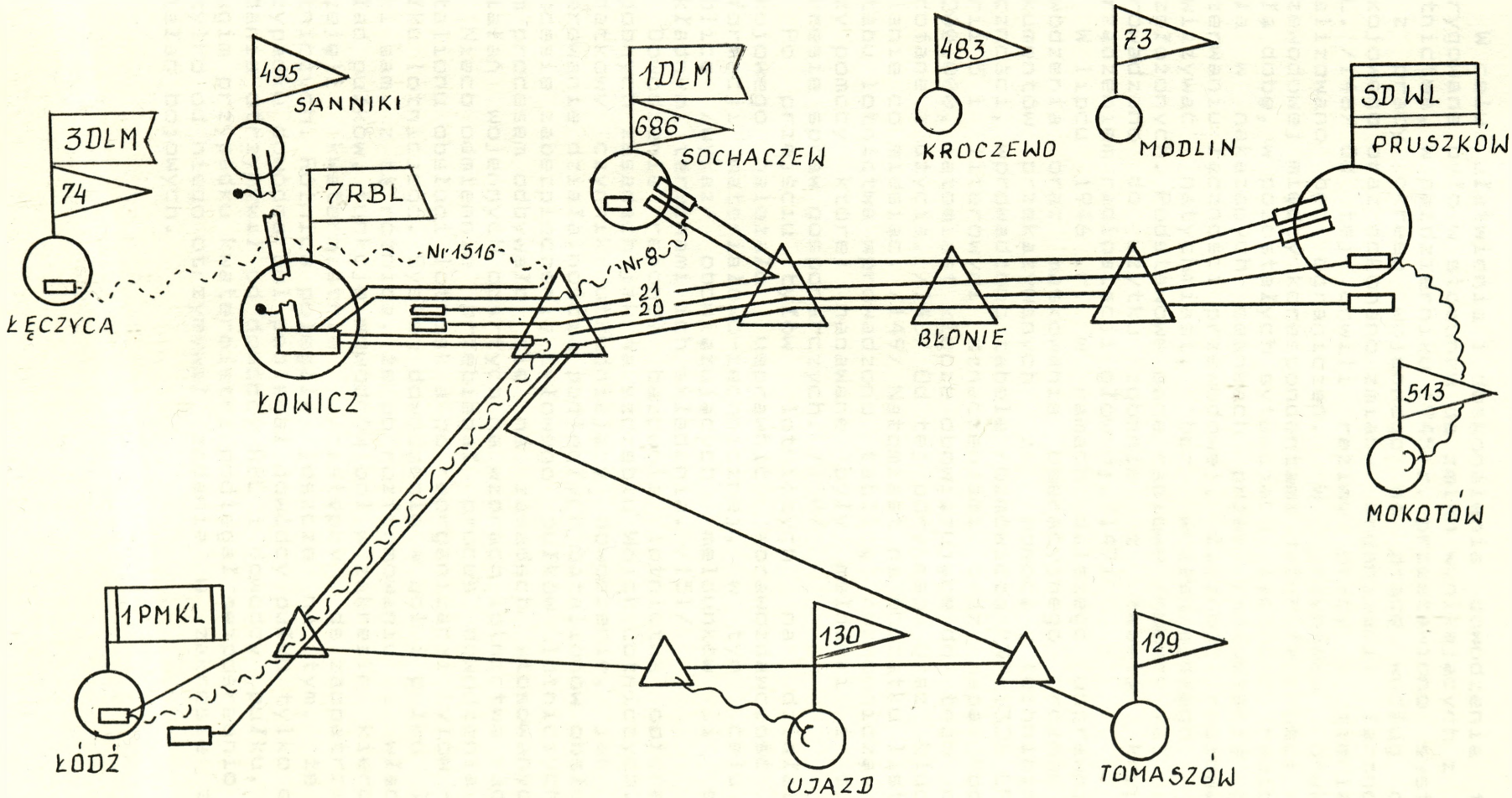
W toku działań bojowych, w razie zmian sytuacji taktyczno-tyłowych w stosunku do planowanych, szef tyłów dowodził przy pomocy dodatkowych zarządzeń ustnych, a w przypadkach szczególnych /dotyczących wszystkich oddziałów i pododdziałów/ wydawał ogólny rozkaz pisemny.

Jednym z ważniejszych dokumentów pomocniczych dowodzenia tyłami lotniczymi, ułatwiającym kontrolę działania tyłów, była mapa sytuacyjna prowadzona przez sztab tyłów lotniczych. Na mapę sytuacyjną nanoszono linię frontu, granice zgrupowań ogólnowojskowych /na terenie których działały jednostki tyłowe lotnictwa/, sieć lotniskową, dyslokację dywizji, oddziałów oraz sztabów lotniczych obsługiwanych przez jednostki tyłowe, dyslokację podległych organów tyłowych, jednostek i dowództwa Wojsk Lotniczych, dyslokację organów remontowych, dyslokację ogólnowojskowych organów zaopatrzenia, stacji rozdzielczych, wyładunkowych i zaopatrzenia zorganizowanych dla potrzeb organów zaopatrujących oraz sieć drogową.

Innym dokumentem pomocniczym dowodzenia były zapotrzebowania na środki materiałowo-techniczne. Zapotrzebowanie opracowywał wydział zaopatrzenia technicznego oraz szefowie służb poszczególnych specjalności na podstawie planu zaopatrzenia materiałowo-technicznego. Natomiast RBL składał zaopotrzebowania zbiorcze do sztabu tyłów WL za podległe jednostki. Po reorganizacji tyłów /od 1947 r./, zapotrzebowania na środki materiałowo-techniczne składały pułki lotnicze bezpośrednio do sztabu tyłów /wydziału organizacji i planowania/.

Sztab tyłów lotniczych zobowiązany był składać do wyższego sztabu tyłowego /Frontu/ w określonych terminach meldunki tyłowe. Podawano w nich: rejony przydzielone poszczególnym oddziałom lub WJ /wielkim jednostkom/ tyłowym, ilość i nazwy obsługiwanych pułków, zapas i rezerwę BSM oraz sprzętu lotniczo-technicznego, stan obsługiwanych lotnisk, stan ukompletowania jednostek tyłowych /ze szczególnym uwzględnieniem transportu i sprzętu do obsługi lotnisk/, organizację obrony i ochrony oraz wnioski w zakresie zabezpieczenia tyłowego oddziałów /dywizji/ lotniczych.

W dowodzeniu i kierowaniu tyłami lotniczymi posługiwano się systemem łączności stosowanym w okresie wojny i opartym na łączności radiowej, telegraficznej i telefonicznej oraz przy wykorzystaniu samolotów łącznikowych i pojazdów samochodowych. /144/ Łączność zewnętrzna i wewnętrzna realizowane były na dobrym poziomie, czego dowodem są pozytywne oceny szefa tyłów lotniczych oraz dowódcy 7 RBL./145/ Wariant stosowanego systemu łączności przewodowej przez 7 RBL obrazuje rysunek nr 39.



Rys. 39. Schemat łączności przewodowej 7 RBL / 12 czerwca 1945r/

Źródło : CAW, III-339-12, s. 38.

W celu ułatwienia i doskonalenia dowodzenia tyłami, które korygowane było w stosunku do zmian wynikających z reorganizacji lotnictwa, w październiku 1945 r. przestawiono system łączności WL z pracy okresu wojennego na pracę według danych okresu pokojowego oraz dokonano zmiany organizacji łączności radiowej RBL. /146/ Od tej chwili reżimy pracy w sieciach radiowych realizowano bez ograniczeń. W przypadku braku łączności przewodowej między korespondentami dyżur łączności radiowej trwał całą dobę, w pozostałych sytuacjach łączność radiowa prowadzona była w nakazanych seansach przez radiostację główną. Przy przerwaniu łączności przewodowej, łączność radiową można było nawiązywać natychmiast, bez wcześniejszego powiadamiania przełożonych. Podstawowe dane radiowe /numery fal i kryptonimy/ wprowadzono do użytku zgodnie z tabelą kryptonimów lub zarządzeniem radiostacji głównej./147/

W lipcu 1946 .r. w ramach dalszego usprawnienia systemu dowodzenia oraz maskowania operacyjnego rozmów i tajnych dokumentów przekazywanych za pomocą technicznych środków łączności, wprowadzono tabelę rozmówiczą "WP-1326 LP" z kluczami serii 5 i literowymi oznaczeniami oraz mapą kodową w skali 1:200.000, natomiast klucze obowiązujące do tego czasu zostały wycofane z użycia. /148/ Od tej pory mapa oraz klucze podlegały zmianie co miesiąc. /149/ Natomiast na początku listopada w sieci sztabu lotnictwa wprowadzono tablicę rozmówniczą "WP-0137-LP", przy pomocy której nadawane były meldunki i sprawozdania w zakresie spraw gospodarczych. /150/

Po przejściu tyłów lotniczych na działalność okresu pokojowego należało usprawnić sprawozdawczość oraz obieg informacji materiałowo-technicznej, w tym celu wprowadzono tablicę /wykaz/ obowiązujących meldunków i sprawozdań z dokładnymi terminami ich składania. /151/

Dowodzenie rejonem bazownia lotnictwa opierało się na podobnych zasadach jak na szczeblu Wojsk Lotniczych. Dochodził tu dodatkowy czynnik utrudniający dowodzenie, jak bezpośrednie kierowanie działalnością podległych batalionów obsługi lotnisk w procesie zabezpieczenia tyłowego pułków lotniczych. Kierowanie tym procesem odbywało się na zasadach stosowanych w okresie działań wojennych opartych na wzorach lotnictwa radzieckiego.

Nieco odmiennie przebiegał proces dowodzenia na szczeblu batalionu obsługi lotnisk a po reorganizacji tyłów - na szczeblu pułku lotniczego. System dowodzenia w bol i pułku lotniczym był taki sam, z tą różnicą, że po rozformowaniu i włączeniu bol w skład pułków, funkcję dowódców bol w zakresie kierowania tyłami przejęli kwatermistrze /zastępcy ds.zaopatrzenia/ pułków lotniczych. Różnica polegała jeszcze na tym, że w pierwszym przypadku dowódca bol podlegał dowódcy pułku tylko operacyjnie i zadania otrzymywał od dowódcy RBL i dowódcy pułku, natomiast w drugim przypadku kwatermistrz podlegał bezpośrednio dowódcy pułku i tylko od niego otrzymywał zadania w zakresie zabezpieczenia działań bojowych.

Batalion obsługi lotnisk był najniższym ogniwem w systemie dowodzenia tyłami lotniczymi i przeznaczony był do bezpośredniego zabezpieczenia tyłowego działalności pułku lotniczego. Z przeznaczenia i zadań bol /tyłów pułku lotniczego/ wynikała specyfika dowodzenia na tym szczeblu. Dowodzenie bol było ściśle powiązane z pracą bojową obsługiwanego pułku. Kierowanie pracami bol polegało na określeniu zadań pododdziałom batalionu, koordynowaniu prac wykonywanych przez poszczególne pododdziały, przygotowaniu warunków zapewniających ciągłość pracy oraz stałej kontroli wykonywanej pracy.

Dowodzenie batalionem obsługi lotnisk /tyłami pułku lotniczego/ polegało na stałym kierowaniu pracą organów zaopatrzenia w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczeia pułku lotniczego i obejmowało: stałe utrzymanie gotowości bojowej pododdziałów i służb bol, stawianie zadań w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczenia, planowanie i organizowanie przebazowań bol na inne lotnisko i zabezpieczenie manewru lotniskowego pułku lotniczego, organizowanie obrony i ochrony lotniska, kontrolę wykonania rozkazów i zarządzeń oraz działalności pododdziałów i służb bol /tyłów pułku/.

Dowodzenie organizował dowódca bol osobiście oraz przez swój sztab. W ramach podporządkowania operacyjnego dowódca bol zobowiązany był wykorzystywać wszystkie rozkazy i zarządzenia dowódcy obsługiwanego pułku lotniczego dotyczącego materiałowo-technicznego zabezpieczenia /MTZ/ działań bojowych /lotów/ pułku. Musiał być na bieżąco zorientowany w potrzebach pułku lotniczego w zakresie MTZ i możliwościach bol odnośnie ich zaspokojenia.

Bezpośrednim organem wykonawczym dowódcy bol w zakresie organizacyjno-planistycznym był jego sztab. Szef sztabu był pierwszym zastępcą dowódcy oraz bezpośrednim organizatorem dowodzenia bol. Do podstawowych zadań szefa sztabu należało zbieranie danych o sytuacji bojowej i tyłowej oraz informowanie dowódców pododdziałów i szefów służb o ich zmianach, przygotowanie dla dowódcy bol danych o MTZ pułku lotniczego /w formie referatu/, opracowywanie dokumentów dowodzenia /w tym pisemnej decyzji dla dowódcy/, opracowywał informacje i dane dla wyższych sztabów /RBL, dywizji, armii/ w zakresie zabezpieczenia działań pułku lotniczego, organizował dowóz środków materiałowych do pułków, koordynował pracą pododdziałów i służb bol, organizował rekonesans nowego lotniska oraz obronę i ochronę lotniska, organizował przemieszczenie pododdziałów lub całości bol, kierował sprawami kadrowymi, prowadził szkolenie stanu osobowego, kontrolował wykonanie zadań postawionych przez dowódcę bol./152/

Podstawą do organizacji pracy /szczególnie bojowej/ batalionów obsługi lotnisk był rozkaz lub zarządzenie dowódcy RBL, zadanie postawione przez dowódcę pułku oraz możliwości bol.

Na podstawie analizy i oceny pracy sztabów bol w okresie działań wojennych oraz ćwiczeń powojennych, dowodzenie batalionem obsługi lotnisk możemy podzielić na okres przygotowawczy oraz okres działań bojowych pułku. /153/

Mimo, że takiego podziału w omawianym okresie nie normował żaden dokument, to praktycznie w organizacji pracy bol podział taki się uwidaczniał. Z upływem lat w wyniku doskonalenia metodyki pracy dowódcy i sztabów w zakresie wypracowania decyzji

dokonano podziału dowodzenia na wspomniane okresy /etapy/.

Dowodzenie w okresie przygotowawczym trwało od momentu otrzymania rozkazu dowódcy RBL na przyjęcie pułku lotniczego na zaopatrzenie bol do momentu złożenia meldunku o jego przyjęciu.

Dowódca bol z chwilą otrzymania rozkazu od dowódcy RBL na przyjęcie pułku lotniczego na zaopatrzenie, wchodził w operacyjne podporządkowanie dowódcy pułku. Dowódca bol organizował przyjęcie i przygotowanie lotniska, a jego sztab przygotowywał niezbędne dokumenty /schemat rozmieszczenia pułku lotniczego i bol na lotnisku, schemat łączności, plan obrony i ochrony lotniska /oraz referat o stanie i możliwościach bol/, który dowódca bol przedstawiał ustnie dowódcy pułku. Na podstawie danych z referatu /meldunku/ dowódca pułku stawiał dowódcy bol zadania w zakresie MTZ pułku oraz zatwierdzał przedstawione dokumenty /plany/. W stawianych zadaniach dowódca pułku zwracał szczególną uwagę na charakter pracy bojowej, natężenie lotów, ilość, rodzaj i kaliber amunicji lotniczej oraz czas wykonywania lotów.

Po otrzymaniu zadania, dowódca bol z kolei stawiał zadania dowódcom pododdziałów i szefom służb oraz organizował dalszą działalność batalionu /rekonesnas nowego lotniska, przygotowanie lotniska zgodnie z wytycznymi dowódcy pułku, organizował przemieszczenie bol, wydzielał siły i środki do MTZ lotów itd/. Po przebazowaniu pułku lotniczego, szef sztabu przedkładał dowódcy bol atestat /żywnościowy, mundurowy/, na podstawie którego pułk przyjmowano na zaopatrzenie. Po przyjęciu pułku lotniczego na zaopatrzenie, dowódca bol meldował o tym fakcie dowódcy RBL. Po przyjęciu pułku lotniczego na zaopatrzenie, rozpoczynało się codzienne MTZ działań. Okres przygotowawczy trwał zwykle krótko, limitowany był czasem przyjęcia pułku na zaopatrzenie, podanym w rozkazie dowódcy RBL.

Dowodzenie w okresie /codziennego/ MTZ działań /bojowych/ pułku, organizowane było na podstawie rozkazów dowódcy RBL oraz zarządzeń dowódcy pułku lotniczego, określających doraźne zadania bol w zakresie zabezpieczenia tyłowego działalności bojowej pułku.

Dowódca bol /od 1947 r. kwatermistrz pułku/ bezpośrednio po otrzymaniu zadania od dowódcy pułku, zarządzał odprawę dowódców pododdziałów tyłowych i szefów służb, na której stawiał zadania /wydawał zarządzenie/ w formie rozkazu ustnego. Podczas stawiania zadań dowódca bol zapoznawał z zadaniem pułku lotniczego oraz określał: prace w zakresie przygotowania lotniska, ilości i terminy dostaw środków materiałowych do samolotów, organizację żywienia, podział sił i środków do przewozu personelu i obsługi lotów, organizację ochrony lotniska oraz inne zadania wynikające z sytuacji bojowej. Ponadto zapoznawał się ze służbami dyżurnymi, które wyznaczane były w celu usprawnienia obsługi lotów. Po postawieniu zadań podwładnym organizował kontrolę MTZ lotów oraz kierował pracą bol i działalnością informacyjno-sprawozdawczą.

Dowodzenie batalionem obsługi lotnisk /tyłami pułku/ w czasie działań bojowych polegało na stałej kontroli pracy pododdziałów i służb tyłowych, manewrowaniu zapasami środków materiałowych, wydawaniu zarządzeń w związku ze zmianą sytuacji taktyczno-tyłowej, organizowaniu obrony i ochrony lotniska oraz likwidowaniu skutków napadu nieprzyjaciela. Kontrolę pracy pododdziałów i służb dowódca bol /kwatermistrz pułku lotniczego/ przeprowadzał osobiście lub przy pomocy sztabu i wyznaczonych

oficerów. W toku działań bojowych, w ramach współdziałania między pułkiem i bol występowała wzajemna wymiana informacji w zakresie wykonania zadania bojowego. Dowódca pułku lotniczego zobowiązany był informować dowódcę bol o zadaniach stojących przed pułkiem, rozchodzie materiałów i sprzętu oraz o potrzebach materiałowych pułku, natomiast dowódca bol /sztab bol/ informował sztab pułku lotniczego o ilości posiadanych zapasów środków materiałowych i o przewidywanym ich dowozie.

Stawiane zadania przed bol i pułkiem lotniczym ściśle powiązane były wspólnym celem w zakresie ich wykonania. Podobnie ściśle powiązane były zadania pododdziałów i służb bol z niektórymi osobami funkcyjnymi pułku w zakresie swojej specjalności, w wyniku czego współdziałanie bol z pułkiem stało na dobrym poziomie. Np. szef oddziału technicznego zaopatrzenia ściśle współdziałał z inżynierem obsługiwanego pułku w zakresie zaopatrzenia w amunicję lotniczą, mps i części zamienne do samolotów. Także dowódca komendy obsługi lotniska /KOL/, kompanii łączności, szef stacji meteorologicznej uzgadniali swoją pracę z pułkiem. Wszystkie zagadnienia związane z zabezpieczeniem tyłowym pułku realizowane były terminowo, ponieważ zależało kadrze bol na jak najlepszym wykonaniu postawionego zadania. Dzięki należytemu współdziałaniu nie notowano większych niedociągnięć a oceny przełożonych za zabezpieczenie działalności pułków lotniczych były wysokie. /154/

Ważnym ogniwem w kierowaniu zabezpieczeniem działalności pułku lotniczego była służba komendanta lotniska /komendancka służba/ - była ona osobnym rodzajem służby, której jednym z zadań było organizowanie punktu kontrolno-przepustkowego przy głównej bramie lotniska, służby dyspozytora oraz służby startowej. Wymienione służby organizowane były z sił komendy obsługi lotniska. Służba dyspozytorska kierowała tankowaniem samolotów, przyjmowała wszystkie zapotrzebowania od inżynierów pułków na loty i wydzielenie transportu oraz realizowała inne przedsięwzięcia związane z zabezpieczeniem działalności pułku. Taki rodzaj służby ułatwiał pracę innych pododdziałów i służb, co znacznie usprawniało system zabezpieczenia pułków lotniczych. Do służby dyspozytorskiej wyznaczano 3 podoficerów i 6 szeregowców. Punkt dyspozytorski był punktem kierownia /dowódczym/ komendanta lotniska. Działalność punktu dyspozytorskiego zwalniała szefów służb bol z konieczności ciągłego przebywania na lotnisku oraz pozwoliła im skoncentrować większą uwagę na innym odcinku pracy. Wpływające na punkt dyspozytorski zapotrzebowania w zakresie materiałowo-technicznego zaopatrzenia były następnie przekazywane do sztabu bol, który planował działalność na następny dzień./155/

W latach 1945-1947 podstawowymi dokumentami dowodzenia bol były rozkazy i zarządzenia, plan materiałowego zaopatrzenia pułku, meldunki kwatermistrzowskie oraz zamówienia. Plan materiałowego zaopatrzenia pułku składał się z planu dowozu i ewakuacji oraz mapy sytuacji tyłowej. Plan dowozu i ewakuacji wykonywany był przez sztab bol na podstawie zamówień szefów służby zaopatrzenia technicznego i intendenckiej, dowódców pododdziałów i kierowników sekcji. Plan zawierał przydział środków transportowych do dowozu sprzętu i materiałów, ilość ładunku oraz trasę i miejsce dostawy. Zatwierdzony przez dowódcę bol przekazywany był dowódcy kompanii samochodowej do wykonania.

Mapę sytuacyjną tyłów opracowywał sztab bol na którą nanosił linię frontu, obsługiwane lotniska, drogi dowozu i ewakuacji, miejsce rozmieszczenia RBL i składnic zaopatrujących bol, stacje zaopatrzenia i wyładowcze oraz inne niezbędne dane w zależności od sytuacji taktyczno-tyłowej.

Meldunek kwatermistrzowski wykonywany był przez sztab bol na podstawie danych otrzymanych od szefów służb, dowódców pododdziałów i kierowników sekcji. Zawierał niezbędne dane o stanie bol i przesyłany był codziennie do dowódcy RBL, a po rozformowaniu RBL do Szefa Tyłów WL.

Zamówienia wykonywali szefowie służb i po podpisaniu ich przez dowódcę bol wysyłane były do RBL.

Od 1947r. po włączeniu pododdziałów bol w skład pułków lotniczych ilość wykonywanych dokumentów dowodzenia nie uległa zmianie, jedynie wykonaniem większości z nich obciążony został bezpośrednio kwatermistrz pułku. W ich wykonywaniu nadal udział brali podlegli mu szefowie służb tyłowych. Nadzór nad ich wykonaniem sprawował sztab pułku lotniczego.

Prawidłowe i pomyślne dowodzenie tyłami w dużym stopniu zależało od stałej i dobrej łączności między wszystkimi organami tyłowymi oraz sztabem tyłów Wojsk Lotniczych a ogólnowojskowymi organami zaopatrzenia.

Zadaniem służby łączności tyłów WL było zorganizowanie i zabezpieczenie:

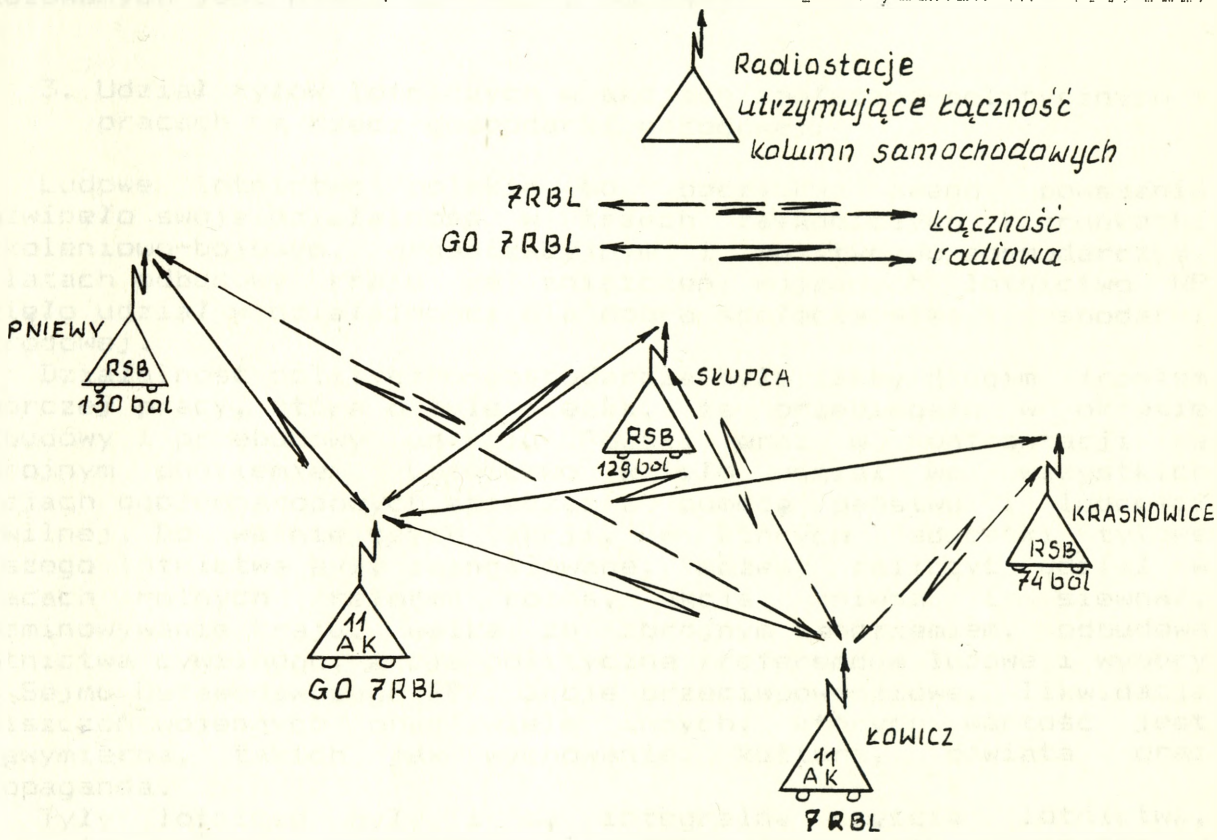
- łączności przewodowej na lotnisku dla potrzeb pułków lotniczych i wielkich jednostek oraz włączenie jej do ogólnej łączności przewodowej;
- łączności radiowej dla potrzeb pułków i wielkich jednostek lotniczych;
- łączności radiowej i przewodowej dla potrzeb dowodzenia jednostkami tyłowymi Wojsk Lotniczych;
- łączności radiowej i przewodowej z wojskami naziemnymi.

Siły i środki łączności tyłów były uzupełniane środkami łączności dowództwa operacyjnego. Za organizację i stan łączności na obszarze RBL odpowiadał szef łączności rejonu, który na podstawie zarządzeń szefa sztabu RBL opracowywał plan łączności. W celu dowodzenia rejonem bazowania lotnictwa nawiązywano łączność przewodową telegraficzną i radiową z batalionami obsługi lotnisk, składami RBL, batalionem samochodowym oraz pozostałymi jednostkami wchodzącymi w skład RBL. Poza tym wykorzystywano zastępcze środki łączności jak samoloty,samochody itp./156/

Łączność na lotnisku organizowano siłami i środkami kompanii łączności bol. Rozwijano węzeł łączności, który zabezpieczał łączność przewodową i radiową pułku oraz bol ze sztabem RBL, dowództwem lotnictwa oraz okręgiem wojskowym. Ponadto organizowana była łączność przewodowa z pododdziałami i służbami a w wypadku obrony naziemnej lotniska organizowano łączność z poszczególnymi placówkami /organizowanymi w ramach obrony lotniska/.

Od 1947r. odpowiedzialność za organizację łączności na lotnisku ponosił sztab pułku lotniczego, wykorzystując w tym celu podległą sobie kompanię łączności. Znacznie uproszczony został obieg informacji oraz system łączności, ponieważ zlikwidowany został pośredni szczebel dowodzenia tyłami jakim był RBL.

Z miesięcznych sprawozdań łączności 7RBL wynika że łączność wewnętrzna i zewnętrzna była dublowana. Sztab RBL z batalionami obsługi lotnisk utrzymywał łączność radiową, telefoniczną oraz przy pomocy samolotu łącznikowego./157/ W czasie przemieszczania batalionów obsługi lotnisk łączność z RBL utrzymywana była przy pomocy radiostacji oraz oficerów łącznikowych. Łączność RBL z przemieszczającymi się kolumnami bol obrazuje rysunek nr 40./158/



Rys. 40. Schemat łączność 7RBL z kolumnami samochodowymi batalionów obsługi lotnisk.

Po wnikliwej analizie i ocenie zachowanych dokumentów archiwalnych dotyczących problematyki dowodzenia i kierowania tyłami Wojsk Lotniczych, można wyciągnąć wniosek, że stosowany wówczas system dowodzenia zdał egzamin. Sprawdzony w czasie działań wojennych oraz doskonalony w okresie powojennym, pozwolił podnieść poziom zabezpieczenia tyłowego oddziałów lotniczych.

Zdołano ujednolicić pod względem ilości i treści podstawową dokumentację dowodzenia i kierowania tyłami, mimo wielu trudności wynikających z reorganizacji Wojsk Lotniczych. Teoretycznie dokumentacja ta w podstawowym zakresie została znormalizowana, lecz w praktyce spotykano liczne przypadki różnej interpretacji. Przyczyną takiego stanu był niski poziom wyszkolenia części młodej kadry, która objęła stanowiska tyłowe po oficerach radzieckich oraz niedociągnięcia w zakresie organizacji współdziałania między sztabami jednostek tyłowych i bojowych. Niedociągnięcia te można częściowo usprawiedliwić ciągłą zmianą struktury organizacyjnej Wojsk Lotniczych.

W zakresie wypracowania decyzji tyłowej ustalono i starano się przestrzegać pewną jej metodykę, mimo że była ona niedoskonała i ulegała ciągłej modyfikacji, zwłaszcza pod względem treści.

System dowodzenia i kierowania tyłami przyjęty i doskonalony w drugiej połowie lat czterdziestych, przetrwał przez wiele kolejnych lat. Wiele jego elementów i zasad z powodzeniem stosowanych jest nawet do chwili obecnej.

3. Udział tyłów lotniczych w akcjach społeczno-politycznych i pracach na rzecz gospodarki narodowej.

Ludowe lotnictwo polskie od początku swego powstania rozwinęło swoją działalność w trzech zasadniczych kierunkach: szkoleniowo-bojowym, organizacyjnym i polityczno-gospodarczym. W latach odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych lotnictwo WP wzięło udział w działalności dla dobra społeczeństwa i gospodarki narodowej.

Działalność polityczno-gospodarcza była jakby drugim frontem twórczej pracy, która o tyle ciężka, że przebiegała w okresie odbudowy i przebudowy ustroju Polski oraz w konfrontacji ze zbrojnym podziemiem. Lotnictwo wzięło udział we wszystkich akcjach ogólnonarodowych spieszące z pomocą państwu i ludności cywilnej. Do ważniejszych akcji, w których jednostki tyłowe naszego lotnictwa były zaangażowane, możemy zaliczyć udział w pracach rolnych /reforma rolna, akcja żniwna i siewna/, rozminowywanie kraju, walka ze zbrojnym podziemiem, odbudowa lotnictwa cywilnego, akcje polityczne /referendum ludowe i wybory do Sejmu Ustawodawczego RP/, akcje przeciwpowodziowe, likwidacja zniszczeń wojennych oraz wiele innych, których wartość jest niewymierna, takich jak wychowanie, kultura, oświata oraz propaganda.

Tyły lotnicze były i są integralną częścią lotnictwa, stanowiły w badanym okresie prawie 30% jego stanu i trudno w niektórych przypadkach jest obliczyć wartość korzyści materialnych wniesionych przez tyły lotnicze a także pozostałe służby lotnictwa. W wielu przypadkach na podstawie zachowanych dokumentów archiwalnych trudno jest określić skalę wykonanych przedsięwzięć przez poszczególne służby lotnictwa pod względem ilościowo-jakościowym, ponieważ w sprawozdaniach i meldunkach wyniki poszczególnych akcji prezentowane były na ogół sumarycznie za całe siły powietrzne. Dlatego autor podjął próbę, przedstawienia problemu udziału tyłów lotniczych w wymienionych akcjach na tle świadczeń całości lotnictwa, a momentami także i całych Sił Zbrojnych.

Realizację świadczeń tyłów lotniczych na rzecz społeczeństwa i gospodarki narodowej możemy podzielić na dwa podokresy. Pierwszy trwający od maja 1945r. do października 1947r., związany z przechodzeniem tyłów ze struktury wojennej na strukturę pokojową i połączony z demobilizacją. Podokres ten charakteryzował się tym, że świadczenia realizowane były w trudnych warunkach, ponieważ stopniowo przekazywano różnych specjalistów na zewnątrz, zwalniano z jednostek tyłowych poważne ilości żołnierzy narodowości rosyjskiej, świadczenia realizowane były kosztem podstawowych obowiązków służbowych, często kosztem szkolenia wojskowego.

Swiadczenia w drugim podokresie, obejmującym lata 1948-1949, realizowane były w warunkach pokojowej struktury organizacyjnej, przy wprowadzaniu zasady okresowych wcieleń poborowych oraz przy realizacji normalnych programów szkoleniowych. Natomiast wyposażenie w sprzęt wojskowy pozostało w zasadzie na niezmienionym w stosunku do okresu wojny poziomie, przy czym zużycie tego wyposażenia było dość znaczne, a przemysł krajowy nie pozwalał na modernizację techniczną lotnictwa, stąd też w świadczeniach dominowała siła robocza. /159/

3.1. Udział tyłów lotniczych w większych akcjach społecznych oraz pracach na rzecz gospodarki narodowej kraju.

Pierwszą z większych akcji, w której wojsko pośpieszyło z pomocą społeczeństwu polskiemu było przeprowadzenie reformy rolnej oraz udział w akcji żniwnej i siewnej. Wysiłek żołnierzy skupiony został na trzech zasadniczych działaniach: bezpośrednim udziale w przeprowadzaniu reformy rolnej, w pracach rolnych oraz dostarczaniu rolnikom /przede wszystkim osadnikom wojskowym/ sprzętu, materiałów, inwentarza i nasion. Do akcji tej jako pierwsi wkroczyli żołnierze 4 mieszanej dywizji lotniczej i jednostek tyłowych które ją zabezpieczały. Jednostki te na przełomie 1944 i 1945r. bazowały na węźle lotniskowym Wola Rowska, Zadybie Stare i Kłoczew. W rejonie tym, w powiatach Garwolin i Ryki pracowały specjalnie utworzone grupy agitacyjne. Pomagały one terenowym władzom w organizowaniu zebrań i wieców, na których kadra jednostek dywizji i oddziałów tyłowych wyjaśniała cel i korzyści płynące z przeprowadzonej reformy. Pracą grup agitacyjnych kierował płk Jerzy Bogdanowski - zastępca dowódcy 4 MDL do spraw polit.-wychowawczych./160/ Od marca 1945r. bezpośredni udział w przeprowadzaniu reformy rolnej wzięły pozostałe jednostki lotnicze, a wśród nich i jednostki tyłowe. Jednostki tyłowe prowadziły najczęściej akcję w okolicach przyległych do miejsca dyslokacji./161/

Zakres pomocy tyłów lotniczych w kampanii siewnej regulował rozkaz szefa tyłów lotnictwa WP z połowy kwietnia 1945r./162/ Nakazywał on dowódcom jednostek tyłowych nawiązać kontakty z władzami miejscowymi w rejonach dyslokacji, w celu uzgodnienia pomocy w zakresie obsiewu ziemi, a szczególnie rodzinom z których mężczyźni służą w wojsku. Jednostki okazywały pomoc w transporcie ziarna na siew, materiale siewnym oraz paliwie. Szef tyłów kategorycznie zabronił wykorzystywania do konsumpcji siewnego ziarna /jarą pszenicę, jęczmień, proso, grykę/, które znajdowało się w pomieszczeniach magazynowych zajętych przez jednostkę i nakazał przekazywać go władzom miejskim. Dowódcy jednostek lotniczych zobowiązani zostali do wykonania planów zagospodarowania ziemi, o realizacji których meldowali szefowi tyłów co 5 dni.

Pierwszym rozkazem, wydanym przez NDWP w związku z udziałem wojska w kampanii żniwnej był rozkaz nr145 z 12 lipca 1945r./163/ Rozkaz nakazywał traktowanie akcji żniwnej jako podstawowego zadania bojowego, któremu należało podporządkować wszystkie inne zajęcia i zadania.

Na jego podstawie dowódcy jednostek tyłowych lotnictwa wydali szczegółowe rozkazy organizacyjne, w których określali plan udziału żołnierzy w akcji żniwnej, uwzględniając pomoc w koniach, sprzęcie rolniczym i samochodach. Poważny udział w tej akcji miały bataliony obsługi lotnisk, które dysponowały odpowiednią ilością ludzi, sprzętem i transportem. Bol-e oraz kompanie lotniskowo - techniczne posiadały bowiem na wyposażeniu sprzęt i maszyny przeznaczone do obsługi lotnisk, a które z powodzeniem wykorzystywano w akcji siewnej i żniwnej. Ponadto w warsztatach jednostek lotniczych przeprowadzano remont maszyn rolniczych i sprzętu rolniczego wykorzystywanego w tych akcjach.

Szczególnej pomocy udzielano rodzinom wojskowych, rodzinom poległych żołnierzy i partyzantów, wdowom i sierotom, gospodarstwom nie posiadających koni oraz dużym gospodarstwom państwowym, którym brakowało siły roboczej i pociągowej. Siłami jednostek zbierano także plony na ziemiach bezpańskich lub opuszczonych przez właścicieli. Ponadto prowadzono pracę agitacyjną wśród rzeszy Polaków powracających z Niemiec, aby na czas zbiorów zostali na miejscu do pracy w polu. Zatrudnionym przy zbiorach Polakom wydawano zapłatę za wykonaną pracę - w pieniądzu lub w naturze zbożem - w zależności od podpisanej umowy. Wyróżnionych żołnierzy w akcji żniwnej przedstawiano do odznaczeń lub premiowano urlopem.

W czerwcu 1945r. zakończony został bezpośredni udział wojska w reformie rolnej. Prowadzono nadal pracę informacyjno-wyjaśniającą wśród chłopów, która ośmielała robotników folwarcznych i chłopów małorolnych do przejmowania ziemi obszarniczej wbrew wrogiej propagandzie opozycji. Udział wojska w reformie rolnej miał olbrzymią wymowę społeczno-polityczną, ponieważ po raz pierwszy w historii Siły Zbrojne opowiedziały się po stronie najuboższych.

Ogółem w ramach reformy rolnej podzielono 900tys. ha gruntów, rozdając je między 262 tys. rodzin chłopskich. Do połowy 1945r. z reformy rolnej skorzystało około 1,7 mln. chłopów i robotników rolnych./164/ W czasie kampani żniwnej 1945r. żołnierze Wojska Polskiego zebrali łącznie plony z 185 tys.ha gruntów./165/ Udział wojska w przeprowadzeniu żniw był jednak faktycznie większy, ponieważ nie zawsze wszędzie ujmowano cały zakres wykonywanych prac w sprawozdaniach i meldunkach.

Pomoc jednostek tyłowych lotnictwa w akcjach siewnych i żniwnych trwała do 1946r., w latach następnych, w związku z poprawą sytuacji gospodarczej i rozwojem osadnictwa, pomoc w tym zakresie zmniejszona została do minimum i miała charakter raczej symboliczny. Lecz w pierwszych latach po wojnie była ona nieodzowna i odegrała poważną rolę w zagospodarowaniu gruntów.

Na podstawie istniejącej bazy źródłowej można określić jedynie kierunki działalności oraz zadania jakie realizowały jednostki tyłowe lotnictwa w tych akcjach. Natomiast wartość zrealizowanych przedsięwzięć trudna jest do ustalenia, ponieważ nie zawsze były wykonane meldunki z przeprowadzonych prac w rozbiciu na jednostki, a z wykonanych meldunków, nie wszystkie zawierają w swej treści dane ilościowo-wartościowe. Jedynie zachowane rozkazy NDWP i dowództwa lotnictwa oraz ustne relacje uczestników tych akcji świadczą o udziale i zakresie działalności jednostek tyłowych lotnictwa w pracach rolnych.

Wojna pozostawiła na obszarze Polski wiele milionów min, niewypałów, bomb lotniczych oraz porzuconej amunicji różnego typu. Według danych z rozpoznania inżynieryjnego, obszar podlegający rozminowaniu i sprawdzeniu wynosił około 250 tys. km. kw., czyli ponad 70% ogólnej powierzchni kraju. Przypuszczalna liczba min ukrytych w ziemi na terenie całego kraju szacowana była na około 15 milionów sztuk, nie licząc innych niewypałów i różnych rodzajów amunicji. /166/

Szczególnie groźne, kryjące w sobie utajoną śmierć były miny i niewypały. Sytuacja taka, stwarzała wielkie zagrożenie dla rolników przystępujących do wiosennych siewów. Wielu z nich chcąc szybciej zakończyć wiosenne prace w polu przepłaciło to życiem.

"Prawdziwą plagą były niewypały - pisze jeden z osadników. Różnego rodzaju i na każdym kroku można było spotkać granaty, kule o różnych rozmiarach. Jakaś pasja ogarnęła wszystkie dzieci do rozbierania kul..... Dużo przepłaciło życiem te manipulacje..... Gorsze od kul były miny..... Ogromnie dużo było wypadków śmiertelnych ". /167/

Rozminowanie i oczyszczenie kraju z różnego rodzaju niewypałów było również jednym z najpilniejszych zadań, jakie stanęło przed wojskiem po zakończeniu działań wojennych. W akcji tej zaakcentowały swój udział także jednostki tyłowe lotnictwa, szczególnie 7RBL oraz 620 skład amunicji lotniczej. Były to jednostki tyłowe posiadające specjalistów z zakresu amunicji i bomb lotniczych, których z powodzeniem wykorzystywano do rozminowywania i usuwania niewybuchów z lotnisk i przyległych rejonów, zwłaszcza w miejscach dyslokacji pułków lotniczych.

Na terenie kraju wojska inżynieryjno-saperskie zlokalizowały dużą ilość składów bomb lotniczych, część z nich zlikwidowano, natomiast część przekazano do zadysponowania przez jednostki lotnicze. Poważną ilość zdobycznych bomb i amunicji lotniczej przekazały także lotnictwu oddziały radzieckie. Oddziały lotnicze nie posiadały dostatecznej ilości specjalistów-saperów aby prowadzić planową akcję rozminowania. Zadania związane z tą akcją ograniczono jedynie do przejmowania składów z amunicją i bombami lotniczymi w celu ich ochrony i wybrakowania. Inne zadania jakie wykonywane były w ramach akcji rozminowywania kraju, jednostki lotnicze wykonywały w zasadzie na swoją korzyść, w pojedyńczych przypadkach zabezpieczano miny i niewybuchy wskazane przez okoliczną ludność, które następnie przekazywano wyspecjalizowanym grupom z wojsk inżynieryjno-saperskich.

Z powodu braku odpowiednich sił i środków do likwidacji zdobycznych bomb i amunicji, dowódca lotnictwa WP wystosował pismo z prośbą do dowódcy wojsk inżynieryjno-saperskich, w sprawie udzielania pomocy w zniszczeniu składów amunicji i bomb lotniczych. W piśmie podano miejscowości i miejsca składowania amunicji./168/ Odpowiedź była negatywna. Motywowano ją tym, że jednostki inżynieryjne WP w pełnym składzie zaangażowane są w akcji rozminowania terytorium Rzeczypospolitej Polski. W celu zniszczenia amunicji i bomb wykazanych w piśmie dowódcy lotnictwa, wojska inżynieryjne musiały by wstrzymać pracę połowy saperów i przerzucić ich do rejonów zniszczenia amunicji lotniczej. Przedsięwzięcie to opóźniło by poważnie prace o znaczeniu społeczno - gospodarczym. / 169/ Dowódca Wojsk Inżynieryjno-Saperskich wydzielił jednak odpowiednią ilość instruktorów-podrywników do przeszkolenia żołnierzy w jednostkach

lotniczych zajmujących się usuwaniem min, bomb i amunicji z rejonów dyslokacji ich jednostek. Instruktorów tych przydzielono jednostkom lotniczym na czas nieograniczony z pozwoleniem na wykorzystanie ich ale tylko do prac saperskich.

Pod koniec czerwca 1945r. na stacji kolejowej Kutno wydzielone siły z 620 składu amunicji lotniczej, przejęły od 16 AL ZSRR zdobyczny skład bomb i amunicji lotniczej. Przeprowadzono inwentaryzację, w wyniku której bomby nadające się do celów szkoleniowych przewieziono do 620 składu, pozostałe zaś zniszczono. /170/

W lipcu 1945r. NDWP wydał dowódcom jednostek wojskowych /znajdujących się w pobliżu zdobycznych składów z amunicją i bombami / rozkaz, w którym określił zakres udzielania pomocy przedstawicielom lotnictwa przy niszczeniu tych składów. W oparciu o powyższy rozkaz, szef sztabu WP wydał polecenie, aby dowódca 1 Dywizji Piechoty WP wyznaczył do dyspozycji przedstawiciela lotnictwa pluton żołnierzy i 1 samochód ciężarowy. Siły te wykorzystane były do przewiezienia amunicji i bomb lotniczych ze stacji Starosielsk w miejsce zniszczenia. /171/ Pracami tymi kierował oficer 620 składu amunicji lotniczej,znający się na amunicji i bombach niemieckich.

Jednym z większych przedsięwzięć w ramach rozminowania terytorium kraju, były prace wykonane przez jednostki tyłów lotniczych w sierpniu 1945r.W połowie sierpnia Dowódca Lotnictwa WP, powołując się na rozkaz NDWP nr 00163 z lipca 1945r., wydał rozkaz w sprawie likwidacji zdobycznych składów bomb lotniczych rozlokowanych na terenie Polski. Z podanych w rozkazie miejsc składowania zdobycznych bomb, siłami 7RBL przewieziono do magazynów batalionów obsługi lotnisk oraz składów RBL i620 składu amunicji lotniczej wszystkie bomby burzące kalibru 50-70 kg.. Miejsca składowania zdobycznych bomb oraz miejsca ich przewiezienia obrazuje tabela 41.

Bomby te wykorzystano w pierwszej kolejności do szkolnego bombardowania, a pozostałe bomby zniszczono do 1 września 1945r.

Tabela 41.

DYSLOKACJA ZDOBYCZNYCH SKŁADÓW BOMB

Lp.	Miejsca zdobycznych składów bomb	Ilość wywiezionych bomb /w wagonach/	Miejsce przeznaczenia
1	Bydgoszcz	4	2003 skład /7RBL/
2	Tomaszów Mazowiecki	3	mag. 129 bol, 3 km.od lotn.
3	Dęblin - lotnisko	2	mag. 130 bol
4	Opole- 3km. od lotn.	12	mag. 74 bol
5	Gdańsk	5	620 skł.amun. lotniczej
	Razem	26	

Do pomocy przy likwidacji bomb, Szef Dep. Inżynieryjno - Saperskiego wyznaczył saperów z jednostek ogólnowojskowych najbliżej położonych miejsc składowania bomb. W miarę potrzeby jednostki te miały także wydzielić niezbędny transport do przewiezienia bomb w miejsca zniszczenia. Odpowiedzialnością za wykonanie tej akcji obciążony został dowódca 7RBL - ppłk Lebiediew. W tym celu wyznaczył z oddziałów rejonu bazowania odpowiednią ilość transportu, żołnierzy oraz specjalistów służby uzbrojenia do kierowania likwidacją zdobycznych składów bomb./172/ Wyznaczeni oficerowie zebrani zostali w sztabie 7RBL na instruktaż i od 17 sierpnia 1945r. przystąpiono do pracy.

Oprócz likwidacji składów bomb wymienionych w tabeli 41, 7RBL zlikwidował w tym czasie składy w Ciechanowie, Inowrocławiu, Białymstoku oraz w Markach /warszawski węzeł kolejowy/. Poza tym dokonano likwidacji wielu bomb, min i amunicji poniemieckiej w ramach oczyszczania lotnisk przeznaczonych do eksploatacji.

Z powodu braku pełnej dokumentacji z przeprowadzonych przez jednostki tyłowe lotnictwa akcji likwidacji składów amunicji i bomb poniemieckich, trudno w chwili obecnej jest określić wielkość wykonanych prac w tym zakresie. Niemożliwe jest porównanie z wysiłkiem włożonym przez wojska inżynieryjno-saperskie, które dźwigały główny ciężar rozminowania kraju i były do tego celu przygotowane. Osiągnięcia jednostek lotniczych w tym zakresie musiały być mniejsze, ponieważ nie posiadały odpowiednich sił wyspecjalizowanych do tego typu akcji.

Najlepsze rezultaty w rozminowaniu lotnisk i likwidacji niemieckich bomb osiągnęła i Brygada Saperów. Tylko w drugiej połowie 1945r. rozminowała ona 15 lotnisk i zlikwidowała 161.267 bomb lotniczych. /173/ Udział jednostek tyłowych lotnictwa w ogólnopaństwowej akcji rozminowania, jest o tyle ważny, że każda zlikwidowana bomba lotnicza, mina lub pocisk zmniejszyła ryzyko nieszczęść ludzkich i przyspieszyła tempo usuwania zniszczeń wojennych. Duży wkład pracy wniosły jednostki lotnicze w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych. Powodzie w tym okresie występowały prawie rokrocznie, zwłaszcza w rejonach przybrzeżnych rzek: Wisła, Odra, Bug, Narew, Warta i Noteć. Najgroźniejsza jednak w skutkach była powódź w roku 1947. Szczególnie groźna sytuacja wystąpiła na Wiśle, Odrze i Warcie gdzie wody zalały wiele przybrzeżnych miejscowości. Pierwszoplanowym zadaniem wojska, które przystąpiło do walki z powodzią była ochrona mostów.

Na podstawie rozkazu Ministra Obrony Narodowej od 18 marca 1947 do akcji przeciwpowodziowej wkroczyły jednostki lotnicze. Zasadniczym ich zadaniem było prowadzenie rozpoznania zagrożonych rejonów, bombardowanie zatorów oraz dokonywanie zrzutów żywności i lekarstw dla ludzi odciętych przez wody. Do realizacji powyższych zadań wykorzystano lotnictwo szturmowe i bombowe /4,5,6 plsz i 7splb/ oraz 6 samodz.eskadrę lotnictwa transportowego i OSL./174/ Największe natężenie działań notowano od 19 do 26 marca 1947r. W okresie tym, najwięcej wysiłku włożono w likwidację zatorów lodowych na Wiśle i Odrze które zagrażały mostom. W likwidację największego zatoru lodowego na Wiśle pod Zakroczymiem zaangażowano siły trzech pułków lotniczych. Wysiłek personelu służb tyłowych w zakresie zabezpieczenia lotów samolotów na likwidację tego zatoru obrazuje tabela 42. /175/

Tabela 42

Wysiłek pułków lotniczych	Termin działania								Razem
	22 marca	24 marca	25 marca			26 marca			
	5plsz	5plsz	5plsz	6plsz	7plsz	5plsz	6plsz	7plsz	
Ilość samolotów	6	18	11	18	46	8	21	22	150
Czas lotu	8h 26'	28h 20'	16h 06'	22h 14'	53h 40'	10h 24'	27h 36'	25h 30'	190h 16'
Ilość zrzuconych bomb	24	72	44	72	86	32	84	66	480 kalibru 100 i 250 kg.
Ilość zużytego paliwa /litry/	2.263	7.738	4.380	6.059	14.673	2.847	7.519	6.935	52.414

18-26.03.1947

Z analizy akcji pod Zakroczymiem wynika, że na usunięcie zatoru lodowego służby lotniczo-techniczne i zaopatrzenia zabezpieczyły 150 wylotów samolotów, podczas których zużyto 480 bomb odłamkowo-burzących o wagomiarze 100 i 250 kg. oraz około 52 tony paliwa.

W 1947r. w ramach akcji usuwania zatorów lodowych na Wiśle i Odrze personel tyłowy WL zabezpieczył 226 wylotów samolotów w łącznym czasie ok. 239 godzin i 30 minut. Podczas tych akcji zrzucono około 100 ton bomb, 15 ton artykułów żywnościowych i lekarstw oraz 10 ton paszy dla bydła. Ponadto personel służb tyłowych aktywnie włączył się w zbiórkę pieniędzy na pomoc ludności dotkniętej skutkami powodzi.

Żołnierze jednostek tyłowych brali także udział w likwidacji zniszczeń wojennych. W każdej miejscowości, gdzie stacjonowała jednostka lotnicza, w ramach akcji społecznych prowadzili prace przy odgruzowywaniu, udzielali pomocy w transporcie samochodowym itp. Żołnierze tych jednostek szczególnie zasłużyli się przy odgruzowywaniu Warszawy. Pracowali także na trasie W-Z, przy odbudowie Teatru Narodowego, gmachu Rady Państwa, Muzeum Narodowego - wyposażając go w eksponaty lotnicze, a także w pracach przy innych obiektach. Były to prace społeczne, nie mierzono wówczas kto i co wykonał, liczyły się chęci i zaangażowanie społeczne.

Mimo, że akcje te nie były uciążliwe, to w pewnym stopniu miały ujemny wpływ na proces szkolenia wojska, ponieważ realizowano je często kosztem czasu przeznaczonego na szkolenie żołnierzy.

W 1948r. decyzją Ministra Obrony Narodowej, wojska lotnicze zorganizowały specjalną eskadrę fotograficzną dla potrzeb kartograficznych. Służby tyłowe zabezpieczyły setki lotów na wykonanie zdjęć, przy pomocy których można było uruchomić produkcję map Polski w jej nowym kształcie geograficznym. /176/

Żołnierze w stalowych mundurach brali udział prawie we wszystkich akcjach, w których angażowane było wojsko. Zakres tego udziału często był symboliczny - na miarę możliwości. Należy przecież pamiętać, że w okresie po reorganizacji lotnictwa stan jego, w porównaniu z wojskami lądowymi, był niewielki i trudno jest porównać osiągnięcia obu rodzajów wojsk.

Jednostki lotnicze brały również udział w likwidacji analfabetyzmu, zabezpieczały amnestię w marcu i kwietniu 1947r. Udzielały pomocy osadnikom na ziemiach zachodnich itp. Znane są także liczne fakty patronatu jednostek nad szkołami, fabrykami itp. Istotna również była pomoc lekarska, szczególnie wówczas, kiedy nie było jeszcze zorganizowanej społecznej służby zdrowia. Jednostki lotnicze brały udział w krzewieniu kultury organizując: występy orkiestr i zespołów artystycznych /szczególnie OSL i TSL/, zabawy ludowe, festyny, pokazy i defilady lotnicze. Przykładów można by tu jeszcze przytaczać wiele. Trzeba jednak stwierdzić,we wszystkich wymienionych przedsięwzięciach- większej i mniejszej rangi - nie zabrakło personelu służb tyłowych. Predysponowało ich do tych akcji dysponowanie odpowiednią ilością sił i różnorodnego sprzętu. Często ich udział był większy niż pozostałych służb. Nie zawsze jednak wymieniani byli ilościowo i personalnie, ponieważ po reorganizacji tyłów lotniczych przeważająca ich ilość występowała pod szyldem jednostek bojowych.

Przedstawione formy udziału jednostek lotniczych w tym i tyłowych w pracach na rzecz społeczeństwa i gospodarki w pierwszych powojennych latach nie wyczerpują bogatego ich dorobku w tym zakresie. Wkład lotnictwa w dzieło odbudowy i zagospodarowania zniszczonego wojną kraju był dużo większy, lecz ze względu na objętość i zakres rozprawy autor skoncentrował uwagę na ważniejszych akcjach.

3.2. Wkład tyłów lotnictwa wojskowego w organizację komunikacji lotniczej.

Jednym z głównych przedsięwzięć w ramach udziału lotnictwa wojskowego w pracach na rzecz społeczeństwa i gospodarki narodowej było odtworzenie komunikacji lotniczej Polski w latach 1944-1945 oraz pomoc w jej rozbudowie w latach późniejszych.

W sierpniu 1944r., na wniosek PKWN i decyzji NDWP dowództwo lotnictwa polskiego przystąpiło do organizowania sieci linii lotniczych na terenach wyzwolonych spod okupacji niemieckiej. /177/ Uruchomiono trzy regularne linie lotnicze oraz pięć linii kuriersko-pocztowych. Loty na tych liniach obsługiwane były przez grupę samolotów /10 samolotów Li-2 oraz C-47/ wydzieloną z 10 Gwardyjskiej Dyw.Transportu Powietrznego. /178/ Obsługa ruchu lotniczego, przygotowanie lotnisk, zabezpieczenie materiałowo-techniczne oraz gospodarczo-bytowe realizowane było siłami i środkami batalionów obsługi lotnisk /130 i 495 bol/. Mimo prymitywnych warunków technicznych, złego stanu lotnisk, braku służby meteorologicznej i łączności telefonicznej, do końca 1944r.pododdziały bol zabezpieczyły 1039 lotów o łącznej długości 316.735 km. /179/ Był to jak widać duży wysiłek służb tyłowych bol, zważywszy że do ich podstawowych zadań należała obsługa lotnictwa bojowego.

W miarę upływu czasu, częstotliwość lotów zaczęła wzrastać i w związku z tym 25 lutego 1945r. NDWP wydał rozkaz nr 031/Org., nakazujący sformowanie przez Dowództwo Lotnictwa Frontu WP do dnia 10 marca 1945r. 6 samodz. lotniczej eskadry transporto - wej. /180/ Na miejsce postoju eskadry wyznaczono Włochy koło Warszawy, skąd na mocy rozkazu Dowódcy Lotnictwa nr 032 przeniesiono ją na lotnisko Okęcie.

Przełomowym momentem w rozwoju komunikacji lotniczej był marzec 1945r., kiedy to na początku miesiąca Rząd Tymczasowy RP powołał przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Lotnicze "LOT", które istniały narazie tylko z nazwy, ponieważ z dawnego majątku "LOT-u" w Polsce nic nie pozostało, a z dawnych pracowników zgłosiła się tylko niewielka ich ilość.
Odbudowę lotnictwa cywilnego powierzono Dowództwu Lotnictwa, które organizacją portów lotniczych, ich wyposażeniem oraz obsługą obciążyło Szefa Tyłów Lotnictwa WP. W związku z tym wydał on 17 marca 1945r. rozkaz /nr 039/, w którym nakazywał dowódcy 7RBL sformować 5 portów lotniczych lotnictwa cywilnego 1 i 2 klasy, wydzielając w tym celu określone siły i środki ze składu 7 RBL. Miejsca dyslokacji oraz odpowiedzialnych za organizację portów lotniczych prezentuje tabela 43. /181/

Tabela 43

Lp.	Nazwa miejsca dyslokacji portu lotniczego	Klasa portu lotniczego	Odpowiedzialny za organizację potru lotniczego
1	Warszawa - Okęcie	1	513 bat. obsługi lotnisk
2	Łódź	1	483 bat. obsługi lotnisk
3	Lublin	2	686 bat. obsługi lotnisk
4	Kraków	2	130 bat. obsługi lotnisk
5	Rzeszów	2	74 bat. obsługi lotnisk

Do portów lotniczych 1 klasy wydzielono po 10 samolotów typu Li-2 /Douglas/ i PO-2, do portów lotniczych 2 klasy po 5 samolotów Li-2 i 10 PO-2. Na każde lotnisko wyznaczono ponadto naczelnika /komendanta/ portu lotniczego, szefa oddziału technicznego zaopatrzenia, szefa oddziału intendenckiego, dowódcę plutonu samochodowego, a także dowódcę drużyny, 3 kierowców, kucharza i 5 żołnierzy - razem 14 ludzi.
Realizując to zadanie bataliony obsługi lotnisk przeznaczyły do obsługi sformowanych portów lotniczych po dwa samochody ciężarowe typu GAZ-AA i jednym dystrybutorze paliwowym typu BC. Wydzielony stan osobowy wyposażono w broń, komplet wyposażenia osobistego i bieliznę. Pozostały stan osobowy oraz sprzęt do pełnego etatu planowano uzupełnić w terminie późniejszym poprzez oddział kadr i oddział samochodowy dowództwa lotnictwa. Wydzielone siły i środki skierowano do portów lotniczych do 20 marca 1945r.,

natomiast całość organizacji portów lotniczych miano zakończyć do 25 marca. Praktycznie jednak organizacja portów lotniczych, zgodnie z ustalonymi etatami, trwała do końca 1945r. Ponadto dowódcy bol odpowiedzialni za bezpośrednią organizację portów lotniczych obciążeni zostali przedsięwzięciami obsługi gospodarczo-bytowej i zabezpieczenia lotów.

Na komendantów /naczelników/ portów lotniczych dowódca 7RBL wyznaczył pomocników dowódców bol, na pozostałe stanowiska funkcyjne wyznaczeni zostali pomocnicy odpowiednich szefów służb oddziałów bol obsługujących dane porty.

W celu przyspieszenia organizacji komunikacji lotniczej oraz usprawnienia kierowania lotnictwem cywilnym, przy dowództwie lotnictwa wojskowego utworzono oddział lotnictwa cywilnego w składzie 49 osób, w tym 26 oficerów, 16 podoficerów i szeregowców oraz 7 pracowników cywilnych. /182/

Etat portów lotniczych 1 klasy - L 6/3, 2 klasy - L 6/4 i 3 klasy - L 6/5 przewidywał te same komórki organizacyjne, różnica między nimi występowała jedynie w ilości stanów osobowych. W skład portu lotniczego wchodziło dowództwo, wydział obsługi technicznej, kompania lotniskowa, sekcja intendentury, pluton samochodowy, polowy warsztat naprawy samolotów, radiostacja prowadząca, pluton łączności, sekcja sanitarna i sekcja finansowa./183/ Do końca kwietnia 1945r.zdołano utworzyć trzynaście portów lotniczych, lecz ukompletowanie ich stanem osobowym znacznie odbiegało od stanu etatowego. Obsadę stanów osobowych oraz wyposażenie portów lotniczych na koniec marca 1945r. obrazuje załącznik nr 63. Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa z organizacją linii powietrznych, dopiero pod koniec marca 1945r. uruchomiono pierwszą regularną linię powietrzną na trasie Warszawa - Łódź - Kraków - Rzeszów - Lublin - Warszawa. Linia wykorzystywana była w pierwszej kolejności dla celów administracji państwowej i poczty. /184/ W kwietniu uruchomiono trzy następne linie powietrzne obsługiwane przez samoloty typu "Douglas"./185/ Czas rozpoczęcia regularnej komunikacji lotniczej naglił, a wydzielona przez lotnictwo wojskowe do tego celu ilość samolotów była nie wystarczająca, w związku z czym ND WP rozkazem nr 037/Org. z 03.04.1945r. polecił dowódcy lotnictwa WP do 15 kwietnia 1945r. sformować 7 samodzielną transportową eskadrę lotnictwa cywilnego /etat nr 015/514/ z miejscem bazowania Okęcie oraz do końca kwietnia 8 samodzielną eskadrę /etat nr 015/68/ z miejscem bazowania Mokotów. Etat 7 eskadry przewidywał 193 osoby i 10 samolotów typu Li-2, natomiast 8 eskadry-32 osoby i 10 samolotów Po-2./186/ Poza tym w dalszym ciągu jednostki tyłowe odpowiedzialne za formowanie portów lotniczych oraz ich obsługę, uzupełniały w nich stany osobowe oraz wyposażały w sprzęt. Ogółem do końca kwietnia 1945r. skierowano z tyłów lotniczych do dyspozycji lotnictwa cywilnego około 1061 osób, w tym 1021 podoficerów i szeregowców. Wydzielono 33 pojazdy samochodowe /21 ciężarowych i 12 specjalistycznych/. Ukompletowanie portów lotniczych transportem samochodowym na koniec kwietnia 1945r. obrazuje tabela 44. W dalszym ciągu porty lotnicze były zaopatrywane w paliwo, żywność i umundurowanie przez bataliony obsługi lotnisk wydzielone do ich obsługi. Dopiero od 1.05.1945r. na podstawie pisma kwatermistrza lotnictwa porty lotnicze przeszły na samodzielne zaopatrzenie. Zaopatrzenie miało przebiegać według załączonego planu /patrz tabela 45/. /187/

Tabela 44.

Ukompletowanie portów lotniczych pod względem transportu samochodowego.

Lp.	Nazwa portu lotniczego	Transport					
		Klasa portu	Ciężarowe 1.5 t.	Ciężarowe 3 t.	BZ-38	BC	Razem
1	Warszawa	1	2		1		3
2	Łódz	1	2		1		3
3	Gdańsk	2			1		1
4	Kraków	2	3		1		4
5	Rzeszów	2	2		1		3
6	Poznań	2	1	1	1		3
7	Wrocław	2	2		1		3
8	Katowice	2	1			1	2
9	Białystok	3	1		1		2
10	Bydgoszcz	3	2				2
11	Kielce	3	1			1	2
12	Lublin	3	2		1		3
13	Olsztyn	3	1			1	2
O G Ó Ł E M			20	1	9	3	33

Tabela 45.

Plan zaopatrzenia portów lotniczych na 1 maja 1945r.

Rodzaj zaopatrzenia	Kolejność zaopatrzenia
Zaopatrzenie intendenckie	Poprzez okręgi wojskowe /Lublin, Kraków, Poznań, Łódz, Pomorski/ w zależności od położenia terytorialnego portów lotniczych.
Zaopatrzenie techniczno-lotnicze	Dla samolotów Li-2 poprzez Centralny Port Lotniczy Warszawa. Dla Po-2 przez dowódcę 513 bol wg. zapotrzebowania inżynierów 18 i 19 pułku lotnictwa transportowego. Dostarczanie części zapasowych i materiałów jednorazowego użytku transportem lotniczym 18 i 19 pułku na rozkaz ich dowódców.
Zaopatrzenie finansowe	Do 1 maja 1945r. przez oddział finansowy Centralnego Portu Lotniczego - Warszawa. Po 1 maja samodzielnie poprzez sekcję finansową oddziału lotnictwa cywilnego WP.

Zaopatrzenie medyczne	Według zapotrzebowań lekarzy portów lotniczych poprzez lekarza-instruktora oddziału lotnictwa cywilnego. Dostawa samolotami rejsowymi.
Zaopatrzenie samochodowe	Według zapotrzebowań szefów portów lotniczych przez instruktora zaopatrzenia technicznego oddziału lotnictwa cywilnego WP.
Zaopatrzenie mps	Port lotniczy Warszawa i Białystok przez składnicę mps lotnictwa WP-Warszawa, porty lotnicze Lublin, Rzeszów przez skład mps WP-Lublin. Pozostałe porty lotnicze z dostaw cysternami kolejowymi na stację wyładowczą Łódź, Poznań, Katowice, Gdańsk, zgodnie z przynależnością terytorialną do tych okręgów.

Na podstawie powyższego pisma dowódca 7RBL zobowiązany został do zabezpieczenia portów lotniczych w mps, sprzęt samochodowy, żywność. Ponadto szef tyłów lotniczych nakazał mu ukompletować stany osobowe portów lotniczych podoficerami i szeregowymi oraz transportem ciężarowym i specjalnym. Natomiast naczelnicy portów lotniczych mieli się odłączyć od źródeł zaopatrzenia bol, które dotąd ich obsługiwały. Niesprawny sprzęt samochodowy przeznaczony dla portów lotniczych remontowano w 811 warsztatach remontowych.

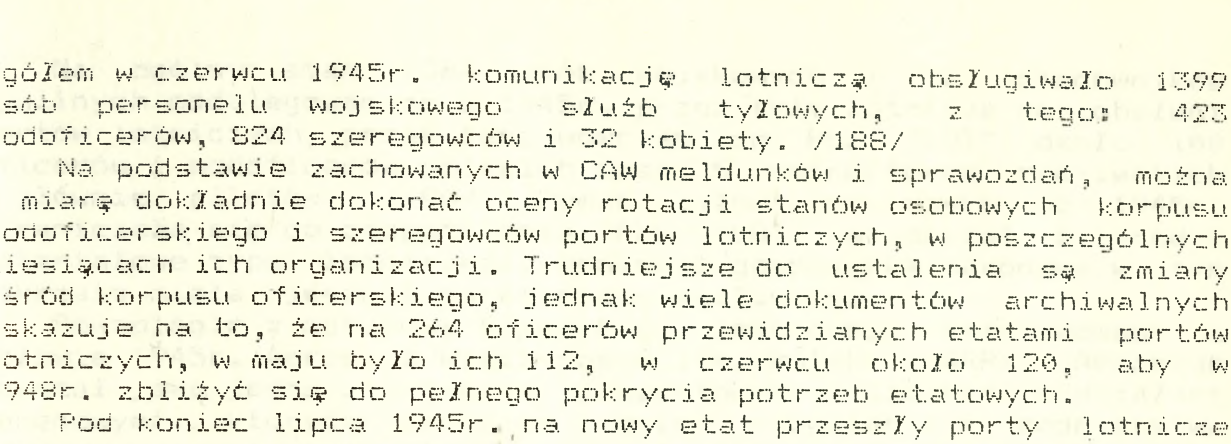
W maju i czerwcu 1945r. uruchomiono nowe połączenia lotnicze a port lotniczy Warszawa-Okęcie wyznaczony został /rozkazem ND WP nr 084/Org. z 11.04.1945r./ na Centralny Port Lotniczy Rzeczypospolitej Polski. Jego etat nr L 6/7 przewidywał 513 żołnierzy zawodowych i 32 pracowników kontraktowych. Na sformowanie centralnego portu lotniczego przeznaczono siły i środki 513 bol, tyły 6 samodzielnej eskadry transportowej oraz warszawski port lotniczy 1 klasy. Od tej chwili centralny port realizował materiałowo-techniczne zabezpieczenie dyslokujących na nim oddziałów i pododdziałów, kierował służbą lotniskową, obroną i ochroną sił i środków znajdujących się na lotnisku. Ponadto centralny port objął kontrolę nad przybywającymi i ubywającymi samolotami, pełnił służbę dyspozytorską, a także obsługiwał loty międzynarodowe.

Przeloty na funkcjonujących liniach lotniczych realizowane były siłami 18 i 19 pułku oraz 7 i 8 samodzielnej eskadry lotnictwa cywilnego. System zaopatrzenia w środki materiałowe /szczególnie typu ogólnowojskowego/ wprowadzony rozkazem dowódcy lotnictwa w końcu kwietnia 1945r. był dopiero wdrażany, wobec czego bol w dalszym ciągu ponosiły główny ciężar zabezpieczenia materiałowo-technicznego i bytowego sformowanych portów lotniczych.

Ogółem w czerwcu 1945r. komunikację lotniczą obsługiwało 1399 osób personelu wojskowego służb tyłowych, z tego: 423 podoficerów, 824 szeregowców i 32 kobiety. /188/

Na podstawie zachowanych w CAW meldunków i sprawozdań, można w miarę dokładnie dokonać oceny rotacji stanów osobowych korpusu podoficerskiego i szeregowców portów lotniczych, w poszczególnych miesiącach ich organizacji. Trudniejsze do ustalenia są zmiany wśród korpusu oficerskiego, jednak wiele dokumentów archiwalnych wskazuje na to, że na 264 oficerów przewidzianych etatami portów lotniczych, w maju było ich 112, w czerwcu około 120, aby w 1948r. zbliżyć się do pełnego pokrycia potrzeb etatowych.

Pod koniec lipca 1945r. na nowy etat przeszły porty lotnicze 2 klasy - Wrocław, Katowice i Rzeszów oraz wszystkie porty lotnicze 3 klasy. Nowy etat obrazuje rysunek 41.



Stan osobowy		Środki transportowe	
oficerów	- 7	sam.ciężarowych/GAZ-AA i ZiS/	- 2
podoficerów	- 11	sam.specjalnych	- 3
szeregowców	- 28	traktorów	- 1
Razem	- 46	Razem	- 6
Prac.kontrakt.	- 4		

Rys.41.Etat portów lotniczych 3 klasy /lipiec 1945r./

Dekret o utworzeniu polskich linii lotniczych "LOT", który wszedł w życie z dniem 01.10.1945r., zakończył etap organizacji przedsiębiorstwa. W październiku przyszła pierwsza partia zkupionych w ZSRR samolotów transportowych Douglas / Li-2/, które weszły do eksploatacji na liniach krajowych i zagranicznych. /189/

Ważnym wydarzeniem w rozwoju lotnictwa cywilnego była zatwierdzona 6 grudnia 1945r. uchwała Rady Ministrów Rzeczypospolitej, w sprawie przekazania lotnictwa komunikacyjnego PLL "LOT" - Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Konsekwencją powyższej uchwały było rozformowanie - Oddziału Lotnictwa Cywilnego przy dowództwie lotnictwa WP oraz jednostek i portów lotniczych, z wyjątkiem Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie. Ponadto z rozformowanych jednostek lotniczych PLL "LOT" przekazano 10 samolotów typu Li-2 i 100 samolotów typu Po-2. Na mocy rozkazu dowódcy lotnictwa przekazany został do dyspozycji PLL "LOT" personel latający i techniczny, a także służby tyłowe oraz inne niezbędne siły i środki mające zapewnić należytą obsługę lotnictwa komunikacyjnego. W grudniu 1945. zlikwidowano kuriersko - pocztowe linie lotnicze w województwach, a przedsiębiorstwo PLL "LOT" ograniczyło się do utrzymania komunikacji na liniach krajowych i zagranicznych.

Na ogólny stan 1364 osób wojskowych i 92 pracowników cywilnych oddelegowanych w 1945r. przez tyły lotnicze do obsługi portów lotniczych, przekazano wówczas do PLL "LOT" około 100 oficerów i podoficerów polskich oraz 35 instruktorów radzieckich - głównie pilotów. /190/ Pomoc tyłów lotniczych po 1945r. ograniczała się do zaopatrzenia PLL "LOT" w sprzęt i środki materiałowe typu lotniczego, ponieważ gospodarka narodowa w tym zakresie miała jeszcze ograniczone możliwości.

Równolegle z odbudową komunikacji lotniczej, reaktywowano w połowie 1945r. Aeroklub Rzeczypospolitej Polski /ARP/. Aeroklub powstał jako jedna z organizacji sportowych z licznymi oddziałami terenowymi, których zadaniem było rozwijanie modelarstwa lotniczego, szybownictwa i sportu samolotowego oraz spadochroniarstwa. Zasadniczą rolę w uruchomieniu placówek aeroklubu spełniło lotnictwo wojskowe, które wydzieliło do jego dyspozycji 100 samolotów Po-2 z rozformowanego 18 i 19 pułku lotniczego. /191/ Jednostki tyłowe natomiast udzieliły pomocy w zakresie środków materiałowych oraz sprzętu typu lotniczego, którego były w tym okresie czasu jedynym dysponentem. Aerokluby regionalne otrzymały od lotnictwa wojskowego znaczną ilość sprzętu i wyposażenia lotniczego, spadochronów oraz lotniska z całym zapleczem technicznym.

Pod koniec 1949r. aerokluby regionalne przejęła Liga Lotnicza. Nastąpiła integracja lotnictwa sportowego z masową organizacją społeczną jaką była liga, co osłabiło znaczenie ARP. Lotnictwo wojskowe nadal miało zapewniony wpływ na koncepcje programowe i kierunek rozwojowy ligi lotniczej poprzez swych przedstawicieli w Zarządzie Głównym i zarządach wojewódzkich. Sama liga pozostawała pod nadzorem państwa poprzez DWL i Departament Lotnictwa Cywilnego.

Z dokonanej analizy rozwoju lotnictwa cywilnego wynika, że główny ciężar jego reaktywowania ponosiło lotnictwo wojskowe, w tym tyły lotnicze. One to realizowały proces wyposażania i zabezpieczania tyłowego do momentu powołania przedsiębiorstwa PLL "LOT". Wysiłek tyłów lotniczych w tym zakresie był duży, czego przykładem jest zabezpieczenie w 1945r. 1562 loty o długości 399.262 km, podczas których przewieziono 28.845 pasażerów, 296.824 kg bagażu i 73.546 kg towarów oraz 19.295 kg przesyłek pocztowych. Sprawne przyjmowanie i odprawianie samolotów możliwe było dzięki obsłudze portów lotniczych przez bataliony obsługi lotnisk 7RBL.

3.3. Zwalczanie zbrojnego podziemia.

Po zakończeniu działań wojennych kraj przeżywał ważne przemiany społeczno-polityczne, często okupywane przelewem bratobójczej krwi. Polityczna sytuacja w kraju była trudna i skomplikowana. Do walki o władzę w kraju - decyzją Krajowej Rady Narodowej - włączone zostały również wydzielone jednostki Wojska Polskiego, w tym także Wojsk Lotniczych. Pomoc jednostek lotniczych w zwalczaniu zbrojnego podziemia rozpoczęła się już od pierwszych miesięcy uzyskania niepodległości, jednak największą ich aktywność w tym zakresie zanotowano od kwietnia 1946r. do lipca 1947r.

Podstawowym zadaniem realizowanym przez lotnictwo w walce ze zbrojny podziemiem była pomoc oddziałom lądowym w zwalczaniu zgrupowań i oddziałów zbrojnego podziemia, rozpoznanie rejonów ich przebywania oraz tras przemieszczania, a także utrzymanie łączności pomiędzy własnymi oddziałami biorącymi udział w walkach. Ponadto realizowano wiele przedsięwzięć z zakresu pracy agitacyjno-propagandowej. W ramach wykonania tych przedsięwzięć głównymi zadaniami służb tyłowych lotnictwa było zabezpieczenie materiałowo-techniczne i częściowo bytowe wydzielonych do akcji samolotów wraz z załogami.

Do realizacji powyższych zadań wydzielano samoloty typu PO-2, które chrakteryzowały się łatwością obsługi oraz posiadały niewielkie potrzeby w zakresie zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego. Od czerwca do sierpnia 1945r, służby tyłowe lotnictwa zabezpieczyły 61 samolotolotów działających na korzyść 3 Dyw.Piechoty zwalczającej zbrojne grupy w lasach janowskich oraz 54 samolotoloty w celach propagandowych, w których rozrzucono 750.000 ulotek. /192/ Poza tym służby tyłowe obsługiwały 3 samoloty PO-2 zabezpieczające codzienną łączność między Lublinem, Rzeszowem i Białymstokiem, a więc w rejonie najbardziej zagrożonym./193/ Samoloty zaopatrywano głównie w materiały pędno - smarne, sprężone powietrze, przeprowadzano przeglądy przed i polotowe oraz drobne naprawy. Obsługę bytową załóg samolotów oraz ludzi wydzielonych do ich obsługi zabezpieczano w większości siłami tyłów 3 Dywizji Piechoty. Realizacja tych zadań przebiegała przy dużym natężeniu lotów w krótkim okresie czasu, przy znacznych odległościach od źródeł zaopatrzenia w środki materiałowe typu lotniczego oraz przy konieczności zachowania ciągłej gotowości do akcji.

Na skutek nasilenia się pod koniec 1945r. aktów terrorystycznych członków uzbrojonych grup opozycji w stosunku do oficerów polskich i radzieckich / z ich rąk zginęli instruktorzy szkoły dęblińskiej- majorowie Gapiszko i Iliasza oraz por.Lisow/, Dowódca Lotnictwa wydał rozkaz regulujący formy przeciwdziałania terroryzmowi. /194/ Rozkaz ów nakazywał żołnierzom będącym na akcji być uzbrojonym w broń osobistą, zabraniał poruszania się pojedyńczo w terenie zagrożonym oraz nakazał wzmocnienie ochrony i obrony miejsc zakwaterowania kadry oraz niektórych obiektów wojskowych.

W styczniu 1946r. do dyspozycji 3,8,9,i 18 Dywizji Piechoty, Dowódca Lotnictwa WP wyznaczył po dwa samoloty PO-2 celem przewożenia meldunków i rozkazów, śledzenia ruchu uzbrojonych oddziałów, obserwacji terenu ich działań oraz prowadzenia akcji propagandowych.Tylko w ciągu 10 dni/od 10- 20 marca 1946r./służby tyłowe zabezpieczyły 107 lotów bojowych tych samolotów./196/

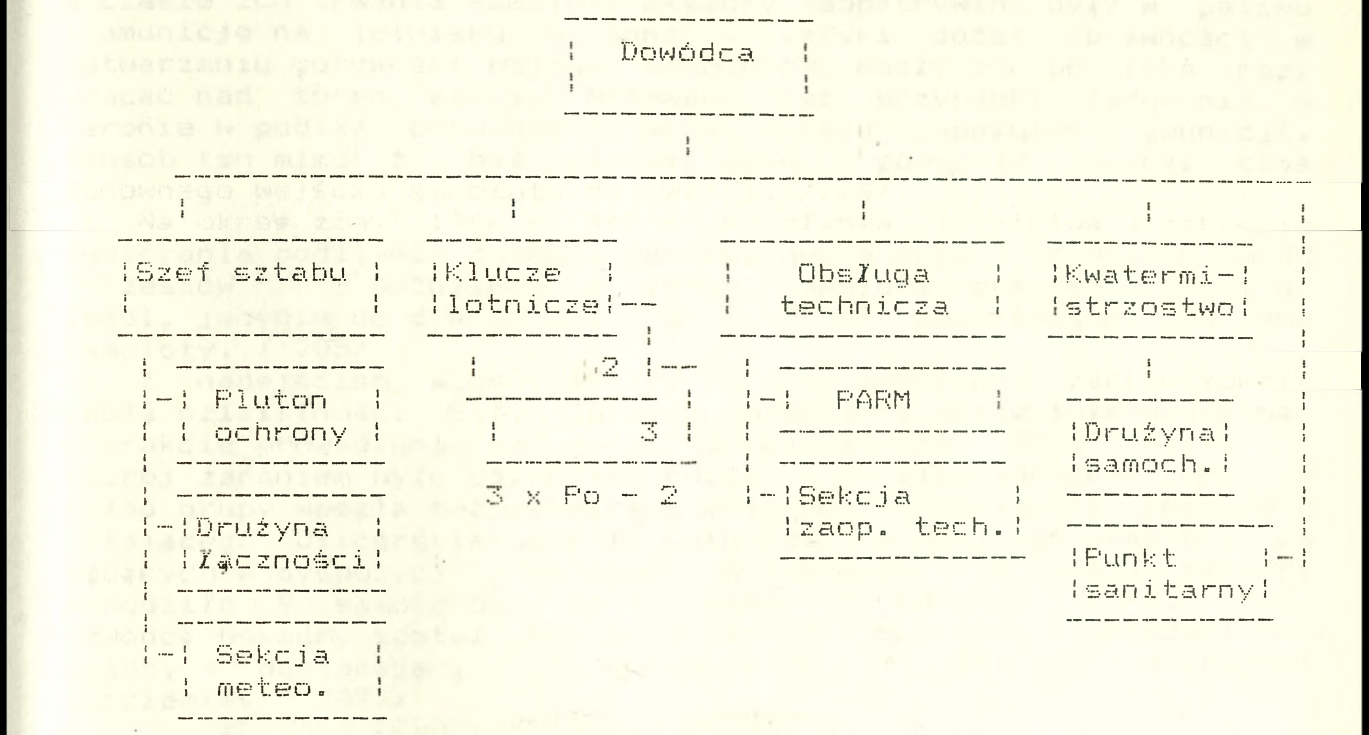
Samoloty przydzielone dywizjom bazowały na lądowiskach w pobliżu ich sztabów i pod względem bytowym znajdowały się na zaopatrzeniu dywizji. Pod względem lotniczo-technicznym zaopatrywane były przez wydzielone siły i środki tyłów lotniczych.

Wiosną 1946r. aktywność zbrojnego podziemia gwałtownie wzrosła, szczególnie w województwach rzeszowskim, krakowskim i białostockim. Powodem tego był termin zbliżających się wyborów oraz dalsze pogarszanie się sprzeczności między blokiem sił demokratycznych /PPR, PPS, SL i SD/ a PSL. W związku z powyższym w celu koordynacji działania wojsk i organów bezpieczenstwa w zakresie zwalczania zbrojnego podziemia oraz zabezpieczenia wyborów do Sejmu Ustawodawczego powołano Państwową Komisję Bezpieczeństwa /PKB/,z filiami w województwach i powiatach. /197/ W oparciu o wytyczne PKB oraz rozkazy ND WP i dowódcy lotnictwa - na przełomie marca i kwietnia 1946r. - dowódca 2 samodz.mieszanego pułku lotniczego /2smpl/ wydzielił do najbardziej zagrożonych województw 14 samolotów PO-2. /198/ Wydzielone samoloty wykorzystywano w celu zwalczania zbrojnego podziemia oraz zabezpieczenia akcji agitacyjno-propagandowych. Natomiast niezbędne do zabezpieczania działań samolotów środki materiałowe i sprzęt lotniczo-techniczny wydzielono z 5i3 bol, na zaopatrzeniu którego znajdował się pułk. Do dyspozycji PKB przeznaczono także 9 samodz.eskadrę lotn.łącznikowego/9sełł/./199/ Na prośbę dowódców oddziałów liniowych część samolotów wyposażono w karabiny maszynowe, dzięki czemu można je było wykorzystać do bezpiecznego wsparcia wojsk walczących z uzbrojonymi oddziałami opozycji.

Zabezpieczenie tyłowe działań wydzielonych grup samolotów realizowane było na dotychczasowych zasadach tzn. obsługę bytową oraz środki materiałowe typu ogólnowojskowego zabezpieczały jednostki przy których samoloty bazowały w okresie wspólnego ich działania. Natomiast zaopatrzenie lotniczo-techniczne realizowane było przez jednostki tyłowe lotnictwa /bol/. Była to namiastka dwutorowego zaopatrzenia działań lotnictwa - typowego dla tego rodzaju wojsk. Największą działalność tyłów notowano w okresie kwiecień - wrzesień 1946r., kiedy to wydzielone siły lotnicze brały udział w zwalczaniu uzbrojonych grup na terenie województwa białostockiego /grupy "Mieczysława", w rejonie Radomska / grupy "Warszyca"/ i w rejonie Dęblina / grupy "Orlika"/ oraz pododdziałów UPA i WIN w rejonie Hrubieszowa, Chełma Lubelskiego i Włodawy. /200/ Tylko w okresie lipiec - wrzesień pododdziały tyłowe 9selk zabezpieczyły 338 lotów w czasie 452 godzin./201/

Eskadra w swojej strukturze organizacyjnej posiadała niezbędne podddziały tyłowe /zob. rys. 42/, które były w stanie zabezpieczyć jej działania pod każdym względem. Wyposażona była w niezbędne środki materiałowe i sprzęt lotniczo-techniczny pozwalający nieprzerwanie zabezpieczać wyloty samolotów na współdziałanie z oddziałami zwalczającymi grupy podziemia.

W ostatnich miesiącach 1946r., dzięki działaniom oddziałów WP,KBM i MO większe zgrupowania rodzimego zbrojnego podziemia zostały rozbite, wobec czego wydzielone do tego celu lotnictwo coraz częściej realizowało zadania agitacyjno-propagandowe. Pododdziały tyłowe 2smpl w grudniu 1946r. i styczniu 1947r. - w ramach współdziałania lotnictwa z wojskami biorącymi udział w zwalczaniu zbrojnego podziemia - zabezpieczyły łącznie nalot w czasie 340 godzin i 10 minut. /202/



Rys.42.Struktura organizacyjna 9 sel wg etatu W6/405 / 1945 - 1948r./

Oprócz rodzimego podziemia zbrojnego na terenie Polski działały oddziały Ukraińskiej Powstaniczej Armii /UPA/. W celu ich zlikwidowania powołano Grupę Operacyjną " Rzeszów ", w skład której weszły oddziały 8 i 9 Dywizji Piechoty oraz eskadra samolotów łącznikowych wydzielona ze składu 2 samodzielnego mieszanego pułku lotniczego / 2smpl/. Zasadnicze siły eskadry bazowały na lądowisku w Sanoku przy sztabie 8 DP, pozostała część eskadry przy sztabie 9 DP w Przemyślu. W składzie eskadry znajdował się personel tyłowy oraz transport wraz z środkami materiałowymi i sprzętem lotniczo - technicznym. Personel techniczny i zapatrzenia zabezpieczał samoloty eskadry latające na rozpoznanie, wsparcie ogniowe i utrzymanie łączności w ramach zabezpieczenia dowodzenia i współdziałania walczących oddziałów WP od 8 kwietnia do 9 października 1946r. W tym czasie samoloty eskadry współdziałały z oddziałami , zwalczającymi pododdziały UPA wchodzące w skład kurenia " Rena " i " Bajdy " oraz samodzielne sotnie. / 203/ Największe natężenie działalności lotnictwa w walkach z podziemiem miało miejsce na przełomie maja i czerwca 1946r. W okresie tym do zwalczania oddziałów ukraińskich wśród wzgórz w okolicach Mrzygłodu, Sanoka i Jurowca oraz w masywie Słone Góry / sotnie " Łastiwki i " Kryłacza" /, użyto klucza samolotów, który wykorzstując broń pokładową oraz granaty zmusił oddziały ukraińskie do wycofania się z zajmowanych pozycji. Powyższe akcje charakteryzowały się szczególnie dużym natężeniem lotów .

W czasie ich trwania samoloty eskadry zaopatrywane były w paliwo i amunicję na lotnisku w Sanoku. Dzięki dużej sprawności w odtwarzaniu gotowości bojowej samolotów, mogły one po kilka razy wracać nad teren walki. Notowano też przypadki lądowania w terenie w pobliżu prowadzenia walk, w celu uzupełnienia amunicji. Sposób ten mimo że był niebezpieczny, poważnie skracał czas ponownego wejścia samolotu do walki. /204/

Na okres zimy 1946 - 1947 r. działania lotnictwa w zakresie zwalczania podziemia zostały zawieszone, a wraz z rozwiązaniem GO " Rzeszów " 9 października 1946r. samoloty eskadry wróciły do 2smpl, jedynie do dyspozycji 8 i 9 DP pozostawiono po dwa samoloty. / 205/

Z nadejściem wiosny 1947r. grupy podziemia zaktywizowały swoją działalność. Siły Zbrojne rozpoczęły akcję interwencyjną. W trakcie prowadzenia tej akcji zorganizowano GO " Wisła ", której zadaniem było całkowite rozbicie i zlikwidowanie UPA. W skład grupy weszła też eskadra samolotów, wydzielona z personelu latającego Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz pilotów będących w dyspozycji Okręgów Wojskowych. W skład eskadry wchodziło 9 samolotów Po-2 oraz 1 samolot Li-2. /206/ Dowódcą eskadry został por.pil. Dionizy Maciążek - przedwojenny pilot, posiadający doświadczenie w walkach z grupami podziemia. / 207 /

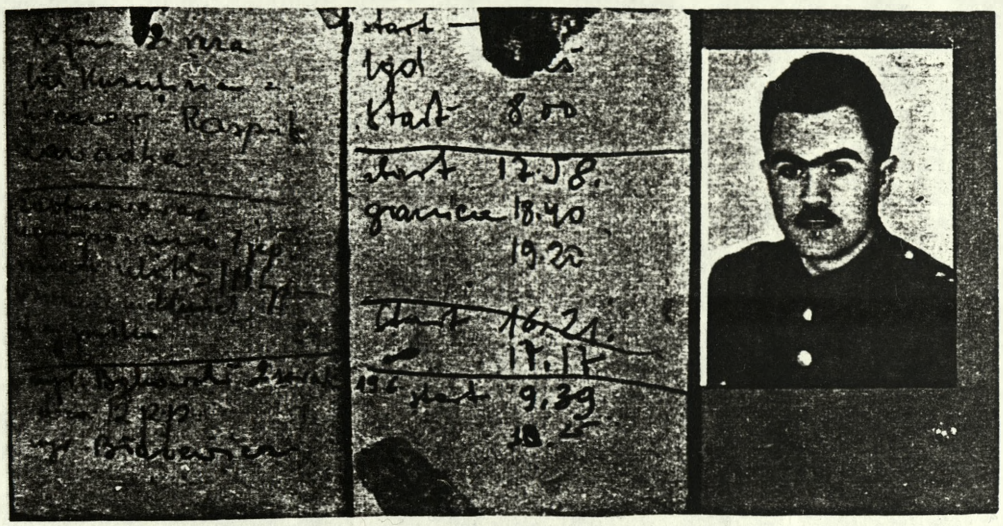


Były dowódca eskadry lotniczej GO "Wisła" mjr.pil. D.Maciążek

Do zadań realizowanych przez eskadrę należało: prowadzenie rozpoznania lotniczego, utrzymanie łączności wewnątrz grupy operacyjnej, wsparcie ogniowe walczących oddziałów, wykonywanie lotów agitacyjno - propagandowych oraz transport i ewakuacja powietrzna.

Eskadra od 21 kwietnia 1947r. rozpoczęła bazowanie na lotnisku Jesionka k. Rzaszowa, a pod koniec kwietnia przebazowana została na lądowisko Sanok, skąd prowadziła rozpoznanie terenu przyszłych walk. W połowie maja 1947r. samoloty eskadry rozpoznają i nawiązują walkę z pododdziałami kurenia " Rena". /208/ Z początkiem czerwca sotnie "Rena" okrążone zostały i rozbite w rejonie: Bircza, Krajna i Leszczowa Góra.

W akcji tej oprócz eskadry, wykorzystano dodatkowo klucz smolotów szturmowych ze składu 6 plsz. Klucz samolotów szturmowych IŁ-2 zwalczał pododdziały UPA już od 10 maja 1947r. Bazował na lotnisku Jesionka. /209/ W czerwcu 1947r. samoloty eskadry oraz klucza szturmowego nadal wspierają działania oddziałów grupy operacyjnej. W jednej z walk - z grupą z kurenia "Rena" - ginie ppor.nawig. Jan Dzieńkowski.



Ppor.nawig. Jan Dzieńkowski
Obok fotografia przedstawiająca ostatni zapis dokonany przez niego w dzienniku pokładowym dotyczący wykrycia bandy UPA. Na dzienniku pokładowym widoczne są ślady krwi.

Równolegle z oddziałami GO "Wisła" działały także oddziały 1 Dywizji KBW wspierane przez klucz samolotów Po-2 wydzielony ze składu `9 sel. Klucz bazował na przemian w Baligrodzie i Sanoku. Zadania i sposoby działań tego klucza były podobne jak i eskadry z GO " Wisła ". O dużej efektywności działań klucza świadczy fakt,że tylko w okresie od 21 kwietnia do 15 maja 1947r. na przeprowadzone 43 akcje przy udziale lotnictwa, aż w 32 przypadkach osiągnięto pozytywne rezultaty działań. /210/

Prawie wszystkie zgrupowania UPA praktycznie zostały rozbite w czerwcu 1947r., natomiast w lipcu likwidowano pozostałości poszczególnych grup UPA. W tej sytuacji GO "Wisła" waz z eskadrą lotniczą rozwiązano 30 lipca 1947r., pozostawiając do ostatecznej likwidacji band zbrojnych jedynie podgrupy operacyjne "Lubaczów" i "Sanok", którym przydzielono po dwa samoloty z 9 sel KBW. /211/ Wymienione podgrupy prowadziły te działania likwidacyjne do 14 listopada 1947r.

Największe natężenie udziału lotnictwa w zwalczaniu zbrojnego podziemia w ramach GO "Wisła" zanotowano latem /maj - lipiec / 1947r. Ogółem w ramach tych akcji tyły lotnicze zabezpieczyły wyloty samolotów eskadry na około 1500 godzin. Z całą odpowiedzialnością można stwierdzić, iż z powodu obsługi naziemnej nie zanotowano zerwania ani jednego lotu, ani też przerwania wykonywania jakiegokolwiek zadania przez samoloty.

Sposób pracy obsługi naziemnej był podobny jak i w eskadrze GO "Rzeszów", z tym że notowano tu większy jej wysiłek, ze względu na zwiększone natężenie lotów w porównaniu do 1946r.

W zabezpieczeniu materiałowo - technicznym, do przewozu niezbędnych środków materiałowych i sprzętu lotniczego oraz przedmiotów zaopatrzenia mundurowego i lekkiego sprzętu bojowego, wykorzstywano samolot transportowy Li-2. Samolotem tym ewakuowano także rannych żołnierzy do szpitali w Rzeszowie, Krakowie i nawet w Warszawie.

Również w rejonach stałego bazowania jednostek lotniczych, a głównie w województwie lubelskim, krakowskim i warszawskim działało polskie podziemie zbrojne różnego autoramentu i podporządkowania. Przede wszystkim /Wolność i Niepodległość -WIN, Ruch Oporu Armii Krajowej- ROAK, Obywatelska Armia Krajowa- OAK, Konspiracyjne Wojsko Polskie - KWP i inne samodzielne grupy nawiązujące do tradycji AK / oraz podziemie zbrojne związane ze Stronnictwem Narodowym / Narodowe Siły Zbrojne - NSZ, Narodowe Zjednoczenie Wojskowe - NZW, Narodowa Organizacja Wojskowa - NOW i inne/. / 212/ Szczególnie groźne były grupy z pod znaku NSZ często uciekające się do stosowania faszystowskich metod terroru.

Najboleśniej skutki działania grup podziemia i band odczuła dęblińska Oficerska Szkoła Lotnicza. Np.pod koniec maja 1945r. bandyci zamordowali we wsi Masów k.Dęblina dwóch oficerów instruktorów radzieckich, we wrześniu zastrzelili w Radomiu ppor.pil.J.Robaczewskiego, a w nocy z 29 na 30 października uzbrojona grupa próbowała wtargnąć na lotnisko w Dęblinie, itd. W tej sytuacji z rozkazu dowódcy lotnictwa, utworzono w szkole dęblińskiej specjalne grupy operacyjne, które rozpoczęły działania zbrojne przeciwko bandyckim grupom w okolicach Dęblina. W skład grup wchodziła kadra różnych służb, podchorążowie i żołnierze z obsługi szkoły. W tropieniu i zwalczaniu band, grupom pomagały również samoloty startujące z dęblińskiego lotniska. W połowie 1946r. szkoła zaniechała większych akcji zbrojnych przeciwko podziemiu, ponieważ energiczne działania oddziałów WP,KBW i MO rozbiły w rejonie szkoły większe jego zgrupowania i bandy. Tylko w okresie referendum 1946r. i zabezpieczenia wyborów do sejmu PRL żołnierze z OSL zbili 6 bandytów, 1 ranili i 68 ujeli. Aresztowano też 5 dezerterów, 16 wspólników band i 15 podejrzanych o współpracę z nimi. Techniczna Szkoła Lotnicza zatrzymała 21 członków podziemia i 140 podejrzanych. Natomiast grupa z 2 plm wykryła i aresztowała 4 członków bandy NSZ "Błyskawica", a we wsi Mogiła zabiła znanego bandytę Sadowskiego i postrzeliła przywódcę bandy. Zdobyto też wiele sztuk różnego rodzaju broni i amunicji.Należy wyraźnie zaznaczyć, iż są to tylko wybrane przykłady, napewno nie oddające w pełni całego wysiłku i osiągnięć WL w walce z podziemiem zbrojnym i bandami.

Niezależnie od czynnej walki zbrojnej, jednostki lotnicze posiadające na wyposażeniu samoloty Po-2 zrzucały z samolotów ulotki nawołujące do zaprzestania działalności konspiracyjnej oraz wyjaśniającej ludności sytuację społeczno - polityczną w kraju. Częstotliwość tych akcji wzrosła szczególnie w okresie referendum i wyborów do sejmu ustawodawczego. Największymi osiągnięciami w tym zakresie może pszczycić się 2 smpl, który we wszystkich akcjach przed referendum zrzucił 10 mln ulotek./213/

Trudno jest dokładnie wymierzyć i określić udział lotnictwa w akcji zwalczania zbrojnego podziemia, ponieważ zgromadzone w archiwach dokumenty były niszczone, a znaczna ich część, zwłaszcza z 1945r. przekazana została do Archiwum Ministerstwa Obrony ZSRR. Aktualny stan bazy źródłowej nie pozwala więc

szczegółowo określić wkładu lotnictwa w zakresie zwalczania reakcyjnego podziemia. Stąd w różnych opracowaniach na ten temat jest wiele niedomówień i kontrowersyjnych spostrzeżeń, które autor weryfikował i konfrontował poprzez wywiady z uczestnikami tych wydarzeń.

Na podstawie dokonanej analizy i oceny problemu, można stwierdzić, że udział tyłów lotniczych w akcji zwalczania zbrojnego podziemia i band, w porównaniu do jednostek liniowych lotnictwa był skromniejszy. Jednak udział ich był niezbędny, ponieważ dzięki służbom tyłowym samoloty mogły wykonywać zadania na rzecz oddziałów piechoty, co szczególnie daje się zauważyć w działaniach Grup Operacyjnych " Rzeszów " i " Wisła ". Największe natężenie działań wydzielonych sił lotniczych do zwalczania zbrojnego podziemia miało miejsce na terenach najbardziej zagrożonej części kraju, tj. w obszarze południowo-wschodniej Polski. Rejony działań lotnictwa na korzyść GO "Rzeszów" i " Wisła " obrazuje załącznik nr 64.

3.4. Udział tyłów lotniczych w wielkich akcjach politycznych.

Największymi akcjami politycznymi lotnictwa w pierwszych latach powojennych, w których zaangażowano prawie wszystkie jednostki lotnicze - w tym i tyłowe, było referendum ludowe /30.06.1946r./i wybory do Sejmu Ustawodawczego RP /19.01.1947r./.

W dniu 27 kwietnia 1946r. X Sesja KRN przyjęła ustawę o referendum, a 10 maja wyznaczono termin referendum na 30 czerwca 1946r. Referendum ludowe potraktowano jako generalną próbę sił walki przedwyborczej między blokiem demokratycznym z PPR na czele a blokiem reakcji skupionym wokół PSL. W głosowaniu ludowym społeczeństwo miało odpowiedzieć na trzy pytania. /214/

Rozpoczęła się batalia polityczna o pozyskanie poparcia w społeczeństwie i uzyskanie satysfakcjonujących odpowiedzi na postawione pytania. W czasie obrad X Sesji KRN, postanowiono "skierować wojsko do walki z reakcją " - czemu ostro sprzeciwiła się grupa posłów PSL. Podstawą do wzięcia udziału jednostek lotniczych w kampanii walki politycznej był rozkaz dowódcy lotnictwa WP, gen.broni T.Pełynina nr 64 z 27 maja 1946r. Rozkaz ten polecał zorganizować we wszystkich jednostkach lotniczych brygady propagandowe. Skład powstających brygad miał liczyć od 5 do 15 żołnierzy.Określono ponadto wyposażenie brygad w transport, uzbrojenie i środki materiałowe. Rozkaz zawierał także plan, w którym określono ilość brygad wystawionych przez poszczególne jednostki lotnicze oraz teren ich działania. Wykaz brygad propagandowych biorących udział w kampanii referendalnej, wystawionych przez jednostki lotnicze / w których stan osobowy w większości rekrutował się ze służb tyłowych / - obrazuje tabela 46.

Tabela 46.

Wykaz brygd propagandowych wystawionych przez jednostki lotnicze. /215/

Lp.	Nazwa jednostki wystawiającej brygady	Ilość brygad i rejon ich pracy	Jednostka zaopatrująca w transport
1	2	3	4
1	Oficerska Szkoła Lotnicza	2- Nowy Targ 2- Radom 8- Dęblin 1- brygada artystyczna	Samochody własne
2	Techniczna Szkoła Lotnicza do pracy przydzielono: -por.Abramowski -ppor.Ejsmont	15-okolice Warszawy ze Składu Tech. ze Składu Intendenc.	Batalion samochodowy, Skład MPS

1	2	3	4
3	1 Dywizja Lotn. Myśliwskiego	7 - Kraków 4 - Nowy Dwór	2 bol 1 bol
4	2 Dywizja Lotn. Szturmowego	3 - Łódź 5 - Bydgoszcz 5 - Tomaszów Maz. 4 - Sochaczew	4 bol 6 bol 3 bol 4 bol
5	7 spbn Sz MAS	6 - Łęczyca 1 - brygada artyst.	7 bol
6	1 bol	2 - Nowy Dwór	własny
7	2 bol	2 - Kraków	własny
8	3 bol	3 - Tomaszów	własny
9	4 bol	2 - Łódź	własny
10	6 bol	4 - Bydgoszcz	własny
11	7 bol	3 - Łęczyca	własny
12	5 bat.Łączn.	4 - Pruszków	własny
13	2 smpl	2 - Warszawa	własny
14	Centr.Port Lotniczy	2 - Warszawa	własny
15	1 inż.bat.bud. lotnisk	1 - Łódź 1 - Łęczyca 1 - Tomaszów Maz.	własny własny własny
16	2 inż.bat.bud. lotnisk	1 - Łowicz 1 - Bydgoszcz 1 - Radom	własny własny własny
	R A Z E M	93	

W skład brygad wchodzili najaktywniejsi oficerowie, podoficerowie i szeregowcy z jednostek lotniczych. Na kierowników /dowódców/ brygad wyznaczano zwykle oficera aparatu polityczno - wychowawczego, a na zastępcę - oficera liniowego. Brygady działały w terenie od 7 do 30 czerwca 1946r. Teren działalności poszczególnych brygad uzgodniony był z Dowództwem Okręgu Wojskowego, na terenie którego jednostka wystawiająca brygadę była rozlokowana. O rezultatach pracy w terenie, grupy składały dowódcy lotnictwa meldunki co 5 dni. Zakres pracy propagandowej brygad oraz metody działania w okresie referendum określały " Wytyczne w sprawie akcji referendum ludowego WP" z 7 maja 1946r. skierowane do dowódców i zastępców ds.polityczno-wychowawczych okręgów wojskowych i rodzajów sił zbrojnych. /216/

Przed wyruszeniem brygad w teren, przeprowadzano jeszcze dodatkowo jego rekonesans oraz nawiązywano współpracę z miejscowymi władzami administracyjnymi, MO, UB i partiami bloku demokratycznego. W dniu wyruszenia brygad w teren /7 czerwca/ we wszystkich jednostkach lotniczych odbyła się ich uroczysta odprawa. Ogółem w pierwszych dniach akcji jednostki lotnicze wystawiły 93 brygady agitacyjno - propagandowe o liczebności około 1286 żołnierzy. Ilość wystawionych brygad przez

poszczególne jednostki lotnicze oraz ich skład liczebny obrazuje tabela 47 i załącznik nr 65 i 66. /217/

Tabela 47.

Lp.	Nazwa jednostki	Liczba brygad	Liczba ludzi
1	Oficerska Szkoła Lotnicza	13	325
2	Techn.Szkoła Lotnicza	15	195
3	1 Dyw. Lotnictwa Myśliwskiego	11	132
4	2 Dyw. Lotnictwa Szturmowego	17	200
5	7 pułk lotnictwa bombowego	7	84
6	2 sam.mieszany pułk lotniczy	2	20
7	Centr.Port Lotniczy	2	20
8	5 bat.łączności	4	85
9	1,2,3,4,6 i 7 bol	16	165
10	1 i 2 inż.bat.bud. lotnisk	6	60
RAZEM		93	1286

Techniczna Szkoła Lotnicza oraz jednostki tyłowe lotnictwa wystawiły razem 41 brygad liczących 505 żołnierzy, co stanowiło 39% ogólnej liczebności brygad wystawionych przez lotnictwo WP. Faktycznie udział stanu osobowego jednostek tyłowych w brygadach propagandowych był większy, ponieważ zgodnie z rozkazem dowódcy lotnictwa WP nr 064 część żołnierzy z batalionów obsługi lotnisk włączonych zostało w skład brygad wystawionych przez pułki lotnicze. Ponadto w brygadach Oficerskiej Szkoły Lotniczej byli również żołnierze pododdziałów tyłowych. Uwzględniając jeszcze żołnierzy wydzielonych ze składów lotniczych i inżynieryjnych batalionów budowy lotnisk do grup zorganizowanych przez TSL i Centralny Port Lotniczy, ogólny stan liczebny żołnierzy jednostek tyłowych w grupach wzrósł do około 780 osób, co stanowiło 60% ogółu żołnierzy WL biorących udział w kampanii w pierwszych dniach jej trwania. /218/ Jednostki tyłowe zabezpieczały także brygady w transport, broń i amunicję, mps,oraz suchy prowiant. W toku trwania kampanii liczbę

brygad propagandowych powiększono jeszcze do 116, w których uczestniczyło łącznie 1500 oficerów , podoficerów i szeregowców. /219/

Brygady działały w terenie przyległym do miejsc stacjonowania jednostki która je zorganizowała. Schemat pracy brygad był podobny. Mianowicie przemieszczały się one od miejscowości do miejscowości w wyznaczonym im obszarze. Po przybyciu do danej miejscowości dowódca grupy uzgadniał z władzami terenowymi /sołtysem/ czas i miejsce zorganizowania zebrania lub wiecu. Przed tym, członkowie odwiedzali mieszkańców, przeprowadzali z nimi rozmowy, starając się poznać ich nastroje i problemy życia codziennego. Poznanie tych zagadnień ułatwiało im przygotowanie wiecu lub zebrania podczas którego mogli w sposób bardziej przekonywujący argumentować, dlaczego w głosowaniu warto odpowiadać trzy razy "tak". Żołnierze brygad tak musieli organizować swą pracę, by nie utrudniać życia ludności, a tam gdzie to było możliwe, pomagać jej wszystkimi dostępnymi środkami. " Należy pamiętać - podkreślały wytyczne - że życie chłopa składa się z drobiazgów i że dla zniszczonego wojną kraju najmniejszy uszczerbek materialny jest dotkliwą krzywdą... Starać się - należy pomagać ludności na każdym kroku w jej drobnych codziennych potrzebach. Udzielać bezpłatnej pomocy lekarskiej i weterynaryjnej w miarę możliwości dla najbiedniejszych. Pomagać przy sianokosach i żniwach, zwózce drzewa,pracach budowlanych,grodzeniu płotów, naprawie mostów itd.

Wojskowe brygady kolportowały także materiały propagandowe /gazety, czasopisma, broszury, plakaty, ulotki itp./. Na uwagę zasługuje przeprowadzona w dniach 7 i 9 czerwca akcja zrzutu ulotek z samolotów. Ulotki zrzucano zgodnie z opracowanym planem. Zrzutu około 307 tys. ulotek dokonało 6 samolotów Po-2 w dwóch turach po sześciu trasach. W czasie przeprowadzenia tej akcji przeleciały one łącznie 12.933 km. Łącznie w wymienionych dniach, pododdziały tyłowe zabezpieczyły 12 samolotowylotów./220/ Przez cały okres działania brygad, piloci 2 smpl zrzucili lub dostarczyli 10 mln ulotek, a pododdziały tyłowe tego pułku, obsłużyły na ten cel 423 wyloty w czasie 500 godzin i 45 min. /221/

Szczególną rolę w tej kampanii spełniły brygady artystyczne, które zorganizowały 257 przedstawień, koncertów i zabaw. Miały one pozytywny wpływ na kształtowanie się nastrojów wśród ludności. Często prelekcje o referendum ludowym, poprzedzane były wyświetlaniem filmów, co również pozytywnie oddziaływało na nastroje ludności. /222/

Szczególnie wzmożona działalność pododdziałów tyłowych w zakresie obsługi wylotów na zabezpieczenie referendum miało miejsce w dniu głosowania. Samoloty w tym dniu wykorzystywano do odbierania wyników głosowania z powiatów najbardziej zagrożonych miast wojewódzkich.

W czasie tej wielkiej kampanii tyły lotnicze oprócz bezpośredniej pracy w terenie, zabezpieczyły na jej korzyść loty 59 samolotów, które ogółem wykonały 1137 lotów w czasie 1284 godzin i 57 minut. Samoloty te zrzuciły 14 mln 560 tys. ulotek oraz 35,6 ton innego materiału propagandowego. Przewiozły też 358 ludzi kierujących i organizujących referendum. /223/

O dobrze wypełnionym obowiązku żołnierskim w czasie referendum świadczy ocena działalności brygad, przez ówczesnego Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego, Marszałka Polski Michała Roli - ministra Obrony Narodowej, Marszałka

Żymierskiego który pisał: " Byliście pierwszymi żołnierzami w Polsce, którzy nie tylko głosowali razem z narodem, ale którzy nieśli słowa uświadomienia i prawdy o Polsce do najdalszych i najbardziej zapadłych zakątków kraju...". /224/

Referendum zostało wygrane - pozostał jeszcze ostatni, decydujący etap - wybory. Zadania wojska w akcji przedwyborczej określał rozkaz ND WP nr 0360 z 4.11.1946r. oraz wytyczne GZPW - WP. /225/ W rozkazie ND WP stwierdził: " Zadaniem Wojska Polskiego jest zapewnienie, przez wzmożoną walkę z reakcyjnym podziemiem, warunków koniecznych do przeprowadzenia demokratycznych wyborów w kraju, ochrony komisji wyborczych oraz spokoju i bezpieczeństwa. Zadaniem i obowiązkiem Wojska Polskiego jest przedstawienie masom narodu pozycji, jaką żołnierz polski zajmuje w walce toczącej się o utrwalenie demokracji w kraju." Rozkaz ten ustalił stronę organizacyjną udziału wojska w kampanii wyborczej oraz określił dla niego dwa podstawowe zadania:

1/ ochronno - bojowe, tj. zaktywizowanie walki ze zbrojnym podziemiem oraz poprawienie stanu bezpieczeństwa kraju;

2/ propagandowo - agitacyjne - pokazanie, że wojsko prowadząc akcję propagandową oraz walkę z podziemiem, jest niezawodną organizacją zbrojną Polski Ludowej i stoi w pierwszym szeregu walki o utrwalenie demokracji w kraju. /226/

Począwszy od listopada 1946r. rozpoczęto w jednostkach lotniczych przygotowania do kampanii przedwyboczej, organizując grupy ochronno - propagandowe /GOP/ zgodnie z opracowanymi planami. GOP objęły akcją powiaty i gminy przydzielone przez kierownictwo wojewódzkie. Najczęściej były to rejony przyległe do miejscowości w których stacjonowały jednostki wystawiające grupy. Całość pracy GOP w kampanii przedwyborczej podzielony został na trzy etapy. Akcja GOP w kampanii trwała od 1 listopada 1946r.do 20 stycznia 1947r. /227/ Wielkość i skład GOP uzależniano od stopnia zagrożenia terenu. Najbardziej zagrożoną była strefa "A" / obszar kraju podzielono na cztery strefy zagrożenia "A","B","C"i "D"/. Do strefy tej kierowano grupy w sile 45 żołnierzy,`do innych stref odpowiednio mniej. /228/ Wyposażenie i uzbrojenie GOP było podobne jak w akcji referendalnej.

Jednostki lotnicze powołały 69 GOP, 3 grupy artystyczne i 5 grup osłonowych. Ogółem utworzono 77 grup, w których uczestniczyło 1.555 żołnierzy. Jeżeli uwzględnimy kadrę pracującą w kierownictwie okręgu wyborczego nr 2 i kierownictwach powiatów, gońców, kierowców, personel medyczny oraz żołnierzy 6 i 7 pułku lotniczego działających doraźnie na korzyść województwa łódzkiego, to stan osobowy zaangażowany w kampanii wyborczej osiągnął około 1.800 osób. Grupy te przeprowadziły 1.567 zebrań i wieców w których uczestniczyło łącznie około 147 tys. mieszkańców. /229/ Stan liczbowy GOP wystawiopych przez poszczególne jednostki lotnicze oraz usytuowanie ich w terenie obrazuje tabela 48 i załącznik nr 67.

W grudniu 1946 r. rozwiązane zostały bataliony obsługi lotnisk, a ich pododdziały włączono w skład obsługiwanych pułków lotniczych. Dlatego też, w składzie grup ochronno - propagandowych organizowanych przez pułki lotnicze znajdowała się znaczna ilość żołnierzy służb tyłowych. W sprawozdaniach i meldunkach GOP z działalności terenowej, nie wyszczególniono personalnie kto i z jakiego był pododdziału, stany podawano sumarycznie za całą jednostkę i w chwili obecnej jest bardzo trudno ustalić dokładną liczbę personelu służb tyłowych bezpośrednio zaangażowanych w kampanii wyborczej. Z szacunkowych

obliczeń wynika, że liczba ta wynosiła około 670 żołnierzy tj. 44% biorących udział w kampanii. Pododdziały tyłowe zaopatrywały także GOP w transport, sprzęt, broń i amunicję oraz żywność i paliwo. Osiągnięcia oddziałów i szkół lotniczych w kampanii wyborczej, są także zatem osiągnięciami personelu tyłowego, ponieważ z jego składu wielu żołnierzy działało w GOP.

Tabela 48.

Jednostka organizująca GOP	Liczba GOP	Liczba żołnierzy	Rejon działania	% do ogólnej ilości składu osob.jedn.
DWL	1	17	rejon Pruszkowa	40
OSL	12	490	powiat Lubartów i Puławy	28
TSL	31	504	powiat Błonie i Grójec	50
1 plm	5	75	rejon Legionowa Jabłonny Modlina	14,5
2 plm	4	90	powiat Kraków	18
3 plm	3	52	powiat Kraków	10
4 plsz	10	150	powiat Bydgoszcz	25,7
5 plsz	6	107	powiat Łódź	21
6 plsz 7 spbn	utrzymywały grupy odwodowe po 30 żołnierzy dla województwa łódzkiego. Realizowały zadania po kilka dni w wyznaczonych doraźnie rejonach.			
2 smpl	2	30	pow.Sochaczew	10,5
5 bł 1 bsam.	1 1	15 11	powiat Warszawa	10 12
Centr.Lab. Med.Lot.i Szpit.Lot	1	14	11 wsi warszawskich	7
R A Z E M	77	1555		

Największą aktywność przejawiały GOP utworzone przez Techniczną Szkołę Lotniczą i Oficerską Szkołę Lotniczą. Grupy te przeprowadziły łącznie 885 zebrań i wieców z udziałem 77.700 ludzi. Rozkolportowano 114.500 egzemplarzy materiałów propagandowych. Zabiły lub zatrzymały wielu członków groźnych grup zbrojnego podziemia oraz zdobyły wiele sztuk różnego rodzaju broni i amunicji. /230/

Największym rejonem działań lotniczych grup ochronno - propagandowych był Okręg Wyborczy Nr 2 województwa warszawskiego, podległy pod dowództwo Okręgu Wojskowego Nr 1. Kierownikiem okręgu był sam komendant TSL płk Bernard Adamecki. Ogółem na terenie okręgu działały 42 GOP utworzone przez jednostki lotnicze skupiające 666 żołnierzy.

Najtrudniejszym okresem działalności GOP był drugi etap ich pracy / 3 - 21.01.1947r./, nasiliły się bowiem akcje terrorystyczne i sabotażowe reakcyjnego podziemia, dążącego do bezpośredniego zerwania wyborów. W wyniku zdecydowanego działania GOP z jednostek lotniczych w okręgu wyborczym nr 2, w drugim etapie ich pracy aresztowano 8 bandytów, zdobyto 2 rkm, 20 kb, 8 automatów, 6 pistoletów i 245 sztuk amunicji. Przeprowadzono 548 wieców i 41 występów artystycznych, w których wzięło udział 54.120 ludzi. Dokładne dane statystyczne z przeprowadzonych prac w ramach akcji GOP okręgu wyborczego nr 2 przedstawia załącznik nr 68.

Wiele wysiłku w zabezpieczeniu wyborów włożyły także GOP 4 plsz działające w rejonie powiatu bydgoskiego, 2 i 3 plm - w powiecie krakowskim oraz grupy 5,6 plsz i 7 spbn działające doraźnie na terenie województwa łódzkiego. Zakres i jakość zadań realizowanych przez GOP wymienionych jednostek był podobny jak w okręgu wyborczym nr 2. Pozostałe pojedyńcze grupy jednostek tyłowych /Centralnej Składnicy Amunicji, 5 batalionu łączności, i batalionu samochodowego, Centralnego Laboratorium Medycyny Lotniczej ze Szpitalem/ działające w rejonach swoich miejsc dyslokacji, nie wniosły specjalnie nowych elementów do ogólnego stanu pracy i sytuacji w terenie. Ze względu na stan liczebny swoich grup nie mogą się poszczycić takimi osiągnięciami jak GOP omawiane wyżej ale na swoich odcinkach pracy zadania wykonały należycie, przyczyniając się do ogólnego sukcesu.

Nie tylko w terenie w ramach GOP zaangażowani byli żołnierze oddziałów i pododdziałów tyłowych, ale i na lotniskach służby tyłowe przygotowywały samoloty do lotów dla współpracy z GOP. Np. samoloty 5 plsz zabezpieczały ciągłość pracy GOP komitetu wojewódzkiego w Łodzi, wykonując na jego korzyść 45 godzin nalotu. Łączność z GOP OSL utrzymywano za pomocą dwóch samolotów Po-2, które szczególnie przydatne były w tym okresie, kiedy ostra zima i duże opady utrudniały łączność samochodową. Na lotnisku w Dęblinie w ciągłej gotowości bojowej utrzymywano dwa uzbrojone samoloty Po-2, wykorzystywane do walk z podziemiem przez kierowników powiatowych GOP w Lubartowie i Puławach. /231/ Poza tym samoloty te odbierały meldunki i dowoziły materiały propagandowe oraz zrzuciły wiele milionów ulotek.

W sumie żołnierze oddziałów i pododdziałów tyłowych lotnictwa WP wnieśli poważny wkład w walkę z reakcyjnym podziemiem o utrwalenie władzy ludowej, czynnie uczestnicząc w przeprowadzeniu 1.567 wieców i zebrań, w których uczestniczyło 187.600 osób./232/ Grupy ochronno - propagandowe jednostek lotniczych zlikwidowały lub aresztowały 685 członków zbrojnego podziemia i osób z nimi

współpracujących. Zdobyto 148 sztuk różnego rodzaju broni i wiele tysięcy sztuk amunicji, rozwiązano kilkaset kół PSL oraz założono wiele Komitetów Obywatelskich Bloku SD. /233/

Zwycięstwo wyborcze zamknęło okres walki o utrwalenie władzy ludowej i otworzyło w dziejach Polski Ludowej okres stabilizacji społeczno - politycznej i gospodarczej.

Przypisy do rozdziału III

1. J.Jaworski, Pierwsze lata pokojowego rozwoju ludowego Lotnictwa Polskiego, PWL i OPK nr 5/1984, s.63.

2. M.Borkowski, Cz.Krzemiński, Kronika ważniejszych wydarzeń w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego w okresie wojny /1943-1945/, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Warszawa 1979, s.93.

3. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 074 z dnia 14.05.1945r. oraz dyrektywa nr 0154 precyzujące zadania dotyczące przejścia jednostek lotniczych do warunków pokojowego szkolenia, WPL i OPK nr 5/1974, s.68.

4. CAW, 45/53/1813, s.29-37, kompetencje i zadania organów kierowania tyłami dwództwa WL.

5. Organizacja i działania bojowe lotnictwa Wojska Polskiego w latach 1943-1945, t.I, Warszawa 1958, s.280, 6 grudnia 1944r.- ND WP podporządkował dowódcy lotnictwa rejon baz lotniczych z odpowiednimi jednostkami obsługi lotnisk.

6. Marszałek Polski M.Żymierski, gen.dyw.M.Spychalski, Wojsko Polskie 1944-1947, Wybór rozkazów, przemówień i artykułów, Warszawa 1947, s.59.

7. M.Redziński, R.Sałasiński, Wkład Wojsk Lotniczych w umacnianie władzy ludowej w Polsce w latach 1945-1947, w: 40 lat rozwoju Wojsk Lotniczych, Poznań 1985, s.74.

8. Podobna treść definicji zawarta jest w "Instrukcji Lotnictwa", Lot.66/51, s.7, gdzie pod pojęciem "podstawowym zadaniem Służby Tyłów Lotniczych...", należy utożsamić termin "zabezpieczenie tyłowe". Instrukcja opracowana została na podstawie instrukcji lotnictwa Armii Radzieckiej oraz doświadczeń własnych okresu wojennego i powojennego.

9. H.Duda, Organizacja oraz działania jednostek i służb naziemnych ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943-1945, rozprawa doktorska, WIH, Warszawa 1981, s.15.

10. CAW, III-339-8, s.165-166.

11. Tamże.

12. Instrukcja Lotnictwa, Służba Tyłów Wojsk Lotniczych, Lot.66/51, Warszawa 1951, s.121.

13. CAW, III-339-11, s.13-15.

14. Rozkaz dowódcy lotnictwa nr 0126 z 9.09.1945r. o negatywnych wynikach kontroli w zakresie przechowywania mps w oddziałach 7 RBL, CAW, III-339-4, s.45,156.

15. Tamże, s.46.

16. 73 batalion obsługi lotnisk, CAW, t.1.

17. Rozkaz dowódcy lotnictwa nr 0113 z 8.07.1945r. w sprawie wykorzystania transprtu samochodowego,CAW, III-339-4, s.145-146.

18. Sprawozdanie z działalności 2003 Głównego Składu Lotniczego za okres 1.11.1944 - 1.07.1945r., CAW, III-339-6, s.172.

19. Meldunek z wykonanej pracy bol 7 RBL w okresie 1945 roku,CAW, III-339-6, s.305.

20. Sprawozdanie z pracy tyłów za okres 1.11.1944 - 1.01.1947r., CAW, 45/53/1813, s.27-28.

21. CAW, III-339-4, s.82.

22. Tamże, s.141.

23. Plan materiałowy WL na 1948r., CAW, IV-115-439.

24. Plan materiałowy WL na 1949r., CAW, IV-115-440, s.49-53.

25. Tamże.

26. Wykaz stanu sprzętu bojowego w jednostkach WL na grudzień 1949r. W wykazie nie podano samolotów znajdujących się w warsztatach i szkole technicznej, CAW, IV-115-255, s.59.

27. Rozkaz dowódcy WL nr 41 z 7.09.1949r. w sprawie przeprowadzenia w dniach 5-10.05.1949r. generalnego przeglądu pojazdów mechanicznych w jednostkach lotniczych WP, CAW, IV-115-211, s.96-98.

28. Rozkaz dowódcy WL nr 59 z 23.11.1949r. w sprawie inwentaryzacji mienia wojskowego na dzień 1.01.1050r., CAW, IV-115-211, s.128.

29. Raport o stanie wyszkolenia bojowego jednostek Sił Lotniczych WP w okresie letnim od 1 maja do 10 września 1946r., CAW, IV-115-61, s.1-15.

30. Tamże.

31. Tamże.

32. Tamże.

33. Kronika tyłów Wojsk Lotniczych, Dowództwo Lotnictwa 1945r., nr 0251/77, s.1-2.

34. Etat nr 6/26, CAW, 1544/73, t.467.

35. Sprawozdanie z pracy tyłów lotniczych za okres 1.11.1944-1.01.1947r., CAW, 45/53, t.1813, s.27-28.

36. Między innymi wybudowano port lotniczy w Boernerowie koło Warszawy, odbudowano lotniska w Poznaniu, Oksywiu koło Gdyni, zbudowano betonowy pas startowy w Łodzi, odbudowano pasy startowe w Bydgszczy, Krakowie, Tomaszowie Mazowieckim i Łęczycy, odbudowano osiedle lotnicze w Dęblinie oraz 18 hangarów na różnych lotniskach, CAW, IV-115-189, s.140-150.

37. Meldunek ostanie sieci lotniskowej w Polsce na dzień 10.02.1946r., CAW, IV-115-5, s.54.

38. W celu usprawnienia budowy lotnisk utworzono przy batalionie budowy lotnisk - kierownictwo budowy lotnisk, rozkaz ND WP nr 0174/Org. z 22.06.1947r., CAW,1544/73, t.990, etat nr 19/13.

39. H.Duda, Organizacja oraz działania jednostek..., s.103.

40. Dowódca Lotnictwa Frontu WP rozkazem nr 0141 z 5.09.1945r. nakazał dowódcy 7 RBL wydzielić dla każdego bol oraz portu lotniczego 1 i 2 klasy odpowiednią ilość sprzętu i narzędzi, w celu walki ze skutkami zimy, CAW, III-339-4, s.170-171.

41. Plany przedsięwzięć oddziałów RBL w zakresie zabezpieczenia lotnictwa w okresie wiosenno - letnim i jesienno - zimowym, CAW, III-339-11, s.5-9, 14-15.

42. Plan przygotowania do eksploatacji w okresie wiosenno- letnim w jednostkach lotniczych na rok 1949, CAW, IV-115-416, s.5-8, 51 - 100.

43. Zamierzenia organizacyjne WL na 1949r. przesłane do Oddziału I Sztabu Gen.WP, CAW, IV-115- 177, s.124-125.

44. Sprawozdanie dowództwa WL z działalności za 1949r., CAW, IV-115-225, s.12-14.

45. Etat dowództwa lotnictwa WP nr 6/12, CAW, 1544/135.

46. Etat dowództwa Wojsk Lotniczych nr 6/67, CAW, 1544/73/1245.

47. Organizacja i zadania służby zdrowia Wojsk Lotniczych, pismo Departamentu Służby Zdrowia MON nr 012/II z 3.01.1948r., CAW, IV-115539, s.3-6.

48. Tamże, s.3.

49. Rozkaz organizacyjny ND WP nr 0221/Org. z 4.12.1946r., CAW, 1544/73, t.521.

50. Sprawozdanie wydziału służby zdrowia DWL za 1947r., CAW, IV-115-545, s.13-16.

51. Zagadnienia medycyny wojskowej MON, Warszawa 1953, t.1, s.44-45.

52. Dwadzieścia lat Polski Ludowej, PWE, Warszawa 1964, s.523.

53. Rozkaz Szefa Tyłów Sił Powietrznych Frontu WP z 7.05.1945r., CAW, III-339-4, s.79.

54. Rozkaz Szefa Służby Zdrowia Sił Powietrznych Frontu WP nr 7 z 23.06.1945r., CAW, III-339-4, s.121.

55. CAW MON, t.616, s.96, t.617, s.208-209.

56. Właściwe zastosowanie preparatu chroniło żołnierzy od wszy w ciągu 10-14 dni, CAW MON, t.1999, s.176.

57. CAW MON, t.600, s.21.

58. CAW MON, t.2000, s.23.

59. W punktach medycznych lotnisk i lazaretach wojskowych /izbach chorych/ bol /pułku lotniczego/ udzielana była również pomoc medyczna żołnierzom obsługi naziemnej - J.K.

60. CAW MON, t.2005, s.94.

61. Tamże.

62. CAW, IV-115-539, s.4.

63. Zadania służby zdrowia pułku lotniczego i `bol, projekt do instrukcji taktyki tyłów armii lotniczej, CAW, IV-115-539, s.13-15.

64. Tamże.

65. Tamże.

66. S.Barański, M.Choromański, 50 lat w służbie polskiego lotnictwa, PWL, nr 9/1978, s.15.

67. Tamże.

68. CAW, IV-115-545, s.14.
69. Tamże.

70. Rozkaz Dowódcy WL nr 1 z 12.01.1948r., CAW, IV-115-539, s.5.

71. Organizacja i zadania służby zdrowia WL w czasie wojny, CAW, IV-115-539, s.5-6.

72. Tamże.

73. Tamże.

74. Tamże, s.6.

75. Tamże.

76. CAW, IV-115-545, s.16.

77. Tamże.

78. Instrukcja Lotnictwa, Służba Tyłów WL, Lot.66/51, Warszawa 1951, s.31-32.

79. Sprawozdanie z pracy tyłów za okres 1.11.1944 - 1.07.1947r., CAW, 45/53/1813, s.27-28.

80. W.Dawidowicz, B. Dąbrowski, W.Filar, F.Małecki, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., op.cit., Warszawa 1973, s.1191-1192.

81. CAW MON, t.649, s.125.

82. CAW, III-339-6, s.108,143,149,167,169.

83. Rozkaz Szefa Tyłów Sił Lotniczych WP nr 040 z 19.03.1945r. w sprawie organizacji pomocniczych gospodarstw w oddziałach lotniczych, CAW, III-339-4, s.34.

84. Etaty gospodarstw hodowli bydła, CAW, III-339-4, s.34 i CAW, III-263-211, s.131.

85. Rozkaz ND WP nr 0119 z 13.09.1945r. dla 7 RBL i pozostałych oddziałów lotniczych w sprawie zakładania i rozwijania gospodarstw przykoszarowych typu upraw rolnych, ogrodniczych i hodowlanych, CAW, III-339-4, s.109.

86. Tabelę opracowano na podstawie sprawozdań służb żywnościowych bol za okres 1.11.1944 - 1.07.1945r., CAW, III-339-6, s.120,143,149,154-159,161-166,167,169.

87. Rozkaz Szefa Tyłów Lotniczych nr 081 z 6.06.1945r. podsumowujący odprawę szefów służb żywnościowych jednostek lotniczych, CAW, III-263-211, s.226.

88. Sprawozdanie tyłów za okres 1944-1947r., CAW, 45/53/1813, s.27-28.

89. Informacja oddziału organizacji i planowania sztabu WP w sprawie pomocy finansowej i żywnościowej członkom rodzin żołnierzy służących i zmobilizowanych do WP, CAW, III-339-4, s.128-129.

90. Sprawozdanie z działalności WL za I kwartał 1949r., CAW, III-115-255, s.12-24.

91. Dyrektywa Dowódcy Lotnictwa nr 0220 z 25.07.1945r. w sprawie wyposażenia mieszkań dla dowódców jednostek, CAW, III-339-8, s.457-458; CAW, III-339-6, s.108.

92. Tamże.

93. W. Dawidowicz, B. Dąbrowski, W. Filar, F.Małecki, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., op.cit., s.1215-1216.

94. CAW, III-339-4, s.109; CAW, III-263-221, s.63.

95. Rozkaz Szefa Tyłów nr 080 z 2.06.1945r. w sprawie przygotowania opału na sezon jesienno- zimowy 1945/1946r., CAW, III-263-211, s.215.

96. W. Dawidowicz, B. Dąbrowski, W. Filar, F.Małecki, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., op.cit., s.1205.

97. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa nr 0156 z 25.09.1945r., CAW, III-339-4, s.208.

98. CAW, III-339-8, s.454-455.

99. W. Dawidowicz, B. Dąbrowski, W. Filar, F. Małecki, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., s.1272.

100. Wojsko Polskie otrzymało kompletne wyposażenie techniczne z ZSRR, CAW MON, t.1708, s.78.

101. W. Dawidowicz, B. Dąbrowski, W. Filar, F. Małecki, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., s.1277-1278.

102. Tamże, 1279.

103. CAW MON, t.1665, s.10-14.

104. CAW, III-263-30, s.46.

105. Dodatek gwardyjski wynosił 50 % dodatku funkcyjnego, CAW MON, t.741, s.4.

106. J.Koliński, Ludowe lotnictwo polskie..., op.cit., s.420; W.Dawidowicz,Kwatermistrzostwo Ludowego WP...,op.cit.,s.1310.

107. W.Dawidowicz, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., op.cit. s.1311.

108. CAW MON, t.675A, s.193-198; CAW, III-4-803, s.73.

109. W.Dawidowicz, Kwatermistrzostwo Ludowego WP..., op.cit.s.1316.

110. Rozkaz Dowódcy WL nr 0220 z 25.07.1945r., CAW, III-339-6, s.108.

111. Rozkaz Dowódcy WL nr 14 z 25.02.1949r., w sprawie zaopatrzenia stanu osobowego w produkty żywnościowe, CAW, III-115-211, s.30-32.

112. CAW, III-115-189, s.104.

113. Sprawozdanie z pracy tyłów za okres 1.11.1944-1.01.1947r., CAW, t.45/53/1813, s.21-28.

114. Tamże.

115. CAW, III-263-221, s.63.

116. J.Jaworski, Wybrane problemy materiałowo- technicznego i lotniskowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w okresie II wojny światowej, Skrypt, ASG Warszawa 1979,s.26.

117. M.Toruń, Warunki i możliwości tyłowego zabezpieczenia manewru lotniskowego lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego w ślad za nacierającymi wojskami w toku frontowej operacji zaczepnej, Rozprawa doktorska, ASG Warszawa 1973, s.14.

118. Informacjonnyj Listok nr 19 i 59/1945r., CAW, III-263-84, s.137,247; Działania bojowe lotnictwa w armijnej operacji zaczepnej / wg doświadczeń 1 i 2 armii WP/, CAW, III-263-8, CAW, 1plm, t.30, s.59, także J.Jaworski, Wybrane problemy... op.cit., s.32-33.

119. M.Toruń, Warunki i możliwości...,op.cit., s.130.

120. Tamże, s.135.

121. Rozkaz kwatermistrzowski 6 plsz dotyczący przebazowania, CAW, IV-115-404, s.26; zarządzenie kwatermistrzowskie 4plsz nr 2, tamże, s.24 oraz rozkaz specjalny 4 plsz nr1, tamże, s.36.

122. Sprawozdanie o przebazowaniu 2plm, CAW, IV-115-404, s.42-46.

123. CAW, III-339-6, s.143.

124. Tamże, s.138-139.

125. Plan przebazowania 4 plsz na lotnisko Wrzeszcz, CAW,IV-115-404, s.17.

126. Tamże, s.17.

127. Tamże, s.58.

128. Tamże, s.36.

129. B.Jagielski, Zdobyć lotnisko,MON, Warszawa 1976, s.34-35,50.

130. Instrukcja lotnictwa, Służba tyłów wojsk lotniczych, MON, Lot.66/51, Warszawa 1951, s.58.

131. B.Jagielski, Zdobyć lotnisko..., op.cit., s.89-93.

132. CAW, III-339-8, s.479, Rozkaz dowódcy 7 RBL w zakresie obrony i ochrony podległych jednostek .

133. Meldunki dowódców oddziałów tyłowych w sprawie opracowania planów obrony garnizonów, CAW, III-339-8, s.479,481-483,486; Sprawozdanie dowódców bol, w których omawiano organizację obrony, CAW, III-339-6, s.104-200.

134. Z.Jagoda, Analiza i ocena działań 4 MDL w operacji berlińskiej AR, Praca dyplomowa, ASG Warszawa 1972, s.60; CAW, 73 bol, t.6.

135. CAW, IV-115-5, s.256-263.

136. CAW,IV-115-410, s.7-15,29-32,38-44,47-48,51-64,74-88,94-143, plany obrony i ochrony jednostek lotniczych.

137. CAW, IV-115-5, s.280.

138. CAW, IV-115-404, s.75-89.

139. Sprawozdania z działalności jednostek lotniczych za maj - lipiec 1945r., CAW, III-3396, s.108,172,199.

140. Tamże.

141. Pismo Szefa Oddziału Informacji WL do dowódcy WL, CAW, IV-115-189, s.456.

142. J,Koliński, Przejście lotnictwa polskiego na stopę pokojową w latach 1945-1947, WPH nr 1/1984, s.18,29.

143. Tamże.

144. Meldunki łączności operacyjnej 7 RBL, CAW, III-339-12, s.7, 35-38.

145. Tamże.

146. Zarządzenie Dowódcy 7 RBL nr 002 z 6.10.1945r., CAW,III-339-12, s.51.

147. Tamże.

148. Zarządzenie Dowódcy Lotnictwa WP nr 3 z 3.07.1946r., CAW, IV-115-5, s.100.

149. Tamże.

150. Tamże, s.226.

151. Tamże, s.164-171.

152. CAW, III-339-6, s.211.

153. Sprawozdania i meldunki z działalności bol za okres 1.11.1944-1.07.1945r., CAW, III-339-6, s.133-152, 154-159, 161-170, 172-175, 199-304.

154. Tamże, s.211.

155. Tamże.

156. Meldunek nr 11 łączności operacyjnej 7 RBL na dzień 12.06.1945r., CAW, III-339-12, s.38.

157. Tamże, s.37-51.

158. CAW, III-339-6, s.247.

159. R.Leś, Z historii świadczeń wojska na rzecz gospodarki

narodowej i społeczeństwa, w: Z dziejów Wojska Polskiego 1943-1973, Zeszyt naukowy WAP nr 76/1973, s.156.

160. Cz. Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach...,op.cit., s.143.

161. Meldunek z działalności Sił Powietrznych WP od dnia zorganizowania do dnia 1.03.1947r., CAW, IV-115-189, s.140-150.

162. Rozkaz Szefa Tyłów Lotnictwa WP nr 954 z 10.04.1945r. w sprawie pomocy w siewnej kampanii przez oddziały i pododdziały tyłów lotnictwa WP, CAW, III-339-4, s.66.

163. Rozkaz ND WP nr 145 z 12.07.1945r., wydany w związku z udziałem wojska w kampanii żniwnej, Wojsko Polskie 1944-1947, Wybór rozkazów, przemówień i artykułów, Warszawa 1947, s.59.

164. H.Dominiczak, W walce o Polskę Ludową, Warszawa 1980, s.59.

165. Tamże, s.205.

166. J.Bordziłowski, Wojna skończona, walki trwają,WPH nr 3/1973, s.559.

167. W.Pilak, Kocham w życiu wszystko , w: Pamiętniki Osadników Ziem Odzyskanych, Warszawa 1965, s.913.

168. Pismo Dowódcy Lotnictwa WP do Dowódcy Wojsk Inżynieryjno - Saperskich nr 0393 z 26.06 .1945r., w sprawie udzielenia pomocy w zniszczeniu składów bomb i amunicji lotniczej, CAW, III-263-222, s.213.

169. Tamże, s.214.

170. CAW, III-263-222, s.204.

171. Rozkaz ND WP nr 00163 z 31.07.1945r.,CAW, III-263-222,s.301.

172. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 0130 z 14.08.1945r.,CAW, III-339-4, s.154.

173. Wykaz całkowitego rozminowania kraju, CAW, prot.451/53/1226, s.89.

174. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach..., op.cit., s.147.

175. Kalkulacji w tabeli dokonano na podstawie artykułów w : Polska Zbrojna nr 77,78,105/1947; sprawozdania operacyjno-wywiadowczego pułku, CAW,t.1445/45/53/, s.86; sprawozdania wyszkoleniowego 6 plsz, CAW, t.293/4/53, s.100 i 103, CAW, t.94/4/53, s.2.

176. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach..., op.cit., s.152.

177. Z.Wojdalski, Wojsko Społeczeństwu, Warszawa 1982, s.143.

178. J.Raczkowski, Lotnictwo cywilne w 30 - leciu PRL, PWL nr 8/1974, s.24.

179. R.Sałasiński, Lotnictwo wojskowe w odbudowie komunikacji lotniczej w latach 1944-1945, PWL i OPK nr 7-8/1984, s.109.

180. CAW, III-263-30, s.216.

181. Rozkaz Szefa Tyłów Lotnictwa Frontu WP nr z 17.03.1945r., CAW, III-263-30, s.213.

182. J.Koliński, Ludowe lotnictwo polskie..., op.cit., s.169.

183. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa Fr. WP nr 037 z 19.03.1945r., CAW, III-339-4, s.50; III-263-30, s.228, oraz rozkaz ND WP nr 66/Org. z 28.03.1945r., PWL i OPK nr 7-8/1984, s.109.

184. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa Fr. WP nr 039 z 24.03.1945r., CAW, III-263-211, s.151.

185. J.Koliński, Ludowe lotnictwo polskie..., op.cit., s.168-169.

186. R.Sałasiński, Lotnictwo polskie w odbudowie..., op.cit.,s.110 oraz rozkaz dowódcy lotnictwa WP nr 055 z 7.04.1945r. w sprawie sformowania 7 eskadry transportowej lotnictwa cywilnego, CAW, III-263-30, s.264-265.

187. Pismo kwatermistrza lotnictwa WP do naczelników portów lotniczych i dowódcy 7 RBL nr 0119 z 18.04.1945r., CAW, III-339-6, s.114.

188. Meldunek o stanie faktycznym podoficerów i szeregowców wg lat urodzenia, oddziałów tyłowych lotnictwa,CAW, III-263-35, s.69.

189. R.Sałasiński, Lotnictwo wojskwe w odbudowie...,op.cit.s.112.

190. Wyciąg z zestawienia liczbowego stanu osobowego lotnictwa WP za grudzień 1945r., CAW, III, DWLot, t.36, s.227.

191. Zbiory Sekcji Historycznej DWL. Materiały z konferencji historycznej poświęconej XX rocznicy ludowego lotnictwa polskiego.

192. Materiały i dokumenty WIH, sygn.IV/44/11, s.51; meldunki 3 DP, CAW, III-36-20, s.44.

193. W.Szota, Walka z podziemiem o Polskę Ludową, Przegląd Wojsk Lądowych nr 10/1968, s.159.

194. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP nr 00119 z 24.09.1945r., w sprawie zabójstw żołnierzy przez ugrupowania terrorystyczne, CAW, III-263-211, s.256.

195. Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP w sprawie rozpoznania band,

CAW, IV-115-5, s.33.

196. Komunikaty o akcjach band, CAW, prot.465/263, s.70; meldunek z jednostek lotniczych, CAW, prot.64/34/52, s.32.

197. W.T.Cieśla, Państwowa Komisja Bezpieczeństwa w likwidacji podziemia zbrojnego w latach 1946-1948, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1967, s.53.

198. Akta Komisji Bezpieczeństwa, CAW, prot.465/256, s.282.

199. A.Musiał, Udział lotnictwa w walce o utrwalenie władzy ludowej w Polsce / 1945-1948/, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1971, s.36.

200. Tamże, s.37.

201. Akta 9 samodz. eskadry lotnictwa łącznikowego,CAW,Warszawa.

202. Rozkazy dzienne 2 smpl za 1946r., CAW, prot.3212/45/53.

203. Kureń - odpowiednik batalionu, składał się z 3-4 sotni / odpowiednik kompanii/, w skład sotni wchodziły cztery czoty /plutony/, w skład czoty wchodziły trzy roje /dryżyny/ po 10-12 ludzi, - J.K.

204. J.Dembowski, Nad Bieszczadami, w: Finał wojny we wspomnieniach lotników, Warszawa 1973, s.239-240.

205. A.Musiał, Jednostki Wojsk Lotniczych w walce o utrwalenie władzy ludowej w Polsce w latach 1945-1948, w: Z lat wojny, okupacji i odbudowy, Warszawa 1975, s.305.

206. Tamże, s.305 - 306.

207. D.Maciążek, Skrzydlata Polska rozmawia z byłym dowódcą eskadry lotniczej GO "Wisła", Skrzydlata Polska nr 22/1966.

208. K.Sławiński, Chryszczata, Warszawa 1965, s.61; CAW, prot.465/304, s.229.

209. Sprawozdanie z ćwiczebno-bojowego wyszkolenia 6 plsz, CAW, t.293/4/53, s.166.

210. Meldunki rozpoznawcze 1D KBW, CAW, t.118/35/53.

211. Po zmianie rejonu dyslokacji podgrupy operacyjnej "Sanok" na Gorlice, zmieniono jej nazwę na podgrupę "Gorlice", Materiały i dokumenty WIH, sygn.IV/96/49, s.77.

212. A. Musiał, Udział lotnictwa w walce o utrwalenie..., op.cit., s,13.

213. Meldunki z jednostek dp Zarządu Pol.-Wych.WL, CAW,64/34/52/, s.64.

214. Ustawa o głosowaniu ludowym precyzowała również pytania stanowiące treść referendum - J.K.

- czy jesteś za zniesieniem Senatu ?
- czy chcesz utrwalenia w przyszłości Konstytucji ustroju gospodarczego przez reformę rolną i unarodowienie podstawowych gałęzi gospodarki narodowej z zachowaniem ustawowych uprawnień inicjatywy prywatnej ?
- czy chcesz utrwalenia zachodnich granic państwa polskiego na Bałtyku, Odrze i Nysie Łużyckiej ?

215. Załącznik do rozkazu dowódcy lotnictwa WP nr 064 z 27.05.1946r., CAW, IV-115-5-, s.84-85.

216. Wytyczne Szefa Sztabu Generalnego WP i Szefa GZP-W WP w sprawie referendum ludowego w WP z 7.05.1946r., CAW, prot.524/59/131, s.14-18.

217. Rozkazy i zarządzenia dowództwa lotnictwa, CAW, 157/34/52, s.285; 138/45/53, s.38; 482/34/52, s.67,144; 524/59/92, s.14-30.

218. Stan żołnierzy jednostek tyłowych w brygadach propagandowych wystawionych przez lotnictwo WP, oceniono na podstawie rozkazów i zarządzeń dowództwa lotnictwa w zakresie zabezpieczenia referendum, meldunków o pracy brygad agitacyjno - propagandowych, oraz relacji ustnych - członków brygad propagandowych - J.K.

219. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach..., op.cit., s.101.

220. Rozkaz ND WP nr 23 z 31.05.1946r. dla dowódcy Lotnictwa WP w sprawie wydzielenia samolotów i przeprowadzenia zrzutu ulotek, CAW, IV-115-5, s.90-93.

221. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach..., o.cit., s.104; Rozkazy i zarządzenia dowództwa Lotnictwa WP, CAW, 15/34/52, s.285.

222. Tamże.

223. Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach..., op.cit., s.109.

224. M.Żymierski, M.Spychalski, Wojsko Polskie 1944-1947, Wybór rozkazów, przemówień i artykułów, Warszawa 1947, s.209.

225. Rozkaz ND WP nr 0260 z 4.11.1946r.,CAW, prot.465/57/265,s.735

226. Tamże.

227. E.Lennik, Udział wojskowych grup ochronno-propagandowych w pierwszych wyborach w Polsce Ludowej w 1947r.,Zeszyty Naukowe WAP, Warszawa 1965, nr 12/40, s.37.

228. H.Dominiczak,W walce o Polskę Ludową..., op.cit., s.149-150, wielkość GOP uzależniona była od strefy w jakiej miała działać. Obszar kraju podzielony został na 4 strefy o różnym stopniu zagrożenia przez zbrojne podziemie.Strefa"A"- silnie zagrożona, strefa"B"- średnio zagrożona, strefa "C"-

słabo zagrożona, strefa"D"- spokojna; rozkazy GZPW-WP, CAW, prot.1607/462, s.79.

229. Meldunek z działalności bojowej Sił Powietrznych WP od dnia zorganizowana do dnia 1.03.1947r., CAW, IV-115-189, s.140-150; CAW, t.60/34/52, s.63-70; M.Redziński, R.Sałasiński, Wkład Wojsk Lotniczych w umacnianiu władzy ludowej w Polsce w latach 1945-1947, w: 40 lat rozwoju Wojsk Lotniczych, Poznań 1985, s.74.

230. J.Celek,Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza,Warszawa1979,s.240; Raport Szefa ZPW - WL do GZPW-WP za okres 1 - 30.12.1946r. z działalności GOP, CAW, t.109/4/53, s.6

231. Sprawozdanie sztabu operacyjnego DWL,CAW, t.64/34/52, s.173.

232. M.Redziński, R.Sałasiński, Wkład Wojsk Lotniczych w umacnianiu władzy ludowej..., o.cit., s.74; CAW, t.60/34/52, s.60-70.

233. CAW, t.109/4/53, s.35-37, Meldunek z działalności GOP lotnictwa w akcji wyborczej.

R O Z D Z I A Ł I V

DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI W ZAKRESIE ORGANIZACJI ORAZ WYKORZYSTANIA TYŁÓW LOTNICZYCH W PROCESIE ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO WOJSK LOTNICZYCH

Od zakończenia wojny tyły ludowego lotnictwa polskiego przebyły burzliwą drogę rozwojową, określoną etapami rozwoju lotnictwa, / 1 / w ramach których doskonalono między innymi organizację tyłów lotniczych, system zabezpieczenia tyłowego i szkolenie stanu osobowego, dokonywano modernizacji i wymiany uzbrojenia oraz wyposażenia lotniczego. Na przemiany te miały wpływ takie czynniki , jak: koncepcje doktrynalne ; rozwój sztuki operacyjnej i taktyki; możliwości materiałowe, tech -niczne i ludzkie lotnictwa ; warunki i specyfika teatru działań wojennych ; poziom techniki bojowej oraz możliwości wykonania zadań przez wojska własne i nieprzyjaciela. / 2 /

Ogromny wpływ na przeobrażenia struktury organizacyjnej oraz funkcjonowanie system zabezpieczenia tyłowego lotnictwa miały doświadczenia wyniesione z końcowego okresu wojny oraz doświadczenia zdobyte w wyniku przechodzenia na stopę pokojową. Ukształtowana pod koniec 1944r. organizacja tyłów lotniczych i sprawdzona w czasie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w operacjach zaczepnych 1 Armii WP, dowiodła że odpowiadała potrzebom ówczesnego lotnictwa i spełniała wymogi dowódców jednostek lotniczych. Wszystkie zdobyte w tym okresie doświadczenia z powodzeniem wykorzystywane były w pierwszych miesiącach powojennej działalności lotnictwa.

Powojenna sytuacja polityczno - ekonomiczna kraju oraz uwarunkowania międzynarodowe wpłynęły na przeobrażenia organizacyjne w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w ramach których dokonano zmian organizacyjnych i kierunków działalności lotnictwa i jego tyłów. Zmiany w strukturze organizacyjnej, szkolenia oraz działalności tyłów lotniczych były wynikiem przemian, jakie zachodziły w lotnictwie w okresie przechodzenia na stopę pokojową. Proces tych zmian przebiegał prawie przez cały pierwszy etap powojennego rozwoju lotnictwa, a zdobyte w nim doświadczenia wykorzystywane były w kolejnych etapach rozwoju. Część z nich po pewnych weryfikacjach i udoskonaleniach wykorzystuje się także jeszcze w chwili obecnej.

Pierwszy etap rozwoju tyłów lotniczych był o tyle ważny, że sprawdzono w nim funkcjonowanie dwóch podstawowych typów struktur organizacyjnych i związanych z nimi systemów zabezpieczenia tyłowego lotnictwa. Pierwszy typ struktury oganizacyjnej, który przyjęty został na wzór tyłów

lotniczych Armii Radzieckiej i sprawdziły się w okresie działań wojennych oraz drugi typ, który ukształtował się w wyniku przechodzenia na stopę pokojową i mógł być wykorzystywany w okresie pokoju w przypadku braku zagrożenia ze strony państw członków układu NATO i trudności ekonomicznych kraju. Oba typy struktur organizacyjnych przy swoich wadach i zaletach - z pewnymi modyfikacjami stosowane były naprzemian w latach późniejszych. W obydwóch stosowanych strukturach organizacyjnych przeważała tendencja seperacji tyłów od pododdziałów i oddziałów bojowych. W etapie tym ukształtował się ponadto system kształcenia i szkolenia stanu osobowego tyłów oraz ustalone zostały również formy i kierunki działalności tyłów lotniczych na okres pokojowej działalności.

1. Specyfika struktury organizacyjnej tyłów lotniczych.

Po zakończeniu działań wojennych tyły lotnicze posiadały w swoim składzie niezbędne służby wraz z bazą materiałowo - techniczną oraz zapleczem remontowym, których działalność pozwalała na wszechstronne zabezpieczenie jednostek bojowych lotnictwa pod względem materiałowo - technicznym, lotniskowym, gospodarczo - bytowym i medycznym. Tyły lotnicze stanowiły około 30 % ogólnego stanu Wojsk Lotniczych, a więc jak na okres pokojowej działalności były zbyt mocno rozbudowane.

Struktura organizacyjna tyłów lotniczych lotnictwa polskiego ukształtowana w końcowym etapie wojny według wzorców i doświadczeń Armii Lotniczej ZSRR przetrwała bez zmian prawie do końca 1945 roku / koniec listopada 1945 r./ / 3 / Była to struktura organizacyjna trójszczeblowa - Szefostwo Tyłów Lotniczych wraz z podległymi urządzeniami tyłowymi - 7 Rejon Bazowania Lotnictwa / na krótko przemianowany na 1 RBL /- bataliony obsługi lotnisk. Tyły lotnictwa polskiego posiadały na każdym szczeblu organizacyjnym organa dowodzenia i kierowania z dokładnie sprecyzowaną podległością, na czele z Szefostwem Tyłów Lotniczych. W skład szefostwa tyłów wchodziły oddziały i wydziały poszczególnych służb. / 4 / Podstawowym organem wykonawczym realizującym zabezpieczenie tyłowe działań pułku lotniczego był batalion obsługi lotnisk, który posiadał własne organa dowodzenia i planowania oraz wszystkie służby wraz z środkami materiałowymi i sprzętem, pozwalającymi realizować obsługę wszystkich rodzajów jednostek lotniczych niezależnie od typów samolotów. Batalion obsługi lotnisk posiadał charakter uniwersalny, pozwalający zaopatrzyć pułk lotniczy w niezbędne środki materiałowe oraz zabezpieczyć łączność, obronę naziemną, obsługę gospodarczo - bytową i medyczną, a wspólnie z kompanią techniczno - lotniskową - utrzymać również lotnisko w gotowości eksplatacyjnej.

Bataliony wchodziły organizacyjnie w skład rejonu bazowania lotnictwa, co pozwalało zapewnić jednostkom bojowym

większą manewrowość. Batalionami obsługi lotnisk dowodził szef rejonu i on też decydował o podporządkowaniu operacyjnym bol danemu pułkowi lotniczemu.

Rejon Bazowania Lotnictwa stanowiący taktyczny związek tyłowy był pośrednim ogniwem w systemie dowodzenia i zaopatrzenia tyłów lotniczych. Zdolny był do wydzielenia odpowiednich sił i środków w celu zabezpieczenia manewru lotniskowego armii lotniczej. Powyższa struktura organizacyjna tyłów umożliwiała przygotowanie nowych, kolejnych lotnisk bazowania do przyjęcia pułków lotniczych i zabezpieczenia ich działań. W takim przypadku wydzielony bol do przygotowania nowego lotniska i przyjęcia na zaopatrzenie pułku lotniczego, nie musiał wcześniej go obsługiwać mógł to realizować zupełnie inny bol. Powyższa struktura organizacyjna tyłów lotni - czych była podstawą późniejszej koncepcji utrzymywania rezerwowych sił i środków / jednostek lotniczo - technicz- nych / zdolnych do zabezpieczenia manewru lotniskowego. Koncepcja ta uwarunkowana była niską, w porównaniu do elementów rzutu bojowego lotnictwa, manewrowością elementów tyłowych, przeznaczonych do ich zabezpieczenia. /5 / Przyjęta koncepcja wymagała jednak zwiększonej ilości elementów tyłowych /jednostek lotniczo - technicznych /, które kompensowały by niskie zdolności manewrowe tych jednostek, a ściślej mówiąc rozpiętość pomiędzy prędkością przebazowywania elementów bojowch lotnictwa, a prędkością przemieszczenia elementów tyłowych./6 / Była to więc koncepcja słuszna ale wymagająca wysiłku ekonomicznego, co w przypadku trudności gospodarczych kraju, było mało realne do wykonania.

W miarę postępu reorganizacji tyłów lotniczych, w ciągu roku, tj. od grudnia 1945 do końca 1946 funkcjonowała dość nietypowa struktura organizacyjna tyłów lotniczych. Po rozformowaniu i RBL pozostawiono jedynie bataliony obsługi lotnisk i batalion samochodowy. Powstała w ten sposób struktura dwuszczeblowa : Szefostwo Tyłów Lotniczych - batalion obsługi lotnisk, struktura co prawda przejściowa ale z przewagą wad. Kompetencje dowództwa RBL przejęło Szefostwo Tyłów Lotniczych, co spowodowało zwiększenie wysiłku poszególnych oddziałów szefostwa w zakresie kierowania zabezpieczeniem tyłowym pułków lotniczych. Z drugiej strony dzięki takiej strukturze organizacyjnej zmniejszony został obieg informacji, co można zaliczyć do jednej z niewielu zalet tej struktury. Bataliony obsługi lotnisk podporządkowano operacyjnie poszczególnym pułkom lotniczym. Decyzja ta spowodowała wiele nieporozumień między dowódcami batalionów i pułków lotniczych, które w efekcie wywarły ujemny wpływ na obsługę jednostek bojowych. Powstał twór organizacyjny nie przewidziany żadną koncepcją, a wymuszony sytuacją ekonomiczną kraju i postępującą reorganizacją lotnictwa, w której przeważała tendencja redukcji sił i środków. W międzyczasie nastąpił w pułkach lotniczych wzrost liczbowy personelu latającego i technicznego oraz zwiększenie ilości samolotów z 32 do 60, natomiast bataliony obsługi lotnisk pozostały na niezmienionych etatach./7 / Wytworzona sytuacja organizacyjna spowodowała trudności w obsługiwaniu jednostek bojowych i dowództw dywizji. Szczególnie obciążone pracą były kompanie obsługi lotnisk oraz służby intendenckie,co wywoływało zrozumiałe niezadowolenie kadry oraz żołnierzy. W wyniku wielu negatywnych meldunków z przepro- wadzonych kontroli oraz narzekań dowódców jednostek lotniczych

zrodziło się kilka propozycji rozwiązania powyższego problemu./8/ Wybrano trzecią propozycję - dowódcy 3 plm, ppłk.M. Koniecznego, którą po pewnych modyfikacjach wprowadzono w życie. W myśl tej propozycji postanowiono scentralizować dowodzenie pododdziałami pułku i bol. Zgodnie z powyższą ideą, rozformowano dowództwa bol, a ich pododdziały włączono w skład pułków lotniczych.W ten sposób ukształtowana struktura organizacyjna tyłów lotniczych / Służba Zaop. Materiałowo-Techicznego - tyły pułku lotniczego /przetrwała do końca lat czterdziestych.

Na początku 1946 r. w lotnictwie polskim rozformowano wszys - tkie dowództwa i sztaby dywizji lotniczych, 5 pułków lotniczych oraz wiele jednostek pomocniczych. Powstałe w ten sposób samo - dzielne pułki lotnicze wraz z organicznymi służbami tyłowymi, zostały podporządkowane bezpośrednio DWL. / 9 /

Nowa struktura organizacyjna,mimo że zapewniała dobre warunki szkoleniowe i obsługi pułków lotniczych, spowodowała jednak obni- żenie możliwości operacyjnego ich użycia. Ponownie przeważyły ciężkie warunki ekonomiczne kraju oraz trudności kadrowe lotnictwa. Powstała struktura organizacyjna częściowo przypominała organizację lotnictwa przedwojennego,która przecież nie sprawdziła się w wojnie obronnej 1939 roku.

Przy dwuszczeblowej strukturze organizacyjnej tyłów lotni - czych i usamodzielnieniu się pułków lotniczych, w celu zabezpie - czenia ich manewru lotniskowego przyjęto system " dwóch części", a więc sposób przy wykorzystaniu czołówek zaopatrzenia, który spaw- dzony został w działaniach bojowych i powszechnie stosowany był w latach 1947 - 1949. Na podstawie wielu ćwiczeń powojennych oceniono, że jest to system ekonomiczny, który aby jednak zdał egzamin musi charakteryzować się dobrym współdziałaniem między przebazowującymi się rzutami bojowymi a przemieszczającymi się elementami tyłowymi.

W wyniku uzyskanych doświadczeń końca lat czterdziestych, można wyciągnąć wniosek, że połączenie elementów tyłowych i bojowych pułku lotniczego w jeden organizm ma wiele zalet. Pozwala na ustalenie trwałych więzi między dowództwami i służbami tych oddziałów, daje dowódcom lotniczym możliwość dobrego poznania możliwości pododdziałów tyłowych, a stąd i możliwość szybkiego podejmowania uzasadnionych decyzji w zakresie zabezpieczenia tyłowego działań bojowych. Odpada ponadto konieczność częstych i kłopotliwych rozliczeń materiałowych. Do wad możemy zaliczyć konieczność działania ograniczonymi siłami i środkami tyłowymi na dwóch oddalonych od siebie lotniskach, co powoduje zmniejszenie w pewnym okresie czasu ich możliwości w zakresie zabezpieczenia tyłowego pułku lotniczego oraz znacznie komplikuje dowodzenie zarówno poszczególnymi "częściami tyłowymi"/rzutami /, jak i całością tyłów pułku.

Porównując zalety i wady każdej z dwu funkcjonujących struktur organizacyjnych tyłów lotniczych - w omawianym etapie rozwoju lotnictwa - wraz z ich systemem zabezpieczenia tyłowego i z oczekiwanym charakterem ewentualnych działań bojowych, należy stwierdzić, że wcześniejsza struktura organizacyjna jaką posiadały tyły w chwili zkończenia działań wojennych była strukturą bardziej funkcjonalną.

Nawet na podstawie bardzo dokładnych porównań i analiz obu struktur trudno jest dokładnie ustalić, która z nich może w pełni zaspokoić nasze oczekiwania. Jedno jest pewne, że w określonej sytuacji każda z nich może być z powodzeniem

wykorzystana. Dowodem tego mogą być m.in. zmiany jakie zachodziły w strukturze organizacyjnej w kolejnych etapach rozwoju lotnictwa w Polsce.

Ogłoszenie " doktryny Trumana ", powstanie paktu północno -atlantyckiego / NATO /oraz wybuch wojny koreańskiej w 1950 roku doprowadziły do zaostrzenia sytuacji międznarodowej i zagrożenia bezpieczeństwa obozu socjalistycznego w tym i Polski.

Ta skomplikowana sytuacja międzynarodowa spowodowała zwiększenie potencjału obronnego kraju i rozbudowy jego sił zbrojnych. Toteż już w końcu lat czterdziestych rozpoczęto opracowywać plany szybkiego rozwoju ilościowego i jakościowego wojsk lotniczych, a wiosną 1951 roku rozpoczęto ich szybką modernizację. /10 / Wprowadzenie pod koniec lat czterdziestych na uzbrojenie broni atomowej oraz nowych generacji uzbrojenia spowodował wypracowanie nowych koncepcji operacyjnych. Do zmian tych dostosowano struktury organizacyjne oraz system szkolenia wojsk. Przemiany te relizowano w siłach zbrojnych wielu państw świata w tym i w Polsce.

Zmiany organizacyjne w Siłach Zbrojnych Polski objęły taże lotnictwo,które z powrotem przeszło na system dywizyjny, który zdał egzamin w czasie działań wojennych oraz pierwszych miesiącach po ich zakończeniu.

Równolegle dokonano zmian struktury organizacyjnej tyłów lotniczych, przy czym wykorzystano doświadczenia pierwszych lat powojennych. I tak: w 1950 roku ponownie wyłączono z pułków lotniczych pododdziały tyłowe tworząc na ich bazie bataliony obsługi lotnisk, które bezpośrednio podporządkowano kwatrmistrzowi WL. Zmiany w organach kierowania tyłami w dowództwie Wojsk Lotniczych były w tym czasie niewielkie. Wrócono ponownie do struktury dwuszczeblowej tyłów lotniczych jaka obowiązywała w 1946 roku. Początek zmian organizacyjnych w strukturze tyłów lotniczych drugiego etapu rozwoju lotnictwa obrazuje załącznik nr 69. Struktura organizacyjna batalionów obsługi lotnisk podobna była do struktury organizacyjnej z lat czterdziestych.

Strukturę organizacyjną tyłów z 1950 roku nie należy jednak całkowicie utożsamiać ze strukturą obowiązującą w 1946 roku, zachowana została bowiem tylko ogólna koncepcja, natomiast różnice występowały pod względem ilościowo - jakościowym. Na rozbudowę struktury organizacyjnej tyłów nadal miały wpływ zmiany organizacyjne zachodzące w pionie bojowym lotnictwa. Zgodnie z koncepcją rozbudowy sił zbrojnych, struktura organizacyjna tyłów lotniczych z 1950 roku nie odpowiadała jednak wymaganiom rozbudowy lotnictwa . Wprowadzono więc ogniwo pośrednie między dowództwem Wojsk Lotniczych a batalionami obsługi lotnisk. Na wzór rejonu bazowania lotnictwa utworzono w 1951 r. brygady lotniczo - techniczne./11 / Ponownie więc sięgnięto do sprawdzonego wzorca struktury trójszczeblowej, jaka obowiązywała w 1945 roku. W ramach tej reorganizacji rozbudowano także organa dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi oraz organa wykonawcze podporządkowane bezpośrednio Szefowi Tyłów WL.

Powstała w ten sposób struktura organizacyjna zapewniała większą manewrowość tyłów oraz usprawniała zaopatrywanie i dowodzenie tyłami. Ukształtowana w 1951 roku struktura oranizacyjna tyłów funkcjonowała do końca drugiego etapu rozwoju wojsk lotniczych tj. do 1954 roku. Strukturę organizacyjną tyłów lotniczych obowiązującą w latach 1951 - 1955 obrazuje załącznik nr 70.

Jakościowy rozwój środków walki w połowie lat pięćdziesiątych spowodował dalsze dostosowywanie koncepcji operacyjnych oraz struktury organizacyjnej lotnictwa do nowych zadań w zakresie obrony granic powietrznych naszego kraju. Kierowanie wykonaniem tych zadań powierzono utworzonemu w roku 1954 Dowództwu Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju /WL i OPL OK /./12 / Miało ono także kierować przezbrojeniem lotnictwa oraz zmianami organizacyjnymi stosownie do wymagań sytuacji polityczno - militarnej świata.

Znaczące zmiany organizacyjne zaszły jednak w drugiej połowie lat pięćdziesiątych, kiedy to z WL i OPL OK wyodrębniło się Lotnictwo Operacyjne, Inspektorat Lotnictwa oraz Dowództwo Wojsk OPL OK. To ostatnie z kolei przekształciło się w 1962 r. w samodzielny rodzaj sił zbrojnych - Wojska Obrony Powietrznej Kraju /WOPK /.

Przełomowym momentem w doskonaleniu struktur organizacyjnych lotnictwa w tym i tyłów było połączenie w 1968 roku nadmiernie dotąd rozproszonych pod względem kompetencyjnym sił lotniczych. Na bazie jednostek podległych Dowództwu Lotnictwa Operacyjnego i Inspektorowi Lotnictwa,utworzono Wojska Lotnicze - jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych./13 / Na tle powyższych zmian organizacyjnych lotnictwa ogólny model struktury organizacyjnej tyłów lotniczych pozostał nadal trójszczeblowy.

Treścią zmian w tyłach, było dalsze doskonalenie i modyfikacja istniejącego modelu struktury organizacyjnej polegające na integracji służby inżynieryjno - lotniczej i służby tyłów oraz podporządkowaniu ich jako całości zastępcy dowódcy ds. Techniki i Zaopatrzenia. Ponadto w miejsce brygad lotniczo - technicznych utworzono ruchome bazy armii lotniczej, które stanowiły organ wykonawczy dowództwa WL w zakresie zaopatrzenia w środki materiałowe, szczególnie typu lotniczego. Bataliony obsługi lotnisk przemianowano na batoliony lotniczo - techniczne /blt /podporządkowane operacyjnie pułkom lotniczym , a bezpośrednio zastępcy dowódcy ds.techniki i zaopatrzenia WL. W dalszej kolejności blt przemianowano na bataliony zaopatrzenia, zmieniając w międzyczasie nieznacznie ich strukturę organizacyjną i podporządkowując je organizacyjnie obsługiwanym pułkom lotniczym. Przy sztabach dywizji lotniczych utworzono organa dowodzenia i kierowania tyłami podległych im jednostek lotniczych. Ukształtowana struktura organizacyjna tyłów przybrała w zakresie dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi cechę struktury trójszczeblowej, natomiast w systemie zaopatrywania strukturę dwuszczeblową, ponieważ na szczeblu dywizji lotniczych nie utrzymywano /i nie utrzymuje się dotąd / środków materiałowych oraz sprzętu lotniczo - technicznego.

W zmieniającej się w miarę upływu lat strukturze organizacyjnej tyłów lotniczych oraz w obowiązującej obecnie, można się doszukać już tylko pewnych elementów struktur organizacyjnych obowiązujących w drugiej połowie lat czterdziestych.

Z powyższej analizy wynika wniosek, że rozbudowa tyłów lotniczych przebiegała równolegle z rozbudową pionu bojowego lotnictwa, którego stan i organizacja uzależnione były od sytuacji międzynarodowej oraz wzrostu zagrożenia Polski ze strony państw NATO. Głównym celem tych zmian i reorganizacji było zapewnienie większej manewrowości jednostek bojowych oraz spraw - ności dowodzenia.

Podsumowując to zagadnienie należy stwierdzić, iż etapy

rozwoju tyłów lotniczych pokrywały się każdorazowo z etapami rozwoju sił powietrznych i w każdym z tych etapów występowały różnice poglądów poszczególnych dowódców co do koncepcji modelu ich struktury organizacyjnej oraz sposobu wykorzystania. Różnice poglądów dotyczyły szczególnie szczebla taktycznego. Większość dowódców jednostek bojowych było i jest przekonanych, że nadmierne obciążenie pułków lotniczych pododdziałami tyłowymi ma ujemny wpływ na ich manewrowość. Jednak uniwersalnych rozwiązań przy współczesnych osiągnięciach techniki bojowej nie ma. Dlatego też, kierując się doświadczeniami, należy wybierać taki wariant struktury organizacyjnej, który odpowiadał by wymogom przewidywanej sytuacji taktyczno -operacyjnej współczesnego pola walki. Należy dążyć do stworzenia takiej struktury organizacyjnej tyłów lotniczych, która mieściła by w sobie odpowiednie siły i środki umożliwiające tworzenie odpowiednich modeli strukturalnych tyłów, zdolnych zabezpieczyć działania lotnictwa w różnych złożonych warunkach bojowych.

2. Właściwości kształcenia oraz szkolenia stanu osobowego tyłów lotniczych.

W chwili zakończenia działań wojennych kadra oraz żołnierze jednostek tyłowych lotnictwa byli w przeważającej części narodowości radzieckiej. Reorganizacja tyłów lotniczych oraz konieczność odejścia z naszych jednostek radzieckiego personelu, wymagała wcześniejszego przygotowania własnych kadr tyłowych oraz zmiany systemu ich kształcenia. Zaraz po zakończeniu działań wojennych największe braki kadrowe odczuwano wśród oficerów, chociaż i z podoficerami sytuacja przedstawiała się też nie najlepiej. Braki kadrowe oraz niski poziom wykształcenia / szczególnie młodszych oficerów / dobrze był znany Naczelnemu Dowódcy WP. Świadczył o tym wywiad Marszałka Polski Michała Żymirskiego udzielony redaktorowi " Polski Zbrojnej " w dniu 3.11.1945 r. W wywiadzie M.Żymierski stwierdził..."Jeśli chodzi o kadrę, to tu postanowiliśmy nadrobić braki, powstałe w wykształceniu naszych oficerów w czasie wojny. W szczególności chodzi tu o młodszych oficerów - wychowanków krótkoterminowych szkół czasu wojny..." /14 / W powyższym wywiadzie M.Żymirski wskazał na konieczność dokonania zmian w systemie kształcenia kadr, stwierdzając..." W ten sposób kończymy z systemem skróconych, kilkumiesięcznych kursów i ze szkoleniem oficerów rezerwy, a wkraczamy na drogę kształcenia pełnowartościowych oficerów zawodowych." /15 /

System kształcenia kadry w oparciu o krótkoterminowe szkoły oraz kilkumiesięczne kursy czasu wojny przetrwał do końca 1945 roku. W latach następnych zarysowała się wyraźna zmiana systemu kształcenia i szkolenia, szczególnie w latach 1946 - 1947, z małą stabilizacją systemu na przełomie 1947 i 1948 roku. Pod koniec lat czterdziestych - w związku z zaostrzeniem się sytuacji międzynarodowej i planowaną rozbudową sił zbrojnych - ponownie dokonano modyfikacji systemu kształcenia, w wyniku którego zwiększono liczbę szkolonej kadry oraz skrócono czas kształcenia./16 / Planowano w ten sposób zwiększyć stan podchorążych w szkołach oficrskich wojsk lądowych na początku lat pięćdziesiątych o 100 % , a w lotniczych aż o 300 % . /17 /

Kształcenie specjalistów tyłowych realizowano głównie w

oparciu o bazę krajową, zwiększając jednocześnie ilość kształcących się oficerów / szczególnie w pionie dowódczo - szabowym / na uczelniach w ZSRR.

Analizując system kształcenia okresu wojennego, można wyciągnąć wniosek, że nie zapewniał on wykształcenia pełnowartościowych oficerów mogących spełniać oczekiwania przyszłego pola walki, nasyconego nowoczesnym sprzętem bojowym, który planowano wprowadzić na uzbrojenie na początku lat pięćdziesiątych. Dlatego też, dokonano reorganizacji szkolenia wojskowego wprowadzając dwu i trzyletni cykl szkolenia w szkołach oficerskich. Główny wysiłek skoncentrowano na wyszkoleniu średniej i wyższej kadry dowódczo - sztabowej oraz intensyfikacji szkolenia młodej kadry, która miała uzupełnić braki w stanie osobowym lotnictwa. Zadaniom tym podporządkowano cały system kształcenia kadr lotniczych w latach 1945 - 1949 oraz obowiązujący w tym okresie proces dydaktyczno - wychowawczy w poszczególnych uczelniach i ośrodkach szkolenia lotniczego. /18 /

Szkoły i ośrodki szkolenia lotniczego zajmowały się głównie kształceniem personelu latającego oraz oficerów - techników i podoficerów - mechaników lotniczych. Natomiast specjalistów tyłowych pozyskiwano ze szkół oficerskich szkolących oficerów dla potrzeb służb kwatermistrzowskich i technicznych oraz służby medycznej. Ze specyfiką wojsk lotniczych, zapoznawano powyższych absolwentów w ramach szkolenia bieżącego w jednostkach lotniczych, bądź na doraźnie zorganizowanych kursach krótkoterminowych.

Znacznie lepiej przedstawiała się sytuacja wśród stanowisk podoficerskich służb tyłowych, które od 1946 roku prawie w całości obsadzone były już przez specjalistów polskich, przygotowanych w ośrodkach szkoleniowych w kraju, bądź we własnym zakresie w ramach poszczególnych jednostek lotniczych. Działo się tak dlatego, że problem wyszkolenia kadry podoficerskiej był łatwiejszy do rozwiązania ze względu na krótki cykl ich szkolenia oraz węższy program nauczania.

Znacznej zmianie uległy również programy nauczania, według których realizowano proces kształcenia oficerów. Przechodząc z kilkumiesięcznego na kilkuletni cykl szkolenia, programy zostały wzbogacone o nowe przedmioty nauczania. Szczególnie rozszerzono zakres przedmiotów ogólnokształcących oraz przedmiotów specjalistycznych. Rozszerzono również zakres nauczania teoretycznego oraz zwiększono ilość godzin na niektóre przedmioty nauczania. Zwiększono zakres szkolenia politycznego, które w pierwszych latach po wyzwoleniu miało ważne znaczenie ze względu na istotę przemian społeczno - politycznych i gospodarczych zachodzących w kraju.

Zgodnie z wytycznymi ND WP w trakcie nauczania w szerokim zakresie nawiązywano do doświadczeń minionej wojny.

Stopień opanowania przedmiotów taktycznych i specjalistycznych sprawdzano w czasie ćwiczeń taktycznych i szkolenia poligonowego, co nie zawsze było możliwe w okresie działań wojennch.

Ówczesny system kształcenia podobny był do systemu stosowanego w siłach zbrojnych ZSRR, ponieważ kadra dydaktyczno - instruktorska szkół składała się w większości ze specjalistów radzieckich, którzy wykorzystywali metodykę nauczania sprawdzoną w radzieckim szkolnictwie wojskowym.

Rola specjalistów radzieckich nie ograniczała się tylko do szkolenia i przekazywania umiejętności metodyczno -dydaktycznych, ale również angażowała się do rozbudowy bazy szkoleniowej.

Wyposażenie tej bazy, poczynając od pomocy poglądowych, a kończąc na instrukcjach, podręcznikach i programach nauczania wykonywano pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem specjalistów radzieckich./19 /

Licząc się z koniecznością odejścia z naszego lotnictwa specjalistów radzieckich przyjęto zasadę, że każdy specjalista radziecki przygotowywał swojego następcę z grona polskich oficerów. W miarę przygotowywania polskich specjalistów i wyznaczaniu ich na kolejne wyższe stanowiska oficerskie, oficerowie radzieccy dotychczas zajmujący te stanowiska stawali się ich doradcami.

Zgodnie z instrukcją,która weszła do użytku pod koniec 1946r., stanowiska doradców wprowadzone zostały czasowo, w celu przygotowania oficerów polskich do samodzielnej pracy na kierowniczych stanowiskach. Doradcy mieli prawo wglądu do wszystkich dokumentów oraz prawo posługiwania się instrukcjami i regulaminami w takim samym zakresie jak oficerowie polscy. Mieli obowiązek uczestniczyć we wszystkich przedsięwzięciach szkoleniowych, organizacyjnych i operacyjnych przeprowadzanych w jednostce i z jednostką. Zobowiązani byli udzielać praktycznych rad i współdziałać w opracowywaniu programów szkoleniowych, planów operacyjno - taktycznych i mobilizacyjnych, a także nadzorować eksploatację i przechowywanie sprzętu bojowego./20 /

W oresie intensywnego szkolenia i przygotowania polskich oficerów do zajęcia kierowniczych stanowisk w jednostkach lotniczych /szczególnie w latach 1946 - 1948 / głowny wysiłek skierowany był na wyszkolenie instruktorsko - specjalistyczne i opanowanie tzw. zastosowania bojowego./ 21 /

Sprawność systemu kształcenia była na tyle duża, że zabezpieczała niezbędne potrzeby kadrowe powstałe w wyniku zwolnień specjalistów radzieckich. W latach 1947 - 1948 poziom przygotowania polskich oficerów pozwolił na obsadzenie większości stanowisk oficerskich w jednostkach tyłowych i pomocniczych. Jednak na wielu stanowiskach kierowniczych oficerowie radzieccy pozostali jeszcze prawie do roku 1950. /22/

Pierwsze powojenne pięciolecie było ważnym etapem w rozwoju systemu kształcenia , ponieważ wypracowano formy i metody szkolenia teoretycznego i praktycznego. Stworzono określony system szkolenia kadr dla lotnictwa, który zaspakajał potrzeby bieżące oraz przygotowywał kadry na przyszłość./23 /

Zorganizowano od podstaw szkolnictwo i bazę szkoleniową oraz stworzono trwałe podstawy do przyszłego rozwoju nowoczesnego szkolnictwa wojskowego. Doświadczenia zdobyte w tym etapie - w którym dokonano przejścia z systemu okresu wojennego na system szkolenia pokojowego - były często wykorzystywane w doskonaleniu systemu kształcenia w latach późniejszych. Był to okres, w którym dokonano weryfikacji i sprawdzenia wielu form i metod szkolenia, udoskonalono programy szkoleniowe, zdobyto doświadczenia tak w zakresie kształcenia systemowego, jak i indywidualnego w jednostkach bojowych i tyłowych lotnictwa. Stworzono wzorce na bazie których doskonalono system kształcenia w latach późniejszych.

3. Rola, miejsce i zadania tyłów lotniczych w procesie zabezpieczenia tyłowego wojsk lotniczych.

Zmiany powstałe w strukturach organizacyjno - systemowych Sił Zbrojnych PRL po zakończeniu działań wojennych, miały bezpośredni wpływ na kształtowanie się systemu zabezpieczenia tyłowego wojsk. Powyższe zmiany podyktowane były między innymi sytuacją polityczno - militarną w świecie, warunkami ekonomicznymi kraju oraz postępującą technizacją wojska. Tyły będące częścią składową sił zbrojnych także uległy przeobrażeniom, z tym że zmiany w nich zachodzące, przebiegały proporcjonalnie do zmian zachodzących w pionie bojowym wojsk.

Przemianom organizacyjno - systemowym poddano także rodzaje sił zbrojnych i wojsk, a wśród nich lotnictwo, które wraz z organicznymi tyłami przebyło burzliwą drogę rozwojową, określoną etapami przeobrażeń jakościowych w takich dziedzinach, jak: doskonalenie struktur organizacyjnych, zmiany w uzbrojeniu i wyposażeniu; wzrost kwalifikacji kadr dowódczych, sztabowych i tyłowych; doskonalenie sztuki operacyjnej. /24/ Miejsce lotnictwa i jego tyłów w systemie obronnym Polski Ludowej oraz przewidywaną jego rolę w walce i operacji - podobnie jak innych rodzajów sił zbrojnych i wojsk - określały liczne czynniki, głównie: koncepcje doktrynalne; rozwój sztuki operacyjnej i taktyki; możliwości materiałowo - techniczne i ludzkie kraju; warunki i specyfika teatru działań wojennych; poziom techniki bojowej oraz możliwości wykonywania zadań przez poszczególne rodzaje sił zbrojnych i wojsk zarówno własnych, jak i przeciwnika. / 25 /

Powojenny rozwój lotnictwa rozpatrywany w kategoriach jego miejsca i roli w systemie obronnym Polski oraz przewidywanych zadań w walce i operacji,można podzielić na pięć etapów,zbieżnych z etapami rozwoju Sił Zbrojnych PRL. W każdym z tych etapów, rola i miejsce tyłów lotniczych w strukturze organizacyjnej lotnictwa uzależnione były od pozycji jaką zajmowały wojska lotnicze w systemie obronnym kraju. Wraz z rozbudową lotnictwa i wzrostem jego siły uderzeniowej, rosła także rola i znaczenie jego tyłów, które obok pionu bojowego stanowiły i stanowią najbardziej rozbudowaną strukturę organizacyjno - systemową sił lotniczych.

Wartość roli, miejsca oraz zakres zadań realizowanych przez tyły lotnicze - praktycznie - oceniona została w okresie działań wojennych, natomiast w okresie pokojowej ocena ta osiągnęła jakościowo nowe wymiary, a w niektórych zagadnieniach rozpatrwana jest raczej teoretycznie.

Równocześnie z formowaniem polskiej siły zbrojnej w Związku Radzieckim, nastąpił dynamiczny rozwój ludowego lotnictwa. Plany rozwoju lotnictwa wynikały z koncepcji organizowania kolejnych polskich związków taktycznych i operacyjnych wojsk lądowych. Do końca października 1944r. lotnictwo polskie nie posiadało w zasadzie własnych tyłów, poza 495 i 686 bol oraz 122 i 145 klt, zabezpieczającymi 1 plm i 2 plnb. Działania bojowe utworzonej dywizji lotniczej zabezpieczały organa i jednostki tyłowe 16 AL ZSRR. / 26/ W okresie tym nie doceniano jeszcze we właściwy sposób roli i znaczenia własnych tyłów. Jednak w miarę rozbudowy polskich sił zbrojnych oraz rozszerzenia zakresu

ich zadań operacyjnych, dowódcy poszczególnych szczebli zaczęli dostrzegać potrzebę posiadania własnych tyłów, które pozwoliły by się usamodzielnić pod względem zabezpieczenia tyłowego. Większość kadry polskich jednostek lotniczych była narodowości rosyjskiej, która dysponując pewnym doświadczeniem należycie doceniała rolę tyłów w procesie zabezpieczenia działań bojowych.

Doświadczenia kadry radzieckiej wykorzystywano przy organizacji polskich jednostek lotniczych i szkoleniu własnych kadr.Wiadomo było z doświadczeń dotychczasowych walk lotnictwa,że poważny wpływ na wykonanie przez nie zadań mają odpowiednio rozbudowane tyły lotnicze, posiadające dużą sprawność zaopatrywania i obsługi. Dlatego też od listopada 1944r.,w oparciu o wszechstronną pomoc Związku Radzieckiego, z części sił i środków rozformowanej 6 AL ZSRR rozpoczęto formować organa dowodzenia oraz oddziały i urządzenia tyłowe dla potrzeb polskiego lotnictwa. Wraz z rozbudową pionu bojowego lotnictwa następuje burzliwy rozwój tyłów lotniczych oraz wzrost ich roli w procesie zabezpieczenia działań bojowych. Organizacja i rozbudowa tyłów lotniczych trwała od listopada 1944r. do chwili zakończenia działań wojennych. Jednak główny ciężar prac organizacyjnych przypadł na ostatnie dwa miesiące 1944r. Sformowane w okresie półtorarocznego okresu, przy pomocy armii radzieckiej, tyły lotnicze polskiego lotnictwa stanowiły poważny potencjał sił lotniczych liczący ponad 30% składu osobowego całych wojsk lotniczych.

Tyły lotnicze w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu nadal były silnie związane z systemem zabezpieczenia materiałowego armii radzieckiej. Przyczyną takiej sytuacji było brak własnej bazy materiałowej typu lotniczego na szczeblu WP. Dopiero po 1945r. zaczęły ściślej wiązać się z systemem tyłowego Sił Zbrojnych PRL, stając się ich częścią składową. Rozpatrując miejsce tyłów lotniczych w systemie sił zbrojnych należy rozpatrywać je w dwóch układach odniesienia, w pierwszym - jako organiczny element struktury organizacyjnej wojsk lotniczych, stanowiący sobą tyły rodzaju sił zbrojnych o specyfice wynikającej z jego przeznaczenia. W drugim - jako część składową tyłów sił zbrojnych z wynikającymi współzależnościami z takiego układu organizacyjno - systemowego.

Poglądy na rolę i miejsce oraz zadania tyłów lotniczych w systemie sił zbrojnych, w pierwszym powojennym etapie /lata 1945 - 1949 / ich rozwoju kształtowano głównie na podstawie doświadczeń frontowych armii lotniczych ZSRR oraz naszego lotnictwa. Był to bowiem w całym Wojsku Polskim okres zbierania i podsumowywania doświadczeń wojennych. Pierwszą próbą powojennej oceny doświadczeń zdobytych przez lotnictwo polskie w minionej wojnie, było opracowane w lutym 1946r. w Dowództwie Lotnictwa WP studium operacyjno - taktyczne z walk oddziałów i związków taktycznych ludowego lotnictwa polskiego, szczególnie w operacji berlińskiej. / 27/ Na tle opisu ówczesnej operacji zaczepnej przedstawiono rolę i zadania uczestniczącego w niej lotnictwa, naświetlając między innymi węzłowe problemy zabezpieczenia tyłowego.

Oficjalnym potwierdzeniem poglądów kierownictwa Wojska Polskiego na rolę lotnictwa - w tym i jego tyłów - w walce zbrojnej był " Tymczasowy regulamin walki broni połączonych", w którym wiele miejsca przeznaczono na omówienie roli i zadań lotnictwa. W regulaminie tym między innymi stwierdzono, że jednym

z głównych czynników powodzenia we współczesnej walce jest panowanie w powietrzu nad obszarem walki w czasie jej trwania. Natomiast jednym z warunków zapewniających uzyskanie panowania w powietrzu jest posiadanie sprawnie działającego systemu zabezpieczenia tyłowego, który w każdych warunkach bojowych mógłby zapewnić ciągłość działań lotnictwa.

W omawianym etapie nastąpiło wiele zmian w tyłach lotniczych, a przede wszystkim przeszły one ze stanu wojennego na pokojowy. W tym czasie rozwiązano i zorganizowano szereg różnych oddziałów i pododdziałów tyłowych, przystosowując je do potrzeb szkolenia lotniczego okresu pokojowego. Tyły lotnicze, oprócz realizacji zadań zasadniczych, aktywnie włączyły się w odbudowę zniszczonego kraju biorąc jednocześnie udział w życiu społeczno - politycznym. Na skutek demobilizacji zmniejszył się stan liczebny lotnictwa. Wywarło to określony wpływ na rolę tyłów w tym okresie, które w pierwszej kolejności zmuszone zostały troszczyć się o zaspokojenie podstawowych potrzeb bytowych stanu osobowego oddziałów lotniczych /zakwaterowanie, umundurowanie, wyżywienie/, co w warunkach zniszczonego działaniami wojennymi kraju było zadaniem niezwykle trudnym.

Realizacja powyższych zadań przebiegała odmiennie niż w typowych warunkach pokojowych. Aby zakwaterować żołnierzy należało wyremontować i doprowadzić do stanu używalności zdewastowane przez wojnę obiekty koszarowe. Aby pułki lotnicze mogły realizować zadania szkoleniowe, tyły musiały przygotować obiekty lotniskowo - koszarowe, obiekty poligonowe, szkolne itp.

Równolegle z doskonaleniem struktury organizacyjnej tyłów, Szefostwo Tyłów Lotniczych rozpoczęło uzupełnianie jednostek tyłowych specjalistami polskimi. We własnym zakresie szkolono także kierowców i innych specjalistów. Przygotowywano polską kadrę dowódczo - techniczną w celu zastąpienia radzieckich dowódców i techników. Wymienione przedsięwzięcia były tylko częścią zadań jakie tyły lotnicze musiały realizować po zakończeniu działań wojennych. Główne kierunki realizacji zadań przedstawione zostały w poprzednich rozdziałach niniejszej pracy.

Tyły lotnicze z postawionych zadań wywiązały się w sposób zadawalający, była to jednocześnie praca o wyjątkowym znaczeniu politycznym. Realizacja powyższych zadań była typowa dla początku omawianego etapu, następnie sukcesywnie przechodzono do normalnych warunków zabezpieczenia tyłowego wojsk w warunkach pokojowo - garnizonowych. Sytuacja tyłów lotniczych była trudna - mimo znacznej ich redukcji - zadań nie ubyło ,a wręcz odwrotnie - zakres ich się nawet rozszerzył. Pewne udogodnienia w realizacji zadań, zwłaszcza w zakresie zaopatrywania wystąpiły po utworzeniu okręgów wojskowych,których służby kwatermistrzowskie - w stosunku do jednostek lotniczych znajdujących się na ich terenie- przejęły funkcję centralnych organów zaopatrzenia w zakresie środków materiałowych typu ogólnowojskowego. Był to etap o tyle ważny, że kształtował się w nim system zabezpieczenia tyłowego, który musiał funkcjonować w okresie pokojowym a w przypadku konfliktu zbrojnego miał zabezpieczyć działania bojowe lotnictwa.

Drugi etap rozwoju lotnictwa / lata 1950 - 1954 / charakteryzował się dynamicznum rozwojem lotnictwa operacyjnego i jego tyłów. Lotnictwo rozbudowane zostało nie tylko pod względem ilościowym ale przede wszystkim - jakościowym. Dokonano wymiany samolotów tłokowych na odrzutowe. W roku 1954 notowano 4,5 krotny wzrost liczby samolotów w porównaniu z rokiem 1949, z tego

60% tych samolotów miało już napęd odrzutowy. /28/ Głównym zadaniem lotnictwa miała być walka o panowanie w powietrzu w toku całej operacji oraz osłona i wsparcie wojsk lądowych, które pod wpływem nowych środków walki zmuszone były zwiększyć swoją manewrowość oraz siłę ognia.

W ślad za rozbudową pionu bojowego lotnictwa, tyły lotnicze zmieniły swoją strukturę organizacyjną oraz zwiększyły swoje możliwości. Wzrosła również wielkość jednostek kalkulacyjno - operacyjnych środków materiałowo -technicznych i środków rażenia, zwiększyła się wielkość utrzymywanych zapasów. Stosownie do zwiększonych wymogów nowoczesnego sprzętu lotniczego i przewidywanego pola walki, wzrosło znaczenie i rola tyłów lotniczych. Wystąpiły zmiany w systemie zabezpieczenia tyłowego oddziałów lotniczych.Bazując na doświadczeniach minionego okresu, tyły lotnicze ponownie przeszły na trójszczeblową strukturę organizacyjną, a więc na tą która zdała egzamin w działaniach wojennych. Powstały pośrednie ogniwa zabezpieczenia w postaci brygad lotniczo - technicznych, z których każda posiadała w swoim składzie 7 - 8 batalionów obsługi lotnisk.

Tak więc organizacja tyłów lotniczych oraz ich system zabezpieczenia tyłowego dostosowane zostały do koncepcji operacyjnych i struktury organizacyjnej lotnictwa, któremu wyznaczono nowe zadania w zakresie obrony naszego kraju, w warunkach zagrożenia atomowego.

Realizację tych zadań powierzono utworzonemu w 1954r. Dowództwu Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Siły lotnicze oprócz osłony i wsparcia wojsk lądowych musiały teraz wydzielić część sił do obrony powietrznej obszaru kraju. Przed tyłami lotniczymi stanęły w związku z powyższym nowe jakościowo zadania. Należało w systemie zabezpieczenia tyłowego przewidzieć realizację zadań na korzyść lotnictwa operacyjnego oraz zabezpieczenia sił wydzielonych do obrony granic powietrznych kraju. Już w tym momencie zaczęła kształtować się nowa koncepcja zabezpieczenia tyłowego lotnictwa mająca charakter stacjonarny, oparty o zasoby miejscowe / obszaru kraju /. System ten w pełni ukształtował się dopiero w latach późniejszych i zastosowany został w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju. Z tych przeobrażeń można wyciągnąć kolejny wniosek, że tyły lotnicze muszą charakteryzować się dużą elastycznością organizacyjno - systemową, umożliwiającą w jak njkrótszym czasie dopasować się do nowych koncepcji operacyjnych oraz obsługi nowoczesnego sprzętu bojowego. Również niezmiernie trudno było wówczas -i będzie można w przyszłości - osiągnąć równowagę pod względem manewrowości między pionem bojowym a tyłowym lotnictwa. Doświadczenia minionego okresu dowodzą bowiem, że w pierwszej kolejności nowoczesną technikę bojową wprowadza się do wojsk operacyjnych, a w następnej kolejności do tyłów. Ponadto rozpiętość czasowa przy wprowadzaniu nowoczesnego sprzętu w poszczególnych pionach organizacyjnych była zazwyczaj znaczna. Z tego też powodu tyły często nie nadążały w operacjach zaczepnych /lub je opóźniały / za wojskami operacyjnymi. W związku z powyższym jednym z zadań organów dowodzenia tyłami lotniczymi było i powinno być umiejętne ustalenie takiej organizacji tyłów aby powyższe dysproporcje mogły być zmniejszone do minimum.

W etapie tym, większą uwagę zwracano na opracowanie planów mobilizacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych, w ramach których organa dowodzenia tyłami lotniczymi przystąpiły do opracowania

własnych planów mobilizacyjnych, do których do tej pory nie przywiązywano większej uwagi. Tworzono zapasy mobilizacyjne, opracowywano zasady zabezpieczenia tyłowego lotnictwa w warunkach stosowania broni jądrowej. Tworzono również podstawy / jak narazie teoretyczne / do działań na atomowym polu walki, ponieważ obowiązujący system zabezpiecznia tyłowego przygotowany był jedynie do funkcjonowania w warunkach stosowania konwencjonalnych środków walki, a zasady jego funkcjonowania odpowiadały końcowemu etapowi drugiej wojny światowej.

Po chwilowym zmniejszeniu znaczenia roli tyłów lotniczych w końcu lat czterdziestych, nastąpił znaczny jej wzrost w kolejnych latach, podyktowany burzliwym rozwojem nowych środków walki, zmianą koncepcji operacyjnych, rozwojem organizacyjnym lotnictwa, a przede wszystkim zagrożeniem atomowym. Między innymi tyły lotnicze silniej niż dotychczas powiązane zostały z ogólnym systemem zabezpieczenia tyłowego sił zbrojnych, szczególnie pod względem materiałowym.

W trzecim etapie rozwoju lotnictwa / druga połowa lat pięćdziesiątych / ponownie sięgnięto do doświadczeń lat czterdziestych, zmieniając strukturę organizacyjną tyłów lotniczych na dwuszczeblową oraz dopasowując do niej system zabezpieczenia tyłowego. Rozwiązano brygady lotniczo -techniczne, a bataliony obsługi lotnisk przemianowano na bataliony lotniczo - techniczne, które podporządkowano operacyjmie pułkom lotniczym. Ponadto w etapie tym zmienia się częściowo charakter i zakres zadań lotnictwa bojowego. Zmiana ta spowodowana była wprowadzeniem na uzbrojenie rakiet, które planowano wykorzystać do przenoszenia ładunków atomowych.Powyższe zmiany organizacyjno-jakościowe spowodowały niejako ograniczenie wysiłku tyłów lotniczych w zakresie zabezpieczenia tyłowego lotnictwa a zatem i zmniejszenie ich roli.

W latach sześćdziesiątych, zgodnie z uwarunkowaniami koncepcji operacyjnych,wzrosło zapotrzebowanie na lotnicze wsparcie wojsk i rozpoznanie. Wprowadzenie samolotów naddźwiękowych zwiększyło możliwości bojowe lotnictwa. Zorganizowano lotnictwo wojsk lądowych / 1963r./. Uległa zmianie struktura organizacyjna lotnictwa. Te zmiany w pionie operacyjnym lotnictwa spowodowały zwiększenie roli i wysiłku jego tyłów. W tej sytuacji ich struktura organizacyjna nie odpowiadała potrzebom zmodernizowanego lotnitwa oraz nowym koncepcjom jego użycia. Ponownie utworzono szczebel pośredni tyłów / Ruchome Bazy Armii Lotniczej - RBAL /. Ukształtowane na nowo tyły armii lotniczej były w pełni ruchome, oparte na transporcie samochodowym. Wzrastająca rola tyłów spowodowała doskonalenie systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa, między innymi w zakresie polepszenia jego sprawności funkcjonowania w okresie pokoju oraz bezkolizyjnego przejścia do warunków wojennych. Zwrócono więc baczniejszą uwagę na funkcjonowanie tyłów w różnych rodzajach działań bojowych.

Lata siedemdziesiąte to kolejny etap rozwoju lotnictwa, charakteryzujący się dalszym doskonaleniem struktur organizacyjnych jednostek i organów dowodzenia oraz podniesieniem poziomu wyszkolenia bojowego i taktycznego jednostek i sztabów na wszystkich szczeblach. Rezultaty i doświadczenia działań lotnictwa w wojnie wietnamskiej i w wojnach izraelsko -arabskich / gdzie lotnictwo odgrywało decydującą rolę/ oraz dynamiczny rozwój techniki, zwłaszcza nowej generacji

lotniczych środków rażenia / tzw. " broń inteligentna" /, wywarły określony wpływ na wzrost znaczenia roli tyłów i ich miejsca w systemie zabezpieczenia tyłowego wojsk.

Dalszy wzrost techniki bojowej, wprowadzenie na uzbrojenie naddźwiękowych samolotów drugiej generacji o zmiennej geometrii skrzydła oraz dalszy rozwój lotnictwa wojsk lądowych, były przyczyną zmian jakościowo - ilościowych w wyposażeniu tyłów lotniczych, dostosowaniu ich możliwości do zwiększonych potrzeb materiałowo - technicznych oddziałów bojowych lotnictwa oraz zwiększeniu żywotności tyłów. Ponadto został skrócony czas rozwinięcia tyłów do potrzeb operacyjnego rozwinięcia wojsk. /29/ Podniesiono również stopień manewrowości tyłów przy jednoczesnym zwiększeniu zapasów środków materiałowych utrzymywanych na transporcie samochodowym. Realizacja powyższych zadań pozwoliła zmniejszyć dysproporcję pomiędzy gotowością bojową oddziałów bojowych a gotowością ich tyłów, skutkiem czego nastąpiło dalsze ugruntowanie znaczenia tyłów w operacyjnym rozwinięciu wojsk lotniczych. W ramach zabezpieczenia tyłowego lotnictwa w większym stopniu niż dotychczas zwracano uwagę na doskonalenie pokojowego systemu zaopatrywania i obsługi oddziałów lotniczych, kierując główny wysiłek służb kwatermistrzowskich na doskonalenie tych elementów, które decydowały o gotowości bojowej wojsk, poprawie warunków socjalno - bytowych oraz podniesienia efektywności gospodarowania. Tyły lotnicze w ramach ogólnego systemu zabezpiecznia tyłowego sił zbrojnych kontynuowały proces decentralizacji i rejonizacji, w ramach którego uzyskano między innymi wyeliminowanie ogniw pośrednich, krzyżujących się przewozów, szersze zaangażowanie się gospodarki narodowej w procesie zaopatrywania wojska, rejonizację zaopatrywnia jednostek / utworzenie rejonowych składnic kwatermistrzowskich /, scentralizowanie przewozów środków materiałowych w ramach garnizonów, zintegrowanie wielu elementów gospodarczo - usługowych w wielu garnizonach itp. Dzięki realizacji powyższych przedsięwzięć zaopatrywanie i obsługa lotnictwa jeszcze bardziej stała się spójna i współzależna z systemem zaopatrywania sił zbrojnych oraz systemem gospodarki narodowej.

Lata osiemdziesiąte - to współczesność lotnictwa, którego rola i zadania w walce zbrojnej uwarunkowane były wzrostem sił militarnych w świecie oraz super rozwojem nowoczesnej techniki bojowej i uzbrojenia. Ukształtowane w wieloetapowym rozwoju lotnictwo - posiadające w swojej strukturze organizacyjnej odpowiednio zorganizowane tyły - były w stanie realizować wszystkie swoje zadania wynikające z systemu obronnego naszego państwa.

Początek lat dziewięćdziesiątych to aktualna reorganizacja sił zbrojnych, w ramach której dostosowuje się struktury organizacyjne rodzajów sił zbrojnych i służb oraz doskonali system zabezpieczenia tyłowego. Dokonujące się zmiany w siłach zbrojnych podyktowane zostały potrzebami sytuacji polityczno - gospodarczej kraju oraz zmienioną sytuacją militarną w Europie. W tej sytuacji poważnych zmian dokonano w lotnictwie. Połączono WLF z WOPK tworząc nowy rodzaj sił zbrojnych. W ramach których dokonuje się zmian w systemie organizacyjno - funkcjonalnym tyłów lotniczych dopasowując je do wymogów doktryny obronnej państwa.

Zorganizowany w minionym okresie system zabezpieczenia tyłowego zapewnia zaspokojenie potrzeb okresu pokojowego, a po przejściu na system wojenny umożliwia lotnictwu prowadzenie

działań bojowych na froncie w układzie ogólnotyłowym, w ramach systemu frontu oraz w specjalistycznym ogniwie, zasoby kraju - tyły lotnictwa. / 30/

Z oceny działalności tyłów lotniczych drugiej połowy lat czterdziestych, wynika wniosek, że zdobyte w tym okresie doświadczenia w zakresie budowy tyłowych struktur organizacyjno - systemowych, z powodzeniem wykorzystywano prawie w każdym etapie rozwoju lotnictwa i jego tyłów. Rozwój lotnictwa wskazuje, a przebieg powojennych konfliktów lokalnych potwierdza, że rola lotnictwa a zatem i jego tyłów w walce zbrojnej - wzrasta. Wyposażenie samolotów w coraz doskonalsze środki rażenia i system kierowania ogniem oraz wielowariantowość uzbrojenia samolotów, rozszerza ich zakres zastosowania bojowego. Walory te wymuszają doskonalenie techniki zabezpieczenia naziemnego oraz rozwoju i doskonalenia tyłów lotniczych, co powoduje że ich rola ciągle wzrasta.

Na podstawie dokonanej analizy poszczególnych etapów rozwoju lotnictwa można zaobserwować ciągły wzrost roli i znaczenia tyłów lotniczych oraz ich powiązania z systemem zabezpieczenia tyłowego sił zbrojnych.

4. Propozycje wykorzystania zdobytych doświadczeń w doskonaleniu struktury organizacyjnej oraz systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa.

Dynamika zmian organizacyjnych tyłów lotniczych w pierwszym powojennym etapie ich rozwoju wywarła poważny wpływ na rozwój systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa. Zaistniałe zmiany w strukturze organizacyjnej tyłów podyktowane były burzliwym rozwojem pionu bojowego lotnictwa, szczególnie w zakresie wykorzystania najnowszych zdobyczy techniki bojowej. Rozwój organizacyjny tyłów lotniczych oraz zmiany w systemie zabezpieczenia tyłowego uzależnione były także od zmian w poglądach doktrynalnych, zakresu wykorzystania lotnictwa w przewidywanym konflikcie zbrojnym oraz stosowania coraz to nowszych generacji samolotów i środków rażenia.

Proces zabezpieczenia tyłowego lotnictwa z biegiem lat ulegał ciągłej ewolucji spowodowanej rozwojem techniki wojskowej oraz zmianą warunków pola walki. O ile w pierwszych latach powojennych bazowano na doświadczeniach minionej wojny, to z biegiem lat coraz częściej wykorzystywano osiągnięcia nauki aby współcześnie oprzeć się o nową dziedzinę wiedzy - inżynierię systemów. Obecnie zamiast " proces " powszechnie używa się określenia " system ". System współczesnego zabezpieczenia tyłowego lotnictwa to skomplikowany twór organizacyjny, składający się z licznych zespołów specjalistów różnych dziedzin techniki, zestawów nowoczesnych urządzeń, których działanie realizowane będzie w warunkach dużej dynamiki współczesnego pola walki,silnych ograniczeń czasowych, zakłóceń w obiegu informacji, strat w wyniku oddziaływania przeciwnika nie tylko bezpośrednio na walczące wojska lecz także na ich tyły, linie komunikacyjne i bazy zaopatrzenia. W ramach systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa należy wyróżnić "ciąg systemów", np.system zaopatrywania, system dowozu i ewakuacji, systemy poszczególnych rodzajów zabezpieczenia tyłowego itp. Mówiąc o usprawnieniach wymienionych systemów, należy rozumieć poprawienie jego istotnych własności / parametrów / - m.in. niezawodności, sprawności działania, efektywności. Potrzeba wprowadzenia zmian w systemie wynika m.in. z potrzeby usunięcia jego istotnych defektów - wad systemu./31/ Korzystając z doświadczeń minionych lat defekty poszczególnych systemów w mniejszym lub większym zakresie były permanentnie usuwane, lecz nie zawsze dawały się usunąć całkowicie, ponieważ na podstawie teoretycznych rozważań, ćwiczeń oraz symulacji pola walki trudno jest znaleźć najwłaściwsze rozwiązanie.

Doświadczenia zdobyte w okresie działań wojennych oraz w pierwszych ćwiczeniach powojennych dowiodły, że od jakości wyposażenia tyłów lotniczych, ich możliwości oraz struktury organizacyjnej zależy sprawność manewrowa /manewr lotniskowy/ pułków lotniczych. W końcowym okresie działań wojennych oraz pierwszych latach powojennych struktura organizacyjna oraz przestarzałe i wyeksploatowane działaniami wojennymi wyposażenie tyłów lotniczych, miały poważny wpływ na niską sprawność przebazowań jednostek bojowych oraz czas osiągania przez nie gotowości bojowej na nowych lotniskach. Na podstawie wielu przeprowadzonych ćwiczeń w okresie powojennym można wyciągnąć wniosek, że zwykle sprawność operacyjna tyłów lotniczych była

dużo niższa niż jednostek bojowych. W gwarze lotniczej mówiono wówczas, że - tyły nie nadążają za jednostkami bojowymi. Sytuację taką szczególnie można było zaobserwować w okresach przejścia na nowy typ uzbrojenia,kiedy to po wymianie uzbrojenia następowała / kilkuletnia / przerwa potrzebna na dopasowywanie do niego sprzętu i wyposażenia tyłowego. Przerwa ta wywierała ujemny wpływ na jakość i ciągłość zabezpieczenia tyłowego. Poza tym jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy były duże braki w transporcie samochodowym, a ten który był w posiadaniu batalionów obsługi lotnisk nie zawsze posiadał najwyższą sprawność techniczną. Często z tego powodu jednostki lotnicze zmuszone były podczas przebazowywania pozostawiać część wyposażenia na lotniskach dotychczasowego bazowania, lub dokonywać jego przerzutu w kilku rejsach samochodowych. Sytuacje takie zawsze miały ujemny wpływ na jakość zabezpieczenia tyłowego działań bojowych pułków lotniczych oraz powodowały przemęczenie stanu osobowego biorącego udział w zabezpieczeniu przebazowania. Powyższe okoliczności zmuszały centralne organa zaopatrywania / COZ/ do sukcesywnej wymiany przestarzłego sprzętu tyłowego na nowsze typy, który pozwalałby zagwarantować odpowiednią manewrowość pułków lotniczych w miarę wzrostu tempa działań wojsk.

Wprowadzenie nowszych generacji samolotów pociągnęło za sobą zwiększone zapotrzebowanie wojsk na środki materiałowe./32/ Na przykład, samoloty odrzutowe zabierają kilkakrotnie większy ładunek bomb i amunicji oraz zużywają więcej paliwa niż samoloty tłokowe pierwszych lat powojennych. Odpowiednio do powyższych zmian należało przystosować system zabezpieczenia tyłowego, zwracając baczniejszą uwagę na zabezpieczenie materiałowo - techniczne, a w nim na zaopatrywanie, dowóz i działalność produkcyjno - usługową.

Każdy nowy typ samolotu bojowego uzbrojony był w coraz to doskonalsze środki rażenia, których ilość i jakość sukcesywnie rosła. Proporcjonalnie do wzrostu zużycia bojowych środków materiałowych zwiększano możliwości tyłów w zakresie ich przechowywania i odtwarzania oraz dowozu. Zwiększone możliwości tyłów osiągano między innymi poprzez wzrost ilościowo - jakościowy transportu ciężarowego i specjalnego oraz rozbudowy bazy magazynowej, która zapewniałaby odpowiednie warunki przechowania środków materiałowych. Przechowywanie współczesnych środków rażenia typu lotniczego nastręcza wiele trudności. Wiele z nich, np. rakiety wymagają specjalnych warunków przechowania dla zachowania swojej zdolności bojowej. Liczne kontrole na przestrzeni lat dowiodły, że nie ustrzeżono się w tym zakresie wielu błędów, a zdobyte doświadczenia nie zostały w pełni wykorzystane. Dowodem nie przestrzegania warunków przechowania mogą być ostatnie straty rakiet / H - 25 i H - 29 / stanowiące uzbrojenie samolotów SU - 22 - w jednym z pułków lotniczych. Przechowywanie rakiet w nieogrzewanych magazynach spowodowało zmniejszenie ich resursów./33/

Oprócz ciągłej modyfikacji i doskonalenia struktury organizacyjnej tyłów, wiele uwagi poświęcono także stronie funkcjonalnej systemu zabezpieczenia tyłowego, w ramach którego zweryfikowano jego zasady obowiązujące w okresie wojny i pierwszych latach powojennych. Na przykład, nadal obowiązuje zasada " kto stawia zadania ponosi odpowiedzialność za zaopatrzenie i dowóz środków materiałowych do wykonawcy ". Zgodnie z tą zasadą urzutowano zapasy materiałowe na określonych szczeblach oraz zreorganizowano dowóz środków materiałowych do

jednostek bojowych transportem kolejowym i samochodowym. Na szczeblu operacyjnym przewidywano wykorzystywanie w większym zakresie transportu kolejowego, natomiast na szczeblu taktycznym -transportu samochodowego. Użycie broni masowego rażenia oraz wzrost tempa działań wojsk i manewrowości lotnictwa wskazuje, że w dowozie środków materiałowych największy udział będzie posiadał nadal transport samochodowy, oraz doraźnie transport lotniczy, a w nim szczególnie śmigłowce./34/

W ramach rozbudowy tyłów lotniczych więcej uwagi poświęcono służbie lotniskowej, która była zaniedbana, a musiała przecież zabezpieczyć potrzeby utworzonych w latach 50 - tych kolejnych oddziałów lotniczych. Powstała konieczność budowy nowych lotnisk o nowej jakościowo infrastrukturze dostosowanej do samolotów odrzutowych. Zadania te oprócz dotychczasowych pododdziłów zajmujących się eksploatacją i remontem lotnisk miały realizować utworzone bataliony budowy lotnisk./35/

Wraz ze wzrostem zagrożenia użycia przez przeciwnika broni jądrowej oraz precyzyjnego rażenia /broń inteligientna / wyłonił się problem budowania dużej liczby przygotowanych do lądowania samolotów odcinków dróg publicznych. Dla zabezpieczenia działań lotnictwa z drogowych odcinków lotniskowych / DOL /należałoby przewidzieć ruchome grupy startowe wraz z wyposażeniem i środkami materiałowymi./36/ Możliwości takiej grupy powinny w pełni zabezpieczyć przyjęcie i zabezpieczenie działań przynajmniej eskadry lotniczej. Grupy takie powinno się rozmieszczać na DOL w okresie ewentualnego zagrożenia wojennego,a podstawowym ich celem byłoby przyjmowanie samolotów, które z różnych względów nie mogą lądować na przewidzianych lotniskach. Z opini fachowców wynika, że powyższa problematyka zbyt długo jest rozpatrywana jedynie w sferze teoretycznej, a możliwości służby lotniskowej są nadal zbyt skromne do wymagań współczesnego lotnictwa.

Innym zagadnieniem, którym służba lotniskowa powinna poświęcić więcej uwagi, to zabezpieczenie lotnisk od min - szczególnie narzutowych. Problem minowania lotnisk przez preciwnika znany już był w końcowym okresie ostatniej wojny światowej. Znikł z pola uwagi w pierwszych latach powojennych by powrócić ponownie z chwilą wprowadzenia na uzbrojenie broni precyzyjnego rażenia. W tym celu powinno się rozpatrzyć możliwości wyznaczania w jednostkach lotniczych posterunków obserwacji obszaru powietrznego w zakresie wykonywania zrzutów min powierzchniowych, notując czas i miejsce zrzutu. Posterunki takie należałoby wyznaczyć szczególnie podczas osiągania WSGB.

W przyjętej obecnie doktrynie obronnej szczególnego znaczenia nabiera uodpornienie lotnisk na skutki uderzeń broni masowego rażenia. Cechę tą możemy osiągnąć poprzez odpowiednie rozśrodkowanie sił i środków, rozbudowę inżynieryjną oraz odpowiednią obronę lotnisk. Zasada rozśrodkowania powszechnie przestrzegana była już także w czasie II wojny światowej, szczególnie kiedy siły powietrzne przeciwnika bezpośrednio zagrażały naszym lotniskom. W miarę tracenia przez przeciwnika przewagi w powietrzu mniej uwagi poświęcono na rozśrodkowanie sił i środków, a w pierwszych latach powojennych wręcz zatracono nawyki w tym zakrasie. Z chwilą wprowadzenia na uzbrojenie broni jądrowej oraz stosowanie przez państwa bloku NATO rozpoznania kosmicznego, zwrócono na rozśrodkownie sił i środków baczniejszą uwagę. W miarę upływu lat doskonalono sposoby rozśrodkowania oraz

wypracowano odpowiednie normy taktyczne rozśrodkowania stanu osobowego i sprzętu na lotniskach. W miarę doskonalenia przez przeciwnika środków rażenia, odległości rozśrodkowania / szczególnie mps, amunicji, rakiet i bomb / mierzone od środka drogi startowej zwiększano stopniowo do 3 - 5 km. W miarę możliwości starano się przechowywać bojowe środki materiałowe tego samego rodzaju w 2 - 3 oddzielnych magazynach, co powinno je uchronić przed całkowitym zniszczeniem. Poza tym doceniano problem budowy ukryć dla stanu osobowego i sprzętu, lecz ograniczone możliwości w tym zakresie uniemożliwiły jego praktyczną realizację. Dopiero konflikty lokalne / szczególnie wojny izraelsko - egipskie / przyczniły się do wybudowania schronów i obwałowań dla samolotów w strefach rozśrodkowania lotniska. Przy obecnych środkach rażenia należy zweryfikować dotychczasowe zasady rozśrodkowania. Wiele cennych wniosków można wyciągnąć z ostatniego konfliktu w zatoce perskiej.Sądzę, że nadal aktualna jest zasada - mówiąca o tym, iż aby uchronić siły i środki oddziału lotniczego przed zniszczeniem należy w miarę szybko wykryć zagrożenie i w odpowiednim czasie wyjść spod uderzenia przeciwnika.

Przyjęte i zaakceptowane obecnie sposoby obrony lotnisk, mimo rozszerzania się zakresu środków rażenia i wzrostu zagrożenia uderzeniami przeciwnika, mają szeroki związek z doświadczeniami lat wojny i powojenną reorgnizacją tyłów lotniczych. Do obrony angażowano wówczas wszystkie czynne środki ogniowe będące w dyspozycji jednostki oraz w szerokim zakresie stosowano bierne formy obrony . Ponadto obrona lotnisk miała charakter ciągły i kompleksowy wiążąc w całość obronę naziemną, przeciwchemiczną i przeciwlotniczą. Zasada kompleksowości dająca możliwości obrony przed różnymi środkami napadu pozostaje ze wszech miar aktualna do dzisiaj. Także wiele innych rozwiązań w zakresie OPL lotnisk stanowi kontynuację doświadczeń lotnictwa polskiego z pierwszych lat powojennych. Wymienić tu można chociażby wykorzystanie własnej artylerii przeciwlotniczej do osłony lotnisk lub też osłonę lotnisk przez lotnictwo myśliwskie / dyżurowanie na lotnisku i w powietrzu /. Wzorem zdobytych doświadczeń duży nacisk kładzie się w dalszym ciągu na rozbudowę inżynieryjną lotniska, maskowanie i budowę lotnisk pozornych / doświadczenia z konfliktu irackiego /. Zwraca się też uwagę na zagrożenie ze strony grup dywersyjno - sabotażowych, co stanowiło codzienną praktykę w okresie walk z reakcyjnym podziemiem./37/

Wracając do problemu obrony przeciwlotniczej lotnisk należy stwierdzić,że organizowana w obecnej postaci jest mało skuteczna. Opinie wielu oficerów z jednostek bojowych dowodzą, że jest nawet często gorsza jak w momencie zakończenia działań wojennych. Ponieważ do końca 1945r. tyły lotnicze dysponowały skutecznymi, specjalistycznymi siłami i środkami OPL, a w chwili obecnej baterie 37mm armat wz.39 są już mało skuteczne. Zaistniała więc pilna potrzeba wzmocnienia obrony przciwlotniczej nowoczesnymi środkami OPL.

Przytoczone przykłady wskazują dobitnie, że nie zawsze w należyty sposób wykorzstuje się zdobyte doświadczenia,a nawet,z popełnionych błędów nie wyciąga się należytych wniosków.

Tyły lotnicze od początku powstania uzyskały dużą autonomię, którą utrzymują do chwili obecnej. Utrudnia to momentami kierowanie i dowodzenie nimi, a szczególnie w zakresie

kompetencji odpowiednich służb tyłowych w ramach frontu. Obecnie mimo swej autonomi, są jednak nadal częścią systemu zabezpieczenia tyłowego frontu. Współzależność ta zmusza do doskonalenia form współdziałania systemu tyłowego lotnictwa z systemem frontowym. Usprawniając powyższy system należy szukać nowych rozwiązań w poszczególnych jego częściach składowych,np. w systemie zaopatrywania, w ramach którego postuluje się utworzenie na szczeblu frontu składu lotniczo - technicznego. Po wprowadzeniu nowej dokktryny wojennej nasuwa się wiele wątpliwoci co do słuszności powyższej propozycji. Jednak mimo to, powyższy problem jest nadal aktualny , a wielu praktyków wojskowych proponuje rozwiązać go w trzech wariantach:

- skład jako filia składów BMZ WL;
- skład samodzielny zorganizowany kosztem etatów wygospodarowanych z BMZ WL;
- skład lotniczo - techniczny zorganizowany kosztem etatów według planu rozwoju Sił Zbrojnych.

Sądzę,że w obecnych warunkach wybór padnie na ten wariant, który wymagał będzie mniejszych nakładów finansowych. Przy rozwiązaniu powyższego problemu należałoby również uwzględnić zmianę kompetencji organów kierowniczych w stosunku do utworzonego składu.

Od chwili utworzenia tyłów lotniczych aktualnym problemem do rozwiązania jest - dywizyjne ogniwo zaopatrywania. Za utworzeniem takiego ogniwa w tyłach lotniczych przemawia skrócenie ramienia zaopatrywania pułków lotniczych, zwiększenie niezawodności systemu zaopatrywania oraz zmniejszenie zależności materiałowej od szczebla operacyjnego.

Podobnie jak problem zaopatrywania należałoby rozpatrzyć ewakuację materiałową oraz sprzętu tyłowego na szczeblu taktycznym i operacyjnym lotnictwa, uwzględniając przy tym odpowiedzialność ewakuacyjną w poszczególnych ramieniach ewakuacji. W tym celu proponuje się w większym niż dotychczas zakresie wykorzystać transport powietrzny uwzględniając w nim pierwszeństwo śmigłowców.

Ważnym zagadnieniem wymagającym ciągłych badań oraz usprawnień, jest odtwarzanie gotowości bojowej samolotów na kolejnych lotniskach bazowania. W okresie eksploatacji samolotów tłokowych problem ten nie nastręczał większych trudności. Jednostki bojowe nie wymagały takiej ilości i jakości zróżnicowanego sprzętu obsługi i zabezpieczenia jak obecnie. Poszczególne typy samolotów nie były uzależnione od lotnisk, a zasadniczymi kryteriami podczas określania typów samolotów, których gotowość może być odtwarzana na konkretnym lotnisku były: wymogi w odniesieniu do długości i nawierzchni pasa startowego, niezbędne środki zabezpieczenia lotów, środki mps w tym również płyny specjalne i środki dystrybucyjne, niezbędne gazy techniczne,środki bojowe oraz wyszkolenie personelu zabezpieczającego./38/ Aktualnie na lotniskach stałego bazowania i zapasowych może być w pełni odtwarzana gotowość bojowa jedynie takich samolotów, jakie są na uzbrojeniu danej jednostki. Największe trudności występują w zakresie zabezpieczenia samolotów innych typów oraz przeszkolenia w tym zakresie personelu obsługi. Nawet w przypadkach kierowania odtwarzaniem gotowości bojowej przez pilotów samolotów lądujących na danym lotnisku, brak specjalistycznych dla danego typu samolotu urządzeń zabezpieczających i oprzyrządowania oraz niepełny

asortyment środków rażenia może utrudnić odtwarzanie gotowości bojowej w celu wykonania postawionych zadań z wykorzstaniem optymalnego wariantu uzbrojenia. Ponadto zabezpieczenie odtwarzania gotowości bojowej na lotniskach będzie często odbywało się siłami i środkami komend lotnisk stałych, które mają ograniczone możliwości w tym zakresie.

Stąd wniosek, iż zmniejszenie zależności poszególnych typów samolotów od lotnisk, w zakresie odtwarznia gotowości bojowej można poprawić poprzez:

- dalszą modyfikacją i unifikację poszczególnych typów bojowych środków rażenia, sprzętu pomocniczego i zabezpieczającego;
- przeszkolenie personelu biorącego udział w odtwarzaniu gotowości bojowej samolotów w zakresie podstawowej obsługi wszystkich typów samolotów./39/

W ostatnich latach dokonano oceny dotychczasowych doświadczeń w zakresie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa. Ponadto, biorąc pod uwagę potrzeby oraz możliwości w tym zakresie, poddano niektóre zagadnienia zabezpieczenia tylowego praktycznej weryfikacji na bazie jednego z pułków lotnictwa myśliwsko - bombowego./40/ W wyniku powyższych przedsięwzięć dokonano pewnych zmian w zakresie potrzeb sił i środków rzutu naziemnego zabezpieczenia. Wprowadzono nowe typy urządzeń ułatwiających dystrybucję lotniczych środków bojowych, skracając w rezultacie czas osiągania gotowości bojowej przez pułki. Opracowano nową koncepcję jednostek ognia. W odróżnieniu od dotychczasowych pojęć wprowadzono pojęcie jednostki ognia jako tej ilości i jakości lotniczych środków bojowych, która jest użyta przez jeden samolot do wykonania określonego zadania bojowego. Pozwoliło to zmniejszyć potrzeby na transport w rzutach naziemnego zabezpieczenia oraz zachamowało wzrost czasu przygotowania samolotu do kolejnego wylotu przy zmianie wariantu uzbrojenia./41/

Ważnym problemem,nie rozwiązanym do końca od chwili zakończenia działań wojennych, jest zwielokrotnienie środków technicznych znajdujących się w pojedyńczych egzemplarzach lub w małych ilościach, wystarczających w okresie "P", a zniszczenie których w okresie " W " unieruchomiłoby nasze samoloty. Dotyczy to szczególnie stacji tlenowych, azotu, zasilania elektromagnetycznego itp./42/ Powyższy problem ma ponadto wpływ na nierówny przydział środków do rzutów naziemnego zabezpieczenia i ich możliwości. Rzuty te nie są równe sobie /z zasady I rzut naziemnego zabezpieczenia jest mocniejszy/. Ustalenia wymaga także funkcjonalno - etatowe ustawienie tych rzutów, ponieważ łamią one istniejącą strukturę organizacyjną batalionu zaopatrzenia pułku lotniczego oraz zmieniają system kierowaniaa i dowodzenia siłami i środkami będącymi w składzie tych rzutów. Przy podziale batalionu zaopatrzenia na dwa rzuty, w miejsce dowódców i szefów służb pojawiają się ich zastępcy z innymi już uprawnieniami. Rola pierwszych zanika. Pododdziały i służby praktycznie przestają istnieć. Poprawienie tej niekorzystnej sytuacji powinno zmierzać w kierunku usankcjonowania organizacyjno - etatowego podziału batalionu na dwa rzuty, z dostosowaniem ich wyposażenia sprzętowego do podstawowego sposobu ich przemieszczenia tj. szybkich marszów kołowych./43/

Wiadomo już od początku powstania lotnictwa, że jakość jego zabepieczenia tyłowego uzależniona jest min. od organizacji i zabezpieczenia technicznego sprzętu specjalnego i samochodowego związanego z obsługą lotów. Dlatego też należałoby zwiększyć możliwości obsługowo - remontowe tego sprzętu,w tym urządzeń polowej sieci remontowej wszystkich szczebli. Obecna organizacja, podobnie jak w pierwszych latach powojennych, nie zabezpiecza w pełni i nakazanych terminach potrzeb remontowych, szczególnie w zakresie sprzętu bezpośredniej obsługi lotów, co ujemnie wpływa na czas zabezpieczenia lotów. Przykładem mogą tu być małe możliwości remontowe w zakresie sprzętu elektrogazowego. W tym celu należałoby wprowadzić w plutonach remontu samochodów jednostek lotniczych - drużyny remontu sprzętu elektrogazowego, a w ruchomych warsztatach naprawy samochodów /RWNS/ ZT - plutonu remontu sprzętu elektrogazowego. Dotychczasowe możliwości remontowe są nieproporcjonalnie małe w stosunku do prognozowanych strat sprzętu elektrogazowego. Np. przewiduje się, iż po 7 dniach działań ilość sprawnego sprzętu spadnie poniżej 50 % a pozostała ilość sprzętu nie będzie w stanie zabezpieczyć działań lotnictwa. / 44/ Poza tym zachodzi potrzeba pełnego usamodzielnienia rzutów naziemnego zabezpieczenia pułków lotniczych w zakresie remontu pojazdów kołowych, poprzez wprowadzenie do etatu czasu " W " plutonu remontu pojazdów kołowych w każdym rzucie. Potrzeba częstego wysyłania grup remontowych sprzętu naziemnego zabezpieczenia na lotniska odległe od rejonów rozmieszczenia urządzeń remontowych, wymaga zwiększenia etatu RWNS o jeden pluton remontu pojazdów kołowych, a także rewizji ilości posiadanych zestawów remontowych przez te organa oraz środków do ich transportu. / 45 /

Wnikliwemu rozpatrzeniu powinien podlegać także problem remontu sprzętu kwatermistrzowskiego. Na szczeblu taktycznym nie jest to może sprawa pilna, jednak na szczeblu operacyjnym - konieczna. Można by w ramach przewidywanej Brygady Remontu Sprzętu Lotniczego przewidzieć wyspecjalizowaną komórkę zajmującą się takim remontem.

Bazując na doświadczeniach z działalności RBL w okresie II wojny światowej oraz w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu - po kilku letniej niebytności takowych na początku lat 50 - tych - ponownie wprowadzono związek tyłowy / BLT / aby następnie, w drodze jego doskonalenia, utworzyć brygady materiałowego zabezpieczenia / BMZ WLF /, które funkcjonują do chwili obecnej. Ocenia się, iż system brygadowy jest w stanie bardziej operatywnie realizować zadania zabezpieczenia materiałowo - technicznego oddziałów lotniczych. Dla zapewnienia ciągłości realizowanych zadań czasu wojennego dowództwo i sztab jednej brygady powinien być częściowo rozwinięty już w czasie pokoju. Jego zadaniem powinno być kierowanie podległymi jednostkami, ich zgrywanie, szkolenie rezerw, prowadzenie kontroli stanu ilościowego i technicznego zapasów materiałowo - technicznych, wypracowanie wniosków do poprawy struktur organizacyjnych jednostek techniczno - tyłowych itp.

Więcej uwagi należy poświęcić także zabezpieczeniu medycznemu. Istniejący aktualnie układ organizacyjno - funkcjonalny nie spełnia wymagań współczesnego pola walki. Obecna struktura organizacyjna medycznych batalionów wzmocnienia /mbw / nie jest w pełni przydatna dla potrzeb lotnictwa, ponieważ uniemożliwia dokonanie podziału na rzuty, a możliwości całego mbw

dla potrzeb pułku lotniczego są za duże. Wydaje się słuszniejszym, aby szef służby zdrowia lotnictwa posiadał w dyspozycji zamiast mbw większą ilość kompanii medycznego wzmocnienia /około 10 kmw/, o możliwościach przystosowanych do potrzeb pułku lotniczego. Podobnie przedstawia się sytuacja z kompaniami medycznymi pułków lotniczych, które posiadają przestarzałe struktury organizacyjne uniemożliwiające podział ich na dwa rzuty. Nie najlepsza jest również sytuacja w zakresie tranaportu sanitarnego, zwłaszcza wielonoszowego. Część autobusów / sanitarnych/ lotnictwo ma otrzymać z gospodarki narodowej, które trzeba będzie następnie adoptować do celów ewakuacyjnych.

Biorąc pod uwagę opłacalność uderzeń jądrowych przeciwnika na nasze lotniska i powstałe w ich wyniku straty stanu osobowego, powinno się utworzyć odpowiednie siły i środki będące w dyspozycji szefa służby zdrowia, które odpowiadałyby aktualnym potrzebom lotnictwa. Rozpatrzenia wymaga problem ponownego utworzenia szpitala lotniczego dla personelu latającego na około 300 łóżek, który posiadałby cechy manewrowe i mógłby przemieszczać się w ramach sił lotniczych w trakcie operacji. Z opini oficerów służby medycznej wynika, że w dowozie środków materiałowych /w ogniwie Front - WLOP - oddział lotniczy/ typu medycznego należy wykorzystywać własny transport. Ponadto w dowozie i ewakuacji medycznej należy w większym zakresie przewidzieć udział transportu lotniczego.

Unormowania wymaga także szereg problemów z zakresu kierowania i dowodzenia tyłami lotniczymi. Między innymi TSD, jego organizacja i zabezpieczenie działalności wymaga ustalenia i wprowadzenia pewnych krekt w obowiązujących zasadach. Proponuje się, aby TSD lotnictwa rozwijane było w pobliżu SD /ZSD/ jako samodzielne stanowisko dowodzenia, pod warunkiem posiadania elementów zabezpieczenia jego działalności w dwóch położeniach /dwie kompanie zabezpieczenia i dwie kompanie łączności - jeden komplet zabezpieczałby pracę w rejonie SD, a drugi - ZSD /. Ponadto powinna być szczegółowo sprecyzowana zależność TSD lotnictwa od TSD Frontu /czy jak dotychczas przyjmowano TSD WLF - organ podległy, czy też na zasadach współdziałania - partnerstwa jak np. Kwatermistrzostwo Frontu i Służby Techniczne Frontu /. Wymaga tego obecne ustawienie lotnictwa w strukturze organizacyjnej Wojsk Frontu.

W celu poprawy działalności Służby Techniki i Zaopatrzenia lotnictwa /ST i Z/ należałoby przeprowadzić korektę wewnętrznej struktury organizacyjnej służb występujących na TSD oraz ustawić organizacyjnie oficerów ST i Z występujących na SD / ZSD/ lotnictwa. Po ustaleniu w pierwszej kolejności spraw organizacyjnych należy także poprawić system obiegu informacji między SD /ZSD/ i TSD oraz TSD Frontu, szczególnie w zakresie treści i formy meldunków o stanie sił i środków tyłowych lotnictwa. Ponadto wewnątrz TSD w zakresie sposobu i terminów przekazywania informacji po odpowiedniej ich selekcji. /46/ Współpraca między komórkami planowania działań na SD a służbami zabezpieczającymi - w tym służbą lotniskową, służbą inżynieryjno-lotniczą /SIL/ i służbą zaopatrzenia lotniczo-technicznego /SZLT/ - powinna być bardziej sprecyzowana, szczególnie w zakresie zabezpieczenia bazowania lotnictwa i zaopatrzenia w bojowe środki rażenia, odtwarzania gotowości bojowej samolotów przez SIL itp. Muszą tu być bezwzględnie uwzględnione możliwości służb zabezpieczenia. Należy ponadto zweryfikować treść merytoryczną meldunków, usprawnić wyposażenie miejsc pracy poszczególnych

komórek organizacyjnych, a także zwiększyć wykorzystanie elektronicznej techniki obliczeniowej /ETO/ w systemie zabezpieczenia tyłowego działań bojowych lotnictwa, co pozwoli na skrócenie czasu sporządzania niezbędnych naliczeń. Powinno się jednocześnie wprowadzić obowiązek składania meldunków dobowych przez ZT za podległe jednostki oraz samodzielne pułki w zakresie stanu sprzętu, realizacji zadań w pułkolotach i samolotolotach, zużycia środków materiałowych i bojowych /w jo, jn, kpl, wg asortymentów/, stanu zapasów posiadanych środków materiałowych i bojowych do kolejnych działań. /47/

Proponowane postulaty zmian w systemie zabezpieczenia tyłowego lotnictwa polskiego zrodziły się na bazie wartości wynikających z doświadczeń wojennych i pierwszych lat powojennych. Doświadczenia gromadzone były w wyniku kolejnych reorganizacji tyłów lotniczych, ćwiczeń i treningów oraz w czasie bezpośredniej obsługi lotów. Wiele wzorców zaczerpnięto z doświadczeń lotnictwa Armii Radzieckiej dostosowując je do potrzeb, możliwości i specyfiki naszego lotnictwa. Doświadczenia historyczne są na tyle cenne, że pozwalają z perespektywy minionych lat dokonać pewnych porównań i analiz tych elementów, na podstawie których doskonalono tyły lotnictwa pod względem organizacyjno - funkcjonalnym.

Pierwsze lata powojenne utrwaliły utworzony w końcowym okresie działań wojennych system zabezpieczenia tyłowego lotnictwa oraz nagromadziły szereg doświadczeń, które wraz z wojennymi przez wiele lat stanowiły podstawę do jego doskonalenia. Proponowane udoskonalenia i zmiany w systemie zabezpieczenia tyłowego mogą w znacznym stopniu podnieść jego ogólną sprawność i efektywność we współczesnym funkcjonowaniu.

Przypisy do rozdziału IV

1. Część historyków wojskowych dokonało podziału powojennego rozwoju lotnictwa na kilka etapów. M.in. podział taki zastosował także gen.broni E.Molczyk, dzieląc powojenny rozwój lotnictwa na pięć etapów:
   - początkowy/pierwszy/,powojenny etap obejmuje lata 1945-1949;
   - drugi etap rozwoju ludowego lotnictwa polskiego obejmuje lata 1950-1954;
   - trzeci etap rozwoju obejmuje 1955-1960;
   - czwarty etap rozwoju lotnictwa przypadał na lata 1961-1969;
   - piąty etap rozwoju obejmuje lata 1970-1979.

   Na temat granic czasowych pierwszych dwóch etapów poglądy historyków zajmujących się problematyką lotniczą są zbieżne, natomiast występują pewne różnice co do ścisłego sprecyzowania terminów pozostałych etapów rozwoju lotnictwa. Różnice te są jednak niewielkie i nie mają istotnego znaczenia, PWL i WOPK nr 7-8/84, s.12-17.

2. Tamże, s.12.

3. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego na stopę pokojową w latach 1945-1947, WPH nr 1/84, s.16.

4. Por. rozdział I /Struktura organizacyjna organów dowodzenia i kierowania tyłami lotniczymi/.

5. M.Toruń, Warunki i możliwości zabezpieczenia tyłowego manewru lotniskowego lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko -szturmowego w ślad za nacierającymi wojskami w toku frontowej operacji zaczepnej, Rozprawa doktorska, ASG Warszawa 1973, s.113.

6. Tamże.

7. J.Koliński, Przejście lotnictwa polskiego..., op.cit., s.29.

8. Praktycznie brano pod uwagę trzy propozycje. Pierwsza szefa oddziału organizacji i uzupełnień DWL - płk.Żyrianowa, dotyczyła zwiększenia stanu liczbowego etatu bol. Propozycja ta, jakkolwiek zasadna, nie znalazła praktycznego zastosowania ze względu na tendencję demobilizacji wojska. Druga - szefa sztabu Dowództwa Lotnictwa WP - gen.bryg.Romeyki, przedstawiała rozwiązanie problemu przez usprawnienie organizacji pracy i zacieśnienie współdziałania pułków i bol. Propozycja ta spowodowała dyskusję w gronie dowódców pułków i bol, w wyniku której z pewnymi modyfikacjami przyjęto trzecią propozycję - dowódcy 3 plm ppłk.Medarda Koniecznego, który postulował podporządkowanie wszystkich sił i środków zabezpieczających pracę pułku jednemu dowódcy, w myśl zasady, że każdy dowódca musi posiadać sztab, wykonawców oraz ośrodek zabezpieczający wykonanie zadań przez pułk , J.Koliński, s.29-30.

9. Relacja pisemna gen.bryg. A.Romeyki, MiD WIH, sygn.IV/96/14, s. 43-49, Cz. Krzemiński, Modernizacja wojsk lotniczych w

latach 1945-1947, WPH nr 2/79, s.142-147.

10.M.Borkowski, Cz.Krzemiński, Mała kronika polskiego lotnictwa wojskowego, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Warszawa 1979, s.109.

11.Zasadniczych zmian w strukturze organizacyjnej tyłów lotniczych dokonano na podstawie rozkazów organizacyjnych MON nr 070/Org. z 11.07.1950r. oraz 0036/Org. z 7.04.1951r. Szczególne znaczenie dla zmian organizacyjnych tyłów lotniczych miał rozkaz nr 0036/Org. w ślad za którym dowódca WL wydał rozkazy nr 064,069 - 076 w kwietniu 1951r. regulujące zmiany organizacyjne w tyłach lotniczych, Kronika tyłów lotniczych nr 0251/73, DWL Poznań, s.25-28.

12.E.Molczyk, PWL i WOPK nr 7-8/84, s.14.

13.Tamż, s.17.

14.M.Żymierski, Wojsko Polskie 1944-1947, Wybór rozkazów, przemówień i artykułów, Biuro Historyczne WP, Warszawa 1947, s.111.

15.Tamże, s.112.

16.Cz.Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych, KAW, Warszawa 1981, s.66.

17.J.Celek, Rozwój lotnictwa polskiego i systemu kształcenia kadr lotniczych w latach 1950-1975, PWL i OPK nr 1/78, s.61.

18.Tamże, s.61.

19.E.Głąb, Udział specjalistów radzieckich w tworzeniu ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943-1950, PWL i OPK nr 2/84, s.71.

20.Tamże.

21.Tamże.

22.Tamże, s.75-76.

23.J. Jaworski, Szkolenie kadr lotniczych w latach 1945-1950, PWL i OPK nr 6/84, s.70.

24.E.Molczyk, PWL i OPK nr 7-8/84, s.12.

25.Tamże.

26.S.Miłobędzki, Rozwój systemu tyłowego zabezpieczenia lotnictwa frontowego, Przegląd Kwatermistrzowski nr 7/84, s.127.

27.F.Połynin, Działania bojowe lotnictwa w armijnej operacji zaczepnej / na podstawie doświadczeń 1 i 2 Armii WP /, CAW, III-263-8, s.1-23.

28.E.Molczyk, PWL i OPK nr 7-8/84, s.14.

29.S.Fryń, Rozwój myśli operacyjno - tyłowej i kształtowanie systemu tyłowego zabezpieczenia wojsk, Przegląd Kwatermistrzowski nr 7/84, s.15-18.

30.S.Miłobędzki, Rozwój systemu tyłowego...,op.cit., s.126.

31.Gen.bryg.M.Bronowicki, Z punktu widzenia inżynierii systemów wyróżnia:
- defekty strukturalne systemu /np.wadliwa struktura organizacyjna, wadliwa struktura obiegu informacji, wadliwa struktura decyzyjna/;
- defekty więzi między podsystemami /np. niedopasowanie potencjałów i mocy poszczególnych podsystemów/;
- defekty procesualne systemu /np. wadliwe technologie działań realizowanych przez system, niesprawny obieg informacji wewnątrz systemu/;
- defekty tworzywa systemu /np. brak rezerw kadrowych, wadliwe lub przestarzałe wyposażenie techniczne/, Problemy zabezpieczenia technicznego działań lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL, MON, Warszawa 1988, s.47-60.

32.Jednostkowe zużycia paliwa przez współczesne samoloty odrzutowe jest kilkakrotnie większe niż samolotów tłokowych, patrz - T.Rajpert, Zaopatrywanie samolotów w paliwo, WPL nr 9/60, s.55-56.

33.T.Pawelski, Problemy zabezpieczenia technicznego działań lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL, STL Wewn. 8/87, MON, Warszawa 1988, s.134-135.

34.J.Lasoń, Rozwój transportu lotniczego a współczesna wojna, WPL nr 11//1971, s.6-10.

35.H.Duda, Organizacja oraz działania jednostek i służb naziemnych ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943-1945, Rozprawa doktorska, WIH, Warszawa 1981, s.441.

36.J.Lewittowicz, w: Problemy zabezpieczeia technicznego działań lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL, MON, Warszawa 1988, s.128.

37.W.Witkowski, Pododdziały osłony przeciwlotniczej, PWL nr 6/71, s.2-5; WPL nr 12/73.

38.Z.Żarski,Problemy zabezpieczenia technicznego lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL w świetle prac naukowo-badawczych MON, w: Problemy zabezpieczenia technicznego działań lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL, MON, Warszawa 1989, s.61-67.

39.Tamże, s.65.

40.A.Milkiewicz, Doskonalenie systemu obsługi statków powietrznych w czasie działań bojowych, w: Problemy zabezpieczenia technicznego działań lotnictwa SiŁ Zbrojnych PRL, MON, Warszawa 1988, s.88-95.

41.Tamże.

42.Wnioski z ćwiczeń " SOJUZ - 83 " i poprzednich w zakresie organizacji i realizacji procesu techniczno - tyłowego

zabezpieczenia WLF, dokumenty ST i Z WLF, T-10,tom I, s.258.

43.Tamże, T-10,tom III, s.270.

44.Tamże.

45.Tamże, T-10, tom I, s.159.

46.Tamże, s.258.

47.Tamże, s.260.

Z a k o ń c z e n i e

Podstawowym celem rozprawy było chronologiczne przedstawienie rozwoju i funkcjonowania tyłów lotniczych w latach 1945 - 1949 w połączeniu z analizą i oceną wybranych problemów zabezpieczenia tyłowego co też zostało zrealizowane w praktyce. Ponadto dokonano oceny udziału tyłów lotniczych w akcjach polityczno - społecznych Polski Ludowej, w zwalczaniu zbrojnego podziemia oraz pracach na rzecz gospodarki narodowej odradzającego się kraju.

Tyły lotnicze ludowego lotnictwa polskiego sformowane zostały w ostatnim półroczu działań wojennych w bardziej sprzyjających warunkach politycznych i wojskowych. W okresie tym Armia Radziecka i Wojsko Polskie miały już w swych rękach na froncie radziecko - niemieckim pełną inicjatywę strategiczną. Radzieckie zaplecze było w stanie zabezpieczyć również rozwijające się lotnictwo polskie w tym i jego tyły. Włączono w jego skład niezbędne siły i środki oraz wyposażono je w sprzęt specjalistyczny. /1/ Rząd radziecki oddał do dyspozycji tworzącego się lotnictwa polskiego wszystko czym dysponował, łącznie z doświadczoną kadrą oficerską różnych specjalności. Skład osobowy tyłów lotniczych rekrutował się z różnych środowisk i obszarów terytorialnych, głównie z żołnierzy zmobilizowanych na terenie Zchodniej Ukrainy, członków rodzin deportowanych w głąb ZSRR w latach 1939 - 1941, byłych żołnierzy Armii Radzieckiej polskiego pochodzenia, Polaków obywateli ZSRR oraz z mężczyzn narodowości polskiej z wyzwolonych wschodnich terenów.

Struktura organizacyjna tyłów oraz system zabezpieczenia tyłowego w ludowym lotnictwie polskim wzorowany na tyłach lotnictwa radzieckiego w pełni zabezpieczał działalność polskich jednostek lotniczych. Tyły lotnicze działania wojenne zakończyły jako zwarty organizm strukturalno - funkcjonalny stanowiący 30 % całości sił lotnictwa polskiego o możliwościach pokrywających w pełni potrzeby oddziałów lotniczych w tak trudnych warunkach końca II wojny światowej.

Zakończenie działań wojennych spowodowało chwilowe odprężenie międzynarodowe, które wraz z trudną sytuacją ekonomiczną kraju było bezpośrednią przyczyną częściowej demobilizacji i reorganizacji Sił Zbrojnych Polski. Siły Zbrojne przeszły na etaty pokojowe znacznie redukując swoje faktyczne stany osobowe. Reorganizacją objęte zostało także lotnictwo a w tym i tyły lotnicze,które stopniowo zmieniały swoją strukturę organizacyjną sprawdzając kolejno kilka jej wariantów i przystosowując ją do nowych potrzeb i warunków. Do poszczególnych wariantów organizacji tyłów dopasowywano system zabezpieczenia tyłowego, który stosunkowo wolniej ulegał przeobrażeniom. Oparty o wzorce radzieckie oraz sprawdzony w działaniach bojowych zdał pozytywnie praktyczny egzamin.

---

1. CAW, IV- 115-189, s.140-150, ZSRR do marca 1947r., przekazał dla lotnictwa polskiego min. 1.167 samolotów, 386 silników lotniczych, 1.386 samochodów ciężarowych i specjalnych oraz kilkaset tysięcy ton środków materiałowych.

Reorganizacja tyłów lotniczych przebiegała w skomplikowanych warunkach polityczno - gospodarczych kraju,które miały poważny wpływ na realizację zadań wojskowych i prace na rzecz społeczeństwa i gospodarki krajowej. Wielokierunkowa działalność tyłów lotniczych, wymuszona obiektywnymi warunkami, osłabiała w pewnym stopniu podstawową ich działalność - jaką była bezpośrednia obsługa reorganizujących się pułków lotniczych.

Reorganizacja tyłów lotniczych, przebiegająca w drugiej połowi lat czterdziestych, charakteryzowała się dużą dynamiką zmian strukturalno - funkcjonalnych oraz różnorodnością poglądów i koncepcji, co do ich struktury organizacyjnej i systemu zabezpieczenia tyłowego. Ze sprawdzonych wariantów najbardziej przydatna dla polskiego lotnictwa okazała się trójszczeblowa struktura organizacyjna tyłów, która z pewnymi modyfikacjami przetrwała do dnia dzisiejszego. Obowiązująca struktura, doskonalona na podstawie zdobytych doświadczeń, posiada mimo niezaprzeczalnych zalet jednakże szereg wad, które w obliczu szybkiego rozwoju techniki wojskowej i wzrostu złożoności współczesnego pola walki należałoby jak najszybciej je usunąć. Szegółową analizę tych wad oraz propozycje ich usunięcia przedstawiono w rozdziale czwartym.

Nadal w ramach systemu zabezpieczenia tyłowego lotnictwa szczególną uwagę należy zwrócić na :

- systematyczne dopasowywanie struktury organizacyjnej tyłów i ich możliwości do aktualnych potrzeb jednostek bojowych oraz warunków militarno - gospodarczych kraju i obowiązującej doktryny wojskowej;
- ciągłe doskonalenie poszczególnych rodzajów zabezpieczenia tyłowego, które powinno nadążać za rozwojem współczysnych systemów uzbrojenia i taktyki walki wojsk własnych i przeciwnika;
- stałe usprawnianie systemu dowodzenia i kierowania tyłami, kładąc szczególny nacisk na jego automatyzację;
- doskonalenie procesu szkolenia personelu tyłowego w oparciu o nowe osiągnięcia nauki.

Tyły lotnicze wiele wysiłku włożyły w przygotowanie własnej kadry dowódczej i specjalistycznej, która zastąpiła personel radziecki, np. na dzień 1 lipca 1945r. w tyłach służyło około 40% Polaków, a personelu z Armii Radzieckiej 60 %, natomiast już w marcu 1947 r. stosunek ten zmienił się na 95 % Polaków i 5 % personelu radzieckiego. W końcu 1949 r. w tyłach lotniczych służyło już zaledwie kilkudziesięciu specjalistów radzieckich./2/ Rezultaty takie osiągnięto między innymi dzięki zmianie sytemu kształcenia kadr i szkolenia bojowego wojsk. Zasadniczej reorganizacji szkół i jednostek szkolnych dokonano w pierwszym półroczu po zakończeniu działań w Europie. Było to możliwe dzięki rozbudowie systemu kształcenia kadr w ostatnim roku wojny, który po przebudowie mógł szybko przestawić się na system pokojowego kształcenia i doskonalenia kadr lotniczych. Po okresie pewnej improwizacji w procesie szkolenia bojowego, która była wynikiem sytuacji wewnętrznej kraju, a nie zamierzonym działaniem, wprowadzono nowy, zreorganizowany system szkolenia bojowego, obowiązujący we wszystkich rodzajach wojsk i służb.

---

2. Tamże

Ważnym kierunkiem działalności tyłów lotniczych w omawianym etapie, był ich udział w pracach na rzecz społeczeństwa i gospodarki kraju, w kampaniach polityczno - propagandowych oraz w zwalczaniu zbrojnego podziemia. Grupy propagandowe lotników wyjeżdżały w teren w okresie referendum, brały też udział kampanii wyborczej do Sejmu w 1947 r. Ponadto kadra oraz żołnierze uczestniczyli w walkach ze zbrojnym podziemiem likwidując w licznych potyczkach kilkuset jego członków. Prowadzono obsługę lotów na akcje zwalczania pododdziałów zbrojnego podziemia. Wysiłek ten opłaciło śmiercią 18 oficerów, 14 podoficerów i 5 szeregowców. /3 / Działalność ta wysoko oceniona została przez władze partyjno - rządowe oraz Ministerstwo Obrony Narodowej,czego dowodem może być przemówienie Marszałka Polski Michała Żymierskiego wygłoszone na promocji w Dęblinie 11 maja 1947 r., w którym między innymi stwierdził... " Wy, lotnicy niejednokrotnie już dawaliście dowody swego wyrobienia obywatelskiego, biorąc aktywny udział we wszystkich akcjach o charakterze ogólnospołecznym." /4 /

Jednostki tyłowe współuczestniczyły w organizacji lotnictwa cywilnego, wydzielając dla niego w tym celu specjalistów, sprzęt oraz środki materiałowe. Realizowały rekonstrukcję portów lotniczych oraz remont i rozbudowę lotnisk cywilnych. Dzięki tym przedsięwzięciom znacznie przyspieszono uruchomienie komunikacji i poczty lotniczej, która usprawniła działalność administracji terenowej.

Działalność tyłów lotniczych była i jest o wiele szersza niż przedstawiono ją wyżej, nie sposób odtworzyć jej zakres w jednym opracowaniu, dlatego autor skoncentrował się na wybranych problemach. W rozprawie ujęto tylko te kierunki działalności, w których jednostki tyłowe były najbardziej zaangażowane.

Reasumując ,można stwierdzić, że tyły ludowego lotnictwa polskiego w pierwszych latach powojennych prowadziły swoją działalność w trudnych ekonomicznie i skomplikowanych politycznie warunkach wewnętrznych kraju, w oparciu o pomoc i doświadczenia Związku Radzieckiego, jego kadry instruktorskie i sprzęt techniczny.

---

3. J.Koliński, Lotnictwo polskie w służbie ojczyzny, MON,Warszwa 1969, s.92.
4. M.Żymierski, M.Spychalski, Wojsko Polskie 1944 - 1947, Wybór rozkazów, przemówień i artykułów, Prasa Wojskowa, Warszawa 1947, s.297.

B I B L I O G R A F I A

I Z R Ó D Ł A

1. Materiały archiwalne - Centralne Archiwum Wojskowe :

- Sztab Główny W P - zespół 1, sygn.: 70 , 95, 303,390, prot.: 265/57/4, 256,262,361,362,1118.
- Główny Zarząd Polit. - Wych. WP - zespół 2, sygn.: 59, 244, 264,306, prot.:524/59/131/, 128, 518, 525, 715, 1187.
- Wykaz etatów - zespół 430, sygn.: 212, 232, 242, 368, 370, 372, 373, 374, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 421, 424.
- Wykaz etatów - zespół 1544/73, sygn.: 61,62,83, 87, 91, 111, 135, 145, 156, 246, 257, 263, 290, 291, 296, 316, 342, 347, 358, 372, 393, 421, 439, 452, 458, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 488, 489, 492, 521, 621 - 628, 651,652, 701 - 705,818, 939, 999, 1000,1102,1104,1105,1106,1142, 1233, 1234, 1303, 1335 - 1341, 1343, 1349, 1358, 1388, 1390, 1392, 1418, 1422, 1472 - 1474, 1520.

Dowództwo Wojsk Lotniczych - zespół III - 263 / do 1945 r./:

- Oddział Operacyjny - sygn.: 2 - 6,8.
- Oddział Szkolenia Bojowego - sygn.: 9, 10, 12,15, 20,25, 26.
- Oddział Łączności - sygn.: 27, 28, 29.
- Oddział Org.- Mobilizacyjny- sygn.: 30 - 35, 38,44-48,51-56, 66, 67, 70.
- Kancelaria Ogólna - sygn.: 72 - 76.
- Kwatermistrzostwo - sygn.: 86-89, 93-99, 211-222,

w tym:
- Oddział Budowy Lotnisk - sygn.: 110 - 114.
- Oddział Intendentury - sugn.: 142, 144 - 156.
- Oddział Służby Zdrowia - sygn.: 193 - 197.

7 Rejon Bazowania Lotnictwa- zespół III - 339,sygn.:1 - 114, w tym :

- Sztab - sygn.: 1 - 8.
- Oddział Służb - sygn.: 9 - 20.
- Oddział Kadr - sygn.: 21- 31.
- Kancelaria - sygn.: 32- 34.
- Wydział Polit.- Wych. - sygn.: 35.
- Oddział Budowy Lotnisk - sygn.: 36- 37.
- Oddział Uzbrojenia - sygn.: 38- 63.
- Oddz. Zaop. Żywn.i Mater. - sygn.: 64- 90.
- Oddział Sanitarny - sygn.: 91- 92.
- Oddział Finansowy - sygn.: 93- 94.
- Oddział Kluczy Lotniczych - sygn.: 95- 107.
- Oddział Ogólny - sygn.: 198- 114.

- 14 batalion inż. - lotniskowy - zespół III-341, sygn.: 1-24.
- 73 bol i 140 ktl - zespół III-342, sygn.: 1-12.
- 74 bol i 141 ktl - zespół III-343, sygn,: 1-37.
- 130 bol i 143 ktl - zespół III-344, sygn.: 1-31.
- 483 bol - zespół III-345, sygn.: 1-8 .
- 495 bol i 122 ktl - zespół III-346, sygn.: 1-22.
- 513 bol - zespół III-347, sygn.: 1-32.
- 686 bol i 145 ktl - zespół III-348, sygn.: 1-9 .
- 107 batalion sam. - transportowy - zespół III-349,sygn.:1-37.
- 811 lotnicze warsztaty remontu samochodów - zespół III-637, sygn.: 1-5 .
- Szpital lotniczy nr 1763 - zespół III-575, sygn.: 1-49.
- 71 magazyn sprzętu lotniczego - zespół III-687, sygn.: 1-3 .
- 620 magazyn amunicji lotniczej- zespół III-688, sygn.: 1-9 .
- 953 magazyn intendentury WL - zespół III-690, sygn.: 1-21.
- 1188 magazyn mps WL - zespół III-692, sygn.: 1-7 .

Dowództwo Wojsk Lotniczych - zespół IV - 115.
/ lata 1945 - 1949 /

- Dowództwo - sygn.: 1-3.
- Sztab - sygn.: 5-9,11,16,22,24,26, 31-40, 56, 60-64, 68,70,80-85,91,96, 112, 152,163,167,168,177.
- Zarząd polit.- wych. - sygn.: 189,199,211,218,228,255.
- Kwatermistrzostwo - sygn.: 401-564, w tym:
  - Wydział ogólny - sygn.: 401,403,404,408, 410-416, 421, 426,428,433,435,436.
  - Wydział zaop.techn.- sygn.: 438-440,452,456,458.
  - Wydział lotniskowy - sygn.: 461, 472-478, 480-486,495,501, 502.
  - Wydział MPS - sygn.: 510 - 515.
  - Sekcja finansowo - budżetowa - sygn.: 520, 524.
  - Sekcja samochodów specjalnych - sygn.: 526,529,530-532.
  - Sekcja zaop.intendenckiego - sygn.: 533-535.
  - Służba zdrowia - sygn.: 536,539,540-545,552, 554.
  - Wydział personalny - - sygn.: 556,559,560,563,564,
  - 3 pułk lotnictwa szturmowego - zespół III-272, sygn.: 3.

2. Materiały i dokumenty - Wojskowy Instytut Historyczny.

- Dowództwo Wojsk Lotniczych, sygn.: 1/IV/1/50 - 19/IV/1/68.
- Dyslokacja jednostek lotniczych WP, sygn.: IV/1/65.
- Szkolenie kadr technicznych ludowego lotnictwa polskiego, sygn.: 3/IV/1/52.

3. Materiały i dokumenty DWL / Sekcja historyczna /.

- Biuletyn historyczny, Inspektorat Lotnictwa, Warszawa 1965.
- Ceglarek S., Szkolnictwo lotnicze w ludowym WP w latach 1944 - 1946, Biuletyn historyczny, Inspektorat Lotnictwa, Warszawa 1967.
- Koliński J., Organizacja 4 PMDL, Biuletyn historyczny, DWL i OPK, Warszawa 1962.

- Kronika tyłów Wojsk Lotniczych / od 1945r./, Sztab Służb Technicznych i Zaopatrzenia DWL, Poznań 1980, nr 0251/77.
- Lotnictwo na usługach społeczeństwa i gospodarki narodowej, Materiał lektorski, Inspektorat Lotnictwa, Warszawa 1968.
- Malczewski J., 7 Rejon Baz Lotniczych 1944 - 1945, Referat materiałowy, Sekcja historyczna DWL, Poznań 1960.
- Osiński J., Rozwój polskiego lotnictwa komunikacyjnego w latach 1944- 1964, Biuletyn historyczny, Inspektorat Lotnictwa, Warszawa 1968.
- Sprawozdanie z działalności cywilnego lotnictwa transportowego za okres od 30.03.1945r. do 15.12.1945r.
- Zarys historii 2 pułku lotnictwa myśliwskiego "Kraków", Poznań 1969.
- Zbiory dokumentów dotyczące powstania lotnictwa cywilnego w 1945r.

4. Regulaminy i instrukcje.
- Korczyc W., Sztaby w polu /Regulamin tymczasowy /, "Bellona" 1948.
- Instrukcja dla magazynierów składnic MPS,CBW, Warszawa 1947.
- Instrukcja o przechowywaniu materiałów wybuchowych i środków zapalających w magazynach centralnych i jednostkach wojskowych, CBW, Warszawa 1946.
- Przepisy o zaopatrywaniu wojska w materiały sanitarne, CBW, Warszawa 1946.
- Przepisy sanitarno-higieniczne w wojsku, CBW, Warszawa 1947.
- Regulamin służby zdrowia w czasie pokoju, CBW,Warszawa 1948.
- Regulamin walki broni połączonych, cz.II- organizacja tyłów, zaopatrywania i ewakuacji, CAW, III - 115 - 418.
- Tymczasowe wytyczne o zaopatrzeniu wjska w sprzęt taborowo - gospodarczy na czas pokoju, CBW, Warszawa 1946.
- Wytyczne zabezpieczenia medycznego Armii Lotniczej, GZ.Kwat. WP, Warszawa 1973.

5. Materiały i dokumenty publikowane.

- Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm "Warszawa" 23.08.1944 - 4.05.1945r., DWL, Poznań 1976.
- Historia i współczesność polskiego lotnictwa wojskowego, Zarząd Polityczny WL, Poznań 1973.
- Koliński J., Formowanie ludowego lotnictwa polskiego, w 20 lat LWP, II sesja naukowa, ASG, Warszawa 1976.
- Koliński J., Niektóre problemy dowodzenia lotnictwem LWP w latach 1944 - 1945, Referat na sympozjum historycznym nt. Wybrane zagadnienia dowodzenia LWP w latach 1943-1945, ASG, Warszawa 1964.
- Materiały i dokumenty do historii LLP, 13 pułk lotnictwa transportowego w latach 1944 - 1945, DWL, Poznań 1979.
- Organizacja i działania bojowe ludowego WP w latach 1943 - 1945. Wybór dokumentów źródłowych, t.I, Warszawa 1958.
- Organizacja i działania bojowe ludowego WP w latach 1943 - 1945. Wybór materiałów źródłowych, t.II,cz.2, Warszawa 1964.
- Zarys historii 2 Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Szturmowego, Poznań 1969.
- Żymierski M., Spychalski M., Wojsko Polskie 1944 - 1947. Rozkazy, przemówienia, artykuły, Warszawa 1947.

6. Relacje i wspomnienia publikowane.

- Abramowski R., Wspominając referendum..., Wiraże nr 11/1972.
- Chromy E., Kwietniowy lot / wspomnienia pilota z 1945r./, Przyjaciel żołnierza nr 8/1955.
- Danielak A., Wspomnienia bojowe, WPL nr 1/1956.
- Duryasz M., Moje wspomnienia z lotnictwa z lat 1932 - 1944, Sekcja historyczna DWL.
- Jacewicz J., Wspomnienia bojowe, WPL nr 2/1953.
- Jakubik M.,Droga do Warszawy, Skrzydlata Polska nr 41/1958.
- Jakubik M., Uczyli mnie lotnicy radzieccy, WPL nr 10/1953.
- Kraśniewski E., Wspomnienia z Oficerskiej Szkoły Lotniczej, WPL nr7/1957.
- Krzycki M., Zaczęło się od referendum, Wiraże nr16/1961.
- Maciejowski M., Wspomnienia mechanika lotniczego , WPL nr 10/1958.
- Połynin F., Skrzydła pobratymstwa, Kraj Rad nr 34 - 42/1986.
- Podgórski M., Wspomnienia bojowe, Wiraże nr 10/1954.
- Romeyko A., Udział polskiego lotnictwa w zimowej ofensywie AR w 1945r. / wspomnienia byłego szefa sztabu 4 MDL/, Myśl Wojskowa nr 1/1961.
- Szurka L., Wspomnienia z pracy polskiego personelu technicznego w okresie wojny, WPL nr10/1953.

II O P R A C O W A N I A

1. Prace doktorskie, magisterskie, dyplomowe, skrypty, prace zbiorowe i referaty materiałowe.

- Antosiewicz Z., Udział żołnierzy WP w przygotowaniu wyborów do Sejmu w styczniu 1947r. w woj. warszawskim / akcja GOP /, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1964.
- Bednarczyk W., Inżynieryjno- lotniskowe zabezpieczenie manewru lotnictwa radzieckiego na podstawie doświadczeń z II wojny światowej w latach 1941 - 1945 / próba analizy i oceny /, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1966.
- Bejgier E., Dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania wsparcia w warunkach współczesnego pola bitwy, Rozprawa doktorska, ASG, Warszawa 1962.
- Bojemski K., Działalność ochronno - propagandowa ludowego WP w referendum ludowym 1946r.i wyborach do Sejmu RP w 1947r., Praca magisterska, WAP, Warszawa 1972.
- Burek M., Działalność ochronno - propagandowa LWP w referendum ludowym 1946r. i wyborach do Sejmu RP w 1947r.na terenie woj.krakowskiego, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1972.
- Chromy E.,Analiza i ocena działań 4 PMDL w okresie walk nad środkową Wisłą, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1960.
- Dawidowicz W., Problemy tworzenia i działalności tyłów oraz rozwoju i funkcjonowania systemu zaopatrywania i obsługi LWP w okresie pierwszego etapu jego rozbudowy /lipiec 1944 - styczeń 1945r./, Rozprawa doktorska, ASG, Warszawa 1967.
- Duda H., Organizacja oraz działania jednostek i służb naziemnych ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943-1945.

Rozprawa doktorska ,WIH, Warszawa 1981.
- Geleta M., Łączność 1 Armii WP podczas działań w operacjach 1945r., Rozprawa doktorska, ASG, Warszawa 1962.
- Jagoda Z., Analiza i ocena działań 4 PMDL w operacji berlińskiej / 16 kwietnia - 8 maja /, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1960.
- Jaworski J., Wybrane problemy materiałowo - technicznego i lotniskowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w okresie II wojny światowej, Materiały, ASG, Warszawa 1979.
- Kaliński J., Udział Wojska Polskiego w realizacji reformy rolnej w latach 1944 - 1947, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1974.
- Karp A., Działalność ochronno - propagandowa LWP w referendum ludowym 1946r. i wyborach do Sejmu Ustawodawczego RP na terenie Rzeszowszczyzny, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1971.
- Karpiński A., Analiza , ocena i wnioski z działań bjowych 1 AWP w rejonie Dęblina i Puław / 28.07 - 4.08.1944/,Skrypt, ASG, Warszawa 1964.
- Koliński J., Powstanie i zmiany organizacyjne w ludowym Lotnictwie Polskim w latach 1944 - 1956, Zeszyt Naukowy nr 76/1973.
- Krzemiński Cz., Wysiłek organizacyjny i operacyjno - taktyczna analiza działań bojowych ludowego Lotnictwa Polskiego w drugiej wojnie światowej, Skrypt,ASG,Warszawa 1965.
- Krzemiński Cz., Analiza i ocena działań 4 PMDL w operacji wiślańsko - odrzańskiej Armii Radzieckiej / styczeń - luty 1945 /, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1959.
- Krzemiński Cz., Organizacja, sposoby i metody dowodzenia lotnictwem radzieckim w latach 1941 - 1945, Skrypt, ASG, Warszawa 1963.
- Krzemiński Cz., Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej, Skrypt, ASG, Warszawa 1962.
- Krzemiński Cz., Analiza działań bojowych lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej 1 Frontu Białoruskiego ze szczególnym uwzględnieniem współdziałania z wojskami 1 AWP / 16.04 - 4.05.1945r./, WIH, Warszawa 1974.
- Kuliński W., Praca tyłów taktycznych, Zbiór materiałów, ASG, Warszawa 1961.
- Lenik E., Działalność wojskowych grup ochronno - propagandowych w czasie wyborów do Sejmu Ustawodawczego w Polsce w 1947r., Referat materiałowy, WIH, Warszawa 1961.
- Machno J., Udział Oficerskiej Szkoły Lotniczej w utrwalaniu władzy ludowej i zwalczaniu reakcyjnego podziemia w latach 1945 - 1947, Praca magisterska, WAP, Warszawa 1965.
- Michalski J., Główne problemy i kierunki szkolenia lotnictwa ludowego Wojska Polskiego w latach 1945 - 1949, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1973.
- Musiał A., Udział lotnictwa w walce o utrwalenie władzy ludowej w Polsce w latach 1945 - 1948, Praca dyplomowa,ASG, Warszawa 1971.
- Podgórski M., Analiza materiałowo - technicznego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa polskiego w operacji pomorskiej i berlińskiej 1 Frontu Białoruskiego, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1962.
- Praca zbiorowa, Poglądy na wykorzystanie lotnictwa

polskiego w latach /1946 - 1964 /, Skrypt, Warszawa 1969.
- Rawski R., Wojskowy wysiłek organizacyjny Polski w II wojnie światowej, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1958.
- Strzeszewski T., Analiza organizacji obrony lotnisk ludowego Wojska Polskiego w latach 1944 - 1945, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1968.
- Wnuczyński W., 1 PKLM - analiza organizacji i wykorzystania w operacji berlińskiej Armii Radzieckiej, Praca dyplomowa, ASG, Warszawa 1959.

2. Publikacje książkowe.

- Berlinskaja opieracija. Bojewoje diejstwija wojenno - wozdusznych sił, Monino, ZSRR 1963.
- Chojnecki S., Działalność żołnierzy w akcji świadczeń rzeczowych w latach 1944 - 1946, w: Udział ludowego WP w wielkich akcjach społeczno - politycznych w latach 1944-1973, Warszawa 1977.
- Chromy E., Szachownice nad Berlinem, MON, Warszawa 1967.
- Dalecki T., Kurs bojowy - Bieszczady, MON, Warszawa 1971.
- Dawidowicz W., Dąbrowski B., Filar W.,Małecki F., Kwatermistrzostwo ludowego Wojska Polskiego w latach 1943 - 1945, WIH, Warszawa 1973.
- Dominiczak H., W walce o Polskę Ludową, MON, Warszawa 1980.
- Grot L., Walka ze zbrojnym podziemiem w Polsce w latach 1944 - 1948, w: Armia, wychowanie, polityka, Warszawa 1971.
- Hiszpański St., Krótki słownik terminów lotniczych,Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy / WINW/, Łódź 1947.
- Jagielski B., Zdobyć lotnisko, MON, Warszawa 1978.
- Jaworski M., LWP w wielkich akcjach politycznych, w: Udział LWP w wielkich akcjach społeczno - politycznych w latach 1944 - 1973.
- Jurgielewicz W., Organizacja ludowego Wojska Polskiego 22.07.1944 - 9.05.1945, MON, Warszawa 1968.
- Koliński J., Lotnictwo Polskie w służbie ojczyzny,MON, Warszawa 1969.
- Koliński J., Ludowe Lotnictwo Polskie 1943 - 1945, MON,Warszawa 1972.
- Koliński J., Regularne jednostki WP / lotnictwo /, MON, Warszawa 1978.
- Koliński J., Ludowe Lotnictwo Polskie 1943 - 1945, MON, Warszawa 1969.
- Konieczny M., Sławiński K., Jaki startują o świcie, MON, Warszawa 1962.
- Krzemiński Cz., Wojna powietrzna w Europie 1939 - 1945, Wybrane problemy, MON, Warszawa 1982.
- Krzemiński Cz., Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych, KAW, Warszawa 1981.
- Krzemiński Cz., Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej, MON, Warszawa 1970.
- Łuczkin F., Bojewyje diejstwij Wojenno - Wozdusznych Sił Sowietskoj Armii w berlinskoj opieracji, Moskwa 1951.
- Materiały z konferencji historycznej Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPK OK, 10- 11 maj 1960r., Warszawa 1961.
- Monis M., Szlak bojowy ludowego lotnictwa, MON, Warszawa 1953.

- Musiał A., Jednostki wojsk lotniczych w walce o utrwalenie władzy ludowej w Polsce w latach 1945 - 1948, w: Z lat wojny, okupacji i odbudowy, t.6., Warszawa 1977.
- Nowicki C., Służba samochodowa ludowego WP 1943 - 1966, MON, Warszawa 1978.
- Rozwój taktyki Armii Radzieckiej w latach 1941 - 1945, MON, Warszawa 1960.
- Rutkowski St., Zarys dziejów polskiego szkolnictwa wojskowego, cz.IV, Szkolnictwo wojskowe Polski Ludowej,MON, Warszawa 1970.
- Sławiński K., Spod znaku szachownicy, MON, Warszawa 1982.
- Sowietskije Wojenno - Wozdusznyje Siły w Wielikoj Otieczestwiennoj Wojnie 1941 - 1945, Moskwa 1968.
- Szczęśniak A., Wkład Wojska Polskiego w kształtowaniu i umacnianiu władzy ludowej 1944 - 1948, w: Z dziejów ludowego Wojska Polskiego, Warszawa 1965.
- Turlejska M., W walce ze zbrojnym podziemiem 1945 - 1947, MON, Warszawa 1972.
- Wojdalski Z., Wojsko społeczeństwu 1944 - 1948, MON, Warszawa 1982.
- Z lat wojny , okupacji i odbudowy, Praca zbiorowa,MON, Warszawa 1975.
- 20 lat ludowego Wojska Polskiego, II sesja naukowa poświęcona wojnie wyzwoleńczej narodu polskiego 1939- 1945, MON, Warszawa 1967.
- 40 lat ludowego Wojska polskiego, PAN - MON, Warszawa 1984.

2. Artykuły w periodykach.

- Arciuch A., Uwagi w sprawie rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce, WPL nr 6/1947.
- Balwierczak B., W sprawie udziału lotnictwa w umacnianiu władzy ludowej w latach 1945 - 1949, WPL nr 7/1967.
- Bański D., System zaopatrywania i ewakuacji, Bellona 1948 z. 10 - 11.
- Bański D.,Warunki pracy tyłów w nowoczesnej wojnie, Bellona 1949 z. 7 - 8.
- Bański D., Zagadnienia kwatermistrzowskie wojny współczesnej, Bellona 1947 z. 11 - 12.
- Barański St., 50 lat w służbie polskiego lotnictwa, WPL nr 9/1978.
- Barchasz B., Kilka uwag o pracy brygad propagandowych wojsk lotniczych, Praca polit. - wych. w wojsku nr 7 - 8/1946.
- Barchasz B., Uwagi o życiu bojowym lotnictwa i kierunkach jego rozwoju, WPL nr8/1953.
- Bednarczyk W., Maskowanie lotnisk i bazowanie lotnictwa radzieckiego podczas II wojny światowej, WPL nr11/1977.
- Bezeg Z., O wyższy poziom metodyki szkolenia teoretycznego, WPL nr12/1952.
- Bielecki Z., Zadania służby zdrowia w zabezpieczeniu wyszkolenia bojowego oddziału lotniczego, WPL nr 5/1954.
- Bielecki Z., Zadania służby medycznej jednostek lotniczo - technicznych, WPL nr 6-7/1954.
- Bień M., Powstanie i rozwój szkolnictwa wojskowego, Myśl Wojskowa nr 19/1958.
- Blum J., Udział Wojska Polskiego w walce o utrwalenie

władzy ludowej w latach 1945 - 1948, WPH nr 2/1959.
- Bokum K., Lotnicza służba zdrowia w XXX - lecie ludowego Lotnictwa Polskiego, WPL nr 9/1974.
- Bulzacki Z., W XXX rocznicę zwycięstwa - LLP w maju 1945 roku, WPL nr 5/1975.
- B. T., Szkolenie sztabów, Bellona 1946, z. 1-2.
- Celek J., Rozwój lotnictwa polskiego i systemu szkolenia kadr lotniczych w latach 1950 - 1975, WPL nr 7-8,10/1978.
- Chromański M., Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej 1928 - 1978, WPH nr 3/1978.
- Czownicki J., Problemy rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce, WPL nr 8/1962.
- Chromy E., Nad Jabłonną, Skrzydlata Polska nr 9/1947.
- Dymkowski J., Swiadczenia ludowego Wojska Polskiego na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa, Biuletyn Informacyjny GZP WP nr 74/1971.
- Dymkowski J., Swiadczenia służb kwatermistrzowskich WP na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa, Głos Żołnierza nr 122/1971.
- Frontczak K., Siły Zbrojne Polski Ludowej, Przejście na stopę pokojową 1945 - 1947, WPH nr spec. 1-2/1972.
- Fryń S., Rozwój myśli operacyjno - tyłowej i kształtowanie sytemu tyłowego zabezpieczenia wojsk, Przegląd Kwatermistrzowski " Tajny " nr 7/1984.
- Fuks M., Rola dowódcy w zabezpieczeniu intendenckim, oddziału i związku taktycznego w warunkach polowych, Myśl Wojskowa nr 10/1956.
- Fuks M., Uwagi o pracy tyłów w przyszłości, Myśl Wojskowa nr 8/1964.
- Gagajek Cz., Nad Bieszczadami, WPL nr 8/1969.
- Gagajek Cz., Lotnicza GOP przed 20 laty gdy rodziła się władza ludowa, Skrzydlata Polska nr 8-9/1967.
- Gagajek Cz., Lotnicza akcja GOP, WPL nr 5/1969.
- Gałka K., O pracy sztabu tyłów, WPL nr 11/1966.
- Gołąb E., Udział specjalistów radzieckich w tworzeniu ludowego Lotnicta Polskiego w latach 1943 - 1950, WPL iOPK nr 2/1984.
- Gogolewski K., Rola sztabu pułku lotniczego w planowaniu wyszkolenia bojowego, WPL nr 2/1950.
- Hydzik M., O zaopatrywaniu Sił Zbrojnych w mps, Myśl Wojskowa nr 2/1961.
- Jajszczyk M., Seminarium - ważna forma szkolenia, WPL nr 12/1952.
- Jakubik M., Wkład naszego lotnictwa w wyzwolenie Warszawy, Skrzydła Wolności nr 13/1955.
- Jakubik M., Nasze lotnictwo. Dawniej. Dziś, Swiat i Ludzie nr 39/1955.
- Jakubik M., O zadaniach Wojsk Lotniczych w letnim okresie szkolenia, WPL nr 5/1954.
- Jaworski M., Udział WP w ważniejszych akcjach społeczno - politycznych w okresie budownictwa socjalistycznego w Polsce Ludowej, Zeszyt naukowy WAP nr 81/1974.
- Jaworski J., Organizacja ludowego Lotnictwa Polskiego 1945-1949, WPH nr 4/1979.
- Jaworski J., Pierwsze lata pokojowego rozwoju ludowego Lotnictwa Polskiego, PWL i OPK nr 5/1984.
- Jaworski J.,Szkolenie kadr lotniczych w latach 1945 - 1950,

PWL i OPK nr 6/1984.
- Juchimiuk J., Problemy zabezpieczenia manewru lotniskowego w działaniach zaczepnych, WPL nr 10/1965.
- Jurgielewicz W., Plan rozwoju organizacyjnego Wojska Polskiego w 1945r. i jego realizacja do chwili zakończenia wojny, WPH nr1-2/1965.
- Jurgielewicz W., Stan liczbowy i organizacyjny ludowego WP w przeddzień zakończenia drugiej wojny światowej, WPH nr 2/1967.
- J.J.,Problemy zaopatrzenia w lotnictwie, WPL nr 3/1949.
- J.K., Radziecki sprzęt lotniczy w latach Wielkiej Wojny Narodowej, WPL nr 5/1972.
- Kalestyński B., Udział Wojska Polskiego w odbudowie komunikacji lotniczej w latach 1944 - 1945, WPL nr 12/1966, nr 8/1967.
- Kaługin S., Rozwój zaplecza lotniczo - technicznego w okresie XXX - lecia PRL, WPL nr 8/1974.
- Kapuścik J., Szczepański K., Zieliński B., Udział WP w umacnianiu władzy ludowej 1945 - 1949, Materiały z lat 1945 - 1968, WPH nr 3/1968.
- Kierkowski J., Podstawowe typy samolotów ludowego Lotnictwa Polskiego w okresie XXV - lecia, WPL nr 6/1969.
- Koliński J., Z historii wojskowego lotnictwa polskiego, WPL nr 8-10/1962.
- Koliński J., Utworzenie Dowództwa Lotnictwa WP, WPL nr 1/1970.
- Kołczewski Z., Niektóre zagadnienia metodologi planowania oraz organizacji zaopatrzenia materiałowo - technicznego wojsk, Myśl Wojskowa nr 11/1964.
- Komar W., Systematyczne szkolenie - ważnym warunkiem dalszego usprawnienia pracy aparatu kwatermistrzowskiego, WPL nr 12/1952.
- Komorowski K., Niektóre problemy zaopatrywania samolotów w mps na lotnisku, Przegląd Kwatermistrzowski nr 6/1967.
- Konecki T., Zawodowe szkolnictwo ludowego WP w pierwszym powojennym dziesięcioleciu, WPH nr 2/1974.
- Korowajczuk J., Problemy rozwoju urządzeń obsługi sprzętu lotniczego, WPL nr 3/1963.
- Kowieski M., Schemat pracy dowódcy oddziału lotniczego celem przyjęcia decyzji na wykonanie zadania bojowego, WPL nr 11/1952.
- Kotowski W., Planowanie dowozu transportem samochodowym dla celów lotniczych, WPL nr 3/1950.
- Kotowski W., Problemy tyłowego zabezpieczenia lotów, Przegląd Kwatermistrzowski nr 4/1965.
- Kotowski W., Zaopatrywanie Wojsk Lotniczych, WPL nr 2/1949.
- Kotowski W., Problemy zaopatrzenia w lotnictwie, WPL nr 3/1949.
- Kotowski W., Organizacja materiałowo - technicznej obsługi lotów, WPL nr 12/1952.
- Kotowski W., Nietóre zagadnienia dowozu środków materiałowych w lotnictwie, WPL nr 9-10/1956.
- Krajewski H., Wyszkolenie techniczne i trening warunkiem wykonania zadania, WPL nr 6/1949.
- Kuliński WI., Zarys powstania i struktura organizacyjna tyłów ludowego WP e latach 1943 - 1945, Myśl Wojskowa nr 10/1960.
- Krzemiński Cz., Modernizacja Wojsk Lotniczych w latach

1945 - 1978, WPH nr 2/1979.
- Krzemiński Cz., Ewolucja zasad szkolenia lotniczego w latach 1945 - 1975, WPL nr 4/1977.
- Leś R., Lata odbudowy kraju i walki o utrwalenie władzy ludowej 1945 - 1949 , w: Służby kwatermistrzowskie LWP w latach, Przegląd Kwatermistrzowski nr 4-5/1973.
- Leś R., Wierzbiański J., Służby kwatermistrzowskie w latach 1943 - 1973, Przegląd Kwatermistrzowski nr 4-5/1973.
- Łabędzki J., Niektóre zagadnienia żywienia wojsk w polu, Myśl Wojskowa nr 6/1957.
- Magoń W., Udział ludowego Wojska Polskiego w społecznym i gospodarczym rozwoju Polski Ludowej, WPH nr 3/1978.
- Matwiejewski A., Ćwiczenie sztabowe podstawową metodą szkolenia oficerów służby samochodowej, Myśl Wojskowa nr 7-8/1951.
- Michalski J., Wnioski z realizacji szkolenia lotniczego w latach 1945 - 1949, PWL i OPK nr 4/ 1977.
- Michalik J., Dzieje szkolnictwa medycznego w wojsku, Myśl Wojskowa Wojskowa nr 4/1969.
- Mikulski M., Działalność eksploatacyjna oddziału lotnictwa cywilnego DWL w latach 1944 - 1945, WPL nr 2/1968.
- Miłobędzki S., Rozwój systemu zabezpieczenia tyłowego Wojsk Lotniczych, Przegląd Kwatermistrzowski nr 7/1984.
- Mitropolski M., Formy i metody szkolenia taktyczno - operacyjnego dowódców i sztabów, Bellona 1948 z.9.
- Musiał A., Działalność grup dywersyjnych a obrona lotnisk, WPL nr 10/1974.
- Osiński J., Komunikacja lotnicza w Polsce, WPL nr 9/1959.
- Osiński J., 40 lat transportu lotniczego, WPL nr 1/1959.
- Pechner A., Organizacja służby zdrowia i ewakuacji rannych w operacji zaczepnej / Na podstawie walk dywizji o sforsowanie Odry i walk w Berlinie /, Bellona 1946 z. 3-4.
- Podgórski M., Organizacja tyłów lotniczych i ich udział w operacji pomorskiej, WPL nr 4/1965.
- Podgórski M., Materiałowo - techniczne zabezpieczenie działań bojowych ludowego Lotnictwa Polskiego w operacji berlińskiej, WPL nr5/1965.
- Ponomarjew Ł., Uwagi o pracy lekarza podczas przygotowania do lotów, WPL nr 11/1952.
- Rajpert T.,Zaopatrywanie samolotów w paliwo, WPL nr 9/1960.
- Respondek J., Z doświadczeń obsługi sprzętu lotniczego w jednostkach, WPL nr 12/1953.
- Romeyko A., Lotnictwo Odrodzonej Polski, WPL nr 5/1947.
- Romeyko A., Lotnictwo i jego znaczenie współczesne, WPL nr 1/1950.
- Romejko A., Działania bojowe lotnictwa w czasie operacji zaczepnej / wg doświadczeń 1 i 2 Armii Polskiej /, WPL 3/1947.
- Rusztecki A., Planowanie zaopatrzenia w lotnictwie, WPL nr 6/1964.
- Sidorowski R., Zaopatrywanie oddziałów w walce przy pomocy lotnictwa, Bellona 1947 z. 7.
- Sibiga E., Rola lekarza w zabezpieczeniu szkolenia lotniczego, WPL nr9/ 1966.
- Słownictwo wojskowe. Komunikat słownictwa nr 7. Oddziału III Sztabu Generalnego WP, Bellona 1947 z. 7-8.
- Słownictwo wojskowe. Komunikat słownictwa nr 7. Sekcja słownictwa Sztabu Generalnego, Bellona 1948 z. 1.

- Słownictwo wojskowe. Komunikat Sekcji Słownictwa WINW nr.1, Bellona 1947 z.1, nr 2- z.4, nr 3- z.4, nr 4- z.8, nr 5 - z.9-10, nr 6 - z.11-12.
- Smoza S., Specyfika obrony przeciwpożarowej w jednostce lotniczej, WPL nr 6/1952.
- Szarecki B., Sanitarne zabezpieczenie i ewakuacja rannych w zaczepnej operacji armii, Bellona 1947 z. 11-12.
- Szymański J., Niektóre zagadnienia pracy lekarza jednostki lotniczej, WPL nr 12/1962.
- Szymański Cz., Rozwój łączności radiowej w wojsku, Myśl Wojskowa nr 9/1953.
- Szynkiewicz R., Zadania dla aparatu tyłów lotniczych w nowym roku szkoleniowym, WPL nr 12/1952.
- Toruń S., Udział jednostek polskich w zdobywaniu Berlina, Bellona nr 5-6/1947.
- Turkiel J., Rola lotnictwa we współczesnej operacji, Myśl Wojskowa nr 7-8/1951.
- Walentynowicz Z., Uwagi o właściwej gospodarce gazami sprężonymi w lotnictwie, WPL nr 6/1953.
- Wawrzyniak K., O rozśrodkowaniu jednostek służb kwatermistrzowskich, Myśl Wojskowa nr 7/1965.
- Wietrzyński S., Przechowywanie sprzętu lotniczo - technicznego w warunkach polowych, WPL nr5/1962.
- Witkowski W., Problematyka powszechnej obrony przeciwlotniczej w jednostkach lotniczych, WPL nr 12/1973.
- Wnuczyński W., Droga rozwoju odrodzonego lotnictwa polskiego, WPL nr 1/1947.
- Wnuczyński W.,Nasze lotnictwo sportowe w służbie gospodarki narodowej, WPL nr3/1952.
- Wojdalski Z., LWP w odbudowie kraju w latach 1944 - 1948, WPH nr 2/1969.
- Wojtowicz W.,O manewrowości tyłów, Myśl Wojskowa nr 2/1959.
- Wróblewski E., Przygotowanie służb jednostek tyłowych do eksploatacji jesienno - zimowej, WPL nr 10/1952.
- Zaczkiewicz W., Doktryna lotnictwa i jej rozwój, WPL nr 1/1947.
- Zauski S., Szkolenie specjalistów służb tyłowych w latach 1943 - 1945, Przegląd Kwatermistrzowski nr 5/1962.
- Ziarko P.,Użytkowanie lotnisk w okresie zimowo - wiosennym, WPL nr6/1948.
- Złotoustow D., Uwagi metodyczne szkolenia w okresie letnim, WPL nr 2/1950.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid.....
Działu Zbiorów Jawnych Akademii ON

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid. 54743