

Do użytku
służbowego

691-

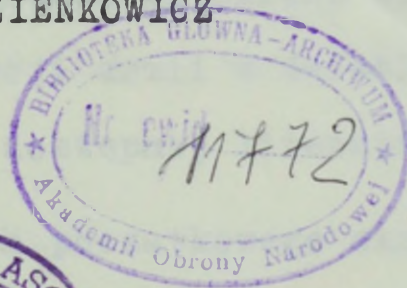
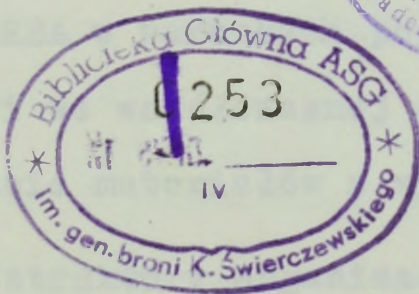
Egz.Nr. 1.

Inekl. Prot. 320/21. 03. 95 JH

ROZPRAWA DOKTORSKA

TEMAT : FUNKCJE I STRUKTURA RUCHOMEJ BAZY ARMII
I JEJ SZEFOSTWA W ŚWIETLE ANALIZY POTRZEB
I WARUNKÓW WSPÓŁCZESNEJ OPERACJI ARMII.

AUTOR : płk dypl. Jerzy ZIENKOWICZ



pod kierownictwem naukowym

gen. bryg. doc. dr. hab. Lesława DUDKA

Poznań

Listopad

1975 r.

<u>ROZDZIAŁ 1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES ROZPRAWY</u> <u>ORAZ METODOLOGIA BADAŃ.</u>	4 - 14
<u>ROZDZIAŁ 2. GENEZA KSZTAŁTOWANIA SIE RBA -</u> <u>DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI Z OSTATNIEJ WOJNY</u>	15-57
<u>ROZDZIAŁ 3. ANALIZA WARUNKÓW DZIAŁANIA RBA I JEJ ROLI</u> <u>WE WSPÓŁCZESNEJ OPERACJI ARMII - WNIOSKI</u> <u>DOTYCZĄCE STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ NA</u> <u>PODSTAWIE MATERIAŁÓW Z WYBRANYCH ĆWICZEŃ</u> <u>I DOSTĘPNEJ LITERATURY TEMATU</u>	
3.1. Stan i tendencje rozwojowe techniki bojowej i sprzętu oraz niektórych dyscyplin nauko- wych związanych z tematem rozprawy	58- 82
3.2. Charakterystyka początkowego okresu wojny i współczesnej operacji armii w świetle zbadanych ćwiczeń i dostępnej literatury	83-110
3.3. Praca RBA w warunkach początkowego okresu wojny i we współczesnej operacji armii na podstawie materiałów z wybranych ćwiczeń	111-128
3.4. Ocena struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa w świetle zadań wynikających z potrzeb i warunków współczesnej operacji armii	129-160
3.5. Struktura organizacyjna RBA i zasady działania w opiniach autorów wojskowych	161-196

ROZDZIAŁ 4. NIEKTÓRE POGLĄDY NA TEMAT BUDOWY TYŁÓW
OPERACYJNYCH PREZENTOWANE W KRAJU I ZA
GRANICĄ

- 4.1. Sądy i poglądy praktyków i teoretyków na temat struktura organizacyjnej RBA i jej szefostwa /na podstawie przeprowadzonej ankiety/ 197-202
- 4.2. Tendencje i założenia w budowie tyłów operacyjnych armii amerykańskiej 203-214

ROZDZIAŁ 5. WNIOSKI

- 5.1. Atomowe pole walki głównym czynnikiem kształtującym strukturę organizacyjną RBA 215-217
- 5.2. Nowa struktura wymaga nowych specjalistów 218
- 5.3. Samodzielna kompania-skład - podstawowym oddziałem RBA 219-221
- 5.4. Potrzeby współczesnego pola walki określają wielkość samodzielnej kompanii-składu i całej RBA 221-225
- 5.5. Przeładunki w RBA oraz organizacja przyjmowania i wydawania środków materiałowych 226-228
- 5.6. Struktura organizacyjna winna uwzględniać konieczność rozczłonkowanego działania RBA oraz elastycznego podporządkowania i uniwersalnego wykorzystania jej jednostek 229-232

	<u>Strona</u>
5.7. Struktura organizacyjna szefostwa RBA winna zapewnić wykonanie skomplikowanych zadań	232-237
5.8. Struktura organizacyjna tyłów RBA	238-239
5.9. Rozmieszczenie, przegrupowanie, regulacja ruchu, łączność oraz obrona i ochrona RBA	240-245
BIBLIOGRAFIA I LITERATURA	246-253

ROZDZIAŁ 1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES ROZPRAWY
ORAZ METODOLOGIA BADAŃ.

Przedmiotem niniejszej rozprawy są rozważania na temat struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa w świetle analizy potrzeb i warunków współczesnej operacji armii. Problematyka ta jest częścią składową tej dziedziny wiedzy, którą coraz częściej naukowcy wojskowi¹ nazywają teorią tyłów sił zbrojnych i zaliczają do jednej z dyscyplin nauki wojennej. Podkreśla się przy tym konieczność rozpatrywania wszystkich dyscyplin naukowych, stanowiących o strukturze nauki wojennej we wzajemnym powiązaniu i uwarunkowaniu, uwytkła się wiodącą rolę sztuki wojennej, chociaż wpływ na nią pozostałych dyscyplin jest obecnie coraz wyraźniejszy. "Niesposób zatem oddzielać ani samej teorii tyłów ani jej rozwoju od teorii sztuki wojennej, teorii organizacji sił zbrojnych, teorii dowodzenia siłami zbrojnymi i td. Należy ponadto widzieć trwałą więź i zależność, w jakiej pozostaje teoria tyłów z ekonomiką wojenną, wojskowymi naukami medycznymi, wojskowymi naukami technicznymi, a także wojskowymi naukami społeczno-politycznymi, szczególnie zaś z socjologią, psychologią i pedagogiką wojskową."²

Tak więc teoria tyłów sił zbrojnych obejmuje rozległą sferę wiedzy, a jej niektóre działy stanowią części składowe wszystkich zasadniczych elementów struktury nauki wojennej. Przedmiotem badań teorii tyłów jest organizacja tyłów sił zbrojnych i ich praktyczna działalność w okresie wojny w bardzo szerokim aspekcie, wliczając w jej skład

te dziedziny wiedzy, które znajdują się na pograniczu sztuki wojennej i ekonomiką wojenną i innymi dyscyplinami naukowymi. "Teoria tyłów" jest pojęciem stosunkowo nowym i od niedawna pojawiło się ono w literaturze fachowej. Bardziej znanym i powszechnie używanym jest termin "taktyka tyłów".³

Taktyka tyłów jest pojęciem węższym i stanowi wycinek⁴ teorii tyłów. "Rozumiana jako teoria i praktyka organizacji tyłów oraz materiałowego, medycznego i technicznego zabezpieczenia wojsk stanowi integralną część wszystkich składników sztuki wojennej, a więc strategii, sztuki operacyjnej i taktyki".⁵

Przedmiotem niniejszej rozprawy są zatem także problemy wchodzące w skład taktyki tyłów.

Blżej określając problematykę zawartą w niniejszej rozprawie, należy stwierdzić, że pod względem specjalistycznych treści, w jej skład wchodzi problemy dotyczące organizacji tyłów⁶ /tak w sensie atrybutowym, rzeczowym jak i czynnościowym/ oraz organizacji zabezpieczenia materiałowego. Pod względem skali rozpatrywanych problemów dotyczą organizacji tyłów i zabezpieczenia materiałowego na szczeblu armii wojsk lądowych. Rozpatrywana problematyka wiąże się bardzo ściśle z sztuką wojenną, a szczególnie ze sztuką operacyjną, z teorią organizacji sił zbrojnych, z teorią dowodzenia, historią wojen i w pewnym sensie z techniką wojenną.

Zasadniczym celem niniejszej rozprawy jest próba przedstawienia takiej struktury organizacyjnej Ruchomej Bazy Armii i jej szefostwa, która to uwzględniając możliwości

kraju dzisiaj i w najbliższej przyszłości, odpowiadałaby potrzebom i warunkom współczesnej operacji armii. Jednocześnie autor zamierza przedstawić swoje poglądy na niektóre kwestie związane z organizacją i pracą RBA w warunkach ewentualnej przyszłej wojny.

Ruchoma Baza Armii jest częścią, a jednocześnie jednym z ogniw ustalonego i obowiązującego obecnie systemu zaopatrywania, opartego na założeniach doktrynalnych. Zgodnie z tym założeniem RBA zajmuje odpowiednie miejsce i ma do spełnienia określone zadania. Miejsce RBA w ogólnym systemie zaopatrywania wojsk przedstawia załącznik Nr 1.

RBA stanowi ogniwo łączące bazy frontowe z tyłami związków taktycznych. RBA przeznaczona jest do gromadzenia i utrzymywania niezbędnych zapasów, zaopatrywania w środki materiałowe związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów wchodzących w skład armii oraz do wykonywania na ich rzecz niektórych czynności usługowych. Niniejsza rozprawa uwzględni powyższe założenia doktrynalne, a szczególnie rolę i podstawowe zadania RBA. Ramy niniejszej rozprawy zostały określone przez miejsce jakie RBA zajmuje w ogólnym systemie zaopatrywania. W rozprawie rozpatruje się więc przede wszystkim działalność samej RBA w powiązaniu z pracą transportu realizującego dowóz z ogniwa nadrzędnego oraz dowóz z RBA do jednostek zaopatrywanych. Praca niniejsza uwzględnia obowiązującą obecnie strukturę organizacyjną organów dowodzenia tyłami armii, rolę poszczególnych służb, z tym, że zostały wzięte pod uwagę zapowiedziane zmiany⁷ jakie zostaną w przyszłości przeprowadzone w ramach doskonalenia struktury orga-

nizacyjnej tyłów. Zmiany te mają doprowadzić do odciążenia kwatermistrzostwa armii /szczególnie szefów poszczególnych służb/ od sporządzania zapotrzebowań, prowadzenia ewidencji i pracochłonnych kalkulacji, a także do zacieśnienia współpracy, a być może i połączenia w jednolity pion organów komunikacji wojskowej ze sztabem kwatermistrza armii i organami zaopatrującymi, do stwarzania warunków dla wprowadzenia maszyn elektronicznych w systemie zaopatrywania i kierowania tyłami.

Praca niniejsza w szerokim zakresie uwzględnia warunki współczesnego pola walki i armijnej operacji oraz potrzeby materiałowe walczących wojsk. Bardziej ogólnie zostały potraktowane problemy dotyczące obrony i ochrony RBA, ponieważ są one tematem osobnej rozprawy doktorskiej⁸, jak również znacznie rozszerzyłyby objętość pracy. W rozprawie wykorzystano dorobek takich dyscyplin naukowych jak : teorii organizacji sił zbrojnych, teorii dowodzenia i najnowszej historii wojen.

Wojskowe badania naukowe mają swoją specyfikę, a mianowicie, brak jest możliwości pełnego potwierdzenia w okresie pokojowym wypracowanych twierdzeń i wniosków. W związku z powyższym badania naukowe z dziedzin nauk wojskowych wymagają zastosowania szczególnie wszechstronnych metod przy wykorzystaniu zróżnicowanego aparatu badawczego. "W każdej nauce, a więc i w nauce wojennej, wykorzystywane w niej metody tworzą określony system, w którym dąży się do możliwie pełnej integracji, uporządkowania stosowanych metod. Pod względem ogólności można wyodrębnić cztery grupy metod sto-

sowanych przy rozwiązywaniu problemów nauki wojennej.

1/ uniwersalna metoda filozoficzna w postaci metody dialektyki materialistycznej,

2/ ogólnonaukowe metody poznawcze stosowane w wielu naukach /np. obserwacje, eksperyment, modelowanie, analiza, synteza/,

3/ metody właściwe badaniom wojskowym /np. manewry, ćwiczenia, doświadczenie poligonowe/,

4/ metody specjalne dla poszczególnych nauk i wykorzystywane w badaniach wojskowych /np. metody badań ergonomicznych, matematyczne metody badań operacyjnych/"^{8a}.

Kierując się powyższymi wskazaniem stosowałem różne metody, tak co do ich stopnia ogólności, jak sposobu uzyskiwania wniosków. Marksistowska metoda dialektyczna jest metodą ogólną i chociaż nie daje nauce wojennej gotowych rozwiązań, to jednak wskazuje drogę poznania prawdy. Zasady metodologiczne filozofii "przenikają wszystkie metody ogólne i specjalne, stanowią ich osnowę filozoficzną", "konkretyzują się we właściwych dla tych nauk metodach"⁹ i dlatego znalazły swoje odzwierciedlenie w sposobie rozumowania i w podejściu do rozwiązywanych w niniejszej pracy problemów. Badany problem rozpatrywałem w związku z innymi wojskowymi dyscyplinami naukowymi^{9a}, a szczególnie z teorią sztuki wojennej, historią wojen i td, w powiązaniu i we współzależności z całym systemem zaopatrywania wojsk, a szczególnie z elementami współdziałającymi i będącymi na styku z pracą RBA. Strukturę RBA rozpatrywałem w procesie jej rozwoju, poświę-

cając jeden z rozdziałów genezie kształtowania się RBA.

Przez cały czas pracy nad niniejszą rozprawą miałem na uwadze zasadę dialektyki marksistowskiej o przechodzeniu zmian ilościowych w jakościowe - uznając tę zasadę za klucz do zrozumienia mechanizmu rozwoju.

Przedmioty i zjawiska cechują sprzeczności, walka między tymi sprzecznościami stanowi wewnętrzną treść rozwoju. Z praw dialektyki o "jedności i walki przeciwieństw" oraz "negacji negacji" wypływają nakazy wykrywania sprzeczności cechujące przedmiot i zjawiska. Rozpatrując strukturę RBA w świetle analizy potrzeb i warunków współczesnej operacji, armii starałem się ujawnić te sprzeczności, które zarysowywały się między obowiązującą strukturą organizacyjną oraz między istniejącymi zasadami w jej działaniu, a wymogami współczesnego pola walki.

Oprócz metody dialektyki materialistycznej, posługiwałem się metodami ogólnonaukowymi stosowanymi w różnych naukach jak i metodami poznawczymi właściwymi w badaniach wojskowych.

W celu określenia rozmachu i właściwości współczesnej operacji armii oraz warunków pracy RBA przestudiowałem dostępną literaturę tematu oraz zbadałem dokumentację /zarządzenia, rozkazy, rozdzielniki, plany dowozu, mapy i tp./ kilkunastu ćwiczeń /operacji/ armijnych z ostatnich paru lat. W niektórych z tych ćwiczeń brałem osobiście udział robiąc systematyczne notatki z obserwacji pracy Szefa RBA i całego szefostwa, jak również pracy dowódców i jednostek wchodzących

w skład bazy.

Za ważki element w moich badaniach uważam opinie i sądy autorów wojskowych przedstawione w różnych publikacjach a omówione przeze mnie w jednym z podrozdziałów.

Przeprowadziłem rozmowy i wywiady /w formie ankiety/ ze wszystkimi szefami ruchomych baz armii, jak również z ich współpracownikami. Zbadałem opinie i poglądy oficerów sztabu Kwatermistrzostwa Okręgów Wojskowych, szefów oddziałów i wydziałów służb OW, oficerów reprezentujących służbę komunikacji wojskowej.

Zapoznałem się z opinią kierowników składów, dowódców jednostek transportowych oraz pracowników naukowo-dydaktycznych ASG i WSOSK.

Brałem osobiście udział w ćwiczeniach doświadczalnych organizowanych przez Główne Kwatermistrzostwo WP i dowództwo SOW a dotyczących organizacji przeładunków z transportu morskiego na transport samochodowy, rozładunków i przeładunków z transportu kolejowego na transport samochodowy i przeładunków z transportu armijnego /samochodowego/ na transport samochodowy związku taktycznego. Notatki z tych ćwiczeń wykorzystałem w niniejszej pracy.

Korzystałem z dokumentów Centralnego Archiwum Wojskowego, a dotyczących struktury organizacyjnej szefostwa PBA i jednostek wchodzących w ich skład w okresie drugiej wojny światowej, jak również z publikacji zagranicznych przedstawiających współczesną strukturę tyłów armii, armii amerykańskiej.

W pracy niniejszej chciałem maksymalnie powiązać osiągnięcia wiedzy teoretycznej z praktyką. Przedstawiony w drugim, trzecim i czwartym rozdziale materiał faktyczny został zebrany przy pomocy bardzo zróżnicowanych metod i technik badawczych. W każdym z rozdziałów niniejszej rozprawy, a szczególnie w trzecim i piątym, starałem się, poprzez fazę badań abstrakcyjno-teoretycznych przedstawić uogólnienia teoretyczne i wnioski praktyczne dotyczące funkcji i struktury RBA we współczesnej operacji armii.

1. K. Cygan, S. Pilar, Przegled Kwatermistrzowski 4, 1973, s. 4.
2. J. Biedrzycki w "Kw. Wojskowa" 9, 1973, str. 3 klasyfikuje teorię szlifowania /tyłów/ oraz teorię dowodzenia jako "poziome" części składowe sztuki wojennej.
3. K. Cygan, S. Pilar, Przegled Kwatermistrzowski 4, 1973, s. 4.
4. Na temat terminu "tatyka tyłów" wypowiedziało się kilku autorów wojskowych wyrażając pogląd, że jest to termin pracujący i jako taki powinien być adekwatny w stosunku do treści zadań wykonywanych przez aparat zaplecza i obsługi, że jest krytycznie sprzeczny sam w sobie, jeśli używa się go do określenia działalności sztab tyłowych zarówno na szczeblach taktycznych jak i operacyjnych, /K. Cygan KW 1970 Str 4; J. Biedrzycki KW 1969 Nr 2 i inn./
5. K. Cygan, S. Pilar, Przegled Kwatermistrzowski, 1973, s. 4.
6. Także, s. 7.
7. Znaczenie tego słowa w sensie naukowym zawarte jest w artykule K. Krzyżanowskiego KW XI-XIII 1970, s. 18-21.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 1.

1. I. Gałuszko, Myśl Wojskowa Nr 9 1974, s. 73.
M. Cygan i W. Filar, Przegląd Kwatermistrzowski 4 1975, s.5.
W. Ziemschow, Wojenna Myśl 10/72, s. 25-35.
K. Nożko, Zagadnienia współczesnej sztuki wojennej Wyd. MON
W-wa 1973, s. 31-33, z tym, że K. Nożko tej dys-
cyplinie nauki daje nazwę : "wojskowe nauki o
materiałowym zaopatrywaniu i technicznej obsłudze
wojsk oraz wojskowe nauki biomedyczne"
Nie wszyscy jednak podzielają ten punkt widzenia np.
J. Kaczmarek w "Myśl Wojskowa" 9, 1975 str 9 klasyfikuje
teorię zasilania /tyłów/ oraz teorię dowodzenia jako "po-
ziome" części składowe sztuki wojennej.
2. M. Cygan, W. Filar, Przegląd Kwatermistrzowski 4, 1975, s.5.
3. Na temat terminu "taktyka tyłów" wypowiedziało się kilku
autorów wojskowych wyrażając pogląd, że jest to termin
przestarzały i jako taki przestał być adekwatny w stosunku
do treści zadań wykonywanych przez aparat zaopatrzenia
i obsługi, że jest merytorycznie sprzeczny sam w sobie,
jeśli używa się go do określenia działalności służb tyło-
wych zarówno na szczeblach taktycznych jak i operacyjnych,
/M. Cygan PK 1970 Nr 4, J. Bliźniuk PK 1969 nr 2 i inni./
4. M. Cygan, W. Filar, Przegląd Kwatermistrzowski⁴, 1975, s.5.
5. Tamże, s. 7.
6. Znaczenie tego słowa w sensie naukowym zawarte jest w ar-
tykule K. Krzyżanowskiego PK XI-XII 1970, s. 18-21.

7. Chodzi o referat wygłoszony przez gen.dyw. Michała Strygę z okazji 30-lecia Wyższej Szkoły Oficerskiej Służb Kwatermistrzowskich w Poznaniu na temat : "Prognozy rozwojowe gospodarki wojskowej i systemu zabezpieczenia tyłowego sił zbrojnych do 1990 roku".

W referacie tym zapowiedziane zostały następujące zmiany dotyczące struktury tyłów:

- kontynuowanie prac nad integracją organów kierowania całością zabezpieczenia tyłowego wojsk;
- automatyzacji i mechanizacji procesów zaopatrywania poprzez zorganizowanie bezpośrednich relacji w obiegu informacji między wykonawczymi organami zaopatrującymi, takimi jak : zaopatrywana jednostka, związek taktyczny, ruchome bazy, tylna baza, kraj;
- w systemie punktów dowodzenia powinien mieć miejsce jedynie obieg informacji statystycznych niezbędnych do podejmowania decyzji, charakteru operacyjno-organizacyjnego;
- zorganizowanie jednolitego scentralizowanego systemu kierowania i kompleksowego wykorzystania wszystkich rodzajów transportu oraz sieci dyspozytorsko-dystrybucyjnych, jednostki regulacji ruchu przekształcić w jednostki dyspozytorskie kierujące ruchem transportów zaopatrzeniowych.

8. Rozprawa doktorska na temat obrony i ochrony RBA praca ppłk. dypl. Józefa Michalski.

8a. Kazimierz Ochocki, Wojsko Ludowe nr 7, 1973, s. 25.

9. Metodologiczne problemy teorii i praktyki wojskowej

W-wa 1971 r., s.27 i 39.

9a. Przyjąłem za podstawę definicję nauki wojennej podaną przez

K.NOŹKO "Zagadnienia współczesnej nauki wojennej", wyd.MON

1973 r., s. 32-33.

ROZDZIAŁ 2. GENEZA KSZTAŁTOWANIA SIĘ RBA - DOŚWIADCZENIA
I WNIOSKI Z OSTATNIEJ WOJNY.

Tworzenie baz zaopatrywania i korzystanie ze zgromadzonych w nich zapasów sięga bardzo dawnych czasów, chociaż nie były one jedynym źródłem zaopatrywania wojsk.

Magazyny wojskowe zakładane w obronnych miejscach "były podstawową formą zaopatrywania w żywność legionów rzymskich, stojących na granicach imperium w warownych obozach"¹, w tym okresie zakładano także bazy /magazyny/ na trasach przemarszu wojsk. W drugiej połowie XVII w., za czasów panowania Ludwika XIV we Francji zorganizowano system zaopatrywania żywnościowego, oparty również na sieci magazynów zarówno stałych, jak i tymczasowych².

System baz i magazynów organizował Napoleon w 1807 r. w czasie wojny przeciw Prusom i Rosji. Organizując kampanię w 1812 r "podstawową formą zaspokajania potrzeb półmilionowej masy żołnierskiej przeznaczonej do uderzenia na Rosję miał być dowóz z licznych baz założonych na rubieży Wisły"³.

Tamte składy, magazyny i bazy nie były podobne do baz obecnie tworzonych, tak jak wojny tamtych czasów, wyposażenie i potrzeby wojsk znacznie różniły się od współczesnych. Radykalny zwrot w problemach zaopatrywania dokonał się podczas pierwszej wojny światowej. Wojna ta zasadniczo różniła się od wojen poprzednich. Podstawowa różnica polegała na tym, że znacznie rozszerzył się front walki sięgając tysięcy kilometrów. Obszar bezpośrednich działań wojennych obejmował ponad 4 miliony km², a pod broń powołano ponad 70 milionów ludzi.

W wojnie masowo użyto artylerię i broń maszynową, na wyposażenie i uzbrojenie wojsk zaczęto wprowadzać samochody, czołgi i samoloty. Olbrzymie ilości ludzi, koni i sprzętu zużywały duże ilości amunicji, żywności i paszy. Pozycyjny charakter walki uniemożliwiał wykorzystywanie zasobów miejscowych, tak więc musiano dowozić do wojsk również opał, a nawet wodę. Sam charakter wojny pozycyjnej, narastające doświadczenie, stosunkowo duże możliwości kolei - to wszystko przyczyniło się do ukształtowania sztywnego, sprawnie działającego systemu dowozu, opartego na wojennym rozkładzie jazdy.

W pierwszych latach powojennych zasady tego systemu obowiązywały niemal we wszystkich państwach Europy.

W Polsce międzywojennej⁴, system zaopatrywania opierał się w dużej mierze na doświadczeniach armii francuskiej a częściowo niemieckiej i austro-węgierskiej a ponadto na doświadczeniach wojny polsko-radzieckiej 1920 r. Zakładał on istnienie następujących ogniw : zasoby krajowe ~~zasoby krajowe~~ i materiały, będące w dyspozycji naczelnego dowództwa, zapasy na szczeblu armii i związków taktycznych.

Zaopatrzenie wyprodukowane przez przemysł i gospodarkę narodową pracującą na potrzeby wojny oraz materiały pochodzące z zakupów zagranicznych kierowano do składnic centralnych i okręgowych. Zapasami zgromadzonymi w tych składnicach rozporządzał minister spraw wojskowych przez aparat gospodarczo-administracyjny. W okresie wojny, zgromadzone w składnicach środki materiałowe, były przekazywane do dyspozycji naczelnego wodza, który odpowiadał za całokształt spraw związanych

z dowodzeniem oraz zaopatrywaniem sił zbrojnych na froncie i na obszarze wojennym⁵. Za organizację tyłów sił zbrojnych znajdujących się w dyspozycji naczelnego wodza odpowiadał jego sztab. Jeden z zastępców szefa sztabu - naczelny kwatermistrz - był bezpośrednio odpowiedzialny za organizację tyłów i zaopatrywanie związków podległych naczelnemu wodzowi. Naczelny kwatermistrz całkowicie odpowiadał za dowóz środków materiałowych ze składnic centralnych i okręgowych do stacji rozdzielczych poszczególnych armii. Dowóz z obszaru kraju do stacji rozdzielczych armii odbywał się transportem kolejowym, dublowanym niekiedy stosunkowo skromnym ilościowo transportem samochodowym.

Na szczeblu armii, całość spraw związanych z dowodzeniem i zaopatrywaniem wojsk oraz bezpieczeństwo na obszarze operacyjnym armii podlegało dowódcy armii. Organem wykonawczym dowódcy armii był sztab, a bezpośrednim organizatorem pracy tyłów - szef sztabu armii. Zastępcą szefa sztabu armii do spraw zaopatrzenia, ewakuacji, organizacji pracy służb i bezpieczeństwa tyłów oraz uzupełniania wojsk był kwatermistrz armii. Ponoślił on przed szefem sztabu i dowódcą armii całkowitą odpowiedzialność za całokształt pracy tyłów. Bezpośrednim organem pracy kwatermistrza były I i IV oddział sztabu armii, przy czym szef oddziału IV pełnił funkcję zastępcy kwatermistrza armii. Z ramienia dowódcy i szefa sztabu armii kwatermistrz kierował również pracą szefów poszczególnych służb oraz dowódców rodzajów wojsk.

W zakresie organizacji przewozów w ramach armii kwatermistrz współpracował ściśle z szefem Komunikacji armii⁶,

a w zapewnieniu bezpieczeństwa tyłów na obszarze etapowym - z dowódcą etapów⁷ armii.

Najważniejszym urządzeniem kwatermistrzowskim była stacja magazynowo-rozdzielcza armii.

Stację magazynowo-rozdzielczą rozwijano na dużym węźle kolejowym lub zespole stacji kolejowych położonych blisko siebie, mających odpowiednie warunki magazynowe, rozrządowe i przeładunkowe. Do tych stacji naczelny kwatermistrz kierował z głębi kraju /ze składnic centralnych i okręgowych/ wszystkie transporty i przesyłki przeznaczone dla armii. Wykorzystując stałe magazyny usytuowane w pobliżu stacji, organizowano składy armijne, w których gromadzono odpowiednie zapasy materiałowe. W składach armijnych powinny się były znajdować następujące zapasy :

żywności - 8-dniowe /8 rdz "W"/ i

2-dniowe suche /2 rdz "S"/;

amunicji - 15-dniowe zapasy licząc po 0,5 jo piechoty i 1 jo artylerii dziennie dla każdej DP oraz jednostek artylerii pozadywizyjnej, co w sumie wynosiło 7,5 jo amunicji strzeleckiej i 15 jo amunicji artyleryjskiej;

materiały sanitarne - około 10-15 dniowe /ogółem

w wojskach operacyjnych 1 miesięczny zapas/.

Stacja była również miejscem segregacji, rozdziału i wysyłki środków materiałowych oraz przesyłek przeznaczanych dla związków taktycznych i oddziałów armii. Przy rozładunkach, załadunkach i przechowywaniu środków materiałowych^{oraz} do przyjmowa-

wania, rozrządzania i wysyłania pociągów wykorzystywano stałe urządzenia stacji magazynowo - rozdzielczej.

Średnio stacja rozdzielcza armii zestawiała i wysyłała do 20 pociągów dziennie tak w kierunku linii frontu, jak i w głąb kraju. Większość stanowiły przewozy operacyjne, gdyż dobowe potrzeby armii wynosiły około 600 ton⁸, a stąd potrzeby dowozu środków materiałowych były jeszcze mniejsze /nie wszystkie potrzeby pokrywano ze stacji magazynowo - rozdzielczej/. Stacja była również miejscem segregacji rannych i chorych ewakuowanych z frontu, stąd kierowano ich do zakładów leczniczych armii i na obszar kraju. Na stacji zbierano i segregowano materiał i sprzęt zużyty, uszkodzony, zbędny i zdobyczny oraz organizowano jego dalszą wysyłkę do zakładów naprawczych, przetwórczych i wytwórczych armii oraz na obszarze kraju.

Stację magazynowo-rozdzielczą wyznaczał naczelnny kwatermistrz, a organizował i kierował jej pracą kwatermistrz armii. W rejonie stacji magazynowo-rozdzielczej rozmieszczały się organa służb kwatermistrzowskich armii, wykonujące czynności zaopatrzenia i ewakuacji. Przebywał tu również szef komunikacji wojskowej /lub jego przedstawiciel/, odpowiedzialny za przyjmowanie transportów, rozdział ich lub przeformowanie oraz wysyłanie do związków taktycznych i jednostek armii, zgodnie z planem i żądaniami sztabu armii /kwatermistrzostwa względnie oddziału operacyjnego/. Dowóz środków materiałowych do związków taktycznych i samodzielnych jednostek armii opierał się głównie na sieci kolejowej. Podstawową zasadą zaopatrywania był dowóz w przód, a ewakuacja /materiałowa

i sanitarna/ do siebie. W celu skrócenia ramienia dowozu między armią, a związkiem taktycznym, o ile pozwalały na to warunki, wyznaczano pomocniczą stację rozdzielczą położoną bliżej frontu. Pociągi ze stacji magazynowo-rozdzielczej /względnie pomocniczej stacji rozdzielczej/ wysyłano do tzw stacji zaopatrywania. Były to końcowe stacje dowozu kolejowego organizowane dla 1-2 związków taktycznych. Na stacjach zaopatrywania lub w ich pobliżu mogły być organizowane tzw wysunięte składy stacyjne, gdzie magazynowano pewne ilości środków materiałowych, przeznaczonych na pokrycie potrzeb związków taktycznych w okresie, gdy linie kolejowe były zajęte przez zwiększone transporty operacyjne. Składy stacyjne pozwalały więc uniezależnić się na pewien okres od dowozu. Jeśli stacje zaopatrywania znajdowały się w odległości 30-45 km od ośrodków zaopatrywania oddziałów⁹ - wówczas stanowiły one miejsce przekazywania środków materiałowych z transportu armijnego na transport dywizyjny /ośrodek zaopatrzenia związku taktycznego/. W tym wypadku środki materiałowe przeładowywano z transportu kolejowego bezpośrednio na transport dywizyjny¹⁰, a więc na tabor konny. Odległość 30-45 km równała się możliwościom dziennego zasięgu tychże kolumn. Niekiedy układ linii kolejowych powodował, że stacje zaopatrywania /wysunięte składy stacyjne/ oddalone były od rejonu działań związków taktycznych ponad 45-60 km. Wówczas kwatermistrz armii miał obowiązek dostarczyć środki materiałowe ze stacji zaopatrywania do ośrodków zaopatrywania związków taktycznych transportem samochodowym lub taborowym¹¹ armii. Opisany wyżej system zaopatrywania

w WP w 1939 r przedstawia załącznik Nr 2.

Stacja magazynowo-rozdzielcza armii w Wojsku Polskim w 1939 r posiadała już wiele cech współczesnej bazy armijnej. Jej podstawową funkcją była funkcja rozdzielczo-dyspozytorska. Stacja spełniała również funkcje składowania, przeładunkowo - rozdzielczą i administracyjno - organizatorską. Jej struktura i funkcje ukształtowane na podstawie doświadczeń pierwszej wojny światowej były jednocześnie odzwierciedleniem możliwości ekonomicznych kraju, stanu wyposażenia i potrzeb materiałowych armii. Stacja magazynowo - rozdzielcza była urządzeniem tyłowym stacjonarnym, działającym i funkcjonującym w oparciu o stałe magazyny i urządzenia przeładunkowe, o jednolity transport kolejowy, którym realizowano dowóz do stacji rozdzielczej i ze stacji rozdzielczej do związków taktycznych /stacji zaopatrywania/. System ten odpowiadał strukturze, możliwościom i zasadom prowadzenia działań bojowych przez ówczesną armię polską. Jednakże ze względu na znikomą ilość samochodów cały system był mało elastyczny. Właśnie ta nieruchliwość i sztywność systemu stała w sprzeczności z ruchliwością i manewrowością ówczesnej nowoczesnej armii jaką była armia hitlerowska.

Należy jednocześnie podkreślić, że próby i koncepcje rozśrodkowania zapasów znajdujących się na stacji magazynowo-rozdzielczej i przybliżenie ich do wojsk /pomocnicze stacje rozdzielcze, składy stacyjne i drogowe/ były pozytywnym i postępowym elementem, uwzględniającym możliwości oddziaływania nieprzyjaciela nowoczesną bronią /lotnictwem/.

Istniał również konkretny plan uelastycznienia systemu zaopatrywania oraz zwiększenia możliwości i zasięgu przewozów.

W Niemczech, po dojściu Hitlera do władzy, wiosną 1935r przekształcono dotychczasowy Zarząd Wojsk /Truppenamt/ w Sztab Generalny Wojsk Lądowych i przystąpiono do jego rozbudowy. Sześć oddziałów Zarządu Wojsk stanowiło trzon nowego Sztabu Generalnego. Na miejsce sekcji Głównego Kwatermistrza utworzono oddział VI zaopatrzenia. Z oddziału tego rozwinęło się na początku drugiej wojny światowej Generalne Kwatermistrzostwo Wehrmachtu¹². Kwatermistrzowie poszczególnych szczebli dowodzenia wchodzili w skład sztabów ogólnowojskowych. Jeszcze Zarząd Wojsk, a później Sztab Generalny Wehrmachtu prowadziły intensywne badania nad wykorzystaniem transportu samochodowego w ewentualnej przyszłej wojnie. Wagę i znaczenie tego transportu w zaopatrywaniu wojsk mieli możliwość stwierdzić generałowie niemieccy w marcu 1938 r, podczas zajmowania Austrii¹³. Duże możliwości ekonomiczne Niemiec i wysoki poziom motoryzacji¹⁴ pozwoliły na zmodernizowanie i uelastycznienie całego systemu zaopatrywania.

W początkowym okresie wojny tyły Wehrmachtu były w większości zmotoryzowane. Istniejące w okresie pokoju i zmobilizowane pułki transportu samochodowego podporządkowano szefowi zaopatrzenia wojsk lądowych. Dowoziły one obok kolei środki materiałowe z bazy zaopatrzenia wojsk lądowych do poszczególnych armii lub używano je do przewozów operacyjnych¹⁵.

W dywizjach, korpusach i armiach utrzymywano kolumny transportu samochodowego¹⁶.

Bazę zaopatrzenia wojsk lądowych organizował kwatermistrz wojsk lądowych, w oparciu o kilka dużych węzłowych (stacji) kolejowych w odległości 150-200 km od linii wojsk walczących.

W armiach, w oparciu o stacje kolejowe rozwijano armijne bazy zaopatrzenia w odległości 40-70 km i więcej kilometrów od rubieży styczności. I tak np podczas pierwszego etapu kampanii przeciwko Francji bazy armijne rozwinięte w rejonach wyjściowych przebywały tam od 10.05. /od rozpoczęcia kampanii/ do 21.05. Zaczęły się przemieszczać do przodu w dniu 21.05. 1940 r., kiedy wojska niemieckie opanowały znaczną część Holandii, Belgię i walczyły w północnej Francji, wychodząc na rzekę Somme i Aisne, a więc przesunęły się do przodu o 250-300 km. Wówczas to Sztab Wojsk Lądowych zdecydował przesunąć armijne bazy zaopatrzenia : 12 armii do Charleville /40 km od linii wojsk walczących/, 2 armie do rej. Avesnes - Le Cateau, 9 armii Cambrai - Arras /70 km od linii styczności/. Jednocześnie zdecydowano utworzyć dużą bazę zaopatrzeniową wojsk lądowych w rejonie Bruksela - Tournai - Charleroi /oddalonej 150 km od linii frontu/.

Bazy armijne organizowane były przez kwatermistrzów armii, w tym celu ze składu sztabu armii wydzielano grupę operacyjną, która zajmowała się organizacją rozwijania /urządzenia/ i funkcjonowaniem bazy zaopatrzenia. W skład bazy wchodziły składy poszczególnych służb. Składy podlegały szefom danej służby. Dowóz do baz armijnych odbywał się transportem kolejowym często dublowany transportem samochodowym, a z baz

armijnych do korpusów i dywizji wyłącznie transportem samochodowym. Gdy wydłużały się drogi zaopatrzenia, przydzielano do armii dodatkowy transport samochodowy /np. w kampanii francuskiej 6-ej armii przydzielono 602 pułk samochodowy z odwołu OKH¹⁷/.

Już na początku wojny w dniu 9.09.1939 r. użyto transport powietrzny do dowozu materiałów pędnych dla 5 DPanc¹⁸. Transportu powietrznego używano również do dowozu w kampanii francuskiej, wydzielając do tego celu 50 samolotów transportowych¹⁹.

Wysoki stopień zmotoryzowania tyłów, kompleksowe wykorzystywanie różnego rodzaju transportu, korzystanie ze znacznych zdobyczy wojennych, a także przewaga militarna, sprawiły, że cały system zaopatrywania tak w wojnie z Polską, jak i z Francją pracował sprawnie i bez większych zakłóceń.

W wojnie ze Związkiem Radzieckim system zaopatrywania uległ pewnym modyfikacjom.

Na kierunku każdej Grupy Armii /Północ, Środek, Południe/ Kwatermistrzostwo Wojsk Lądowych organizowało bazy materiałowe. /W późniejszym okresie utworzono Kwatermistrzostwa Grup Armii i im podporządkowano te bazy/. I tak np. w lipcu 1941 r bazy takie zorganizowano w rej. RYGI, MINSKA i RÓWNE²⁰. Bliżej wojsk walczących organizowano bazy armijne. Np. w dniu 27.07.1941 r., kiedy wojska walczyły w rejonie jez. Ilmen, baza zaopatrzeniowa 18 armii /G.A.Północ/ znajdowała się w PSKOWIE²¹, a więc w odległości około 150 km od przedniego skraju.

Każda GA i armia posiadały swoje strefy, których tylne granice przesuwały się do przodu wraz z postęпами operacji²². Dowóz do baz GA i armijnych odbywał się przede wszystkim transportem kolejowym. Każda GA i armia przeciętnie każdego dnia otrzymywały następującą ilość transportów²³ kolejowych z zaopatrzeniem :

Nazwa GA	Ilość zaopatrywanych armii	VIII 1941	IX 1941	XI 1941	Przeciętnie jedna armia dziennie
Północ	3 / 18, 16 armia, 4 armia panc/	17	15,5	19	5,8
Środek	5 / 2, 4, 9 armia, 2, 3 armia panc/	22,7	29,0	16	4,5
Południe	4 / 6, 11, 17 armia, 1 grupa panc/	18	14,5	15	4,0

Już od miesiąca lipca pojawiły się trudności i braki w zaopatrzeniu w amunicję i paliwo w dywizjach, armiach a nawet w całej GA - główna przyczyna tego zjawiska polegała na tym, że ilość uruchomionych transportów kolejowych nie zaspokajała potrzeb. Trudności w zaopatrzeniu występowały także z powodu powolnej odbudowy linii kolejowych²⁴. Do dowozu środków materiałowych często wykorzystywano transport morski i śródlądowy. Porty Lipawa, Windawa i Ryga na Morzu Bałtyckim oraz Odessa na Morzu Czarnym były wykorzystywane do dowozu zaopatrzenia²⁵. Transport samochodowy był w zasadzie wykorzystywany do dowozu środków materiałowych z baz armijnych i GA do Korpusów i związków taktycznych. Uważało się powszechnie, że

ramię dowozu transportem samochodowym mogło wynosić 300 - 400 km²⁶, a dowóz na dalszą odległość stawał się nieopłacalny²⁷. Dlatego też, gdy drogi samochodowe wydłużały się, organizowano coś w rodzaju oddziałów bazy armijnej /wysunięte składy/.

Korpusom pancernym i zmotoryzowanym²⁸ przydzielano dodatkowo oddziały transportu samochodowego załadowane materiałami pędnymi i amunicją, które znowu były włączane w ugrupowanie czołowych oddziałów walczących. Tym sposobem chciano uniknąć w miarę możliwości zatorów na drogach. Prędko posuwające się do przodu związki wojsk szybkich mogły w bardzo krótkim czasie sięgać do tyłu po potrzebne im środki zaopatrzenia.

W krytycznych sytuacjach do dowozu środków materiałowych, a szczególnie paliwa, amunicji, min itp - używano transportu powietrznego.

Obiekty tyłowe armii i GA były silnie atakowane przez oddziały partyzanckie oraz oddziały wojsk regularnych, które pozostały względnie przedarły się za linię frontu. W celu ochrony wymienionych obiektów oraz dróg i szlaków komunikacyjnych wyznaczano oficerów liniowych na dowódców tyłowych stref armii /GA/, organizowano specjalne grupy do walki z oddziałami partyzanckimi oraz bataliony szturmowe²⁹.

W Związku Radzieckim w okresie międzywojennym, po pomyslniej realizacji pierwszych dwóch planów pięcioletnich, nastąpił wzrost technicznego wyposażenia wojsk i systematyczne wprowadzanie do armii motorów, różnego rodzaju maszyn

i transportu samochodowego. W 1936 r. opracowano i wydano regulamin tyłów część III /tyły armijne/³⁰. Według ówczesnych poglądów system zaopatrywania posiadał następujące ogniw : zaplecze /kraj/, tyły frontu, tyły armii i tyły taktyczne /- zwane w tym czasie tyłami wojskowymi/. Tyłami na wszystkich szczeblach kierowały sztaby ogólnowojskowe, a ściślej mówiąc V oddział sztabu /od 1940 r. wprowadzono stanowisko z-oy szefa sztabu d/s tyłów/.

W skład tyłów frontu między innymi wchodziły składy frontowe.

Wszystkiego rodzaju środki materiałowe zmagazynowane na terytorium całego kraju w magazynach centralnych i okręgowych, na wypadek wojny, miały być kierowane transportem kolejowym na adres jednej ze stacji rozdzielczej frontu. Każdy front otrzymywał 2-3 stacje rozdzielcze. Ze stacji rozdzielczej transporty kolejowe z zaopatrzeniem były rozsyłane do poszczególnych stacji kolejowych, przy których rozmieszczały się składy frontowe lub do stacji rozdzielczych armii.

Tyły armii składały się ze stosunkowo dużej liczby oddziałów i urzędzeń tyłowych. Wśród nich znajdowały się składy polowe, oddziały dowozu i ewakuacji, remontu i odbudowy dróg, remontu sprzętu i techniki bojowej. W/w jednostki i urzędzenia tyłowe rozmieszczały się i działały na obszarze armijnej strefy tyłowej, której obszar ograniczony był z przodu granicą tyłów taktycznych /rejonu wojskowego/³¹ do 150 - 200 km od przedniego skraju. Zasadniczym elementem tyłów armii była armijna droga wojskowa /ADW/. Pod pojęciem ADW

rozumiano system przygotowanych i odpowiednio utrzymywanych armijnych dróg dowozu i ewakuacji /kolejowych, gruntowych i ewentualnie wodnych/ wraz z urządzeniami i jednostkami zajmującymi się zaopatrywaniem wojsk i ewakuacją rannych i chorych /w tym składy środków materiałowych/.

Pracą na ADW kierował komendant, podległy szefowi komunikacji wojskowej armii.

Dla każdej armii /w składzie ~~3~~ 3 korpusów/ przewidywano przydzielenie jednej linii kolejowej. Kolejowy odcinek drogi wojskowej, znajdujący się w rejonie tyłów armii, rozpoczynał się od stacji rozdzielczej armii i kończył na stacjach zaopatrywania. Na stacji rozdzielczej armii, transporty z zaopatrzeniem były odpowiednio segregowane i kierowane do stacji zaopatrywania. Przyjmowano jako zasadę, że dla każdego korpusu /piechoty, kawalerii czy zmechanizowanego/ wyznaczano jedną taką stację. W pobliżu nich przewidywano rozwijanie do 8 głównych składów, w których gromadzono zapasy wszystkich rodzajów zaopatrzenia na okres 2-3 dni, a żywności i furażu na 10 dni walki. Same środki materiałowe były w dyspozycji poszczególnych służb. Od stacji zaopatrywania /poprzez rejon odcinka gruntowej drogi wojskowej/ do tyłów dywizji przebiegały armijne drogi samochodowe /ADS/. ADS były obsługiwane przez pułk drogowo-eksploatacyjny. Dowódcą jego był jednocześnie komendantem ADS. Do jego dyspozycji wydzielano oddziały transportowo-samochodowe do dowozu środków materiałowych ze składów armijnych /rozmieszczonych w rejonach stacji zaopatrywania/ do związków taktycznych.

System zaopatrywania w Armii Radzieckiej w okresie międzywojennym uwzględniał już w pewnym stopniu wymogi ówczesnej operacji i odbiegał od zasad ukształtowanych podczas pierwszej wojny światowej. Do pozytywnych cech tego systemu należałoby zaliczyć próbę rozśrodkowania zapasów armijnych i przybliżenia ich do wojsk, uelastycznienie procesu zaopatrywania poprzez wprowadzenie transportu samochodowego do dowozu środków materiałowych, przywiązywanie dużej wagi do problemu zabezpieczenia komunikacyjnego /drogowego/. Niemniej system ten posiadał jeszcze sporo braków, tak o nich pisze Marszałek Związku Radzieckiego G. Żukow³² : "Poważną trudnością w organizacji zabezpieczenia wojsk w początkowym okresie wojny była decentralizacja służb tyłowych, pozbawiająca jednolitości w dowodzeniu tyłami. W tym czasie problemami organizacji Tyłów Armii Czerwonej kierował Sztab Generalny i sztaby okręgów wojskowych /oraz sztaby związków operacyjnych i związków taktycznych/³³. Natomiast same środki materiałowe były w dyspozycji poszczególnych służb, które sztabom wojskowym nie podlegały. Brak więc było właściwego powiązania pomiędzy funkcjami planowania, dowozu oraz zaopatrywania". Brak było jednolitego scentralizowanego kierownictwa składami armijnymi, rozmieszczającymi się na kilku stacjach zaopatrywania co jeszcze bardziej utrudniało pracę tyłów tak na szczeblu armii jak i frontu.

W Armii Radzieckiej i Ludowym Wojsku Polskim w okresie drugiej wojny światowej. 28 lipca 1941 r. Komitet Obrony Państwa ZSRR zdecydował utworzyć samodzielne organa Tyłów Armii

Czerwonej. 1 sierpnia 1941 r. został utworzony Zarząd Tyłów Armii Czerwonej oraz zarządy tyłów frontów i armii, a w maju 1942 r. utworzono stanowisko szefa tyłów w związkach taktycznych. Nastąpiło również podporządkowanie wszystkich składów armii jednemu kierownictwu. Podporządkowane jednemu kierownictwu składy, w armii, przybrały nazwę Polowa Baza Armii /PBA/, a do jej kierowania powołano Zarząd /szefostwo/ Polowej Bazy Armii³⁴. Z biegiem upływu czasu nowe organa kierowania tyłami, urzędnicy i jednostki tyłowe a w tym polowe bazy armii /frontu/ okrzepły i na bazie zdobytych doświadczeń w toku działań bojowych ukształtowały się ich struktury organizacyjne oraz zasady organizacji i pracy. W tym miejscu należy nadmienić, że z tych doświadczeń, ze struktur organizacyjnych /etatów/ oraz z wypracowanych zasad organizacji i pracy tyłów korzystały w latach 1943-1945 1, 2 i 3 armia Ludowego Wojska Polskiego tworzone na terenie ZSRR, a później na wyzwolonych terenach Polski. Dlatego też przedstawiony w załączniku nr 3 schemat kwatermistrzostwa 1 Armii Polskiej jak również w załączniku nr 4 - zestawienie stanu osobowego oraz zasadniczego wyposażenia kwatermistrzostwa i jednostek tyłowych 1 AWP obrazują strukturę organizacyjną armii w Ludowym Wojsku Polskim i jednocześnie^w armii, - Armii Radzieckiej.

Jak wynika z tych zestawień w skład PBA wchodziły następujące składy :

- armijny skład sprzętu łączności,
- armijny skład sprzętu art. i uzbrojenia,
- armijny skład MPS,

- armijny skład amunicji,
- armijny skład żywnościowy,
- armijny skład mundurowo - taborowy,
- armijny skład sprzętu sanitarnego,
- armijny skład weterynaryjny,
- armijny skład sprzętu samochodowego,
- armijny skład sprzętu chemicznego,
- armijny skład sprzętu inżynieryjno-saperskiego,
- armijny skład zdobyczy wojennej,
- armijny skład sprzętu pancerneho.

Struktury poszczególnych składów armijnych były podobne, a mianowicie składały się z kierownictwa składu, komórki ewidencyjno-dystrybucyjnej, komórki przechowywania, komórki gospodarczej i straży ppoż. Niżej przedstawione zestawienie obrazuje ilościowy stan ludzi trzech podstawowych składów PBA

Lp	Nazwa komórki organizacyjnej	Etatowa ilość ludzi			
		PSZ	PSA	PSMPS	Przeciętnie w składzie
1	Kierownictwo składu	3	4	3	3
2	Komórka ewid-dystryb.	3	3	3	3
3	Komórka przechowywania	8	7	8 ^x	8
4	Komórka gospodarcza	5	5	3	4
5	Komórka ppoż	5	5	6	5

x/ Nie wliczono w to mechaników i motorzystów moto-pomp oraz laboranta.

Etaty zasadniczych składów armijnych przedstawiają załączniki nr 5, 6 i 7. Etat Szefostwa Polowej Bazy Armii przedstawia

załącznik nr 8. W skład szefostwa wchodziło 10 ludzi z tego kierownicze funkcje wykonywało 6 oficerów tj. szef bazy, jego dwaj zastępcy i trzech pomocników.

Polowe Bazy Armii bazowały na liniach /odcinkach/ kolejowych.

W praktyce wojennej okazało się, że wydzielenie dla armii stacji rozdzielczej w zasadzie było niemożliwe, jak to przewidywano przed wojną /stacje rozdzielcze organizowano na szczeblu frontu/ Z reguły wydzielano dla armii 1-2 stacje zaopatrywania³⁵ a w sprzyjających warunkach stacje wylądowcze. Stacje zaopatrywania wyznaczał kwatermistrz frontu. Musiały one posiadać odpowiedni front rozładowczy, były miejscem przyjmowania środków materiałowych dowożonych transportem kolejowym z tyłów frontu. Przydzielenie stacji zaopatrywania oznaczało udzielenie uprawnienia do wykorzystywania becznic, magazynów i innych urządzeń stacyjnych. W rejonie stacji zaopatrywania rozwijały się składy armijne. Stacje wylądowcze mogły i posiadały z zasady mniejszą pojemność, znajdowały się bliżej walczących wojsk i służyły do wylądowywania niedużych transportów dla związków taktycznych. Przy stacjach wylądowczych często rozwijano oddziały składów. I tak np. w operacji białoruskiej każda armia 2 Frontu Białoruskiego, do czasu rozpoczęcia operacji, miała stację zaopatrywania i stacje wylądowcze. W operacji wiślańsko odrzańskiej armiom wyznaczano zazwyczaj dwie stacje zaopatrywania. Do nielicznych wyjątków należały wypadki rozmieszczania PBA na gruncie z dala od stacji /linii/ kolejowej. I tak np. 50 armia /operacja białoruska/ na skutek braku

w jej pasie linii kolejowej zorganizowała bazę armijną na gruncie w m. Sławgorodie. W maju 1944 r. tyły 1 AWP zostały przegrupowane do Kiwero. Armia nie otrzymała samodzielnej stacji zaopatrywania, lecz wspólnie z 69 armią korzystała ze stacji kolejowej Kiwerce. Ponieważ wszystkie obiekty stacyjne były zajęte przez tyły 69 armii, składy PBA 1 AWP rozmieszczono w terenie w odległości 8 do 35 km od stacji.

Odległość baz armijnych od linii frontu w okresie przygotowawczym kształtowała się różnie w zależności od warunków i sytuacji. Przeciętnie wynosiły one od 50 do 150 km. W końcowym okresie wojny odległości te były jeszcze mniejsze. Np w 1 Froncie Białoruskim /okres przygotowawczy do operacji białoruskiej/ bazy armijne były rozlokowane w odległości 40-100 km od linii frontu, a stacje wylądowcze 10-35 km. W operacji wiślańsko-odrzańskiej, z uwagi na dużą przeszkodę wodną /rz. WISŁA/ rozgradzającą wojska radzieckie i niemieckie jak również z uwagi na kompletne panowanie lotnictwa radzieckiego w powietrzu, oddalenie baz armijnych od przedniego skrajku wynosiło 15-25 km. W operacji berlińskiej 30-50 km, a stacje wylądowcze armii do 8 km od linii walczących wojsk.

W PBA, najczęściej przed operacją w okresie jej organizacji, gromadzono odpowiednie zapasy. W składach PBA powinny były być gromadzone i utrzymywane tzw. zapasy przechodnie, wielkość ich była określona i wynosiła :

- amunicja	1	- 1,5 jo	to jest około	3150 ton
- mps	1,5	- 2,5 jn	"-	"- 850 ton
- żywność i pasza	10	rdz	"-	"- 2500 ton
- pozost.środki materiałowe				500 ton
			<u>R a z e m</u>	<u>7000 ton</u>

Faktycznie w okresie operacji ilość zapasów w PBA znacznie malała, jednak przed operacją ich ilość była zbliżona do obowiązujących norm i tak np w 18 armii gwardii w/g stanu na 1.01.1945 r. /przed operacją wiślańsko-odrzańską/ w składach armii znajdowało się

- amunicji od 0,5 do 1 jo o wadze około 2000 ton
- mps od 1,6 do 1,7 jn -"- -"- 900 ton
- żywności i furazu na 12 - 15 dni -"- -"- 4000 ton
- inne środki materiałowe 700 ton

R a z e m 7600 ton

A w tyłach 1 AWP przed operacją berlińską zapasy przechodnie wynosiły :

- amunicji od 0,45 do 1,85 jo o wadze około 1.873,8 ton
- mps od 1,75 do 3,6 jn -"- -"- 665,8 ton
- żywności i furazu 20 rdz -"- -"- 4.680,0 ton
- innych środków materiałowych 1.443,8 ton

R a z e m 8.663,4 tony

Dowóz z Polowej Bazy Frontu /lub stacji rozdzielczej frontu/ odbywał się do PBA w zasadzie transportem kolejowym. W niektórych okolicznościach dowóz z PBF mógł odbywać się transportem samochodowym, przy czym dowóz ten mógł być realizowany do PBA, do jej oddziału lub bezpośrednio do wojsk /do związków taktycznych/.

Do PBA dziennie mogło przybywać /w przybliżeniu/ około 1-3 transporty w ilości 30-50 wagonów z zaopatrzeniem tj. 300 - 500 ton środków materiałowych. Np w okresie poprzedzającym rozpoczęcie operacji berlińskiej /od 20 marca do 15

kwietnia 1945 r. tj w okresie 27 dni/ na stacjach zaopatrywania lub stacjach wyładowniczych 1 armii WP wyładowano ogółem 43 transporty kolejowe o łącznej liczbie 1027 wagonów, a w toku operacji /od 16 kwietnia do 8 maja tj w ciągu 23 dni/ - ogółem 60 transportów o łącznej ilości 1056 wagonów. Środki materiałowe w składach utrzymywano na gruncie, w stosach, workach lub pojemnikach /zbiornikach/ - przeważnie w dołach lub rowach wykopanych w ziemi. Gdziekolwiek udawało się przechowywać zapasy w pomieszczeniach stałych /np magazyny stacyjne/. Prace za i wyładownicze wykonywały pododdziały /oddziały/ obsługi oraz bataliony robocze. W rejonie PBA mogło być zatrudnionych do 1000 ludzi. I tak np w okresie przygotowawczym do operacji berlińskiej część PBA 1 AWP pozostała w rejonie Płoty, Resko, Nowogard, gdzie pracowało 302 ludzi, a w rejonie Myśliborza gdzie znajdowały się podstawowe składy - 613 ludzi.

Celem skrócenia ramienia dowozu stosowano często wydzielenie oddziałów ważniejszych składów. Przeważnie wydzielano oddziały składu żywnościowego, amunicji i mps. Oddział składu mógł rozwijać się w pobliżu stacji wyładowniczej /o ile taka była/, względnie na gruncie. Wydzielania oddziału składu na gruncie było kłopotliwe, gdyż należało personel i urządzenia składu przewozić transportem samochodowym. Szczególnie kłopotliwe było rozwijanie składu mps, który na wyposażeniu miał w większości duże zbiorniki o pojemności do 50 m³, mogła więc być przewożona drobna tara, która nie zawsze pozwalała na zgromadzenie odpowiednio dużych zapasów. Dowóz do oddziałów

składów odbywał się transportem kolejowym o ile znajdowały się one w pobliżu stacji wyładowniczej, dowóz do oddziałów rozwijanych na gruncie - transportem samochodowym. I tak np podczas przeciwnatarcia wojsk radzieckich pod Stalingradem gdy siły główne 2 armii gwardii wyszły nad rzekę Myszkowa został wysunięty oddział PBA i rozmieszczony na gruncie w odległości 120 - 140 km od stacji zaopatrywania Kaczalino i 45 - 50 km od walczących wojsk. Wynikało to stąd, że linie kolejowe nie mogły być szybko i w ślad za nacierającymi wojskami odbudowane z pominięciem stalingradzkiego węzła kolejowego, wokół którego do czasu operacji toczyły się walki. Również w operacji berlińskiej ze względu na stosunkowo niewielką głębokość operacji /160-170 km/ w toku jej prowadzenia, baz armijnych nie przegrupowywano, natomiast wysyłano do przodu oddziały składów artyleryjskich, mps i żywnościowych. Na styku PBA pracował transport samochodowy, jego możliwości i prace miały duży wpływ na funkcjonowanie i pracę PBA. Dowóz z PBA do związków taktycznych odbywał się transportem armii, chociaż nie rzadko transport związków taktycznych był angażowany do pobierania środków materiałowych z PBA lub oddziału PBA. W latach 1942-1944 kwatermistrze armii dysponowali od 150 do 300 samochodami przeznaczonymi do dowozu o pojemności 300-600 ton. W 1945 r ilość samochodów w armiach jeszcze wzrosła a jednorazowa zdolność załadownicza zwiększyła się do 700 ton. I tak np w operacji białoruskiej w lipcu 1944 r w tyłach każdej armii 2 i 3 Frontu Białoruskiego było przeciętnie od 165 do 254 samochodów o udźwigu 300 - 522 ton.

W styczniu 1945 r w przeddzień operacji wiślańsko-odrzańskiej w tyłach 8 armii gwardii było 323 samochodów o zdolności załadowniczej 700 ton. Kwatermistrz 1 AWP w operacji berlińskiej posiadał dwa bataliony samochodowo-transportowe i kompanię dowozu mps o łącznej ładowności 771,1 ton. Dobowy przebieg transportu wynosił przeciętnie w okresie letnim 200 km, a w ciężkich warunkach terenowych i w okresie zimy 100-140 km /niektóre pododdziały osiągały 300-400 km/dobę a pojedyncze samochody do 600 km/dobę/. Uwzględniając wielkość zapasów przechodnich oraz możliwości transportu samochodowego można stwierdzić, że:

- armijny transport samochodowy mógł jednorazowo podjąć około 10 % zapasów utrzymywanych w PBA tj około 700 ton
- średnie dobowe możliwości transportu armijnego wynosiły w lecie 700 ton x 200 km = 140.000 tonokilometrów, a w zimie i ciężkich warunkach terenowych :

$$700 \times 100/140/ = 70.000 - 98000 \text{ tonokilometrów}$$

- uwzględniając efektywność wykorzystania transportu /powrót transportu po dowozie/, możliwości zmniejszyły się o połowę i wynosiły odpowiednio 70 tys. lub 35-49 tys. ton/km na dobę.

Zużycie środków materiałowych w armiach kształtowało się różnie, szczególnie amunicji i mps. Np 65 armia /1 Front Białoruski/ działająca na głównym kierunku uderzenia w operacji białoruskiej zużyła : /w jednostkach ognia/ :

Kaliber	Zużycie w pierwszym dniu operac.	Zużycie w ciągu 9 dni	Średnie w ciągu 1 dnia
76 mm dywiz.	0,63	1,12	0,12
122 mm hb	1,20	1,63	0,18
152 mm hb	0,34	0,49	0,05

Średnio dzienne zużycie amunicji w 1 AWP w operacji berlińskiej wynosiło /w jednostkach ognia/

Rodzaj działań	Rodzaj działań				
	Przełamanie pasa	Przełamanie gł. nie druzgięgo pasa	Pościg	Obrona	Natarcie
am. strzel.	0,023	0,015	0,005	0,01	0,021
am. art.	0,17	0,17	0,05	0,02	0,04
am. plot	0,12	0,069	0,011	0,11	0,12
am. czołg.	0,26	0,08	0,078	0,016	0,05

Wojska 1 Frontu Białoruskiego nacierające na Berlin od strony zachodniej, gdzie nieprzyjaciół posiadał dogodnie pozycje obronne i stawiał szczególnie silny opór, na samo artyleryjskie przygotowanie, codziennie zużywano 0,2 - 0,5 jo amunicji art.

Jeśli chodzi o materiały pędne i smary to armie ogólnowojskowe osiągając w ostatnich operacjach armijnych przeciętne tempo natarcia 20 - 30 km/dobę /operacja białoruska 15-16 km/dobę, operacja wiślańsko-odrzańska 32 km/dobę/ mogły średnio zużywać 0,2 - 0,4 jn³⁶. Armie pancerne, których dobowy zasięg działania był większy zużycie mogło sięgać do 0,6 jn.

W Związku Radzieckim obliczono³⁷, że w operacjach Wielkiej Wojny Narodowej w armii średnie dzienne zużycie amunicji wynosiło 0,15-0,25 jo, benzyny samochodowej 0,1-0,36 jn i oleju napędowego 0,05 - 0,32 jn.

Przeciętne dzienne zużycie środków materiałowych w Armii Radzieckiej w operacjach Wielkiej Wojny Narodowej

Rodzaj środków materiałowych	Ciężar 1 jk armii	Przeciętne zużycie w JK	Przeciętne zużycie w tonach
amunicja	2750	0,15-0,25	413 - 688
m p s	500	0,05-0,36	25 - 180
żywność i furaz	250	1	250 - 250
inne		20 %	120 - 200
R a z e m			808 - 1318

Zużywane przez walczące wojska środki materiałowe były pokrywane z rozmaitych źródeł, z eksploatacji zasobów miejscowych, ze zdobyczy wojennej, z gospodarstw pomocniczych /w pewnych okolicznościach/, a także z zapasów wożonych /ruchomych/ w związkach taktycznych i oddziałach. Z eksploatacji zasobów miejscowych korzystały wszystkie armie niemal przez cały okres wojny, głównie eksploatowano produkty żywnościowe. W niektórych okresach, gdy na wyzwolonych terenach było brak rąk do pracy część potrzeb żywnościowych pokrywano z gospodarstw pomocniczych, administrowanych i obsługiwanych przez wojsko. Ze zdobyczy wojennej korzystano najczęściej w zwycięskich i szybko przeprowadzanych operacjach. Głównym jednak źródłem zaspokajającym potrzeby wojsk były tyły szczebla wyższego, a dla Armii - PBA.

Uwzględniając dodatkowe źródła pokrywania potrzeb można z dużym prawdopodobieństwem określić, że średnie dobowe potrzeby dowozu z PBA do związków taktycznych wynosiły³⁸ :

- amunicji	300 - 500 ton	około 75 % zużycia
- m p s	20 - 160 "	" 85 % "
- żywności	100 - 150 "	" 50 % "
- pozostałe	60 100 "	" 50 % "

R A Z E M 480 - 910 ton

Transport armijny dysponujący możliwościami 35 - 70 tys tonokm/dobę mógł w ciągu doby zabezpieczyć dowóz na odległość /35000 : 910, 70000 : 485/ od 40 do około 150 km.

Tak w okresie organizacji operacji, jak i w trakcie jej trwania, w realizacji dowozu brał udział samochodowy transport frontowy. Np w 1 Froncie Białoruskim /w składzie 3,28,47,48, 65,69,70 A oraz 2 APanc/ w okresie operacji białoruskiej kwatermistrz Frontu dysponował 2700 samochodami o udźwigu 7500 ton, kwatermistrz 3 Frontu Białoruskiego /w składzie 5,11,31,39 A i 5 APanc/ 2253 samochodami o udźwigu 5000 ton, a w 2 Froncie Białoruskim /w składzie 33,49,50 A/ 1958 samochodami o pojemności 3850 ton. Przyjmując, że 1/3 armii była w drugim rzucie lub na pomocniczym kierunku to Kwatermistrz Frontu mógł wykonywać dowóz na kierunku każdej pierwszorzutowej armii /2700 + 2253 + 1958/ : 11 = 629 samochodami o udźwigu 1487 ton co dawało potencjał przewozowy od $\frac{1487 \times 140 \text{ km/dobę}}{2} = 103690$ tonokilometrów/dobę do $\frac{1487 \times 200}{2} = 148700$ tonokilometrów/dobę.

W sumie więc transport armijny i frontowy, przy stałym /nieruchomym/ źródle zaopatrywania mógł wspólnie realizować dowóz na odległość w niesprzyjających i bardzo trudnych warunkach atmosferycznych i terenowych : od

$$\frac{35000 \text{ tonokilometrów/dobę} + 103690 \text{ tonokilometrów/dobę}}{910 \text{ ton/dobę}} = 152 \text{ km}$$

przy zaspokajaniu pełnych potrzeb wojsk do

$$\frac{49000 \text{ tonkm/dobę} + 103690 \text{ tonkm/dobę}}{480 \text{ ton/dobę}} = 318 \text{ km}$$

przy zaspokajaniu potrzeb minimalnych i w dogodnych warunkach terenowych odpowiednio od

$$\frac{70000 \text{ tonkm/dobę} + 148700 \text{ tonkm/dobę}}{910 / 480 / \text{ ton/dobę}} = 243 \text{ km}$$

do 455 km.

To uzasadnia stwierdzenie N. Antypienki, który w swej książce we wnioskach końcowych tak pisze : "Jak wykazuje doświadczenie minionej wojny, Front mógł działać w wyznaczonych mu granicach wyłącznie przy użyciu transportu samochodowego nie więcej niż 10-15 dni³⁹, potem obowiązkowo musiał włączać się do pracy transport kolejowy. Jeśli nie było takich warunków wówczas następował kryzys".

Transport samochodowy był ponadto mało ekonomiczny i tak K. Michael podaje, że w 1 AWP w marcu 1945 r. samochody ciężarowe na niektórych odcinkach drogi zużywały do 3 litrów benzyny na pokonanie 1 km, a N. Antypienko, że w operacji wiślańsko-odrzańskiej "każdy samochód skierowany po paliwo do rejonu Wisły, zużywał prawie osiem jednostek napełnienia, tj. prawie czwartą część przewożonej benzyny".

Polowa Baza Armii przegrupowywała się z jednego rejonu rozmieszczenia do drugiego, w ślad za nacierającymi wojskami, transportem kolejowym gdyż sama dysponowała bardzo

nieznacznym transportem /Zał. Nr 4/, a transport samochodowy, będący w dyspozycji kwatermistrza armii mógł podjąć jednorazowo zaledwie 10 % utrzymywanych zapasów przechodnich. Ponadto w niektórych składach /jak np. MPS/ znajdowały się duże ciężkie zbiorniki, które mogły być przewożone wyłącznie transportem kolejowym.

Dlatego też możliwość przegrupowywania się PBA uzależniona była od tempa odbudowy linii kolejowych, które były niszczone przez wycofującego się przeciwnika. W 1942 r. tempo natarcia wynosiło 4-6 km na dobę, a odbudowa linii kolejowych 4 km, nie było więc problemów z przegrupowywaniem PBA. W następnych latach wojny tempo natarcia rosło szybciej od tempa odbudowy kolei. W 1943 r. tempo natarcia wynosiło 8-12 km/dobę, odbudowa linii kolejowej 5 km/dobę.

W 1944 r. tempo natarcia wynosiło 10-12 km/dobę, odbudowa linii kolejowej 7 km/dobę.

W 1945 r. tempo natarcia wynosiło 20-30 km/dobę, odbudowa linii kolejowej 8 km/dobę.

Z tych przyczyn w operacjach prowadzonych w szybkim tempie PBA pozostawała daleko w tyle, a odległość między nią a walczącymi wojskami sięgała do 500-600 km. I tak np. w operacji białoruskiej, w dniu 15 lipca 1944 r. tj w 23 dniu operacji tyły frontów i armii /a w tym PBA/ bazowały na tych samych stacjach co w okresie przygotowawczym. Dlatego ramię dowozu po drogach gruntowych bardzo się wydłużyło. W 1 Froncie Nadbałtyckim dochodziło ono do 270 km, a w 2 Froncie Białoruskim od 300 - 350 km. W 1 Froncie Białoruskim 250 - 300 km, a pięć

dni później tj. w 28 dniu operacji sięgało 400 - 500 km. Podobnie rzecz się miała w operacji wiślańsko-odrzańskiej, w której odległość baz do wojsk walczących w końcowych dniach operacji sięgała do 600 km. Zaistniała więc sytuacja, w której transport kolejowy i samochodowy nie nadążał z zaopatrzeniem /z uwagi na małe tempo odbudowy kolei a więc niemożliwość uruchomienia kolei oraz z uwagi na ograniczone możliwości transportu samochodowego/ za wojskami. W krytycznych warunkach pewnym złagodzeniem sytuacji na odcinku zaopatrzenia wojsk był dowóz organizowany transportem powietrznym. I tak np. w operacji białoruskiej w 1 Froncie Białoruskim do przewozu środków materiałowych użyto transport powietrzny, którym przewieziono 600 ton ładunku, przede wszystkim paliw.

Wiele charakterystycznych cech pracy PBA w ostatniej wojnie wystąpiło w operacji białoruskiej Armii Radzieckiej dlatego też w załączniku nr 9 przedstawiony został schemat systemu zaopatrywania wojsk armii w tejże operacji w okresie 23.06.-31.07.1944 r. z uwypukleniem organizacji i pracy Polowej Bazy Armii. Istniały również próby zorganizowania czegoś w rodzaju składów na transporcie samochodowym. Działo się to co prawda w specyficznych warunkach, a mianowicie w nietypowej, końcowej operacji Armii Radzieckiej i LWP. Właśnie w operacji berlińskiej transport armijny batalionów samochodowo-transportowych i kompanii cystern "stanowiły w toku operacji ruchome składy, utrzymując na kołach pewne zapasy amunicji i paliw". Fakt ten w pracy doktorskiej Wł. Filara został z całym naciskiem podkreślony i potraktowany jako nowa forma utrzymywania i przechowywania zapasów.

Armie alianckie⁴⁰ na zachodzie od momentu lądowania w Kuropie spotkały się z problemami zaopatrywania na szeroką skalę. Ogólny schemat zaopatrywania w tym okresie był następujący : na wybrzeżu morza /oceanu/, w rejonie opanowanych plaż lub zdobytych portów organizowano bazy materiałowe. Do tych baz zaopatrzenie dowożono transportem morskim. Benzynę i inne paliwa płynne sprowadzano na kontynent za pomocą rurociągów, przechodzących pod Kanalem La Manche, a następnie pompowano je z plaż do głównych punktów rozdzielczych rurociągiem ułożonym na powierzchni ziemi.

Na froncie zachodnim walczyło trzydzięścisześc dywizji, których potrzeby wynosiły dziennie 20.000 ton środków materiałowych /przeciętnie na dywizję trzeba było dowozić około 700 ton zaopatrzenia dziennie/. Dowóz z baz do wojsk spoczywał wyłącznie na transporcie samochodowym, ponieważ przed inwazją sojusznicy "sami bardzo dokładnie zniszczyli nie tylko francuskie linie, ale również tabor kolejowy".

W dowozie brało udział 10.000 samochodów. Przyjmując możliwości dobowe transportu samochodowego /2,5 tony na odległość 300 km⁴¹, a więc potencjał przewozowy wszystkich samochodów wynosił :

$$\frac{2,5 \text{ ton /udźwig 1 samochodu/} \times 10.000 \text{ samochodów} \times 300 \text{ km/dobę}}{2} =$$

2

3750.000 ton km/dobę.

Transport o tym potencjale mógł zabezpieczyć pełne potrzeby wojsk na głębokość operacji $\frac{3750.000 \text{ tonokm/dobę}}{20.000 \text{ ton/dobę}} = 187 \text{ km} .$

A tymczasem ramię dowozu stale się zwiększało i 16 grudnia 1944 r., a więc prawie pół roku po rozpoczęciu inwazji, wynosiło 400 do 500 km, a baza zaopatrzeniowa ciągle jeszcze znajdowała się na plaży nadmorskiej. Sytuację taką spowodował brak głębokowodnych portów, celowo okupowanych i niszczonech przez Niemców. Stąd też rozpoczęła się, jak ją nazwał Eisenhower "bitwa o zaopatrzenie", aby kosztem "bohaterskich wysiłków" służb zaopatrzenia zwiększyć potencjał przewozowy posiadanego transportu samochodowego.

Do dowozu zaopatrzenia użyto również transportu powietrznego.

W dwa miesiące po udanej inwazji w Normandii w dniu 1 sierpnia 1 armia francuska /wraz z wojskami amerykańskimi/ ląduje w Saint - Tropez i okolicy /południowa Francja/. Po opanowaniu Tulonu i Marsylii rozpoczyna się natarcie - pościg. W ciągu trzech tygodni związek ~~taktycznej~~ armii francuskiej pokonują odległość 700 km /33 km/dobę/. Wojska armii były zaopatrywane z bazy rozwiniętej w oparciu o porty Marsylia, Tulon, Nizza. Dowóz odbywał się wyłącznie transportem samochodowym. I w tej operacji transport samochodowy nie był w stanie zaspokoić nawet minimalnych potrzeb walczących wojsk. Z tego powodu trzy związki taktyczne armii /9 dyw. kolonialna, 4 dyw. marokańska, 5 dyw. pancerna/ pozostały daleko w tyle, nie brały udziału w pościgu, a do sił głównych armii dołączyły w późniejszym okresie.

Praca baz armijnych nie tylko była związana z transportem samochodowym. W niniejszym rozdziale kilkakrotnie wspominałem o wykorzystywaniu transportu powietrznego do dowozu

środków materiałowych. Transport ten szczególnie dużą rolę odegrał w końcowym okresie drugiej wojny światowej. W czasie przygotowania i prowadzenia operacji przez Front Zabajkalski latem 1945 r. transportem lotniczym przewieziono 6000 ton środków materiałowych. Tylko dla potrzeb 6 armii pancernej gwardii w czasie operacji mandżurskiej lotnictwo przewiozło na odległość 700 - 1000 km, 940 ton ładunków⁴². D. Eisenhauer podaje, że w ciągu kwietnia 1945 r. lotnictwo dostarczyło frontowi 60000 ton różnego rodzaju ładunków. W marcu 1945 r. w czasie operacji barmańskiej lotnictwo transportowe przewiozło dla jednej armii zaopatrzenie o ogólnym ciężarze 94.300 ton⁴³.

Podsumowanie i wnioski.

1. Baza materiałowa armii w pierwszej i drugiej wojnie światowej, niezależnie od nazwy jaką przyjmowała, była zespołem składów wraz z zapasami /i nielicznym transportem do przewozów wewnętrznych/ przeznaczonymi do zabezpieczenia materiałowego armii, ześrodkowanych na określonym obszarze.

Podstawowym elementem bazy były zawsze składy wraz z środkami materiałowymi. Utrzymywane w składach zapasy służyły do pokrycia potrzeb operacji jak również były rezerwą w rękach dowódcy, umożliwiającą nie tylko odtwarzanie zużytych materiałów w podległych mu korpusach, dywizjach, ale również, poprzez umiejętny i celowy ich rozdział pozwalały zaspokajać zwiększone potrzeby tych związków taktycznych, które wykonywały główne zadania i decydowały o losach operacji. Do zasadniczych funkcji bazy armijnej

należało : składowanie, wydawanie, przesyłanie, przeładunki i rozdzielnictwo.

RBA spełniała również funkcję organizatorsko-administracyjną, rola i waga tej funkcji, ze względu na stałe komplikowanie się pola walki, wyraźnie rosła.

2. Baza materiałowa armii powstała w określonych warunkach historycznych. Wpływ na kształtowanie się jej struktury i wykonywanych funkcji, a później na przeobrażenia zachodzące w tym zakresie, miały takie czynniki jak : potrzeby wojsk walczących, rozmach operacji i charakter działań bojowych /w tym możliwości oddziaływania npla na tyły i szlaki komunikacyjne/, możliwości ekonomiczne państwa oraz stan i możliwości transportu.

Potrzeby wojsk decydowały o specjalizacji składów i ilości utrzymywanych zapasów. W drugiej wojnie światowej ze względu na manewrowy charakter działań bojowych bazy stały się bardziej ruchliwe, chociaż szybkość i częstotliwość ich przemieszczania uzależniona była od wyposażenia i możliwości transportu kolejowego.

Ta zwiększona ruchliwość całej bazy materiałowej spowodowała, że dotychczas poszczególne składy, podległe wyłącznie szefom służb, zostały podporządkowane jednemu kierownictwu.

Utworzone Szefostwa PBA otrzymały określone zadania, obarczono je odpowiedzialnością, ale równocześnie otrzymały one pewne uprawnienie w stosunku do kierowników składów. W ten sposób w pewnym stopniu zmniejszyły się

uprawnienia szefów służb, jak również zmniejszył się stopień samodzielności kierowników składów.

3. Baza materiałowa armii, stanowiąca ogniwo w całym systemie zaopatrzenia stała się jednocześnie częścią systemu dowozu, której struktura i funkcjonowanie zależne były w dużej mierze również od stanu i możliwości transportu. Doświadczenie wojny wykazało, że stopień ruchliwości tyłów nie powinien być mniejszy od ruchliwości wojsk, a możliwości transportowe powinny odpowiadać potrzebom walczących wojsk.

Transport kolejowy tak w pierwszej jak i drugiej wojnie światowej odgrywał decydującą rolę w dowozie środków materiałowych. Mógł przede wszystkim przewozić duże masy towarowe na dużą odległość. Przepustowość jednej linii kolejowej wynosiła kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt par pociągów na dobę. Transport kolejowy osiągał szybkość do 400 km/dobę. Przy tym był to transport ekonomiczny i stosunkowo tani.

W warunkach ustabilizowanego frontu i minimalnego oddziaływania npla na tyły wojsk, transport ten mógł realizować dowóz niemal do samej linii frontu. W tych warunkach baza materiałowa rozmieszczała się na węzłach kolejowych, a jej funkcję i strukturę kształtowały konkretne warunki w jakich się znajdowała.

W warunkach drugiej wojny światowej ujawniły się wady tego transportu, przede wszystkim trudności w odbudowie linii kolejowych oraz mała jego elastyczność. Wyko-

rzystując w dalszym ciągu cenne cechy transportu kolejowego oraz uwzględniając jego braki, baza materiałowa armii /a w każdym etapie wojny i bazy frontowe/ rozmieszczała się na końcówkach linii kolejowej. Rozmieszczenia PBA na styku transportu kolejowego i samochodowego zmuszało do przystosowania struktury organizacyjnej i organizacji pracy do nowych warunków. W końcowym etapie wojny, a szczególnie w operacjach prowadzonych w dużym tempie i na dużą głębokość końcówki linii kolejowych pozostawały zbyt daleko w tyle, wyłoniła się konieczność uniezależnienia przemieszczania bazy armii od linii kolejowej.

Podczas walk prowadzonych na zachodzie źródła zaopatrzenia wojsk aljanckich znajdowały się poza kontynentem /w Stanach Zjednoczonych i Anglii/. Zasadniczym masowym środkiem przewozu był transport morski, na jego końcówkach w portach - rozmieszczały się także bazy materiałowe.

Transport samochodowy w drugiej wojnie światowej dzięki swej manewrowości i szybkości odegrał dużą rolę w systemie zaopatrywania wojsk, przede wszystkim pozwalał on na wydłużenie ramienia dowozu i uzupełnienie transportu kolejowego. Nie potrafił on jednak do końca wojny zastąpić kolei. Posiadał bowiem mniejszy udźwig, mniejszą szybkość i był o wiele mniej ekonomiczny, spalał zbyt wiele benzyny w stosunku do posiadanych możliwości przewozowych. Z uwagi na ruchliwość i elastyczność a więc możliwość korzystania z licznych dróg gruntowych, transport samochodowy stał się transportem przyszłości, który mógłby zastąpić kolej gdyby można było poprawić jego wiele wskaźników, a więc zdecydo-

wanie zwiększyć tonaż, zwiększyć szybkość, zmniejszyć zużycie paliwa, poprawić jego wskaźniki ekonomiczne.

W drugiej wojnie światowej został użyty do dowozu środków materiałowych nowy rodzaj transportu, transport powietrzny. Pojawiła się nowa, jakościowo różna od dotychczasowej forma dostarczania walczącym wojskom materiałów i środków koniecznych do prowadzenia walki. Jego największą zaletą była możliwość przewożenia środków materiałowych z dużą szybkością i na dużą odległość. Pozytywnym, a jednocześnie charakterystycznym elementem przy dowozie transportem powietrznym, elementem odróżniającym go od innych sposobów dostaw, jest brak konieczności opanowania dróg łączących źródło zaopatrywania z odbiorcą. Z uwagi na małą objętość i wysokie koszty produkcji i eksploatacji jego udział w ogólnym dowozie podczas drugiej wojny światowej był stosunkowo niewielki, chociaż pod koniec wojny wyraźnie wzrastał.

Ta coraz bardziej wzrastająca rola transportu powietrznego każe przypuszczać, że w przyszłej ewentualnej wojnie jego znaczenie i udział w zaopatrzeniu wojsk będzie jeszcze bardziej znaczny.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 2.

1. L. Dudek, Zaplecze i tyły w wojnie współczesnej 1969, s.132.
2. Tamże s. 134.
3. Tamże s. 135.
4. Zasadniczy materiał o systemie zaopatrywania wojsk oraz jego funkcjonowaniu w czasie wojny obronnej Polski w 1939r. zaczerpnięto z artykułu S. Feret, Przegląd Kwatermistrzowski 1969, nr 5.
5. Obszar wojenny składał się z obszaru operacyjnego i obszaru etapowego. Z kolei obszar etapowy dzielił się na obszar etapowy armii i obszar etapowy naczelnego wodza. Na obszarze operacyjnym rozmieszczone były elementy ugrupowania bojowego pierwszorzutowych armii i sięgał on na głębokość 30-60 km od przedniego skraju. W obszarze etapowym armii rozmieszczało się dowództwo armii, stacja /stacje/ rozdzielcza armii - obszar ten sięgał od 30-60 do 140 km. W obszarze etapowym naczelnego wodza rozmieszczało się stanowisko dowodzenia naczelnego wodza, sztabu głównego i naczelnego kwatermistrzostwa, sięgało od 150 do 200 km.
6. Szef komunikacji podlegał bezpośrednio szefowi sztabu armii, ściśle współpracował z oddziałem III sztabu /operacyjnym/, z kwatermistrem w zakresie organizacji przewozów operacyjnych i zaopatrzenia.
7. Dowódca etapów podlegał bezpośrednio dowódcy armii, odpowiadał za bezpieczeństwo i porządek na obszarze etapowym, obronę przeciwlotniczą określonych miejscowości i obiektów, stan i bezpieczeństwo dróg, pomoc władzom administracji cy-

wilnej przy eksploatacji żywności i prowadzenia poboru, zapewnienie wyżywienia wojskom znajdującym się na obszarze etapowym i tp. Rozporządzał on niedużym sztabem, odpowiednimi referatami i organami służb oraz dowodził wojskami etapowymi armii, kompaniami ochrony linii kolejowych i dróg, przydzielonymi oddziałami obrony plot, oddziałami żandarmerii etapowej, batalionami i kompaniami wartowniczymi oddanymi do jego dyspozycji.

8. R. Leś, Przegląd Kwatermistrzowski nr 4 1969. s. 10.
9. Ośrodek zaopatrywania oddziałów to miejsce przekazywania środków materiałowych z transportu dywizyjnego na transport oddziałów.
10. Dywizja piechoty posiadała wyłącznie tabor konny zorganizowany w 8 kolumn po 60 wozów każda, razem 480 wozów, łącznie z taborem podległych jej pułków piechoty i artylerii, w dywizji było 1000 wozów taborowych. Brygada kawalerii miała około 800 wozów taborowych.
11. W/g materiałów podawanych przez S. Fereta, PK nr 5 1969 r. kwatermistrz armii dysponował faktycznie w czasie wojny 1-2 kolumnami samochodów ciężarowych /po 26 samochodów w kolumnie po 1,5 ton = 39 ton/ i 6-10-ma kolumnami taborowymi po 80 wozów każda /80 wozów x 0,5 ton = 40 ton udźwig każdej/.

Eugeniusz Kozłowski w publikacji "Wojsko Polskie w 1936 - 1939 r. - próby modernizacji i rozbudowy" wyd. MON - 1974r. s. 216 podaje, że w czerwcu 1937 r. tabory w WP były w całości oparte na trakcji konnej, a dowództwa nie dysponowały w tym czasie nawet minimalną ilością pojazdów. W wyniku

tej krytycznej sytuacji opracowano 6-letni plan przewidujący uzyskanie do 1942 r. możliwości zmobilizowania dla potrzeb wojska 9100 samochodów. Zarekwirowane w czasie mobilizacji samochody planowano przydzielić następująco :

36 dywizjom piechoty po 105 szt, 11 brygadam kawalerii po 59-85 szt, 4-em oddziałem panc-motor. po 25 sztuk, 7 armiom - 3.000 /w tym 1128 samochodów sanitarnych/ i dla naczelnego dowództwa 910 samochodów. Autor podaje, że zbyt późno przystąpiono do spraw zwiększenia moteryzacji w Polsce i w chwili wybuchu wojny stan na tym odcinku był opłakany.

12. Wł. Kozaczuk, przedmowa do Dziennika Wojennego F. Haldera Tom I.
13. W marcu 1938 r., 2 DPanc i pułk "SS Leibstandarte AH" dowodzone przez gen Guderiana wykonały w ciągu 48 godzin marsz na odległość 700 i 1000 km. Podczas tego marszu ujawniło się istotne znaczenie należytej organizacji zaopatrywania wojsk pancernych w materiały pędne i smary. Pierwszorzędną rolę odegrał w tym transport samochodowy. - Guderian, Wspomnienia żołnierza, wyd. MON 1958, s. 46.
14. E. Kozłowski podaje, że na początku wojny 1.09.1939 r. było w niemieckiej dywizji piechoty szacunkowo około 1000 samochodów ciężarowych i osobowych, a F. Halder, Dziennik Wojenny, 1971 r., s. 303, że w 1940 r. liczba samochodów w armii niemieckiej wynosiła 420.000, a w 1941 tylko na froncie wschodnim - 500.000.
15. Fr. Halder, Dziennik Wojenny, wyd. MON 1971 tom I s. 85, pułk transportowy składał się z 3 batalionów, w każdym

batalionie cztery kompanie /batalion mógł przewieźć 1 pułk piechoty - tamże str. 87-89/.

16. W miesiącu wrześniu 1939 r. zmobilizowano 100 kolumn transportowych, z tego 50 w terminie do 17.09., a pozostałe do końca września 1939 r. W każdej kolumnie było przeciętnie 15-25 samochodów, udźwig jednej kolumny 50-60 ton środków materiałowych. W dywizji były 3 kolumny samochodowe i 3 kolumny kenne. W armii 10 kolumn samochodowych - tamże s. 85, 217, 260.
17. Tamże str. 200.
18. Tamże str. 101.
19. Tamże str. 302.
20. F. Halder, Dziennik Wojenny Tom III wyd. MON 1973 r. s.124, 117, 184.
21. Tamże str. 174.
22. Tamże str. 305.
23. Tamże str. 281, 370.
24. Tamże str. 143, 175, 181, 182, 196 i inne.
25. Tamże str. 132, 208, 231.
26. Tamże str. 147, 210.
27. Tamże str. 147.
28. Tamże str. 60.
29. Tamże str. 504, 509, 519.
30. Dane na temat tyłów Armii Radzieckiej w okresie międzywojennym zaczerpnięte ze skryptów A. Karpiński, Radzieckie tyły taktyczne i operacyjne przed wybuchem Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR, skrypt ASG 1971 nr bibl. 5/719.

31. Rejon wojskowy składał się z rejonów tyłowych pułku - głębokości do 10-15 km od przedniego skraju, rejonów tyłowych dywizji - do 25-30 km i rejonów odcinka gruntowego drogi wojskowej obsługującej korpus do 50-70 km od przedniego skraju w zależności od tego jak daleko od frontu znajdowała się stacja zaopatrywania.
32. Przedmowa do książki N. Antipienko, Na głównym kierunku, wyd. MON 1970 s. 20.
33. Uwaga autora pracy doktorskiej.
34. Podobne zmiany zaszczyły na szczeblu frontu, powstały Polowe Bazy Frontu.
35. Dane dotyczące pracy PBA w Armii Radzieckiej i LWP wykorzystane z następujących pozycji literatury :
 - A. Karpiński : "Z problemów organizacji i pracy tyłów w operacji białoruskiej Armii Radzieckiej"
Przegląd Kwatermistrzowski nr 4, 1969, s. 106, 107, 116, 112.
 - R. Leś : "Tyły operacyjne w okresie przeciwnatarcia wojsk radzieckich pod Stalingradem", Przegląd Kwat. 1, 1969, s. 104, 105, 107, 109.
 - W. Kuliński : "Niektóre uwagi o materiałowo-technicznym przygotowaniu 1 Frontu Białoruskiego do działań w operacji wiślańsko-odrzańskiej", Myśl Wojskowa 3, 1966, s. 84.
 - A. Karpiński : "Z problemów organizacji i pracy tyłów w operacji berlińskiej", Przegląd Kwaterm., 1970, s. 136, 140, 154.
 - A. Karpiński : "Organizacja i praca tyłów Armii Radzieckiej

40. Ogólną charakterystykę systemu zaopatrywania w armiach aljanek na zachodzie oparte na następującej literaturze : D. Eisenhower, "Krucjata w Europie" wyd. MON 1959 r., CH. De Gaulle, Pamiętniki wojenne, wyd. 1968 r, Fr. Skibiński, Ardeny, wyd. MON 1966 r.
41. Na zachodzie były lepsze drogi stąd wyższy wskaźnik.
42. W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki, wyd. MON 1972 r., s. 255.
43. FC Fuller, Druga wojna światowa 1939-1945, W-wa 1956, s.516.

ROZDZIAŁ 3. ANALIZA WARUNKÓW DZIAŁANIA RBA I JEJ ROLI
WE WSPÓŁCZESNEJ OPERACJI ARMII - WNIOSKI
DOTYCZĄCE STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ NA
PODSTAWIE MATERIAŁÓW Z WYBRANYCH ĆWICZEŃ
I DOSTĘPNEJ LITERATURY TEMATU.

3.1. Stan i tendencje rozwojowe techniki bojowej i sprzętu
oraz niektórych dyscyplin naukowych związanych
z tematem rozprawy.

Nawiązując do poprzedniego rozdziału, a szczególnie do wniosków w nim zawartych, chciałbym obecnie przedstawić zmiany jakie zaszły w rozwoju i możliwościach sprzętu i uzbrojenia, transportu i techniki kwatermistrzowskiej, od zakończenia drugiej wojny światowej do chwili obecnej. Możliwości sprzętu bojowego i uzbrojenia mają decydujący wpływ na rozmach operacji i charakter działań bojowych, z kolei transport i technika kwatermistrzowska decydują o możliwościach tyłów i są czynnikami kształtującymi funkcje i strukturę RBA.

W minionym okresie poważny dorobek naukowy zanotowały takie dyscypliny naukowe jak teoria dowodzenia, cybernetyka i teoria organizacji sił zbrojnych. Dlatego też osiągnięcia tych dyscyplin, a dotyczące organizacji jednostek i ich organów dowodzenia zostały w niniejszym podrozdziale również uwzględnione.

Materiał przedstawiony poniżej został wyselekcjonowany i zebrany pod kątem potrzeb tematu rozprawy. Zawiera on

te elementy, które odnoszą się do RBA i mają praktyczne znaczenie przy analizie i ocenie jej struktury.

Od zakończenia drugiej wojny światowej minęło 30 lat. Wyposażenie nowoczesnych armii zmieniło się radykalnie. Proces nasycaenia nowoczesnych armii coraz bardziej skomplikowaną techniką nie jest wcale zakończony, przeciwnie, obserwujemy raczej przyspieszenie i nasilanie się tego procesu zwiększającego możliwości działań związków operacyjnych i taktycznych, oddziałów i pododdziałów w sensie tempa, zasięgu, rozmachu, uniezależnienia od drożni, pory roku i doby, pokonywania przeszkód wodnych, stref skażonych, barier promieniotwórczych. I tak np. dywizja amerykańska posiada¹ od około 250 do 350 czołgów, około 800 transporterów opancerzonych i 3.000 samochodów różnych oraz 67 samolotów i śmigłowców. Dysponuje również licznymi amfibiami i środkami przeprawowymi do pokonywania przeszkód wodnych. Podobnym² wyposażeniem dysponuje dywizja zachodnoniemiecka /z tym, że posiada tylko 15 śmigłowców/. Związki taktyczne państw Układu warszawskiego również dysponują znaczną liczbą czołgów i transporterów opancerzonych /w tym bardzo nowoczesny BWP/ i środków przeprawowych umożliwiających prowadzenie działań w wysokim tempie. Oddziały pancerne i opancerzone są w znacznym stopniu odporne na działanie środków masowego rażenia oraz zdolne do pokonywania stref radioaktywnych.

Współczesne samoloty bojowe³ osiągają prędkość 3 M, pułap około 30 km. U niektórych z nich, zmienna geometria płatów umożliwia znaczne zmniejszenie rozbiegu i dobiegu przy

starcie i lądowaniu. Zasadniczy wpływ na uzbrojenie samolotów bojowych wywarł rozwój broni jądrowej i pocisków raketowych, jak również pojawienie się dokładnie pracujących, o dalekim zasięgu systemów radiolokacji i naprowadzania. Nowoczesne samoloty mogą posiadać pociski raketowe, bomby, karabiny maszynowe i działka automatyczne. Zawieszenie elementów uzbrojenia z zewnątrz pozwala na szybkie przeobrażanie. Wielozadaniowe samoloty myśliwskie i myśliwsko-bombowe mogą zabierać uzbrojenie o wadze około 10 ton, a strategiczne samoloty dalekiego zasięgu - ponad 50 ton. Dzisiaj samolot nie musi dostawać się w strefę obrony powietrznej, a nawet nie musi się do niej zbliżać. ~~By~~ pocisk raketowy dokładnie trafił w cel, używa się specjalnych urządzeń liczących, które automatycznie kierują startem i lotem pocisku raketowego.

Amerykanie oddali do dyspozycji dowódcy armii polowej, dowódców związków taktycznych pewne ilości lotnictwa, uważając to za niezbędny warunek uzyskania wysokiego tempa działań⁴,

Rozliczne modyfikacje śmigłowców zmierzają nie tylko w kierunku udoskonalenia ich jako środka transportowo-desantowego, lecz również do wykorzystania ich w charakterze maszyn bojowych. Wydaje się, że śmigłowce uzbrojone i wyposażone w wyrzutnie pocisków jądrowych małej mocy, przeciwpancerne pociski kierowane, działka bezodrzutowe i inne rodzaje uzbrojenia mogą w niektórych warunkach zagrozić oddziałom i pododdziałom RBA.

Głównym środkiem rażenia stała się broń raketowo-jądrowa. Siły zbrojne NATO na środkowo-europejskim TDW dyspo-

nują licznymi środkami przenoszenia broni jądrowej. Do tych środków, które bezpośrednio zagrozić mogą RBA w okresie przegrupowania do rejonu wyjściowego lub w toku operacji armijnej, zaliczyć należy przede wszystkim pociski raketowe taktyczno-operacyjne Lance i Sergeant o zasięgu minimalnym 110-139 km⁵. Pocisk Lance może posiadać głowicę konwencjonalną lub jądrową o mocy 20-150 KT, a Sergeant : chemiczną, biologiczną lub atomową o mocy 40-150 KT⁶. Może być również wykonane uderzenie na RBA pociskiem raketowym Pershing /zasięg minimalny 185 km, maksymalny 740 km/ z głowicą jądrową 40; 165; 400 KT⁷. Ponadto siły powietrzne NATO dysponują samolotami - nosicielami broni jądrowej, zdolnymi przemieścić głowice jądrowe różnej mocy od 40-300 KT i większej.

Czynniki rażenia BMR są powszechnie znane. Poniższa tabela przedstawia promień strefy rażenia żołnierzy i sprzętu przy jednoczesnym działaniu wszystkich czynników rażenia wybuchu jądrowego /w km/⁸.

Warunki rozmieszczenia ludzi, rodzaj sprzętu /strefy zniszczeń/	Rodzaj wybuchu	Moc wybuchu w KT					
		30	50	100	200	300	500
		r	r	r	r	r	r
	2	3	4	5	6	7	8
Żołnierze nie ukryci /zranienia/	N	2	2,4	3,1	4,0	4,6	5,6
	P	3	3,6	4,8	6,1	7,0	8,4
Strefa niszczenia Samochody ciężarowe i cysterne	N	1,3	1,55	1,95	2,45	2,8	3,35
	P	1,7	2,0	2,5	3,15	3,6	4,3
Strefa niszczenia Żywność	N	1,05	1,25	1,6	2,0	2,3	2,7
	P	1,1	1,3	1,65	2,1	2,4	2,85

	1	2	3	4	5	6	7	8
Rozmiary stref zniszczeń lasu								
- strefa całkowitego zniszczenia	N P	1,25 1,4	1,4 1,6	1,8 2,1	2,3 2,6	2,65 3,0	3,1 3,6	
- strefa ciągłych zawałów /60 %/	N P	1,55 1,7	1,8 2,0	2,3 2,6	2,9 3,2	3,35 3,7	4 4,4	
- strefa częściowych zawałów	N P	2,1 2,35	2,6 2,8	3,2 3,5	4,1 4,4	4,6 5,0	5,6 6,0	
- strefa pożarów ciągłych	N P	- 2,0	- 2,4	- 3,2	2,4 4,0	2,8 4,7	3,4 5,7	
- strefa pożarów pojedynczych	N P	2,4 3,6	2,9 4,2	3,6 5,5	4,7 7,2	5,4 8,2	6,5 10,0	

Jak wynika z powyższego, prawdopodobna moc wybuchu jądrowego może się wahać od 30 do 150 - 200 KT. Wybuchy powietrzne o takiej sile powodują całkowite niszczenie ludzi i sprzętu na powierzchni od około 7 - 30 km², natomiast uszkodzeń i ranień od około 30 do 100 km², dotyczy to zarówno rozmieszczenia tyłów na otwartej przestrzeni jak i w lesie.

W minionym okresie poważny postęp osiągnięto w transporcie powietrznym i lądowym.

Amerykanie dysponują obecnie licznymi typami samolotów transportowych a największy z nich C-5A Galaxy posiada możliwość maksymalnego udźwigu 120 ton lub 650 ludzi⁹. Również Związek Radziecki posiada samoloty transportowe o dużym udźwigu i dużej ładowności np. An-22 o udźwigu 80 ton i zasięgu 5-11 tys. km oraz inne, jak TU-114, IL-62 itd.

Wszystkie kraje socjalistyczne dysponują poważną rezerwą dla wojskowego lotnictwa transportowego, jaką stanowi

liczny park lotnictwa cywilnego zaliczany do najlepszych w świecie. Tak na zachodzie jak i w naszym obozie dysponujemy coraz liczniejszym i lepszym parkiem śmigłowców. Jedne z największych w świecie są śmigłowce Mi-6 i Mi-10. Mi-6 może przewozić 70-80 ludzi lub ponad 12 ton ładunku, a Mi-10 posiada udźwig do 15 ton. Szybkość śmigłowca wynosi 150-200 i więcej km/godz. a zasięg 400 i więcej km. W chwili obecnej wojskowy transport powietrzny rozwija się w bardzo szybkim tempie, powstaje coraz większa liczba różnych typów statków latających o coraz lepszych osiągnięciach i przystosowaniu do wykonywanych zadań. Duży przewrót w wojskowym lotnictwie transportowym spowoduje zastosowanie samolotów pionowego startu i lądowania. Pierwszą próbę z samolotem tego typu /VJ 101 C/ przeprowadzono w NRF w lipcu 1963 r.¹⁰. Rozwój prac badawczych nad samolotami pionowego startu obserwuje się i w innych krajach. Przed paru laty oglądaliśmy w telewizji pokazy nowości lotniczych ZSRR, gdzie właśnie m.in. przedstawiono samolot pionowego startu i lądowania. Istnieje także możliwość wprowadzenia do transportu powietrznego ciężkich samolotów o prędkości naddźwiękowej /tego typu jak IL-144 i Concorde/ "i wóczas dalszy jakościowy skok będzie możliwy dopiero przy zastosowaniu rakietopalanów i rakiet transportowych o prędkości hiperdźwiękowej"¹¹.

Poważne zmiany nastąpiły w transporcie samochodowym gdzie zwraca się szczególną uwagę na zwiększenie możliwości załadunkowych przy jednoczesnej zdolności poruszania się po drogach bitych i w terenie. Dąży się przy tym do tego, aby zapewnić pojazdom kołowym taką samą zdolność pokonywania te-

renu, jaką wyróżniają się pojazdy gąsienicowe.

Specjaliści wojskowi Układu NATO są zdania¹², że służba tyłów nie wykona należycie swych zadań jeśli transport samochodowy nie będzie dysponował taką samą zdolnością pokonywania przestrzeni jak i maszyny bojowe. W związku z tym w NRF¹³ na początku lat 70-tych podjęto kroki wiodące do przygotowania nowej generacji wojskowych pojazdów kołowych. Samochody transportowe podzielono na opancerzone i nieopancerzone. Nieopancerzone o ładowności 4,7 i 10 ton, a opancerzone o ładowności 2 ton. Poza tym podzielono je na pojazdy strefy frontowej i tylowej. Samochody strefy frontowej /opancerzone i nieopancerzone/ będą posiadać pełną zdolność pojazdów terenowych. Pojazdy opancerzone i niektóre terenowe mogą pływać. Samochody strefy tylowej konstrukcyjnie są jednorodne z pozostałymi, zwiększono jedynie ich ładowność kosztem zdolności poruszania się w trudnych warunkach terenowych. Wszystkie samochody wyposażono w silniki wielopaliwowe. Wmontowano także urządzenia filtracyjno-wentylacyjne dla ochrony załóg i przewożonych wojsk /środków materiałowych/ przed skażeniem pyłem radioaktywnym, środkami chemicznymi i biologicznymi.

Interesujące wyniki osiągnięto w budowie pojazdów członowych¹⁴. Pojazdy te buduje się jako kołowe lub gąsienicowe. Pojazdy kołowe mogą składać się z wielu członów. Na przykład pociąg ciężarowy "Overland" amerykańskiej firmy Le Tournau składa się z 13 członów mających w sumie 27 osi i 170 m. długości. Jego ładowność wynosi 150 ton. Napędzają ten gigantyczny pojazd cztery turbiny gazowe o mocy 1186 KM

każda. Jego maksymalna prędkość wynosi 32 km/godz. Pojazd taki można używać tylko w określonych warunkach, toteż z reguły używa się dwu - lub trzyczłonowych pojazdów, które mają wielostronne zastosowanie i są najlepiej przystosowane do poruszania się w terenie. Samochody o dużej ładowności produkuje się w niektórych krajach socjalistycznych. Na przykład gigantyczne ciężarówki "Biel-AZ-549" buduje się w mińskiej fabryce samochodów¹⁵. Każda z nich posiada 10 kół, może rozwijać szybkość do 60 km/godz. i przewozić 120 t ładunku. W ZSRR i Czechosłowacji¹⁶ przystąpiono do produkcji seryjnej nowych terenowych członowych, wielotonażowych pojazdów kołowych o nazwie "Kamaz" i "Tatra 813" o udźwigu od 30 do 100t.

W Polsce, w fabryce samochodów ciężarowych w Starachowicach produkuje się już samochód o udźwigu 11 i 18 ton¹⁷, a udział transportu samochodowego w przewozach krajowych stale wzrasta. W latach 1976-80 planowano zmianę ogólnej struktury taboru samochodowego¹⁸ i wzrost wysokotonażowego taboru z 6 do 16 % oraz niskotonażowego z 37 do 42 %. Wraz z rozwojem transportu rozwija się paletyzacja i konteneryzacja. Stosowanie palet jest już na ogół powszechne, a w Szczecinie rozpoczęto w październiku¹⁹ 1975 r. seryjną produkcję 20 tonowych kontenerów.

W końcu lat pięćdziesiątych zwróciły uwagę doniesienia prasy zagranicznej o skonstruowaniu aparatów typu Hovercraft, poruszających się na powietrznej poduszce. W/g informacji zachodniemieckiego miesięcznika "Soldat und Technik", amerykańska firma "Bell Systems" skonstruowała aparat na po-

wietrznej poduszce Bell SK 5. Rozwija on prędkość 108 km na godzinę, napęd stanowi turbina gazowa o mocy 1150 KM. W USA prowadzi się prace nad aparatem na powietrznej poduszce, który będzie się mógł poruszać z prędkością 480 km/godz. Niektóre amerykańskie firmy pracują nad latającymi samochodami i czołgami. "Soldat und Technik" informuje, że francuska firma "Bertine" osiągnęła znaczny postęp w konstrukcji terroplanu - kombinacji samochodu z poduszkowcem²⁰. Latające aparaty różnych typów prawdopodobnie staną się w przyszłości jednym z podstawowych środków transportowych do manewru odwodami i zaopatrzenia wojsk. Niosą one w sobie zarodek kolosalnego zwiększenia mobilności wojsk i tempa natarcia.

Niezależnie od perspektyw, które starałem się nakreślić i niezależnie od środków, które są w stadium eksperymentu, już na obecnym etapie możliwości transportu powietrznego jak i samochodowego, w porównaniu do drugiej wojny światowej bardzo się zmieniły. Wydaje się, że transport ten jest w stanie przejąć od kolei masowe przewozy środków materiałowych na duże odległości. Sądzę, że śmigłowiec jako nowy środek transportu, niezależny od stanu dróg, dysponujący stosunkowo znacznym udźwigniem i prędkością, może we współczesnej operacji spełniać te zadania w dziedzinie przewozów, które w drugiej wojnie światowej wykonywał transport samochodowy.

Znaczne postępy zanotowano w technice służb kwatermistrzowskich. Podejmuje się badania i prace zmierzające do tworzenia w wojsku jednostek ładunkowych dostosowanych do

spaletyzowanego, pakietowego i kontenerowego systemu zaopatrzenia^{20a}. Wyposaża się jednostki w techniczny sprzęt przeładunkowy. Przeprowadza się ówczesne doświadczenia²¹ w zakresie wykorzystania tego sprzętu i organizacji przeładunków. Nasze własne doświadczenia wskazują, że mechanizacja przeładunków to jedyna droga do ich przyspieszenia i eliminacji znacznych ilości rąk ludzkich.

Do przewozu mps można obecnie stosować wielkie cysterny samochodowe o pojemności do 24.000 l.²² i więcej, zbiorniki plastikowe o różnych rozmiarach oraz rurociągi.

W zakresie magazynowania i przechowywania produktów żywnościowych w warunkach polowych dokonano również znacznych postępów. Wielowarstwowe opakowania, chronią zawartość przed promieniowaniem i skażeniem. Wbudowane w opakowanie indykatory, określają zdatność zawartości do spożycia bez specjalnych badań²³. Jeżeli chodzi o pojemność i zawartość opakowań, dąży się do tworzenia optymalnych zestawów żywnościowych w formie paczek /jednostek ładunkowych/, zawierających dla określonej liczby osób kompletne posiłki, nie wymagające wiele czasu na ich przygotowanie.

Rozpatrywana w niniejszej rozprawie problematyka, ma związek z teorią dowodzenia i z teorią organizacji. Przedmiotem badań teorii dowodzenia są "prawidłowości o charakterze ilościowym i wartościowym, występujące w struk-

turach organizacyjnych wojska przede wszystkim podczas walki, a przejawiające się głównie w procesach informacyjno-decyzyjnych organów dowodzenia i obiektów dowodzenia"²⁴.

W świetle prac podejmowanych w ASG²⁵, rola teorii dowodzenia powinna sprowadzać się do wypracowywania ogólnych zasad, reguł, a nawet dyrektyw, bądź w szczególnych przypadkach - metodyk postępowania organizatorskiego, wytyczających i oświetlających "drożnię" w obszarze rozwiązań praktycznych.

Już na obecnym etapie znane są niektóre zasady, prawidłowości i reguły, które określają oraz wskazują najracjonalniejsze sposoby działania dowódców i sztabów, wynikające z praw walki zbrojnej, zweryfikowane w praktyce i przedstawione w licznych publikacjach wojskowych²⁶.

Część tych zasad i reguł wynika z ustaleń innych dyscyplin naukowych takich jak prakseologia, teoria organizacji i kierowania, cybernetyka i inne, a obecnie wspierające swymi osiągnięciami z teorią dowodzenia.

Nie wnikając w szczegóły związane z problematyką dowodzenia, poniżej przedstawiam tylko te, które mogą i powinny pomóc w określeniu funkcji i struktury organu dowodzenia Ruchomą Bazą Armii.

Wraz z rozwojem uzbrojenia, organizacji wojsk i sposobów prowadzenia działań bojowych następowały merytoryczne i formalne zmiany w systemie dowodzenia wojskami. We wszystkich armiach ukształtowane zostały sztaby jako organy dowódców do dowodzenia podległymi jednostkami. Obok ogólnowojskowych, pojawiły się komórki sztabowe rodzajów wojsk, a nawet

służb. Zrozumiałym jest, że w systemie kierowania, sztaby ogólnowojskowe stanowią układy decyzyjne, a sztaby rodzajów wojsk i służb stanowią układy wykonawcze i zabezpieczające, ich szczególną cechą jest to, że podporządkowane są układowi decyzyjnym i realizują ich decyzje. Powszechne zrozumienie oraz ostateczne utwierdzenie się roli sztabu w procesie dowodzenia /kierowania/ nastąpiło podczas drugiej wojny światowej, w której już żaden dowódca nie mógł bez sztabu właściwie kierować podległymi jednostkami. Sztaby stały się podstawowymi organami dowódców, zapewniającymi im jednoosobowe i jednolite dowodzenie podległymi jednostkami różnych rodzajów wojsk i służb.

Do podstawowych zadań sztabu należy :

1. Zdobywanie informacji, ich opracowywanie i wykorzystywanie;
2. Przygotowanie decyzji, jej utrwalanie /zatwierdzenie/ i przekazywanie wykonawcom;
3. Tworzenie warunków zapewniających realizację decyzji;
4. Kontrola i korygowanie wykonywanej decyzji.

W zależności od tego, w jakim celu i jakie zdobywa się informacje, jakiego rodzaju przedsięwzięć dotyczy decyzja dowódcy, w zależności od tego jakimi jednostkami się dysponuje i w zależności od zadania jakie mają one wykonać - a więc od celu jakiemu służy sztab zależą funkcje sztabu, liczba i jakość komórek sztabowych. Najczęściej wymienia się następujące zasady i reguły zapewniające skuteczne, a więc i sprawne dowodzenie :

- jednoosobowe kierowanie realizowane przy pomocy sztabu przy uwzględnieniu konieczności udzielania stosunkowo dużej autonomii i samodzielności podległym oddziałom i pododdziałom;
 - stałe doskonalenie i podnoszenie jakości umiejętności "żołnierza - członka" sztabu jak i doskonalenie aparatu dowódczo-sztabowego;
 - precyzyjne ustalanie obowiązków funkcyjnych osób, zapewniające jednocześnie możliwość wzajemnego zastępowania się poszczególnych oficerów, komórek, zespołów /wymienność/ ;
 - wykorzystywanie w dowodzeniu techniki i innych zdobyczy nauki;
 - doskonalenie struktur organizacyjnych organów dowodzenia - odpowiednio do zmian zachodzących w rozwoju technicznych środków dowodzenia i w poglądach doktrynalnych;
 - konieczność posiadania awaryjnego stanowiska dowodzenia.
- Jedną z najważniejszych cech dowodzenia stanowi operatywność /zdolność do realizowania procesu dowodzenia w możliwie najkrótszym czasie./ We współczesnej literaturze wojskowej²⁷ mówi się o podstawowej sprzeczności powstałej między współczesnymi możliwościami wojsk /siła ognia, manewr/, a środkami i metodami dowodzenia. Należy więc eliminować te wszystkie elementy w procesie dowodzenia, które wydłużają czas dowodzenia /czas dowodzenia = czas zbierania informacji + czas podejmowania decyzji + czas przekazywania decyzji do podwładnych/. Duże możliwości w usprawnieniu dowodzenia widzi się w zastosowaniu i wykorzystaniu cybernetyki.

Metody cybernetyczne mają duże znaczenie w rozwiązywaniu praktycznych zadań, między innymi w doskonaleniu procesu automatyzacji dowodzenia jak również w rozwoju teorii dowodzenia. "Cechą cybernetyki jest to, że zajmuje się ona badaniem układów określających wymianę informacji wewnątrz obiektu albo między obiektem, a otoczeniem"²⁸. W odniesieniu do problematyki tyłowej, zastosowanie metod cybernetycznych może wpłynąć na udoskonalenie procesu dowodzenia i zarządzania tyłami, a tym samym usprawnić zaopatrywanie i obsługę wojsk. "Cybernetyka w odniesieniu do procesów dowodzenia i zarządzania tyłami oznacza przede wszystkim specyficzne podejście do problematyki zaopatrywania i obsługi wojsk, w którym przedmiotem badań jest nie materialna strona procesów, a wymiana informacji i procesy podejmowania decyzji"²⁹. Na podstawie osiągnięć tej dyscypliny naukowej i przeprowadzonych prac badawczych został opracowany przez Instytut Dowodzenia przy ASG projekt Polowego Zautomatyzowanego Podsystemu Dowodzenia Tyłami Związku Taktycznego /PZPDT ZT/³⁰. Miejsce PZPDT ZT i jego powiązania z innymi podsystemami opracowano na podstawie "jednolitych zasad budowy polowych zautomatyzowanych podsystemów dowodzenia wojskami państw Układu Warszawskiego". Cechą charakterystyczną tych powiązań jest jego względna autonomiczność zarówno w poszczególnych ogniwach dowodzenia, jak również w ramach danego ogniwa. Powiązanie z innymi podsystemami realizowane jest w oparciu o istniejącą sieć łączności teledacyjnej, dodatkowo wyposażonej w środki informatyki.

Nie wchodząc w szczegóły techniczne budowy PZPDT ZT należałoby wspomnieć, że przewiduje on następujące podstawowe grupy punktów zbierania i przetwarzania informacji : punkty informacyjne /PI/, punkty zbierania informacji /PZI/ i ośrodki przetwarzania informacji /OPI/.

Punkty informacyjne stanowią pierwsze ogniwo PZPDT ZT i zapewniają napływ niezbędnych do dowodzenia informacji. Punkty zbierania informacji organizowane będą w celu przyjęcia informacji z PI, dokonania wstępnej segregacji, zestawienia i uogólnienia informacji oraz opracowania dokumentów informacyjnych i sprawozdawczych. Ośrodki przetwarzania informacji wyposażone w uniwersalne i specjalistyczne, przystosowane do pracy w warunkach polowych, elektroniczne maszyny cyfrowe /EMC/ przeznaczone będą do zbierania, przechowywania i przetwarzania informacji niezbędnych dla dowodzenia tyłami.

W wyniku powyższego należy się spodziewać powstawania projektów nowych polowych zautomatyzowanych podsystemów dowodzenia tyłami na szczeblach operacyjnych, w którym określoną rolę odegra RBA.

Struktura organizacyjna RBA powinna być taka aby w maksymalnym stopniu odpowiadała podstawowym wymagom takiego podsystemu. Wydaje się, że w świetle perspektywicznych wymogów i już zdobytych doświadczeń, szefostwo RBA winno być punktem zbierania szczegółowych informacji o ilościach i miejscu rozmieszczenia różnych rodzajów środków materiałowych. Punktami informacji, z których napływać będą dane PZI ^{do/} /szefostwa/ byłyby urządzenia i jednostki tyłowe RBA. Zebrane informacje

należałoby wykorzystywać w procesie decyzyjnym wewnątrz bazy, a następnie odpowiednio segregować, uogólniać i przekazywać do kwatermistrzostwa armii celem podejmowania decyzji o charakterze operacyjno-organizacyjnym.

Teoria organizacji sił zbrojnych stanowi zbiór prawidłowości i zasad dotyczących tworzenia i rozwoju sił zbrojnych. "Przedmiotem teorii organizacji sił zbrojnych jest opracowanie /stworzenie/ naukowych podstaw do organizowania sił zbrojnych oraz ich poszczególnych systemów organizacyjnych i wielkich systemów z uwzględnieniem aktualnej doktryny wojennej, możliwości ekonomicznych państwa i warunków wojny, w jakich będą one działać"³¹. W zakres zainteresowań teorii organizacji sił zbrojnych wchodzi między innymi badania nad organizacją jednostek wojskowych wszelkiego typu, a w tym tworzenie jednostek nie tylko o charakterze operacyjnym ale również organów dowodzenia tyłami, jednostek zaopatrywania, jednostek obsługi oraz dobór odpowiednich, możliwie optymalnych form organizacyjnych³².

Zazwyczaj rozróżnia się trzy główne typy struktur organizacyjnych : "liniową", "funkcjonalną" i "sztabową"³³. Strukturę liniową możemy scharakteryzować jako taką, w której linie i kierunki zależności funkcjonalnych pokrywają się z liniami zależności służbowych. Według wielu autorów przedmiotu, do cech struktury liniowej należy brak jakiegokolwiek wyspecjalizowanych doradców. Struktura taka, jakkolwiek teoretycznie możliwa, w praktyce występuje bardzo rzadko.

Wobec coraz szybszego postępu technicznego i organizacyjnego powstała konieczność posługiwania się radą specjalistów. To było przyczyną rozwijania się struktur funkcjonalnych. W strukturach tych podwładni, obok przełożonych służbowych mają także oddzielnych przełożonych funkcjonalnych, doradzających im bezpośrednio w wykonywaniu ich funkcji służbowych. Czyni to zadość postulatowi specjalizowania się przełożonych w szczególnych zakresach kierowania, ale rodzi także pewne niebezpieczeństwo. Zauważono mianowicie, że przekazywanie rad specjalistów za pośrednictwem przełożonych służbowych niepotrzebnie przedłuża drogę łączności i może doprowadzić do zubożenia, a nawet do zniekształceń tych porad. Postanowiono więc skomunikować specjalistów bezpośrednio z wykonawcami. Powstała w ten sposób więź funkcjonalna oddziela się od więzi służbowej i niekiedy zaczyna nad nią dominować, gdyż powiązania między organami funkcjonalnymi tej samej specjalności na różnych szczeblach uzyskują przewagę nad zależnościami służbowymi wykonawców od kierowników służbowych³⁴. Taka sytuacja narusza zasadę jedności rozkazodawstwa oraz jednostkową odpowiedzialność.

³⁵
Struktura sztabowa charakteryzuje się tym, że organy funkcjonalne /sztaby/ doradzają bezpośrednio zarówno tym organom, którym podlegają służbowo, jak i fachowo odpowiednim, służbowo od nich niezależnym organom funkcjonalnym na niższym szczeblu hierarchicznym. W ten sposób struktura typu sztabowego różni się od liniowej tym, że organa funkcjonalne na poszczególnych szczeblach ulegają rozbudowie, przy czym

grupujące fachowców danej specjalności na wyższym szczeblu kierownictwa zostają powiązane więzią funkcjonalną /lecz nie służbową/ nie tylko z równorzędnymi organami kierownictwa, lecz także z organami funkcjonalnymi grupującymi fachowców tej samej specjalności na niższych szczeblach. Struktury sztabowe łączą w sobie w zasadzie zalety struktur liniowych /wyraźnie zarysowane jednoosobowe kierownictwo, jednostkowa odpowiedzialność, szybkość decyzji i sytuacja sprzyjająca samodzielnej inicjatywie na wszystkich szczeblach/ i zalety struktur funkcjonalnych /możność maksymalnego posługiwania się "radą kompetentną" niezbędną w warunkach współczesnego rozwoju nauki i techniki/. Tym samym struktury te eliminują słabe strony wymienionych jednostronnych typów struktury /sztywność i brak kompetencji kierownictwa w strukturach liniowych oraz zatarcie się linii kierowania, występujące w strukturach funkcjonalnych./

Innym podziałem struktur organizacyjnych jest ich rozpiętość pionowa i pozioma. Z tego względu rozróżniamy :
1/ struktury "płaskie", w których występuje mała liczba szczebli, 2/ struktury "smukłe" o dużej liczbie szczebli hierarchicznych. Wieloszczeblowa "smukła" organizacja, gdzie każdy przełożony ma stosunkowo mniej bezpośrednich podwładnych, bardziej sprzyja bezpośredniemu kierowaniu nimi i pewności dowodzenia, zmniejsza jednak operatywność dowodzenia /wzrasta np. czas zużywany na dojście rozkazu do wykonawcy³⁶.
"Im bardziej zaś struktura organizacyjna danego oddziału przybiera charakter "płaski", tym bardziej wzrasta operatywność dowodzenia i kontakt z bezpośrednimi wykonawcami. Są tu

jednak granice, których przekroczyć nie wolno, mianowicie granice możliwości przeciętnego typu dowódcy do rozdzielności uwagi przy jednoczesnym koncentrowaniu jej na celu działania"³⁷. "Nasze wyobrażenia o współczesnym polu walki, wyrażające się m.in. w postulatach decentralizacji dowodzenia przy jednoczesnym tworzeniu dostatecznie samodzielnych, a niewielkich oddziałów oraz w wymaganiu manewrowości i operatywności, zrodziły szeroko rozpowszechnioną tendencję właśnie do "spłaszczania" struktur organizacyjnych"³⁸. Ten sam autor³⁹ stwierdza, że dobra struktura powinna odpowiadać następującym warunkom 1/ organizacja oddziału winna służyć sprawnemu wykonywaniu zadań, do których jest on przeznaczony, 2/ organizacja winna gwarantować pewność i operatywność kierowania wykonawstwa tych zadań, a co się z tym wiąże - by liczba szczebli organizacyjnych była możliwie najmniejsza, 3/ struktura dowodzenia, a więc i organizacja oddziału winny umożliwiać przejawianie samodzielności i inicjatywy wykonawców oraz sprzyjać ich doskonaleniu się jak również przygotowaniu do wykonywania większych i trudniejszych zadań w przyszłości.

K. Krzyżanowski precyzuje⁴⁰ szereg dyrektyw i reguł dotyczących tworzenia struktur organizacyjnych jednostek wojskowych :

1. Budowę struktury organizacyjnej rozpoczyna się od analizy ogólnego zadania danej jednostki, podziału zadania ogólnego na odpowiednie szczegółowe części oraz podziału funkcji i czynności /zakresu działania/, których wykonywanie za-

pewnia realizację zadań w obrębie poszczególnych komórek aż do poszczególnych stanowisk pracy włącznie;

2. Struktura powinna być możliwie najprostsza, o najmniejszej liczbie szczebli hierarchicznych, wykluczająca luki organizacyjne oraz krzyżowanie się zakresów działania;
3. Należy dążyć, aby liczba komórek podległych bezpośrednio jednemu kierunkowi była nie większa jak 7 komórek, a w manipulacyjnych i fizycznych - nie więcej niż 30 stanowisk roboczych;
4. Kierownicy powinni być w maksymalnym stopniu odciążeni od funkcji wykonawczych, co można osiągnąć dzięki istnieniu komórek sztabowych; należy przy tym wyraźnie ustalić, które komórki stanowią trzon struktury organizacyjnej, czyli pełnią funkcje podstawowe /kierownicze lub wykonawcze/, a które rolę pomocniczą;
5. Zakres uprawnień /władzy/ muszą być dostosowane do ściśle określonego zakresu obowiązków i odpowiedzialności;
6. Należy unikać łączenia funkcji kierowniczych /administracyjnych/ z bieżąco wykonywanymi funkcjami specjalistycznymi;
7. Trzeba dążyć do koncentracji podobnych wyspecjalizowanych czynności i łączenia ich w odrębne komórki obsługujące wiele jednostek organizacyjnych, a więc unikać tzw. autarkii organizacyjnej polegającej na przeświadczeniu iż jednostka organizacyjna może wykonywać wszystkie zadania i operacje niezależnie od wpływu otaczającej ją rzeczywistości.

Powyższe wskazania mają istotne znaczenie w budowie struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa, dlatego też zostaną wykorzystane w formułowaniu końcowych wniosków.

2. Tamże s. 40.
3. Współczesna Wiedza Wojskowa, Wyd. MON P-wa 1973 r. s. 200.
4. W. Sawka, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej operacyjnej i taktyki. Wyd. MON 1972 r. s. 243-244.
5. Kompendium Sił Zbrojnych Państw NATO, Wyd. Sz.Gon. P-wa 1974 r. s. 126.
6. Tamże s. 126.
7. Tamże s. 126.
8. Dane zasorpcyjne z Jednostek wojsk chemicznych. Ochr. 230/74 s. 37. Tabela 9/I, s. 40, Tabela 10/I, s. 40 Tabela 14/I.
9. Kompendium Sił Zbrojnych NATO s. 130.
10. S. Pietschowski, Wykorzystanie transportu powietrznego w wojnie współczesnej, Przegląd Kontrologiczny 3, 1974 r. s. 36.
11. Tamże s. 37.
12. Z. Kozłowski, Produkcja transportu samochodowego dla potrzeb Bundeswehry, Przegląd Kontrologiczny 3, 1974 r. s. 130.
13. Tamże s. 132 i 133.
14. Współczesna Wiedza Wojskowa, wyd. MON 1972 r. s. 243 i 247.
15. Wiadomości Kontrologiczne, Przegląd Kontrologiczny 6, 1970 r. s. 60.
16. Audycje telewizyjne "Eureka" z kwietnia 1975 r.
17. Dziennik telewizyjny z dnia 7.11.1975 r.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 3.1.

1. Dane z Kompendium Sił Zbrojnych NATO. Szt. Gen.688/74 s.33.
2. Tamże s. 48.
3. Współczesna Wiedza Wojskowa. Wyd. MON W-wa 1973 s. 200.
4. W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej operacyjnej i taktyki. Wyd. MON 1972 r. s. 243-244.
5. Kompendium Sił Zbrojnych Państw NATO. Wyd. Sz.Gen. W-wa 1974 r. s. 126.
6. Tamże s. 126.
7. Tamże s. 126.
8. Dane zaczerpnięte z Vademecum wojsk chemicznych. Chem.230/71 s. 37. Tabela 9/I, s. 40, Tabela 10/I, s. 48 Tabela 14/I.
9. Kompendium Sił Zbrojnych NATO s. 130.
10. S. Pietraszewski, Wykorzystanie transportu powietrznego w wojnie współczesnej, Przegląd Kwatermistrzowski 3, 1974 r. s. 36.
11. Tamże s. 37.
12. Z. Kołodziejak, Produkcja transportu samochodowego dla potrzeb Bundeswehry, Przegląd Kwatermistrzowski 3, 1974 r. s. 130.
13. Tamże s. 132 i 133.
14. Współczesna Wiedza Wojskowa, wyd. MON 1972 r. s. 213 i 317.
15. Wiadomości Kwatermistrzowskie, Przegląd Kwatermistrzowski 6, 1970 r. s. 80.
16. Audycje telewizyjne "Eureka" z kwietnia 1975 r.
17. Dziennik telewizyjny z dnia 7.11.1975 r.

18. B. Marchewka, Prognozy rozwojowe transportu kolejowego i samochodowego w Polsce, Przegląd Kwatermistrzowski 16, 1970 r., s. 33"
19. Wiadomości dziennika radiowego z. 24.10.1975 r.
20. W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej taktyki, wyd. MON 1972 r. s. 247.
- 20 a. Pod pojęciem jednostka ładunkowa należy rozumieć określoną ilość ładunku /środków materiałowych/ zestawioną w palecie, lub w pojemniku, lub w kontenerze, lub w paczce w sposób trwały umożliwiający zastosowanie zmechanizowanego przeładunku, z przeznaczeniem dla konkretnego pododdziału lub oddziału.
21. Załącznik nr 10 d.
22. Współczesna wiedza wojskowa, wyd. MON 1972 r., s. 326-327.
Produkcję 24 m³ cystern już rozpoczęto w Polsce - Dziennik telewizyjny z dnia 8.12.1975 r.
23. Tamże s. 328.
24. J. Skibiński, Strukturalne i metodologiczne problemy teorii dowodzenia, Myśl Wojskowa 12, 1972 r. s. 42.
25. Tamże s. 43.
26. Wykorzystano w tym zakresie następujące publikacje :
E. Wysockiński, Dowodzenie jako proces kierowania w kategoriach naukowej organizacji oraz praktyki wojskowej oraz kierunki doskonalenia działania sztabów, Myśl Wojskowa 10, 1969 r. s. 3 i 8, 1971 r. s. 3
M. Rzeszowicz, O doskonaleniu organizacji pracy sztabów, Myśl Wojskowa 8, 1971 s. 14.

- Z. Gołąb, O doskonaleniu działalności dowództw i sztabów,
Myśl Wojskowa 9, 1974 s. 17.
O niektórych zasadach dowodzenia wojskami,
Myśl Wojskowa 10, 1974, s. 11.
- M. Wieozerko, O roli i zadaniach sztabów, Myśl Wojskowa
12, 1971, s. 45.
- B. Kulińczyk, Usprawnienie dowodzenia w teorii i praktyce,
Myśl Wojskowa 9, 1968, s. 13.
Struktura logiczna systemu dowodzenia i kierunku
jej usprawnień, Myśl Wojskowa 10, 1971, s.3.
- A. Apanowicz, Dowodzenie - wydawnictwo MON, 1961, s. 87,
107.
- W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej taktyki,
wydawnictwo MON, 1972, s. 253.
27. J. Nowakowski, Analiza niedociągnięć współczesnego dowo-
dzenia i sposoby ich przewycięzania, Zbiór
prac Akademii 3/61 wyd. ASG 1973.
- W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki
s. 251 i 252.
28. W. Filar, Dowodzenie i kierowanie tyłami w świetle cyber-
netyki i naukowej organizacji pracy, Przegląd
Kwatermistrzowski 1, 1975 r., s. 17.
29. Tamże s. 18.
30. Polowy Zautomatyzowany Podsystem Dowodzenia Tyłami Związ-
ku Taktycznego /Projekt wstępny/ część I,II,III,IV Nr bibl.
tajn. WSOSK 03165/I,II,III,IV.

31. A. Rudniewicz, Teoria organizacji sił zbrojnych, Myśl Wojskowa 2, 1968, s. 30.
32. Tamże s. 29, 34.
33. K. Krzyżanowski, Zagadnienia organizacji i struktur organizacyjnych, Przegląd Kwatermistrzowski 6, 1970 r. s. 24.
34. Tamże s. 28.
35. Tamże s. 29.
36. A. Apanowicz, Dowodzenie, Wyd. MON 1961 r., s. 80.
37. Tamże s. 80.
38. Tamże s. 80.
39. Tamże s. 81.
40. K. Krzyżanowski, Zagadnienia organizacji i struktur organizacyjnych, Przegląd Kwatermistrzowski 6, 1970 r. s. 30.

3.2. Charakterystyka początkowego okresu wojny i współczesnej operacji armii w świetle zbadanych ćwiczeń i dostępnej literatury.

Dowództwo NATO rozpatruje dwa¹ prawdopodobne warianty rozpoczęcia działań wojennych na ETW : wykonanie nagłego uderzenia raketowo-jądrowego przez siły zbrojne NATO i Stanów Zjednoczonych lub eskalację działań od konwencjonalnych do zmasowanego użycia broni jądrowej. Zasadniczą treścią początkowego okresu powszechnej wojny jądrowej ma być wykonanie globalnego natarcia jądrowego.

Wybuch wojny może być poprzedzony okresem podwyższonej gotowości bojowej /"zagrożenia wojennego"²/, w którym realizuje się szereg przedsięwzięć mobilizacyjnych i przygotowawczych.

W razie nagłego wybuchu wojny, bez uprzedniego przeprowadzenia większych przedsięwzięć przygotowawczych, stan gotowości bojowej sił lądowych NATO pozwala³ na :

- wyjście jednostek osłonowych do rejonu rozwinięcia w czasie do 6 godzin;
- wyjście jednostek do rejonów zbiórki w czasie jednej godziny od ogłoszenia alarmu bojowego;
- rozwinięcia pierwszego rzutu operacyjnego do działań w ciągu 1,5 - 2 dni.

Z ogólnego stanu liczebnego sił powietrznych NATO codziennie⁴ w dyżurowaniu bierze udział 20 - 30 % samolotów, w tym 10-20 % z bronią jądrową oraz około 10 % z bronią konwencjonalną.

Gotowość bojowa strategicznych, operacyjno-taktycznych i taktycznych pocisków raketowych przedstawia się następująco⁵

- rakiety międzykontynentalne utrzymywane są w stałej gotowości do odpalenia w ciągu 2-3 minut;
- wszystkie rakiety zainstalowane na atomowych okrętach podwodnych, mogą zostać odpalone w ciągu 15 minut;
- z ogólnej liczby 180 wyrzutni pocisków raketowych Pershing na SE TDW, przeciętnie do 15 wyrzutni utrzymywanych jest w stanie ciągłego dyżurowania, w gotowości do otwarcia ognia w ciągu 5 minut od otrzymania rozkazu.

W okresie zaostrzonej sytuacji politycznej wszystkie dywizjony pocisków Pershing i Sergeant wyprowadzane są do rejonów stanowisk startowych i utrzymywane w gotowości do otwarcia ognia.

Również system alarmowy Państw Socjalistycznych przewiduje stan stałej gotowości bojowej, podwyższonej i pełnej gotowości bojowej.

Przy osiągnięciu wyższych stanów gotowości bojowej realizuje się szereg przedsięwzięć mobilizacyjnych. Okres podwyższonej gotowości bojowej może trwać kilka lub kilkanaście dni,⁶ a okres pełnej gotowości kilka lub kilkanaście godzin.⁷

W ćwiczeniu "KWIECIEŃ-72" stan podwyższonej gotowości bojowej trwał 4 doby, a od momentu ogłoszenia pełnej gotowości bojowej do chwili wybuchu wojny również cztery doby. W tych sprzyjających okolicznościach wojska i tyły armii mogły w warunkach okresu pokojowego uzyskać pełną gotowość bojową, i do chwili wybuchu wojny zdążyły przegrupować się na terytorium NRD. W ćwiczeniu "WIOSNA-72" okres podwyższonej gotowości bojowej trwał 12 dni, w tym czasie wojska i tyły armii uzyskały

pełną gotowość bojową i pod pozorem ćwiczeń zajęły dogodne rejonny do szybkiego przegrupowania się przez rz. Odra na terytorium NRD. Okres pełnej gotowości bojowej trwał 10 godzin, w związku z czym przegrupowanie wojsk i tyłów odbywało się do rejonów wyjściowych już w okresie wojny i w warunkach silnego oddziaływania lotnictwa nieprzyjaciela na związki taktyczne i oddziały armii. W ćwiczeniu "LATO-74" stan podwyższonej gotowości bojowej trwał cztery doby, a okres pełnej gotowości bojowej 21 godzin. W chwili wybuchu wojny trzy związki taktyczne 12 armii znajdowały się w marszu na terytorium NRD, a pozostałe związki taktyczne i tyły armii znajdowały się jeszcze na wschód od ODRY.

"Ogólna ocena polityczno-militarnego układu sił, jak też bazy ekonomicznej, naukowej i wojskowej pozwala sądzić, że ewentualna wojna światowa na głównym teatrze działań wojennych, jeśli wywołałby ją imperializm, byłaby prowadzone zdecydowanie inaczej niż druga wojna światowa.

W wojnie takiej wystąpiłyby prawdopodobnie następujące zasadnicze formy działań bojowych :

- uderzenie strategicznych sił jądrowych wykonane na początku wojny lub ewentualnie po krótkiej fazie działań konwencjonalnych, jeśli wojna zaczęłaby się powietrzno-lądowym uderzeniem konwencjonalnym - i odparcie tego uderzenia przez napadniętego;
- strategiczne operacje na lądowych i oceanicznych teatrach wojny i teatrach działań wojennych;
- operacje powietrzne i powietrzno-desantowe;

- działania obronno-zaczepne prowadzone w celu odparcia powietrznych i dywersyjnych uderzeń przeciwnika na terytorium kraju;

- ewentualne działania militarne w kosmosie i z kosmosu o ile zainicjuje je agresor"⁸.

Przeprowadzone w WP ćwiczenia, wykazane w załączniku nr 10, rozpoczynały się w 90 % działaniami konwencjonalnymi. Nieprzyjaciel przechodził do zmasowanych uderzeń jądrowych najczęściej po utraceniu inicjatywy i niepowodzeniach w drugim dniu operacji, a w ćwiczeniach 1974-75 r. w czwartym, a nawet piątym dniu operacji.

Natarcie jądrowe przeciwnika było wykonywane w formie kilku zmasowanych uderzeń jądrowo-rakietowych i lotniczych, a każde z nich trwało kilka godzin. Najsilniejsze, a więc najgroźniejsze w skutkach były pierwsze zmasowane uderzenia jądrowe, a w wyniku ich wykonania wojska i tyły armii ponosiły duże straty sięgające w niektórych ćwiczeniach do 50 % w sile żywej i sprzęcie bojowym oraz do 70 % w tyłach armii.

W całości działalności armii w początkowym okresie wojny można wyodrębnić przynajmniej trzy główne jej położenia :

- w garnizonach i rejonach alarmowych podczas osiągnięcia pełnej gotowości bojowej;
- podczas przegrupowania wojsk do rejonu wyjściowego i w rejonie wyjściowym;
- podczas wprowadzenia sił do bitwy, podczas prowadzenia operacji.

Różne odległości wojsk armii od linii styczności bojowej walczących stron w chwili rozpoczęcia wojny, jak również odmienne ich ugrupowanie oraz rozmieszczenie broni masowego rażenia paktu NATO wytwarzają sytuację, w których możliwości przeciwnika i wynikające stąd zagrożenie armii będą różne w poszczególnych etapach.

Na podstawie ćwiczeń "LATO-71" oraz wniosków i uogólnień z tych ćwiczeń zawartych w materiałach na konferencję naukową⁹ wynika, że "siły i środki POW i SOW oraz obiekty leżące w granicach tych okręgów /mosty, przeprawy, węzły komunikacyjne, garnizony itp/ mogą się znaleźć w czasie pierwszego zmasowanego nalotu w obliczu od 30 do 52 jądrowych uderzeń lotniczych i raketowych różnej mocy, z tego 22-35 uderzenia bezpośrednio na wojska armii. W odniesieniu do WOW wartości te wynoszą od 22 do 45 uderzeń".

Przeciwnik dążąc do zniszczenia sił armii może skierować broń masowego rażenia między innymi na ruchomą bazę armii¹⁰ znajdującą się w rejonie formowania lub ześrodkowania.

Użycie broni jądrowej w kilkanaście, a nawet kilka godzin od rozpoczęcia działań wojennych jest dość silnie akcentowane w strategii NATO¹¹. Wynika to z dążności dowództwa NATO do nie dopuszczenia do przegrupowania strategicznych odwodów Układu Warszawskiego na terytorium NRD, co stworzyłoby bardzo niekorzystną dla przeciwnika sytuację w działaniach na lądzie. Stąd też przejście do działań z użyciem broni jądrowej może nastąpić w czasie przegrupowania armii na rubież wprowadzenia do bitwy, lub przed przekroczeniem granicy Polska - NRD.

Front przegrupowania armii może wynosić około 100 km, a jej siły mogą maszerować po 5-7 drogach.

Użycie broni jądrowej przez przeciwnika w czasie przegrupowania armii do NRD może doprowadzić do rozerwania jej ugrupowania marszowego na części na rubieżach zniszczeń i skażeń, np. na linii ODRA - NYSA lub WISŁY, a ponadto do obezwładnienia i zablokowania ruchu czołowych kolumn w wyniku uderzeń jądrowych. Jednoczesne wykonanie pasa zniszczeń i skażeń w pasie przegrupowania armii i obezwładnienie czołowych kolumn związków taktycznych przynajmniej na trzech ciągach komunikacyjnych leży w możliwościach nieprzyjaciela. Charakterystyczną cechą globalnego natarcia jądrowego nieprzyjaciela występującą prawie we wszystkich ćwiczeniach było tworzenie barier promieniotwórczych na rubieży rz. ODRA - NYSA. Zniszczenie przepraw i innych obiektów drogowych w połączeniu z silnym promieniotwórczym skażeniem terenu w pasie około kilkudziesięciu kilometrów, hamowało i opóźniało przemarsz wojsk i tyłów na zachód.

Wydaje się słusznym w tym miejscu nadmienić, że w ćwiczeniu "LATO-74", w pierwszych dniach wojny nieprzyjaciel wysadził desant w sile Korpusu powietrzno-desantowego na rubieży rz. ODRA-NYSA rozcinając ugrupowanie marszowe 12 armii, opóźniając w ten sposób jej wejście do bitwy o dwa dni.

Armia może wejść do bitwy w okresie działań konwencjonalnych lub też w warunkach stosowania broni jądrowej. W tym ostatnim przypadku, siły i środki armii ocalałe od uderzeń jądrowych mogą być wprowadzane do walki kolejno na oddzielnych kierunkach i nie będą tworzyć scalonego ugrupowania operacyj-

nego¹².

W badanych ćwiczeniach armia po przegrupowaniu była wprowadzana do bitwy zachowując zasadnicze siły, a globalne uderzenie jądrowe nieprzyjaciel wykonywał w drugim lub następnym dniach operacji.

W/g poglądów NATO przydzielone normy broni masowego rażenia powinny zapewnić zniszczenie 1/3 do 2/3 sił i środków przeciwnika. Aby osiągnąć zakładany stopień zniszczenia, dowództwo NATO przyjmuje wykonanie w strefie taktycznej po 9-12 uderzeń o mocy od kilku KT do 150 KT na każdą dywizję przeciwnika¹³. Natomiast siły i środki armii ugrupowane w głębi operacyjnej będą pod oddziaływaniem pocisków raketowych Sergeant i Pershing oraz samolotów - nosicieli broni jądrowej. Związki taktyczne drugiego rzutu przeciwnik będzie się starał zniszczyć wykonując na każdy 7-9 uderzeń o mocy 75 - 400 KT i więcej. Inne elementy ugrupowania armii rozmieszczone w strefie operacyjnej, a w tym RBA, mogą być niszczone w wyniku 2 do 4 uderzeń różnej mocy¹⁴. W badanych ćwiczeniach /załącznik nr 10b/ nieprzyjaciel wykonywał na RBA uderzenia przeważnie powietrzne o mocy od 10 do 150 KT. Przeciętnie wykonywał 2-3 uderzenia o mocy 30-50 KT. Armia - prowadząc operacje - może też spotkać się z bronią jądrową przeciwnika w postaci min jądrowych.

Stały system zapór jądrowych rozbudowano na terytorium RFN w postaci węzłów komór minowych. Każdy węzeł ma średnio 3-5 komór. Odstępy między komorami w węzłach wynoszą średnio 15-25 m. Odstępy między węzłami są różne i wynoszą od 2 do

12 km i więcej¹⁵.

Nasylenie pasa min jądrowych w pasie przygranicznym w zależności od kierunku operacyjnego wynosi od 0,1 do 1,4 węzła na 100 km². Zgodnie z poglądami NATO zapory minowe mogą być wysadzone na krótko przed podejściem naszych wojsk do pasa zapór, po wejściu pierwszego rzutu operacyjnego armii na pas zapór albo po przejściu pierwszorzutowych dywizji poza pas zapór w celu odcięcia ich od drugiego rzutu i baz zaopatrzeniowych¹⁶.

W warunkach obustronnego użycia broni jądrowej istotą działań zaczepnych /operacji i działań bojowych/ związków taktycznych i operacyjnych będzie¹⁷:

- wykorzystanie strategicznych uderzeń jądrowych do zdecydowanego i jak najszybszego przeniesienia działań w głąb terytorium nieprzyjaciela oraz niszczenie ocalałych środków napadu jądrowego, magazynów i składów broni jądrowej;
- właściwe wykonanie uderzeń jądrowych przez szczeble operacyjne i taktyczne w celu zniszczenia tych obiektów i celów, które nie zostały zniszczone uderzeniami środków strategicznych oraz stworzenie wojskom lądowym warunków do prowadzenia działań zaczepnych w szybkim tempie;
- pokonywanie przez wojska rozległych stref skażeń i zniszczeń;
- ostateczne rozgromienie sił przeciwnika i osiągnięcie celu operacji;
- stałe dążenie do uniknięcia strat od uderzeń jądrowych przeciwnika.

W działaniach zaczepnych bez użycia broni jądrowej zamiast wykorzystania skutków uderzeń jądrowych, głównym zadaniem

wojsk lądowych będzie rozgromienie zasadniczych zgrupowań wojsk nieprzyjaciela oraz kolejne opanowywanie tych obiektów i rejonów, które zapewnią osiągnięcie celów operacyjnych. Główną siłą torującą drogę będzie ogień artylerii, czołgów, uzbrojonych śmigłowców i uderzenia lotnictwa.

Istotę działań zaczepnych bez użycia broni jądrowej będą stanowić¹⁷:

- wykrywanie i ciągłe niszczenie środków napadu jądrowego, składów tej broni, urządzeń radioelektronicznych i stanowisk dowodzenia;
- dążenie do uzyskania przewagi /materialnej i niematerialnej/ nad przeciwnikiem, zwłaszcza na wybranych kierunkach, zapewniającej złamanie oporu i pobicie nieprzyjaciela;
- wsparcie nacierających wojsk silnymi uderzeniami ogniowymi artylerii i lotnictwa;
- zdecydowane i nieprzerwane uderzenia czołgów, piechoty zmotoryzowanej wspólnie z desantami śmigłowcowymi i wojskami powietrzno-desantowymi, a na kierunku nadmorskim - z desantami morskimi;
- rozbijanie zgrupowań wojsk nieprzyjaciela i opanowywanie ważnych rejonów i obiektów;
- manewr wojskami;
- ciągła sprawność systemu dowodzenia, gotowość do natychmiastowego działania wojsk i środków napadu jądrowego w wypadku konieczności przejścia od wojny konwencjonalnej do wojny z obustronnym użyciem broni jądrowej.

Działania zaczepne bez użycia BMR będą się rozwijały w warun-

kach ciągłej groźby użycia broni jądrowej w dowolnym czasie, miejscu i na dowolnie obrane obiekty i cele, przy czym skala jej użycia może być różna.

Skład współczesnej armii może być następujący : 4-6 dywizji /w tym 2-3 DPanc/ i szereg innych jednostek wykazanych w załączniku nr 20. Ponadto armia może otrzymać następujące wzmocnienie :

- od 60 - 70 rakiet jądrowych;
- do 60 rakiet chemicznych;
- AL może wykonać 15 uderzeń jądrowych;
- FBAA;
- pappanc;
- batalion zakłóceń radiolokacyjnych;
- batalion zakłóceń łączności taktycznej;
- klucz śmigłowców zakłóceń łączności radiowej.

Armia w zasadzie bierze udział w operacji w składzie frontu /w szczególnych wypadkach może występować na samodzielnym kierunku operacyjnym np na kierunku Jutlandzkim/.

Armia jest zdolna do prowadzenia działań na jednym z kierunków operacyjnych. Może być w pierwszym lub drugim rzucie operacyjnym. Będąc w pierwszym rzucie może być użyta na głównym lub na pomocniczym kierunku.

W działaniach konwencjonalnych cele operacji zależne są od sytuacji w jakiej znajduje się armia w chwili wybuchu wojny. Jeśli wojska armii znajdować się będą już w rejonach wyjściowych do działań lub kończyć przegrupowanie do tych rejonów, celem operacji zaczepnej armii będzie - w zależności od rozwo-

ju sytuacji operacyjnej - rozbicie w bitwie spotkaniowej głównych zgrupowań uderzeniowych nieprzyjaciela w strefie osłony, przełamanie jego obrony operacyjnej na zasadniczej i pośrednich rubieżach obrony, maksymalne obezwładnienie wykrytych środków napadu jądrowego oraz opanowania nakazanego obszaru i rubieży dogodnych do przejścia wojsk armii do kolejnej operacji.

W wypadku gdy armia znajduje się w toku marszu, celem operacji może być rozwinięcie powodzenia wojsk walczących w przodzie lub, wskutek osiągnięcia przez nieprzyjaciela lokalnych sukcesów terenowych, przeniesienie działań na jego terytorium, obezwładnienie środków napadu jądrowego, rozbicie podchodzących do linii frontu świeżych sił oraz opanowanie obszaru wyjściowego do kolejnej operacji zaczepnej armii.

W warunkach wojny jądrowej celem operacji będzie : wykorzystanie strategicznych i własnych uderzeń jądrowych, niszczenie ocalałych obiektów i celów, ostateczne rozgromienie sił przeciwnika i opanowanie określonego terytorium.

W badanych ćwiczeniach głębokość operacji armijnej wahała się od 250 do 500 km /patrz załącznik nr 10 a/. Jednak najczęściej głębokość operacji wynosiła 250 - 350 km, a więc na głębokość ugrupowania ugrupowania Grupy Armii przeciwnika. Tempo natarcia również kształtowało się różnie od 20 - 30 do 60 - 80 km w ciągu doby, średnio 40 - 60 km/dobę, Czas trwania operacji wynosił średnio 7 - 9 dni.

Obecnie zgodnie z obowiązującymi zasadami¹⁸ przyjmuje się, że tempo natarcia podczas przełamywania pasa taktycznego

npla wynosić będzie 20 - 30 km/dobę, po przełamaniu taktycznej obrony może osiągnąć 40 - 60 km, a gdy wojska przejdą do pościgu 70 - 90 km/dobę.

Szerokość pasa natarcia przyjmuje się obecnie ¹⁹ 60 - 100 km, z tym, że w badanych operacjach pas natarcia sięgał 200, a nawet 400 km. W konwencjonalnych działaniach jest konieczne przełamywanie zorganizowanego oporu nieprzyjaciela na określonych rubieżach obrony.

Jeżeli przyjmiemy tezę²⁰, że dywizja działająca na głównym kierunku uderzenia armii może przełamywać zorganizowaną obronę na odcinku 4 km, a nacierać w pasie o szerokości 10 km /na drugorzędnym kierunku 15 - 20 /, to armia w składzie 5-6 dywizji, wydziela z reguły do pierwszego rzutu 3-4 dywizje. Umożliwia to jej, zorganizowanie przełamania obrony nieprzyjaciela w strefie taktycznej na odcinku 8 - 12 km. Można się spotkać również z poglądem²¹, że głębokość operacji armii pancerniej sięgać będzie 600 - 800 km, a więc na całą głębokość operacji frontowej.

Tempo działań w pierwszej fazie operacji będzie wynosiło 30 - 50 km na dobę, a w drugiej może osiągnąć 60 - 80 km na dobę. Czas operacji może wynosić 8-13 dni a w warunkach mniej sprzyjających może się wydłużyć do 25 dni. Armia pancerna powinna wyprzedzać siły główne frontu średnio od 8 do 15 km w ciągu doby, to znaczy, że pod koniec operacji odległość armii pancerniej od pozostałych armii frontu sięgać może 120 do 200 km. "W warunkach działań konwencjonalnych, przełamanie kolejnych rubieży obrony npla, będzie wymagać znacznego zużycia

amunicji. Doświadczenia ćwiczeń wskazują, że średnio na ogniowe przygotowanie natarcia, przy przełamaniu obrony przeciwnika na jednej rubieży potrzeba od 0,5 do 0,8 jo, a na całą operację armijną około 5 armijnych jo."²²

W armii tworzy się następujące elementy ugrupowań²³.

Pierwszy rzut operacyjny może się składać z 2 - 4 dywizji zmechanizowanych i pancernych. Przeznaczony jest on przede wszystkim do pokonania lub przełamania zorganizowanego oporu nieprzyjaciela, rozbicia zasadniczych zgrupowań korpusów armijnych pierwszego rzutu w celu stworzenia warunków do rozwinięcia powodzenia taktycznego w sukces operacyjny.

Drugi rzut armii - jeśli został wydzielony w składzie jednej - dwóch dywizji, przeznaczony jest przede wszystkim do rozwinięcia i spotęgowania powodzenia pierwszego rzutu, najczęściej na głównym kierunku. Może on otrzymać zadanie uderzenia na skrzydła, rozbici okrążonego npla i tp. Wejście do bitwy możliwe jest już w końcu pierwszego lub z rana drugiego dnia operacji. Dywizje tego rzutu otrzymują w okresie organizacji działań rejony ześrodkowania oddalone 50 - 70 km od linii styczności walczących wojsk.

Jeśli brakuje drugiego rzutu, wówczas tworzy się armijny odwód ogólnowojskowy, któremu wskazuje się rejon ześrodkowania; w toku operacji przemieszcza się on w odległości 40 - 50 km od rubieży styczności walczących wojsk.

BROT zajmuje stanowiska startowe w odległości 30 - 50 km od linii styczności z nplem i niszczy cele określone przez dowódcę armii.

Zgrupowanie wojsk obrony plot osłania główne zgrupowania armii.
Wojska inżynieryjne - zabezpieczają działanie wojsk pod względem inżynieryjnym.

Wojska chemiczne - zabezpieczają działanie wojsk pod względem chemicznym.

Odwody specjalne

- odwód przeciwpancerny /a pappanc/
- oddział zaporowy /batalion minowy AB Sap/
- taktyczny desant powietrzny /kp, bp, pz/
- taktyczny desant morski

wykonują zadania zgodnie z ich przeznaczeniem.

Podczas działań zaczepnych bez użycia BMR armia, przy nieznacznym wzmocnieniu siłami frontu może organizować :

- przełamanie obrony npla na odcinku 8 - 12 km;
- pościg na dwóch /trzech/ kierunkach siłami jednej - dwóch dywizji na każdym z nich;
- forsowanie i przeprawę wojsk na średniej przeszkodzie wodnej;
- działanie desantowe w składzie 1-2 desantów na śmigłowcach;
- okrążenie nieprzyjaciela w sile 2-3 rozbitych dywizji;
- odpieranie przeciwuderzenia nieprzyjaciela działającego w składzie 1-3 dywizji.

Do ogniowego przygotowania natarcia na odcinku przełamania armii może być wykorzystana artyleria²⁴ następujących związków taktycznych i oddziałów :

- dwóch DZ pierwszego rzutu armii
- ABAA
- a pappanc

- artyleria DPanc drugiego rzutu armii
- BFA - wzmocnienie armii
- pappanc - wzmocnienie armii
- artyleria osłonowa DZ.

Ogółem artyleria trzech dywizji zmechanizowanych, jednej dywizji pancерnej, dwóch brygad artylerii i dwóch pułków artylerii przeciwpancernej.

W porównaniu do ubiegłej wojny charakter walki, jej sposoby i formy znacznie się zmieniają²⁵. Gwałtownie bowiem wzrasta zasięg współczesnych działań bojowych²⁶, głębokość rażenia, ruchliwość, straty w żywej sile i technice oraz trudności w zachowaniu ciągłości dowodzenia. Stopień rozśrodkowania pododdziałów, oddziałów i związków taktycznych na polu walki znacznie się zwiększyły, a manewr - mimo trudności jego wykonania ze względu na wzrost siły ognia przeciwnika - stanie się podstawą działań bojowych wojsk.

W minionej wojnie najtrudniejszym problemem w operacji zaczepnej było przełamanie głęboko urzutowanej i dobrze rozbudowanej pod względem inżynieryjnym rubieży obrony. Ale z uwagi na fakt, że skuteczność obrony nie może być jednakowa na całej linii frontu, przełamano obronę nieprzyjaciela silnymi, ześrodkowanymi na wąskich odcinkach zgrupowaniami uderzeniowymi. Decydującą rolę odgrywał przy tym zmasowany ogień dużych zgrupowań artylerii.

Dziś broń jądrowa zmusiła do rezygnacji z dużych zgrupowań uderzeniowych typowych dla drugiej wojny światowej. Wojska lądowe, zachowując rozśrodkowane ugrupowanie aby uniknąć dużych strat od uderzeń jądrowych nieprzyjaciela, będą

ześrodkowywały siły i środki w stopniu koniecznym i na pewien czas, niezbędny do wykonania zadania bojowego.

Skutkiem silnych ogniowych, jądrowych i konwencjonalnych uderzeń, będzie brak ciągłego frontu. To oddziaływanie określi jednoznacznie manewrowy i dynamiczny charakter działań bojowych. Brak ciągłych frontów walki, jak i swoista szczupłość sił zmuszą do prowadzenia natarcia na określonych kierunkach. Działanie na kierunkach umożliwi szybkie wdarcie się wojsk własnych w głąb obrony przeciwnika, a następnie uderzenie na skrzydła i tyły. Stosowanie broni jądrowej spowoduje, że działania zaczepne będą się rozwijały skokowo, nierównomiernie. Na jednym kierunku wojska w szybkim tempie włamią się w głąb obrony, na innych natomiast będą ją pokonywały z trudem, a jeszcze na innym przejdą do obrony. Na przykład w ćwiczeniu WIOSNA-72 dwie dywizje pancerne pomyślnie nacierały w głębi Półwyspu Jutlandzkiego, gdy tymczasem dwie dywizje zmechanizowane z trudem odpierały ataki npla w rejonie HAMBURGA i LUBEKI /u nasady Półwyspu/. Odległość między zgrupowaniami sięgała pod koniec operacji 200 do 300 km. W ćwiczeniu ASG-74, z chwilą rozpoczęcia operacji odległość między dwoma zgrupowaniami armii wynosiła 60 km, a w toku jej trwania odległość ta szybko i znacznie się zwiększała. Między poszczególnymi oddziałami i związkami tworzyć się będą luki i przerwy taktyczne. Otwarte skrzydła i wyłomy w ugrupowaniu bojowym ułatwiają wojskom obydwu stron wychodzenie na skrzydła i tyły przeciwnika oraz wykonywanie niespodziewanych uderzeń z różnych kierunków w głębi jego ugrupowania bojowego. Po uderzeniach jądrowych lub zmaso-

wanym lotniczym uderzeniu konwencjonalnym nastąpić mogą radykalne i nagłe zmiany sytuacji. Niektóre elementy ugrupowania lub ich tyły mogą nieoczekiwanie utracić zdolność bojową lub zdolność do zabezpieczenia tyłowego wojsk. Na przykład w ćwiczeniach WIOSNA-72, ZEFIR-74 i AMETYST-75 straty środków materiałowych w niektórych dywizjach sięgały 75 %. Zachodziła więc nie tylko konieczność odtwarzania zniszczonych zapasów ale również odtwarzanie zniszczonych organów dowodzenia tyłami.

Do typowych sytuacji należy zaliczyć powstawanie na ogromnych przestrzeniach odizolowanych ognisk walk i bitew, częste zawiązywanie się bojów i bitew spotkaniowych, gwałtowne przechodzenie od jednej do drugiej formy działań bojowych. Obydwie strony będą dążyły do prowadzenia działań nocnych, utrudniających przeciwnikowi organizację skutecznego przeciwdziałania. Decydującego znaczenia w walce nabiera czynnik czasu. Nie rzadko będzie zachodziła konieczność przenoszenia wysiłku z jednego na drugi kierunek, wzmocnienie siły uderzeniowej tego lub innego zgrupowania - wszystko to wymagać będzie szerokiego i szybkiego manewru siłami i środkami.

Integralną częścią współczesnych operacji jest ciągła obrona wojsk przed bronią masowego rażenia, a w wypadku wykonania przez przeciwnika zmasowanych uderzeń jądrowych - sprawna organizacja i szybka pod względem wykonania akcja likwidacji skutków tych uderzeń, doprowadzenie porażonych i ocalałych wojsk do gotowości i sprawności bojowej. Czynniki te mają decydujący wpływ na osiągnięcie celów operacji.

Uznając natarcie za podstawowy rodzaj działań, w osiągnięciu zdecydowanych celów operacji i wojny, trzeba jednak stwierdzić, że natarcie bez stosowania obrony jest prawie niemożliwe. W ramach strategicznej operacji zaczepnej frontu, armia może przechodzić do obrony całością lub częścią sił. Przejście do operacji obronnej może nastąpić również wówczas, gdy rozwój bitwy spotkaniowej przyjmie niekorzystny obrót. Niekiedy przejście do obrony może być podyktowane koniecznością odparcia silnych przeciwuderzeń odwodów przeciwnika, osłony zagrożonego skrzydła od strony morza lub po wyjściu na wybrzeże morskie.

Zasadniczym celem operacji obronnej jest odparcie uderzenia przeważających sił nieprzyjaciela, utrzymanie ważnych rejonów /rubieży/, stworzenie przewagi nad nieprzyjacielem zapewniającej późniejsze jego rozgromienie. Operacja obronna może być prowadzona w warunkach obustronnego użycia broni jądrowej, jak również w warunkach zagrożenia jej użyciem.

W działaniach z obustronnym użyciem broni jądrowej ona właśnie decyduje o charakterze operacji obronnej, jest głównym środkiem rażenia przeciwnika. Obrona polegać będzie na niszczeniu nieprzyjaciela uderzeniami bronią jądrową i innymi środkami rażenia poprzez wykonanie kontrprzygotowania, kontrataków i przeciwuderzeń drugimi rzutami i odwodami w połączeniu z utrzymywaniem przystosowanych do obrony ważnych rejonów i rubieży.

W działaniach konwencjonalnych będzie istniała ciągła groźba użycia broni jądrowej, toteż sposób organizacji i prowadzenia operacji obronnej powinien być dostosowany do działań w warunkach obustronnego jej użycia.

W tych warunkach obrona będzie polegała na utrzymywaniu ważnych rubieży w celu kanalizowania ruchu wojsk przeciwnika w dogodne dla obrońcy rejony oraz niszczeniu go kontratakami i przeciwuderzeniami drugich rzutów i odwodów.

Zarówno w jednych, jak i w drugich warunkach obronę cechować będą :

- brak frontu ciągłego i przesunięcie punktu ciężkości walki na wykonywanie uderzeń ogniowych na nacierającego nieprzyjaciela, kontrprzygotowanie, kontrataki i przeciwuderzenia;

- prowadzenie działań na kierunkach; luki między kierunkami będą zamykane przez ograniczone siły i środki oraz osłonięte ogniem i zaporami inżynieryjnymi;

- uporczywe utrzymywanie ważnych rejonów nawet za cenę walki w okrążeniu;

- szeroki manewr wewnątrz ugrupowania operacyjnego broniących się wojsk.

Krótki zazwyczaj czas na zorganizowanie obrony, jaki narzuca współczesne tempo działań zaczepnych nieprzyjaciela, wskazuje na trudności w inżynieryjnym przygotowaniu terenu. Należy więc skupić wysiłek na wykonaniu prac niezbędnych oraz na maksymalnym wykorzystaniu właściwości obronnych terenu.

Działania zaczepne nieprzyjaciela będą prowadzone siłami związków taktycznych zazwyczaj wzdłuż dróg i na kierunkach pozwalających na działanie znacznych sił pancernych i zmechanizowanych. Jednocześnie należy się liczyć z nieprzerwanym oddziaływaniem lotnictwa i uzbrojonych śmigłowców. Ponadto

należy brać pod uwagę możliwość wykorzystania przez stronę nacierającą desantów powietrznych.

Taktyczne desanty powietrzne, według poglądów rozpowszechnionych w armiach obcych, wykonywane są zazwyczaj na głębokość 20 - 60 km, a nawet większą, przed frontem własnych wojsk, z założeniem, że desant połączy się z nacierającymi od frontu wojskami w czasie od 5 do 24 godzin.

Czas trwania bitwy obronnej może wynosić od kilku godzin do kilku dni²⁷, a szerokość pasa obrony armii może wynosić 80 - 120 km i więcej. W ćwiczeniach JENOT-71, ŁOŚ-73 i LATO-74 armie przechodziły do obrony w tych pasach, które były ustalone na okres operacji zaczepnej i wynosiły około 100 km. Ogólna głębokość pasa obrony armii może wynosić 80 - 150 km. Do pierwszego rzutu wydziela się tylko niezbędne siły i środki zdolne do zadania poważnych strat nacierającym wojskom nieprzyjaciela lub zmuszenia ich do skierowania działań w zawczasu przygotowane rejony porażenia ogniowego, z pozostawieniem znacznych sił w drugich rzutach i odwodach /zwłaszcza związków i odwodów pancernych/, zdolnych do wykonania energicznych kontrataków i przeciwuderzeń.

W każdym działaniu obronnym winien przeświecać cel : zadania przeciwnikowi jak największych strat, zmuszenia go do zaniechania uderzeń i przejścia do działań zaczepnych.

Panuje powszechny pogląd, że do prowadzenia dynamicznych i szybkich działań zdolne są wojska rozporządzające dostateczną mobilnością. Przez pojęcie "mobilność" należy rozumieć wysoką manewrowość wojsk, zdolność do pełnego wykorzysta-

tania swej siły bojowej w celu szybkiego wykonania postawionego zadania z maksymalnym efektem oraz natychmiastowego i najbardziej celowego reagowania na wszelkie wydarzenia i zmiany sytuacji.

Mobilności wojsk nie należy sprowadzać do zwykłej ruchliwości w sensie zdolności/szybkiego przemieszczania się w terenie, chociaż ruchliwość, niewątpliwie, nadal pozostaje ważnym czynnikiem mobilności i niezbędną przesłanką jej osiągnięcia. Oprócz ruchliwości należy tu także wymienić zdolność do szybkiego i najbardziej efektywnego wykonania zadania bojowego, do manewru i reagowania na każdą, nawet najbardziej raptowną zmianę sytuacji, dużą aktywność wojsk, łatwość kierowania nimi, elastyczność w wykorzystaniu siły ogniowej, zdolność do szybkiego wykrywania celów i wykonywania uderzeń, elastyczność myślenia kadry dowódczej, sprawne dowodzenie, materiałowo-techniczne zabezpieczenie, zdolność do działania w określonym czasie i w określonym miejscu, szybciej niż przeciwnik i niespodziewanie dla niego.

Podsumowanie i wnioski.

1. Wojna może wybuchnąć po dłuższym lub bardzo krótkim okresie napięcia w stosunkach międzynarodowych. Niewykluczona jest możliwość niespodziewanego wybuchu wojny. Może się ona rozpocząć od globalnego natarcia raketowo-jądrowego lub od działań konwencjonalnych prowadzonych pod stałą groźbą użycia BMR.

Wybuch wojny może zastać wojska i tyły w garnizonach stałych, w rejonach alarmowych lub w rejonach ześrodkowania na terytorium kraju, w marszu lub już w rejonach wyjściowych do działań bojowych. Z chwilą wybuchu wojny należy się liczyć z możliwością uderzeń jądrowych lub konwencjonalnych na wojska i tyły armii niezależnie od tego gdzie w danej chwili będą się znajdowały.

Najsilniejsze i najgroźniejsze w skutkach będą pierwsze zmasowane uderzenia jądrowe, a ponieważ przeciwnik będzie starał się wykonać je z zaskoczenia, dlatego też główną troską dowódców /szefów/ winno być bezwzględne przestrzeganie zasad obrony przed BMR.

Jeżeli chodzi o tyły to między innymi przedsięwzięciami należy przyjąć takie ugrupowanie /rozśrodkowanie/, które dawałoby szansę zachowania podstawowych i niezbędnych sił i środków do zabezpieczenia tyłowego operacji.

Biorąc pod uwagę możliwość wykonania 2-3 uderzeń na RBA, wydaje się konieczne, aby podstawowe środki materiałowe takie jak amunicja, mps, żywność, części zamienne do sprzętu pancernego, materiały inżynieryjno-saperskie i materiały sanitarne znajdowały się nie w jednym, a nawet nie w dwóch oddziałach /pododdziałach/, a rozśrodkowane były na transporcie trzech, czterech oddziałów oddalonych od siebie w bezpiecznej odległości.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa pożądanym byłoby istnienie w RBA sporej ilości oddziałów przewożących zapasy środków materiałowych, rozmieszczonych jeden od drugiego

w takiej odległości, aby jednym uderzeniem jądrowym o mocy 30 - 50 KT nie można było zniszczyć dwóch oddziałów jednocześnie.

2. Należy sądzić, że w ewentualnej przyszłej wojnie nieprzyjacieli podejmie próby zahamowania, a nawet przerwania przemarszu wojsk i tyłów /w tym przepływu środków materiałowych/ na szerokich przeszkodach wodnych lub w pasie zapór jądrowych i innych dogodnych rubieżach terenowych.

Jeśli RBA znajdzie się przed taką przeszkodą może zaistnieć konieczność dowozu środków materiałowych z RBA do związków taktycznych transportem powietrznym.

Jeżeli RBA wraz z związkami taktycznymi znajdzie się za przeszkodą lub zaporą, może dowóz środków materiałowych do RBA /do armii/ nastąpić wyłącznie lub częściowo drogą powietrzną. Podczas działania na kierunku nadmorskim dowóz może być realizowany również drogą morską.

3. Zmienna ilość związków taktycznych w armii, możliwość wykonywania różnych zadań w odmiennych warunkach wskazuje na to, że potrzeby materiałowe poszczególnych armii będą znacznie się różniły. Potwierdzają to również zbadane ćwiczenia /np. ćwiczenia "WIOSNA 72" i "ASG-72"/. Wynika stąd wniosek, że RBA powinna mieć taką strukturę, która pozwoli szybko i łatwo zwiększać lub zmniejszać ilość przewożonych /utrzymywanych/ zapasów, a także różnicować możliwości dowozu środków materiałowych do wojsk. Duża głębokość operacji oraz szerokie pasy natarcia pozwalają sądzić, że RBA będzie musiała się rozczłonkować w szerz i w głąb.

4. Broń raketowo-jądrowa, a przede wszystkim jej niszczy-
cielski charakter zmusza do działania wojsk w rozśrodko-
waniu, na szerokim froncie. Związki taktyczne mogą prowa-
dzić działania na kierunkach, bez styczności między sobą.
Należy się liczyć z brakiem ciągłego frontu, powstaną lu-
ki i przerwy taktyczne.

Wydaje się, że w tej sytuacji z uwagi na bezpie-
czeństwo oraz możliwości dowozu celowym będzie podział sił
i środków RBA na kilka członów, z których każdy będzie za-
bezpieczał jeden kierunek działania wojsk. Przypuszczenie
to potwierdzają przykłady ćwiczeń, w których wydzielano
z RBA tzw. czołówki materiałowe i przesuвано je za wojskami
na poszczególnych kierunkach.

Radykalna zmiana sytuacji, konieczność przenoszenia
wysiłku z jednego kierunku na drugi zmuszać będzie do sto-
sowania manewru środkami materiałowymi. Manewr ten odbywać
się będzie nie tylko z zasobów związków taktycznych, ale
i z zasobów RBA z kierunku działania jednego na kierunek
działania drugiego zgrupowania walczących wojsk.

Powstawanie odizolowanych ognisk walki i bitew,
możliwość prowadzenia działań w okrążeniu wskazuje na ko-
niecność wydzielenia zawczasu, o ile to będzie możliwe,
części środków materiałowych na transporcie do zabezpie-
czenia tych działań, względnie zmusi do dowozu transportem
powietrznym.

Luki i przerwy taktyczne jak również zasady prowa-
dzenia działań przez przeciwnika, stawiają oddziały RBA

wobec konieczności organizowania niezbędnego rozpoznania, wykorzystywania osłony i pomocy ze strony drugich rzutów armii oraz innych oddziałów i odwodów, W niektórych wypadkach organizowania bezpośredniej obrony i walki z pododdziałami nieprzyjaciela, co również potwierdzają badane ćwiczenia.

Dlatego też podstawowe oddziały RBA winny być wyposażone w broń maszynową przeciwpancerną i przeciwlotniczą.

5. Duży rozmach współczesnej operacji, duża ruchliwość i manewrowość wojsk każe wnioskować na podstawie doświadczeń drugiej wojny światowej, że tyły winny być ruchliwe na równi z wojskami, a więc zdolne do poruszania się w każdych warunkach terenowych, łatwe w kierowaniu i elastyczne w działaniu. Duża głębokość działań i szerokie pasy natarcia zmuszać będą do rozśrodkowywania tyłów w szerz i w głąb. Potrzeba dużej ruchliwości i manewrowości oddziałów RBA, potrzeba pokonywania stref skażeń i zniszczeń oraz potrzeba posiadania umiejętności i zdolności do prowadzenia /jeśli zajdzie taka potrzeba/ walki w obronie przewożonych zapasów - wynika nie tylko z konieczności "nadażania" za związkami taktycznymi, ale ze specyfiki i właściwości współczesnego pola walki.

W tych warunkach wydaje się możliwe stwierdzić, iż spośród szeregu funkcji RBA i jej szefostwa wyszczególnionych na końcu rozdziału drugiego, funkcja organizacyjno-administracyjna przeobraziła się w funkcję organizacyjno-dowódczą. Rola i waga tej funkcji na tyle wzrosła, że od

niej uzależniona jest możliwość wykonywania przez RBA podstawowych zadań.

6. Ustalone i powszechnie znane zasady obrony przed BMR obejmują oczywiście nie tylko rozśrodkowanie i okresową zmianę rejonów rozmieszczenia, ale również organizację powiadamiania i alarmowania, wyposażenie w indywidualne środki obrony i ochrony.

Ponieważ promieniowanie świetlne podczas wybuchu jądrowego ma największy zasięg rażenia istotną rolę w wyposażeniu oddziałów RBA odgrywa odporność sprzętu i materiałów na to promieniowanie, a więc odpowiednie ognio-odporne opakowanie środków materiałowych, odporność na palenie się płacht samochodowych i tp. Istotnym elementem podczas likwidacji skutków uderzeń BMR jest odtworzenie dowodzenia w RBA, a więc posiadanie zespołu zdolnego do pokierowania RBA w wypadku zniszczenia szefostwa oraz konieczność wydzielania środków materiałowych i sprzętu samochodowego do odtwarzania zniszczonych zapasów w związkach taktycznych.

7. W warunkach wojny konwencjonalnej będzie zachodziła konieczność przełamania kolejnych rubieży obrony npla. Biorąc pod uwagę potrzebną ilość artylerii oraz zużycie amunicji wynoszące 0,5 - 0,8 jo - potrzeby amunicji artyleryjskiej kształtować się mogą²⁸:
 - dla artylerii każdej dywizji 170 - 270 ton
 - dla artylerii armijnej i przydzielonej 460 - 750 tonna jedno przełamanie rubieży obronnej npla. W sumie wyniesie to /dla artylerii czterech związków taktycznych i artylerii armijnej/ od około 1000 do 1800 ton amunicji.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 3.2.

1. Kompendium sił zbrojnych Państw NATO. Wyd. MON 1974
Szt.Gen. 688/74. s. 79
2. Tamże s. 10.
3. Tamże s. 7.
4. Tamże s. 7.
5. Tamże s. 8-9.
6. Załącznik nr 10a.
7. Tamże.
8. Z. Gołąb, Początkowy Okres Wojny, wyd. MON 1972, s. 113-114.
9. Materiały na konferencję naukową : "Usprawnienie organizacji i techniki likwidacji skutków uderzeń BMR oraz odtwarzania zdolności i gotowości bojowej wojsk w strefach porażień".
Wyd. Dowództwa SOW i ASG 1971 r. Nr bibl. WSOSK 2383 s.47-50.
10. Tamże s. 50 - 51.
11. Tamże s. 52.
12. Tamże s. 55.
13. Tamże s. 57.
14. Tamże s. 58.
15. Tamże s. 60.
16. Tamże s. 61.
17. K. Nożko, "Zagadnienia współczesnej sztuki wojennej".
Wyd. MON 1973 r. s. 248-250.
18. Wykład z-cy Kier. Katedry TO ASG przeprowadzony w WSOSK
w marcu 1974 r.
19. Tamże.
20. Biuletyn Informacyjny Nr 1 /91/ 1969 r.

21. F. Siwicki, Niektóre zagadnienia operacji zaczepnej armii pancernej, Myśl Wojskowa /Tajna/ Nr 1 1971 r.
22. Tamże s. 19.
23. Biuletyn Informacyjny Nr 1 /91/ 1969 r. s. 18.
24. Tamże s. 37.
25. W charakteryzowaniu współczesnej walki i operacji wojsk lądowych wykorzystano następującą bibliografię :
 - K. Nożko, Zagadnienia współczesnej sztuki wojennej, wyd. MON 1973 s. 245-252, s. 106-207.
 - Z. Gołąb, Początkowy okres wojny, wyd. MON 1972 s. 151. Współczesna Wiedza Wojskowa wyd. MON 1972 s. 441-450.
 - W. Sawkin, Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki. Wyd. MON 1972, s. 227-236.
26. W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR uogólnione wskaźniki rozmachu armijnych operacji zaczepnych wynosiły szerokość pasa natarcia 10-60 km, głębokość operacji 65-150 km, czas trwania działań 7-12 dni , tempo natarcia ogólnowojskowych związków taktycznych 9-15 a pancernych 15-35 km na dobę.
 - Dane zawarte w Myśli Wojskowej 5, 1970 r. s. 66.
27. Biuletyn Informacyjny Nr 4 /78/ listopad 1966 r.
28. Wielkości 1 jo amunicji DZ, DPanc, RBA i pappanc przyjęto z Vademecum oficera służb kwatermistrzowskich wyd. SOW, 1974, s. 246, 247, 248.

3,3. Praca RBA w warunkach początkowego okresu wojny i we współczesnej operacji armii na podstawie materiałów z wybranych ćwiczeń.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej tyły armii i ich struktura uległy znacznym przekształceniom. Położono duży nacisk na rozwiązanie głównej sprzeczności, powstałej w końcowym okresie wojny, a polegającej na dużej różnicy między ruchliwością wojsk a tyłów. Między innymi uległa zmianie struktura organizacyjna i wyposażenie dotychczasowej RBA.

Składy armijne zostały wyposażone w lżejszy sprzęt, a do przewożenia składów przeznaczono o wiele liczniejszy transport samochodowy, mogący podjąć jednorazowo wszystkie środki materiałowe, które powinny znajdować się w tyłach armii. W ten sposób baza armijna stała się bardziej ruchliwą, a środki materiałowe w niej utrzymywane miały być w czasie wojny przechowywane i przewożone na samochodach. W odróżnieniu od dotychczasowego sposobu składowania zapasów i sposobu przewożenia bazy materiałowej, zmieniono jej nazwę z Polowej na Ruchomą Bazę Armii.

W latach sześćdziesiątych i na początku siedemdziesiątych struktura RBA przedstawiała się następująco : /patrz załącznik nr 12/ na czele RBA stał Szef RBA, podlegał bezpośrednio kwatermistrzowi armii, posiadał trzech z-ców i był jednocześnie przełożonym trzech komórek organizacyjnych szefostwa : wydziału organizacyjnego¹, wydziału planowania materiałowego przewozów i przeładunków² oraz sekcji zabezpieczenia technicznego.

Bezpośrednio Szefowi RBA podlegało : dwanaście polowych składów, trzy pododdziały zabezpieczające oraz osiem pododdziałów przetwórczych usługowych i gospodarczych, ogółem 23 samodzielne oddziały lub pododdziały.

Poszczególne składy dysponowały stosunkowo nie wielką ilością samochodów /patrz załącznik nr 36/, pozwalającą im przewozić personel składów i wyposażenie. Do przewożenia środków materiałowych przeznaczone były bstr /patrz załącznik nr 12 i 13/ podlegające bezpośrednio szefowi komunikacji wojskowej armii, a od 1974 r. dowództwu pułku transportowego. Wyjątek w 1972 r. stanowił PSS Samochodowego, a w latach 1973 - 74 powstałe z połączenia PSS Samoch. i Pancernego dwa PSS Samoch.-Panc., które stanowiły i stanowią do dnia dzisiejszego jednostkę organizacyjną wyposażoną etatowo w taką ilość transportu, która pozwala na jednorazowe podniesienie wszystkich zapasów sprzętu pancernego i samochodowego na transport samochodowy. Polowe składy sprzętu pancernego i samochodowego z nazwy nie różnią się od innych składów, w istocie stanowią one nowe jakościowo organizmy powstałe z połączenia pododdziałów transportowych z personelem składu.

Na przełomie 1974/75 r. w strukturze RBA zaszły dalsze zmiany : ostatecznie powołano do życia pułk transportowy, który na mocy nowej instrukcji³ został podporządkowany szefowi RBA. W skład pułku weszło trzy b.tr⁴ /bataliony transportowe/ i 1 btr mps⁵ /batalion transportu mps/. Etat ptr, btr i btr mps przedstawia załącznik nr 37. Uległa pewnym zmianom struktura organizacyjna niektórych składów, wprowadzono na ich wyposaże-

nie więcej nowoczesnego sprzętu i transportu. Etyaty podstawowych składów /PSA, PS MPS i PSŻ/ przedstawiają załączniki nr. nr 38, 39, 40.

Istniejące dotychczas samodzielne pododdziały zabezpieczenia i przetwórcze zostały połączone w jeden oddział o nazwie batalion zabezpieczenia RBA. Etat tego batalionu przedstawia załącznik nr 41. Pewnym modyfikacjom uległa również struktura szefostwa RBA, a mianowicie : połączone wydział organizacji z wydziałem planowania, z tym, że wyłączone z niego specjalistów poszczególnych służb. Utworzono natomiast stanowiska starszych pomocników i pomocników szefa RBA do spraw organizacji zaopatrywania w poszczególne rodzaje zaopatrzenia. Etat Szefostwa RBA przedstawia załącznik nr 42.

Ogólne zestawienie stanu osobowego i wyposażenia współczesnej RBA przedstawia załącznik nr 43, a schematyczną strukturę załącznik nr 44.

Jak wiadomo były armii, a w tym i RBA w czasie pokoju nie istnieją. Istnieje natomiast grupa organizacyjna /grupa oficerów zawodowych/, która stanowi załączek, a jednocześnie rdzeń przyszłego szefostwa RBA. Grupa ta opracowuje odpowiednie dokumenty mobilizacyjne i jednocześnie nadzoruje przygotowanie innych jednostek wojskowych i cywilnych instytucji państwowych do zmobilizowania określonych jednostek wchodzących w skład RBA. W okresie zagrożenia, lub jeśli wojna wybuchnie niespodziewanie, już w trakcie wojny RBA musi w jak najkrótszym czasie uzyskać pełną gotowość bojową. Formowanie Szefostwa i poszczególnych jednostek odbywa się w garnizonach sta-

zych lub w rejonach alarmowych. Z kolei jednostki transportowe pobierają zapasy materiałowe i wraz z innymi jednostkami ześrodkowują się w określonych rejonach. W zbadanych i opisanych ćwiczeniach /załącznik nr 10 i 10 b/ ześrodkowanie i formowanie się RBA odbywało się przeciętnie w dwóch rejonach. W POW /Ćwiczenie LATO - 72/, z uwagi na jego mniejszy obszar, formowanie RBA odbywało się w jednym rejonie, natomiast w SOW w 2-3 rejonach. Wynikało to również stąd, że poszczególne jednostki mobilizowano w odległych od siebie rejonach. Położenie poszczególnych składnic, z których pobierano zaopatrzenie sugerowało wybór kilku miejsc ześrodkowania RBA. W rejonach tych następowało podporządkowanie jednostek szefostwu, ustalanie systemu dowodzenia i zaopatrywania. Z uwagi na duże odległości między tymi rejonami wynoszące przeciętnie około 80 km, wydzielano z szefostwa zespół oficerów nazywany "grupą operacyjną" do dowodzenia wydzieloną częścią RBA.

Zgodnie z obowiązującymi obecnie zasadami⁶ RBA powinna osiągnąć gotowość bojową w ciągu 1 doby. Ześrodkowuje się ona w 2-3 rejonach zbiórek skąd przegrupowanie do rejonów wyjściowych organizuje Szef RBA.

RBA maszeruje do rejonu wyjściowego w ramach przegrupowania armii po jednej lub kilku drogach marszu /przeciętnie po dwóch/, w kilku członach /od dwóch do czterech/. Długość każdego członu w marszu⁷ może wynosić od /130 km : 4/ 30 km do /150 km : 2/ 75 km. Zasadniczym członem dowodzi szef RBA, dodatkowymi członami dowodzą wyznaczeni oficerowie z dowództwa pułku transportowego.

W rejonie wyjściowym jak i w toku operacji RBA rozmieszczała się przeciętnie 50 - 70 km od linii wojsk walczących. W wyjątkowych wypadkach /jak to było w końcowej fazie operacji "WIOSNA - 72"/ pozostawała w tyle do 150 km. Sposoby rozmieszczenia RBA były różne. Jeden z tych sposobów został przedstawiony w załączniku nr 23, i opisany w ćwiczeniu "WIOSNA - 72". Rozlokowanie RBA w tym wypadku było zgodne ze strukturą organizacyjną to znaczy każdy oddział i pododdział zajmował wyznaczony mu rejon całością sił, zachowując zwartość organizacyjną. Częściej RBA umiejscawiała się tworząc kilka członów o nieformalnej strukturze organizacyjnej. W skład każdego z nich mogły wejść : część polowego składu /polowych składów/ i część oddziału transportowego /oddziałów transportowych/. W tym wypadku usytuowanie RBA było podyktowane względami bezpieczeństwa. Przykład takiego rozmieszczenia przedstawia załącznik nr 18. RBA w toku operacji przegrupowywała się najczęściej raz na dobę. W obronie oraz w natarciu przy niskim tempie działań przemieszczanie się RBA następowało raz na dwie doby.

Przesuwanie RBA odbywało się zazwyczaj w połączeniu z dowozem środków materiałowych i wydzielaniem tak zwanego "oddziału RBA" lub tak zwanej "czołówki materiałowej".

Wydzielanie oddziału RBA podyktowane było potrzebą przybliżenia zapasów materiałowych do walczących wojsk lub koniecznością przyjęcia zaopatrzenia dowożonego przez organ zaopatrujący armię w miejsca położone z dala od rejonu rozmieszczenia RBA /np dowożonego transportem morskim lub kolejowym z dala od RBA/. Oddział RBA umiejscawiał się w odległości 30 - 40 km

od linii wojsk walczących, względnie w miejscu gdzie front dostarczał środki materiałowe. Niekiedy rejon ten był oddalony od RBA do 150 km.

Czołówki materiałowe organizowano dla zabezpieczenia działań poszczególnych zgrupowań walczących na oddzielnych kierunkach tak w szerz jak i w głąb frontu.

Wszystkie wyżej wymieniane człony RBA, niezależnie od tego jaką nazwę przyjmowały i jaką spełniały rolę, najczęściej przyjmowały strukturę nie formalną, to znaczy na dowódcę członu wyznaczano oficera doraźnie spośród szefostwa RBA, lub pułku transportowego /oddziału transportowego/. W skład takiego członu wchodziły pododdziały lub część pododdziałów transportowych, część pododdziałów z batalionu zabezpieczenia oraz część personelu składów /najczęściej amunicyjnego, mps i żywnościowego/. Przykład takiego członu przedstawia załącznik nr 35. W toku operacji odległości między poszczególnymi członami RBA były różne w zależności od zadań i celu ich tworzenia, wynosiły one od 5 do 150 km.

Armia w toku operacji otrzymywała przeciętnie na dobę około 3800 ton środków materiałowych. Najczęściej i najwięcej dowożono transportem samochodowym frontu bezpośrednio do RBA lub do wyznaczonego rejonu /rejonów/ z przeznaczeniem dla RBA. Przeciętnie w ciągu doby dowożono do RBA transportem samochodowym frontu 2700 ton środków materiałowych, z tego około 50 % stanowiła amunicja, około 35 % mps, około 4-5 % żywność i około 10 % pozostałe środki materiałowe.

Tonaż dostaw w poszczególnych dniach operacji znacznie

różnił się między sobą, zamykając się w granicach od 2 tys. do 4 tys. ton dziennie.

Otrzymywane transportem samochodowym środki materiałowe były najczęściej przeładowywane z transportu frontowego na transport armijny. Przeładunek wahał się od 50 do 100 % dostaw. Pewien procent dostaw frontowych przeładowywano z transportu frontowego na transport związków taktycznych /patrz załącznik nr 10 b/.

Niekiedy pewną część środków materiałowych /około 10 - 15 % dostaw/ rozładowywano na ziemię ze względu na konieczność uwolnienia transportu spod załadunku.

Przeładunek z transportu frontowego organizowano na terenie RBA jak to miało miejsce w ćwiczeniu ASG-71, lub w rejonach przeładunkowych oddalonych od 10 do 40 km od RBA, jak to odbywało się w ćwiczeniu "AMETYST-75" i "KWIECIEŃ-72".

Niezależnie od wymienionej ilości 2700 ton przeciętnego dziennego dowozu do RBA, część środków materiałowych kierowano bezpośrednio do związków taktycznych i oddziałów armijnych. Ilość ta w niektórych dniach operacji wynosiła od 10 do 25 % spośród 3800 ton ogólnych dostaw dla armii.

W zbadanych i opisanych ćwiczeniach, dopływ środków materiałowych do RBA odbywał się także transportem kolejowym. W czterech spośród jedenastu operacji, w okresie ich przygotowania jak i w pierwszych dniach prowadzenia, armia między innymi otrzymywała niektóre rodzaje zaopatrzenia również z transportów kolejowych podstawianych na stacje wyladowcze. W ciągu jednej doby należało rozładować od 2 do 3 transportów kolej-

wych, co stanowiło około 1800 ton środków materiałowych. Z tego zdecydowaną większość stanowiła amunicja - 70 %, mps 28 %, i żywność zaledwie 2 %.

Stacje znajdowały się od 5 do 70 km od rejonu rozmieszczenia RBA. Ilość stacji wylądowczych wynosiła w ćwiczeniach LATO - 74 i AMETYST - 75 po 2-3, a w ćwiczeniu ASG - 74 aż 10.

Rozładunek środków materiałowych na stacjach wylądowczych organizowało szefostwo RBA lub jego przedstawiciele. Przeładunek odbywał się z transportu kolejowego na transport samochodowy armii w 50-70 % i na transport samochodowy związków taktycznych w 20-50 %. W jednym przypadku zaszła konieczność rozładowania około 10 % otrzymanego zaopatrzenia na ziemię z powodu braku transportu samochodowego.

W trzech operacjach /ćwiczenie JENOT - 71, ŁOŚ - 73, ASG - 74/ armia w początkowym okresie operacji uzupełniała swe zapasy w wydzielonych magazynach stacjonarnych. Część środków materiałowych pobierały związki taktyczne i oddziały na własny transport samochodowy, część pobierano na transport samochodowy armii.

W zbadanych ćwiczeniach, transport samochodowy armii pobierał w składach stacjonarnych, amunicję i mps dwukrotnie - raz 300, a drugi raz 1000 ton zaopatrzenia. Odległość od rejonu rozmieszczenia RBA do składów stacjonarnych wynosiła do 100 km. W operacji armijnej prowadzonej wzdłuż wybrzeża morskiego dowóz środków materiałowych do armii odbywał się transportem morskim. I tak w ćwiczeniu "WIOSNA-72" dowóz taki organizowano dwukrotnie, raz do portu POLICE, a po raz drugi do portu

WISMAR. Ogółem w toku całej operacji dowieziono z wymienionych portów do ZT transportem samochodowym armii 3320 ton amunicji i mps, co stanowiło 30 % ogólnie otrzymanego zaopatrzenia z Frontu. Rozładowywane środki materiałowe ze statków były przyjmowane przez wydzielone siły i środki RBA i składowane częściowo na ziemię /mps przetaczano rurociągiem do stałych zbiorników rozmieszczonych na ziemi/, a częściowo bezpośrednio na transport samochodowy.

Dowóz środków materiałowych z RBA do związków taktycznych odbywał się na podstawie planu dowozu i zarządzeń kwatermistrza armii.

W pierwszych dniach /a niekiedy tylko w pierwszym dniu/ zarządzenia kwatermistrza armii były bardziej szczegółowe, podawały nie tylko ilości jakie należy dowieźć, miejsce dowozu i adresata, ale również wskazywały jaki oddział, a nawet pododdział ma dokonać dowozu. W toku trwania operacji, a szczególnie podczas ćwiczeń odbywających się w terenie /np w ćwiczeniu WIOSNA - 72/ zarządzenia kwatermistrza armii były bardziej ogólne. Określały ile, komu i gdzie dowieźć, przy czym dane dotyczące środków materiałowych precyzowane były w tonach i rodzajami jak np amunicja strzelecka, artyleryjska, benzyna itp. Również zarządzenia kwatermistrza wymieniały z zasady związki taktyczne i niektóre ważniejsze jednostki armii, traktując mniejsze jednostki armijne ogólnie jako pozostałe.

Z przeprowadzonych badań wynika, że przeciętnie w ciągu doby z RBA dostarczano transportem samochodowym armii do związków taktycznych i niektórych jednostek armii około 2350 ton

środków materiałowych, a wydawano w rejonie RBA przeciętnie na dobę około 1250 ton. Dowóz odbywał się przeważnie do pierwszorzutowych dywizji i niektórych jednostek artyleryjskich.

Przeciętnie dowożono do każdego związku taktycznego w ciągu doby od około 500 do 700 ton środków materiałowych,

z tego :

amunicja stanowiła	54 %
mps stanowiły	34 %
żywność stanowiła	5 %
pozost. środki mat.	7 %.

Pozostałe jednostki liniowe i jednostki tyłowe pobierały środki materiałowe w RBA.

Na podstawie wyliczeń dokonanych w ASG a wykazanych w załączniku nr 33 dobowe potrzeby poszczególnych jednostek armijnych w ćwiczeniu "ASG-74" wynosiły :

Lp	Nazwa jednostek	Ilość jednostek	Potrzeby dobowe jednostek w tonach				Razem
			Amunicja	PMS	Żywność	Pozost. środki mater.	
1	ABAA	1	260	10	5	60	335
2	pappanc	1	190	4	4	30	228
3	paplot	1	140	6	6	22	174
4	Jedn. inżynieryj.	4	-	28	15	8	51
5	Jedn. chemiczne	3	-	8	4	2	14
6	Jedn.lin.armijne	9	-	24	19	6	49
7	Jedn. tyłowe	21	-	86	24	15	125
O g ó ł e m :		40	590	166	77	143	976

Ogólny wysiłek transportu RBA kształtował się od 200 do 300 km w ciągu doby.

W toku przełamania obrony nieprzyjaciela /w warunkach wojny konwencjonalnej/- zachodziła potrzeba dowozu znacznej ilości amunicji artyleryjskiej na SO artylerii. Potrzeby te wynosiły /na odcinku przełamania armii/ jednorazowo od około 1000 do 1800 ton amunicji. W większości ćwiczeń dowóz tej amunicji realizował front. W niektórych ćwiczeniach jak np w ćwiczeniu LATO-74 dowóz amunicji na SO artylerii realizowano transportem armii.

Reasumując można stwierdzić, że we współczesnych działaniach bojowych zadania RBA - w porównaniu do drugiej wojny światowej, znacznie się rozrosły i skomplikowały. Gdy podczas drugiej wojny światowej przybywało do RBA dziennie 300 - 500 ton środków materiałowych, to obecnie ilość ta zwiększyła się około 8 razy i wynosi od 2 do 4 tys ton. Niezależnie od tego w początkowym okresie wojny i w sprzyjających warunkach do RBA może być skierowany dodatkowo transport kolejowy na kilka stacji wyładowniczych w ilości : 2 - 3 transporty kolejowe z około 1800 ton ładunku. Znacznie wzrósł stopień trudności w organizowaniu przyjęcia, rozdziału i wydawania, a także w organizowaniu przeładunków środków materiałowych.

Gdy podczas drugiej wojny światowej prace te koncentrowały się w rejonie jednej lub dwóch stacji kolejowych to obecnie cały proces odbywa się nie tylko na stosunkowo dużym obszarze rozmieszczenia RBA wynoszącym 200 km² i więcej, ale i daleko poza nim, w punktach i rejonach oddalonych do 150 km od RBA. W okresie drugiej wojny światowej PBA prze-

bywała w jednym rejonie dłuższy okres, przeciętnie do 10 dni.

We współczesnych działaniach bojowych transport RBA jest w ciągłym ruchu, a RBA przegrupowuje się w zasadzie codziennie na odległość 40 - 60 km. Tylko w niektórych sytuacjach przegrupowywanie RBA następowało raz na dwie doby. Obok tych zwiększonych, znacznie trudniejszych i bardziej skomplikowanych zadań doszły nowe.

W drugiej wojnie światowej w skład PBA wchodziło etatowo 351 ludzi /w tym 130 oficerów/, 48 samochodów, 8 koni i 5 wozów taborowych.

Etat współczesnej RBA przewiduje 4342 ludzi /w tym 414 oficerów/, ogółem 1630 pojazdów /w tym 1064 samochody ciężarowe, 316 cystern o różnej pojemności, 137 samochodów specjalnych/ i wiele innego sprzętu takiego jak dźwigi, koparki, spycharki itp. Kierowanie tak znaczną ilością ludzi i sprzętu oraz realizacja tych wszystkich tak trudnych i skomplikowanych zadań w warunkach współczesnej wojny, wymaga realizacji szeregu czynności i przedsięwzięć organizacyjnych. Wszystkie je można podzielić umownie na trzy grupy. Do pierwszej zaliczyć można przedsięwzięcia natury organizacyjno-operacyjnej, do drugiej grupy czynności dotyczące organizacji zabezpieczenia materiałowego i do trzeciej : czynności w zakresie przeładunków i przewozów.

W grupie zadań organizacyjno-operacyjnych zachodziła potrzeba :

- zbierania informacji o sytuacji operacyjno-taktycznej i tylowej;

- organizowania rekonesansów /rozpoznania/ rejonów rozmieszczenia całej bazy i jej poszczególnych elementów;
- określenia rejonów rozmieszczenia szefostwa oraz oddziałów /pododdziałów/ wchodzących w skład RBA;
- wyznaczania w ramach rejonu rozmieszczenia RBA lub poza tym rejonem - miejsc formowania kolumn, rejonów wyczekiwania kolumn przybywających z frontu lub ze związków taktycznych oraz rejonów przeładunkowych;
- wyznaczania dróg wewnątrz RBA /dróg łączących RBA z rejonami wyczekiwania lub rejonami przeładunkowymi/, ich utrzymania, organizacji systemu ruchu wewnątrz RBA;
- organizowania sprawnie działającej łączności;
- organizowania obrony i ochrony RBA;
- organizowania dowozu środków materiałowych zgodnie z zarządzeniem kwatermistrza armii;
- organizowania przegrupowania RBA często w połączeniu z dowozem i przyjmowaniem środków materiałowych w rejonach przeładunkowych, na stacjach wyładowniczych lub w składach stacjonarnych;
- opracowywania rozkazów i zarządzeń.

W zakresie organizacji zabezpieczenia materiałowego obowiązywała :

- stała znajomość ilości posiadanych środków materiałowych i miejsca ich rozmieszczenia;
- określanie szczegółowej specyfikacji dowożonych i wydawanych środków materiałowych na podstawie ogólnych zaleceń zawartych w zarządzeniu /rozdzielniku/ kwatermistrza armii;

- określenie kolejności dowozu jak również przeprowadzanie korekty w ilościach środków materiałowych dowożonych lub wydawanych dla związków taktycznych i oddziałów jeśli zajdzie taka potrzeba;
- wydzielanie środków materiałowych do dowozu co wiąże się z użyciem konkretnych środków transportowych;
- podział i przydzielanie personelu polowych składów do poszczególnych oddziałów i pododdziałów transportowych;
- decydowanie o sposobie przyjęcia środków materiałowych dowożonych do RBA /chodzi o wybranie jednego z wariantów: przeładować na transport armijny, przeładować na transport związków taktycznych i oddziałów, rozładować na ziemię lub skierować bezpośrednio do związków taktycznych i oddziałów/;
- organizacja przyjmowania i wydawania środków materiałowych;
- prowadzenie ewidencji środków materiałowych;
- sprawowanie stałego nadzoru nad jakością utrzymywanych zapasów.

W zakresie przewozów i przeładunków zachodziła potrzeba :

- posiadania aktualnych danych o możliwościach przewozowych transportu samochodowego;
- znajomości możliwości przeładunkowych oddziałów i pododdziałów RBA;
- wyznaczania oddziałów i pododdziałów transportowych do poszczególnych kolumn realizujących dowóz środków materiałowych i typowania dowódców kolumn;

- kalkulowania możliwości i czasu przeładunków;
- stałego śledzenia i prowadzenia ewidencji ruchu kolumn;
- ustalania ilości punktów /rejonów/ przeładunkowych oraz sposobu przeładunków /wyładunków/;
- organizowania przeładunków, wyładunków, i
- załadunków na wszystkie rodzaje używanego transportu;
- utrzymywania kontaktów i współpracy z organami komunikacji wojskowej armii, informowania o aktualnych możliwościach transportu samochodowego RBA oraz maldowania o wychodzeniu kolumn na ADS.

Wymienione czynności niezbędne przy realizacji zadań stojących przed RBA zostały podzielone na grupy po to, aby jednocześnie sprecyzować zakres zadań i obowiązków dla poszczególnych komórek szefostwa. Chciałbym jednak przy tym z całą mocą podkreślić, że opisy i analiza zbadanych ćwiczeń wskazują, iż istnieją ścisłe związki i zależności między poszczególnymi grupami przedsięwzięć. Te współzależności są tak duże, że wymagają nie tylko stałej współpracy między realizatorami tych czynności, ale jednocześnie stałej ich koordynacji przez wspólnego bezpośredniego przełożonego. Ponadto należało by powiedzieć, że realizacja wyżej wymienionych czynności i przedsięwzięć wymaga spełnienia szeregu warunków technicznych i organizacyjnych, a wśród nich spełnienia postulatu prężności i skuteczności dowodzenia.

Niezależnie od zasadniczych zadań wykonywanych na rzecz związków taktycznych i oddziałów armii szefostwo RBA musi organizować zabezpieczenie tyłowe własnych oddziałów

i pododdziałów. W dziedzinie zabezpieczenia materiałowego niezmiernie ważną rolę odgrywa zaopatrywanie w mps. Uwzględniając wielkość jednej jednostki napełnienia /patrz załącznik nr 14/ oraz przeciętny średni wysiłek transportu samochodowego RBA wynoszący 200 - 300 km na dobę - zużycie mps może kształtować się w granicach 0,5 do 0,75 jn co wynosi od około 140 do 200 ton mps dziennie. Wielkość potrzeb RBA w zakresie mps porównywalnie kształtuje się w granicach 50 % dziennych potrzeb dywizji zmechanizowanej.

Aparat kwatermistrzowski RBA musi wyżywić i zaopatrzyć w przedmioty mundurowe ponad 4300 ludzi co porównywalnie wymaga zaspokojenia potrzeb w tym zakresie dwóch pułków zmechanizowanych.

Niełatwe zadania stoją przed służbą techniczną RBA. Należy utrzymać w sprawności technicznej przy intensywnej eksploatacji ponad 1600 pojazdów oraz sporą ilość sprzętu technicznego /patrz załącznik nr 43/ co porównywalnie wynosi około 75 % stanu samochodów w dywizji /w DZ jest około 2000 samochodów/ a około 50 % stanu wszystkich pojazdów i wozów bojowych.

W opisanych ćwiczeniach straty w stanie osobowym tylko od broni konwencjonalnej sięgały w ciągu doby do około 20 % co wynosiło około 800 ludzi. Po odjęciu strat bezpośrednich, straty sanitarne mogą sięgać od broni konwencjonalnej do 500 ludzi co równa się przewidywanym stratom sanitarnym 2-3 pułków zmechanizowanych.

Uwzględniając fakt, że w RBA zużycie amunicji oraz

sprzętu inżynieryjno-saperskiego jest znikome w porównaniu z jednostkami liniowymi oraz nie występowanie konieczności ewakuacji medycznej i technicznej bezpośrednio z pola walki wydaje się, że wysiłek aparatu kwatermistrzowskiego, służb technicznych i służby medycznej RBA nie jest mniejszy od wysiłku tych służb w pułku zmechanizowanym.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 3.3.

1. W skład wydziału organizacyjnego wchodziło 6 oficerów, w tym 4 o specjalności ogólnokwatermistrzowskiej, 1 ogólnowojskowy, 1 łączności oraz 2 podoficerów.
2. Wydział składał się z dwóch sekcji : planowania materiału i przewozów, w skład sekcji planowania mat. wchodził oficerowie o różnej specjalności /reprezentowali poszczególne służby/, a w sekcji przewozów specjaliści w zakresie transportu samochodowego i kolejowego.
3. Instrukcja o organizacji pracy TBF i Ruchomych Baz Frontu i Armii. Szt.Kwat. 79/75 wyd. 1975, s. 54.
4. Do tej pory bataliony nosiły nazwę bstr /batalion samochodowo-transportowy/, w nowym etacie zmieniono nazwę na batalion transportowy.
5. Do tej pory nosił nazwę bd mps /batalion dowozu mps/, w nowym etacie zmieniał nazwę na batalion transportowy mps.
6. Referat przedstawiciela Gł. Kwat. ogłoszony 4.10.1974 r. na odprawie kierowniczej kadry Baz Frontowych i Armijnych zebranej na szkoleniu w WSOSK w dniach 2 - 5.10.1974 r.
7. Długość całej RBA w marszu wynosi 130 - 150 km.
Vademecum oficera Sł. Kwat. Wyd. SOW, 1974 r. s. 266.

3.4. Ocena struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa w świetle zadań wynikających z potrzeb i warunków współczesnej operacji armii.

W poprzednim podrozdziale zostały przedstawione podstawowe zadania RBA wynikające z potrzeb i warunków współczesnej operacji armii. Do nich można zaliczyć :

1. Przyjęcie środków materiałowych dowożonych do RBA lub wydzielonych dla potrzeb armii na stacjach wyładowniczych, portach, lotniskach, zrzutowiskach i w magazynach stacjonarnych oraz ich wydawanie.
2. Dokonania przeładunków, rozładunków i załadunków.
3. Zorganizowanie dowozu środków materiałowych dla związków taktycznych i oddziałów.
4. Zabezpieczenie tylowe własnych oddziałów i pododdziałów.
5. Stałe kierowanie /dowodzenie/ ruchem, pracą, a niekiedy i walką oddziałów i pododdziałów wchodzących w skład RBA, w warunkach początkowego okresu wojny i współczesnej operacji armii.

Zadania te realizuje cały stan osobowy głównie jednak polowe składy i oddziały transportowe - podstawowe elementy RBA. Zgodnie z obowiązującą instrukcją¹ "polowe składy są przeznaczone do przyjmowania, przechowywania i wydawania środków materiałowych. Kierownicy polowych składów podlegają pod względem służbowym bezpośrednio szefowi bazy, a pod względem fachowym odpowiednim szefom służb armii"... "Polowe składy przechowują środki materiałowe w zasadzie na transporcie samochodowym i w związku z tym muszą ściśle współdziałać z od-

działami i pododdziałami transportowymi".

Do obowiązków kierowników polowych składów między innymi należy :

- przyjmowanie środków materiałowych /z transportów samochodowych, kolejowych lub innych/;
- przechowywanie, wydawanie zapasów i ich konserwacja;
- prowadzenie ewidencji środków materiałowych;
- organizowanie obrony i ochrony rejonu rozmieszczenia składu;
- współpraca z pododdziałami transportowymi w sprawach obrony i ochrony, przechowywania i przewożenia środków materiałowych oraz ich przyjmowania i przekazywania.

W latach drugiej wojny światowej polowe składy również przyjmowały, przechowywały i wydawały środki materiałowe, ale warunki ich pracy znacznie się różniły od warunków współczesnych. Polowe składy z drugiej wojny światowej rozmieszczały się na ziemi zajmując niewielki obszar terenu. Na przykład największy ze składów PSA zajmował 2-4 km² co sprawiało, że cały personel pracował w zasięgu oka, a odległość od środka składu do jego końca nie przekraczała 1 km. Środki materiałowe były składowane na odpowiednio wyznaczonych do tego celu placach /lub pomieszczeniach/, posegregowane w/g rodzajów i poukładane w stosy. Za poszczególne stosy odpowiadali wyznaczeni magazynierzy. Składy przyjmowały przeciętnie na dobę po około 300 ton amunicji, 100 ton mps, 100 ton żywności, paszy i innych rodzajów zaopatrzenia. Podobne ilości wydawano z załadunkiem na transport samochodowy lub kolejowy. Struktu-

ra polowych składów była przystosowana do warunków. Podstawową komórką polowego składu była sekcja przechowywania. W skład jej wchodził magazynierzy, ilość magazynierów odpowiadała ilościom przechowywanych zapasów i układanych stosów. Pozostałe komórki składu zabezpieczały pracę personelu wydającego i przyjmującego środki materiałowe.

Pojęcie takiego składu zachowało się w świadomości licznej rzeszy kadry dowódczej i tyłowej do dnia dzisiejszego. Świadczy o tym fakt, że w obowiązującej do chwili obecnej /1975 r/ instrukcji o organizacji i pracy armijnych, frontowych składów uzbrojenia i amunicji Uzbr. 111/60 przewiduje się podział składu na sekcje. Każdej sekcji przydziela się plac o wymiarach nie mniejszych niż 500 x 100 m i o froncie 350 - 500 m. Innych możliwości przechowywania środków materiałowych instrukcja nie przewiduje. Również w Vademecum oficera Wydawnictwo MON ASG-24/69 z 1970 r na s. 386 podaje się, że powierzchnia PSA i PS MPS /armii i frontu/ wynosi 2-3 km². Rzeczywistość jest jednak inna np. PSA lub PS MPS armii przewozi od 6-ciu do 8-miu kompanii transportowych /tj. od 1,5 - 2 batalionów/. W najlepszym wypadku, kiedy wszystkie kompanie rozmieszczają się razem w jednym rejonie, powierzchnia PSA /lub PMS/ wynosi² od 30 do 50 km².

Przy najbardziej dogodnym rozlokowaniu kompanii transportowych /patrz/zał. nr 23/ odległość od miejsca przebywania kierownictwa składu do krańca polowego składu wynosi 7 km.

Pozostałe składy armijne, w zależności od tonażu przewożonych zapasów zajmują rejony zbliżone do rejonu rozmieszczenia kompanii lub plutonu transportowego co może wynosić

od 1 do 3 km².

Najczęściej w toku operacji oddziały /pododdziały/ transportowe przewożące środki materiałowe, a wraz z nimi wydzielony personel składów są dzielone na człony i oddalone od siebie na znaczne odległości, uniemożliwiające osobisty kontakt między sobą oraz między magazynierami a kierownictwem składu.

Różnica między składem z drugiej wojny światowej, a obecnym polega między innymi na tym, że o ile te pierwsze były związane z niewielkim skrawkiem terenu to obecnie personel składów jest związany nie z terenem a z transportem, na którym są utrzymywane i przewożone środki materiałowe. W ten sposób magazynierzy składu mogą być rozproszeni nie tylko na całym obszarze rozmieszczenia RBA, ale i daleko poza tym rejonem. Proces przyjmowania, przeładowywania, wydawania i dowozu środków materiałowych będzie trwać ciągle, a obroty środków materiałowych w ciągu doby sięgać będą kilku tysięcy ton i będą ośmiokrotnie większe od obrotów z drugiej wojny światowej. Powstaje więc szereg wątpliwości. Po pierwsze : czy kierownik polowego składu usytuowany w najlepszym wypadku przy dcy batalionu transportowego /kierownicy mniejszych składów przy d-each kompanii i plutonów transportowych/ będzie w stanie sterować procesem przyjmowania, przechowywania i wydawania środków materiałowych odbywającym się stale, w kilku miejscach na dużych przestrzeniach, sięgających 200 i więcej km². Po drugie : czy pozostałe elementy składu a mianowicie pododdziały gospodarcze , przeładunkowe itd /poza sekcją przechowywania/ a przeznaczone do zabezpieczenia pracy maga-

zynierów będą racjonalnie wykorzystane. Wydaje się, że zadania jakie stanęły przed kierownikami polowych składów a wynikające z warunków i potrzeb współczesnej operacji, zaczęły przerastać ich możliwości.

Trudno sobie wyobrazić aby kierownik polowego składu pozbawiony odpowiednich środków łączności, usytuowany przy jednym z oddziałów /pododdziałów/ transportowych miał wpływ na pracę swego personelu pracującego przy innym oddziale /pododdziale/ transportowym lub na stacjach wyladowczych czy w portach oddalonych od kierownika składu kilka czy kilkadziesiąt kilometrów. W tej sytuacji nie wydaje się możliwym również racjonalne wykorzystanie pozostałych sił i środków jakimi dysponują kierownicy składów.

W strukturze polowych składów armii, w porównaniu do drugiej wojny światowej zaszły pewne zmiany.

Niżej przedstawiona tabela, na przykładzie czterech podstawowych składów, ilustruje porównanie struktury organizacyjnej PSA, PS MPS, PSZ i PSM z okresu drugiej wojny światowej ze strukturą obecnie obowiązującą.

		S t a n i l o ś c i o w y									
Lp.	Nazwa komórki	w okresie drugiej wojny					obecnie				
		PSA	PSMPS	PSZ	PSM	Prze- ciętnie	P S A	PSMPS	PSZ	PSM	Prze- ciętnie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Stan osobowy										
	- kierownictwo składu	3	3	3	3	3	5	3	3	1	3
	- komórka ewidencyjno dystrybuc.	4	3	4	4	4	10	4	4	4	6
	- komórka przechowyw. - personel magaz.	7	8	19	8	10	28	14	30 ^x		
	- personel techn. obsługuj.sprzęt techniczny	-	14	-	-	-	-	25	21	-	-
	R a z e m :	7	22	19	8	14	28	39	51	20	34
	- Laboratorium	-	1	1	-	1	-	5	2	-	3
	- Straż ppoż	5	6	-	-	5	16	7	7	6	9
	- Komórka zabezpiecz. pod względem gosp. i techn./pododdz. gosp. i techn./	5	1	2	3	3	34	8	32	10	21
	- pododdz.ochrony i obsługi	-	-	-	-	-	97	19	-	-	29
	- pododdz. łączności	-	-	-	-	-	4	5	7	-	5
	Przeciętnie w jednym składzie	24	36	30	18	30	194	90	106	41	110
2	Wyposażenie w transp.										
	- transport samoch.										
	- samoch. osob.						1	1	3		
	- samoch. ciężar. 2-5 ton										
	- samoch. ciężar. 7-10 ton	2		2			12	18	13	5	
	- samoch. spec.						3	5	12	1	
	- przyczepy 3-8 ton						2	3	4	2	
	Razem samochodów :	2		2		2	16	24	28	6	18,5

x - bez plutonu eksploatacji zasobów miejscowych.

Jak wynika z powyższej tabeli podstawowe elementy struktury organizacyjnej składów armijnych, w stosunku do drugiej wojny światowej niewiele się zmieniły. Do etatu niektórych składów /PSA i PS MPS/ zostały wprowadzone pododdziały ochrony i obsługi, rozrósł się aparat gospodarczy składów. Zwiększyła się znacznie ilość transportu. Jeśli przeciętnie jeden połowy skład podczas drugiej wojny światowej dysponował dwoma samochodami, to obecnie posiada ich około dwadzieścia.

Ogólnie można powiedzieć, że dotychczasowe zmiany w składach polegały głównie na wzroście ilościowym. Ilość ludzi w jednym składzie zwiększyła się przeciętnie prawie czterokrotnie, a ilość posiadanych pojazdów mechanicznych prawie dziesięciokrotnie.

Charakterystyczne jest przy tym to, że zasadniczy element składu komórka przechowywania, zwiększyła się zaledwie dwukrotnie. Mimo znacznego zwiększenia ilościowego, połowe składy nie są już w stanie wykonać swych zadań bez przeprowadzenia zasadniczych zmian w ich strukturze z powodów wyżej przedstawionych. Przede wszystkim należałoby stworzyć kierownikom dotychczasowych składów możliwość sterowania procesem przyjmowania, przechowywania, ewidencjonowania i wydawania środków materiałowych.

W tym celu należałoby ich przenieść do szefostwa RBA skąd łatwiej i skuteczniej mogliby wykonywać swoje zadania. Z części komórek ewidencyjno-dystrybucyjnych utworzyć na szczeblu szefostwa ośrodek zintegrowanej ewidencji wyposażony w odpowiednie elektroniczne maszyny liczące.

Część personelu komórek przechowywania przydzielić na stałe i powiązać więzią służbową z oddziałami i pododdziałami transportowymi. Pozostałe elementy dotychczasowych składów połączyć w wyspecjalizowane pododdziały i wykorzystywać centralnie zgodnie z ich przeznaczeniem.

Obok polowych składów, w obecnie obowiązującej strukturze organizacyjnej, problemami przyjmowania, utrzymywania i wydawania zajmują się również oddziały i pododdziały transportowe. Do ich zadań, zgodnie z obowiązującą instrukcją³, między innymi, należy "przechowywanie określonych zapasów środków materiałowych na transporcie samochodowym". Utrzymywanie i przechowywanie zapasów na samochodach oddziałów /pododdziałów/ transportowych łączy się z współodpowiedzialnością kierowców i dowódców za przewożone zaopatrzenie. Tę odpowiedzialność określają odrębne przepisy zawarte w instrukcji o wojskowych przewozach transportem samochodowym. Zgodnie z tymi przepisami⁴ kierowcy i dowódcy oddziałów /pododdziałów/ transportowych własnoręcznym podpisem stwierdzają przyjęcie ładunku i ponoszą za ten ładunek pełną odpowiedzialność. Wynika z tego, że zakres obowiązków i odpowiedzialności kierownika składu i jego personelu pokrywa się i dubluje w tym zakresie z obowiązkami i odpowiedzialnością dowódców oddziałów /pododdziałów/ i kierowców.

W zbadanych i opisanych ćwiczeniach z około 2700 ton zaopatrzenia przeciętnie dziennie dowożonego transportem samochodowym frontu, od 50 do 100 % przeładowywano na transport samochodowy armii.

Znaczna część tego transportu pobierała środki materiałowe ze składów stacjonarnych, z bazy frontowej i innych źródeł zaopatrywania.

Tak więc zdecydowana większość manipulacji przychodowo-rozchodowych różnego rodzaju środków materiałowych odbywała się poprzez oddziały /pododdziały/ transportowe. To daleko idące i już istniejące zaangażowanie oddziałów /pododdziałów/ transportowych w procesie przyjmowania, przechowywania i wydawania środków materiałowych jest nieodwracalne. Wydaje mi się, że należy temu procesowi wyjść naprzeciw. Przede wszystkim należy pomóc dowódcom oddziałów /pododdziałów/ transportowych poprzez przydzielenie do ich dyspozycji na stałe fachowców /magazynierów/. Połączyć ich z oddziałem /pododdziałem/ więzią służbową, a jednocześnie obciążyć pełną odpowiedzialnością dowódców za czynności związane z wydawaniem, przyjmowaniem i przechowywaniem zapasów utrzymywanych na transporcie samochodowym. W ten sposób powstałby oddział transportowy, a jednocześnie samodzielny element wielkiego składu jakim jest cała RBA. Korzyści płynące ze stałego połączenia oddziału /pododdziału/ transportowego z personelem dotychczasowych składów /z magazynierami/ zostały już stwierdzone w związkach taktycznych, gdzie przed paru laty utworzono bataliony zaopatrzenia. Również zdało egzamin utworzenie polowych składów sprzętu pancernego i samochodowego w armii, które powstały także w wyniku połączenia transportu samochodowego ze składami. Zgodnie z wysuniętymi sugestiami oddział transportowy powinien stać się jednocześnie składem.

Podstawowym oddziałem transportowym wchodzącym w skład ptr jest obecnie batalion transportowy, składa się on z czterech kompanii transportowych i pododdziałów zabezpieczających, umożliwiających mu samodzielne działanie. Etatowo wyposażenie batalionu przewiduje posiadanie 274 samochodów i 126 przyczep /z tego 240 samochodów i 120 przyczep przeznaczonych do przewozu zapasów/. Batalion rozmieszczając się w całości zajmuje⁵ powierzchnię 15 - 20 km².

Doświadczenia ostatniej wojny oraz analiza możliwości oddziaływania nieprzyjaciela bronią jądrową na tyły, pozwalają wysunąć tezę, iż batalion transportowy jest jednostką zbyt dużą. I tak np podczas drugiej wojny światowej na szczeblu armii w Armii Radzieckiej i w Wojsku Polskim występowały samodzielne kompanie i samodzielne bataliony. Ilość pojazdów w batalionie wynosiła etatowo około 150 samochodów⁶.

W armii niemieckiej, w ramach pułku transportowego istniały bataliony transportowe w składzie około 100 samochodów każdy⁷. Tak więc w drugiej wojnie światowej, w najbardziej doświadczonych armiach, stan samochodów w batalionie był dwa, a nawet trzy razy mniejszy.

Jedno powietrzne uderzenie jądrowe o mocy 30 - 50 KT niszczy całkowicie sprzęt i ludzi na powierzchni $\pi r^2 = 3,14 \times 1,7^2 / 2^2 //$ od 9 do 12,5 km², a powoduje uszkodzenia i zranienia odpowiednio $3,14 \times 3^2 / 3,6^2 //$ od 28 do 40 km². Jedno takie trafne uderzenie całkowicie niszczy od 50 do 80% stanu osobowego i wyposażenia batalionu transportowego, a reszta ulega porażeniom i uszkodzeniom.

Ponieważ w skład RBA wchodzi najczęściej cztery bataliony, a więc 2-3 uderzenia jądrowe na RBA o mocy 30-50 KT powodują 50 - 75 % strat. Straty te dotyczą tak sprzętu samochodowego, zapasów materiałowych oraz stanu osobowego.

Jedno celne uderzenie jądrowe nieprzyjaciela o mocy 30-50 KT może zniszczyć 75 % przewożonej amunicji albo 75 % mps, albo 100% pozostałych środków materiałowych. Dwa, trzy takie uderzenia pozbawiają RBA możliwości wykonywania swych funkcji.

Przeprowadzone ćwiczenia z jednostkami transportowymi potwierdzają, że dowódcy batalionów transportowych mają duże kłopoty w dowodzeniu swoimi jednostkami. Stwierdziłem to osobiście podczas ćwiczeń praktycznych w terenie. Najwięcej trudności mają oni z utrzymaniem łączności z dowódcami kompanii, szczególnie w ruchu /w marszu/. Długość kolumny batalionu wynosi⁸ 20-30 km, a radiostacja R-105, którymi dysponują dowódcy batalionów do łączności z dowódcami kompanii mają zasięg⁹ w marszu od 6 do 8 km. Również trudności z utrzymaniem łączności z dowódcami plutonów mają d-cy kompanii pozbawieni w ogóle technicznych środków łączności do utrzymywania kontaktów ze swymi podwładnymi.

Przytoczone wyżej argumenty wskazują na to, że batalion transportowy jest zbyt duży i trudny w dowodzeniu z uwagi na niedostateczne wyposażenie w techniczne środki łączności.

Liczne przykłady z ostatniej wojny i doświadczenia powojenne¹⁰ mówią o tym, że optymalna wielkość kolumny samo-

chodowej nie powinien przekraczać 30 samochodów. Wydaje się, że samodzielny oddział transportowy powinien składać się właśnie z takich pododdziałów.

Proponowałbym więc przyjąć za podstawowy oddział transportowy : samodzielną kompanię składającą się z trzech - czterech plutonów, w sumie w składzie około 100 pojazdów mechanicznych i 50 przyczep. Uzupełnić oddział ten personelem składów oraz siłami i środkami umożliwiającymi mu samodzielne egzystowanie i działanie przynajmniej na okres 2-3 dni. Proponowałbym nadać temu oddziałowi nazwę : samodzielna kompania-skład /SKS/. Wariant struktury organizacyjnej samodzielnej kompanii składu przedstawia załącznik nr 45.

W ten sposób dotychczasowi kierownicy składów, umiejscowieni w jednej z komórek szefostwa RBA, wyposażeni w zintegrowany ośrodek ewidencji oraz odpowiednie środki łączności, sterowałiby procesem przyjmowania, przechowywania i wydawania środków materiałowych poprzez dowódców samodzielnych kompanii składów odpowiedzialnych jednoosobowo za wyżej wymienione przedsięwzięcia.

Opisane i zbadane ćwiczenia wskazują również na to, że nie wszystkie środki materiałowe skierowywane do armii są przyjmowane przez pododdziały transportowe. Pewna część zapotrzebowania a mianowicie od 10 do 50 % może być przyjmowana przez przedstawicieli armii i skierowywana lub wydawana bezpośrednio z transportu samochodowego frontu /lub z transportu kolejowego, powietrznego czy morskiego/ bezpośrednio dla związków taktycznych i oddziałów armii. Pewne ilości środków

materiałowych mogą być również rozładowywane na ziemię. Do tego celu jest potrzebny personel niezwiązany z oddziałami /pododdziałami/ transportowymi. Dlatego też proponowałbym utworzenie z części komórek przechowywania poszczególnych składów - dwóch samodzielnych kompanii składowania na ziemię. Jedna z tych kompanii w składzie zbliżonym do obecnie istniejącego PS MPS zajmowałaby się przetaczaniem mps oraz jego składowaniem /w razie potrzeby/ w zbiornikach miękkich na ziemi.

W skład drugiej kompanii wchodziłby personel /magazynerzy/ pozostałych rodzajów zaopatrzenia. Kompania składałaby się z plutonów. Każdy z plutonów mniej więcej odpowiadałby strukturze i wielkości polowych składów z okresu drugiej wojny światowej. W skład tej kompanii wchodziłby również wyspecjalizowany personel do przygotowywania środków materiałowych do przewozów transportem powietrznym oraz do organizowania przyjęcia zaopatrzenia dowożonego samolotami lub śmigłowcami.

Każdy z dowódców samodzielnej kompanii składu lub samodzielnej kompanii składowania na ziemię, przy pomocy odpowiedniego personelu prowadziłby podręczną ewidencję środków materiałowych /np. na kartotekach/, a wszelkie zmiany w obrotach środków materiałowych oraz miejsce ich rozmieszczenia przekazywał systematycznie do ośrodka zintegrowanej ewidencji. W ten sposób kompania byłaby punktem informacyjnym /PI/, a ośrodek zintegrowanej ewidencji przy szefostwie RBA punktem

zbiórki informacji /PZI/. Tu zebrane informacje byłyby segregowane i uogólniane, a następnie przekazywane do ośrodka przetwarzania informacji /OPI/ znajdującego się przy KSD armii.

Kolejnym zadaniem wynikającym z potrzeb i warunków współczesnej operacji armii jest konieczność dokonywania przeładunków.

Ilość przeładowywanych środków materiałowych z transportu samochodowego na transport samochodowy w poszczególnych operacjach opisanych w załączniku nr 10, znacznie się między sobą różniła. I tak np. w ćwiczeniu "WIOSNA-72", w niektórych dniach operacji przeładunków takich prawie że nie było. Natomiast w ćwiczeniu "ASG-71", w pierwszym etapie operacji zachodziła konieczność przeładowywania około 4000 ton środków materiałowych dziennie. Podobnie było w ćwiczeniu "KWIECIEN-72" już w pierwszym dniu wojny należało przeładować 4240 ton zapatrzienia.

Zgodnie z osiągniętymi wynikami przeciętnie w ciągu doby należało przeładować około 2700 ton różnego rodzaju środków materiałowych z transportu samochodowego frontu na transport armii lub związków taktycznych. Ponadto wymagały przeładunków zapasy wydawane w RBA z transportu armijnego na transport związków taktycznych. Szacunkowo, tonaż tych przeładunków można określić na 50 % wydawanych w RBA materiałów, co może stanowić około 600 ton. /Pozostałe 50 % będzie przeładowywane bezpośrednio z transportu frontowego na transport związków taktycznych w ramach 2700 ton/.

W sumie potrzeby przeładunków w relacji samochód - samochód mogą wynosić około 3000 do 3500 ton, w tym :

amunicji	/50 %/	=	około	1500 - 1750	ton
mps	/35 %/	=	"	1000 - 1200	"
żywności	/5 %/	=	"	150 - 170	"
pozostałych	/10 %/	=	"	300 - 350	" .

Z tego materiały trwałe stanowią od około 2000 do około 2200 ton, a materiały płynne od 1000 do 1200 ton.

Niezależnie od przeładunków w relacji samochód - samochód może zaistnieć konieczność przeładowywania środków materiałowych z transportu kolejowego na transport samochodowy. Dostawy kolejną mogą sięgać w ciągu doby około 1800 ton, z tego amunicji 70 % tj. około 1250 i mps 550 ton.

Jak wykazały ćwiczenia doświadczalne /patrz załącznik nr 10 c/, przeładunki w relacji samochód - samochód najlepiej jest wykonywać przy pomocy dźwigów. Wydajność 1 dźwigu w ciągu 1 godziny wynosi około 30 ton spaletyzowanych ładunków. Na przeładowanie 2000 - 2200 ton w ciągu 8 godzin potrzeba około 10 dźwigów. Natomiast na rozładunek 1250 ton amunicji /dwa transporty kolejowe/ jednocześnie /około 60 - 80 wagonów = 30-40 punktów wyładunkowych/ potrzeba od 30-40 wózków widłowych i 90-120 żołnierzy /w tym 30-40 operatorów/.

W obecnie obowiązującej strukturze organizacyjnej RBA, siły i środki do przeładowywania środków materiałowych znajdują się w kompanii obsługi, polowych składach i oddziałach transportowych. Stan podstawowego sprzętu przeładunkowego jest następujący :

Lp	Nazwa oddziału	Ilość dźwigów samobieźnych	Ilość wózków paletowych
1	Kompania obsługi	4	10
2	Polowe składy	3	-
3	Oddziały transportowe	-	36
R A Z E M :		7	46

Ponadto 10 % samochodów oddziałów transportowych posiada, zgodnie z etatem, zainstalowane dźwigi burtowe, które umożliwiają samozaładunek, rozładunek i przeładunek z danego samochodu na inny.

Porównując potrzeby potencjału przeładunkowego do jego możliwości - należy stwierdzić, że jest on w zasadzie wystarczający, aczkolwiek postulowałbym zwiększenie ilości dźwigów samochodowych do 10 - 12 sztuk. Mankamentem jest jednak rozproszenie sprzętu, co utrudniać może jego racjonalne wykorzystanie. Wydaje się bardziej słuszne skoncentrowanie podstawowych sił i środków przeładunkowych w kompanii obsługi. Proponowałbym aby na wyposażenie kompanii obsługi wprowadzić 12 dźwigów samobieźnych oraz 30 - 40 wózków paletowych, przy jednoczesnym zachowaniu w samodzielnych kompaniach składach dźwigów burtowych.

Do przeładunku paliw znajdują się w RBA /w PS MPS w plutonach zaopatrzenia w mps/ siły i środki umożliwiające przetaczanie i załadowanie 32 cystern w ciągu godziny

/16 nalewaków x 2 cysterny/ co umożliwia w ciągu godziny przeładowanie 128 ton mps. Zabezpieczy to w pełni rozładunek transportów kolejowych. Przeładunek mps w relacji samochód - samochód odbywa się przy pomocy pomp zainstalowanych w cysternach lub będących na wyposażeniu oddziałów /pododdziałów/ transportowych.

Jednym z zasadniczych zadań RBA jest organizacja dowozu środków materiałowych. Ilość dowożonych środków materiałowych do związków taktycznych w różnych operacjach i poszczególnych dniach może być różna, ale przeciętnie dziennie wynosi 500 - 700 ton dla pierwszorzutowych dywizji i znaczne ilości amunicji artyleryjskiej szczególnie w warunkach wojny konwencjonalnej wynoszące od 1000 do 1800 ton tylko na przełamanie obrony nieprzyjaciela.

Obecnie, w celu dokonania dowozu środków materiałowych do jednej dywizji tworzy się kolumnę z samochodów pochodzących z różnych pododdziałów i oddziałów transportowych. Proces tworzenia kolumny wymaga dużego wysiłku organizacyjnego, pochłania dużo cennego czasu. Kolumną taką jest trudno dowodzić i organizować jej zabezpieczenie tyłowe.

Zorganizowanie samodzielnych kompanii składów o możliwościach przewożenia 500 - 700 ton środków materiałowych poważnie usprawniłoby organizację dowozu tak dla pierwszorzutowych związków taktycznych jak i dla jednostek artylerii.

Kolejnym zadaniem RBA jest zabezpieczenie tyłowe własnych oddziałów i pododdziałów. Zgodnie z obowiązującymi zasadami¹¹ zabezpieczenie tyłowe bazy organizuje wydział orga-

nizacji i planowania. W tym celu wydaje on odpowiednie zarządzenie, w którym ustala przydziały wszystkich jednostek bazy nie posiadających własnych pododdziałów kwatermistrzowskich na zaopatrzenie tych, które je posiadają. Zabezpieczenie tyłowe RBA jest jednym z obowiązków batalionu zabezpieczenia¹².

Kwatermistrzostwo batalionu zaopatruje pododdziały batalionu oraz samodzielne oddziały gospodarcze jakimi są PSA, PSS Samoch i Pancerny oraz bataliony transportowe. Te z kolei organizują zaopatrywanie pododdziałów własnych i przydzielonych na zaopatrzenie.

Służby techniczne batalionu organizują ewakuację, przeglądy i naprawy pojazdów mechanicznych oraz sprzętu technicznego bazy, utrzymują je w stałej sprawności i czuwają nad prawidłową eksploatacją i konserwacją¹³. Pluton medyczny batalionu jest przeznaczony do organizowania zabezpieczenia medycznego batalionu i szefostwa bazy.

Wraz ze zmianą struktury organizacyjnej podstawowych oddziałów RBA proponowałbym jednocześnie odciążyć szefostwo od problemów zabezpieczenia tyłowego. Podnieść rangę służb tyłowych, podporządkowując je bezpośrednio szefowi RBA i obarczając je pełną odpowiedzialnością za zabezpieczenie materiałowe, techniczne i medyczne całej bazy.

Dla zaspokojenia potrzeb oddziałów wchodzących w skład RBA należałoby wnieść pewne poprawki do już istniejących tyłów batalionu zabezpieczenia. ~~pułku x zmechanizowanego~~

Właściwe kierowanie RBA jest jednym z warunków pomyślnej realizacji zadań.

Do kierowania RBA zostało powołane szefostwo z szefem RBA na czele. Udział w kierowaniu bazą mają również dowództwo i sztaby pułku transportowego i batalionu zabezpieczenia. Szefowi RBA podlega bezpośrednio kilkunastu oficerów /z-ca szefa bazy, jedenastu starszych pomocników i pomocników do spraw zabezpieczenia materiałowego/. Nie wchodzi oni bezpośrednio w skład żadnej komórki sztabowej. Ponadto szefowi RBA podlegają dwie komórki sztabowe wchodzące bezpośrednio w skład szefostwa /wydział organizacji i planowania oraz sekcja przewozów i przeładunków/ jak również dowództwa : pułku transportowego i batalionu zabezpieczenia. Starsi pomocnicy i pomocnicy szefa bazy do spraw organizacji zaopatrzenia odpowiadają za planowanie i organizowanie zaopatrzenia w określone rodzaje zaopatrzenia związków taktycznych i oddziałów. Każdy z pomocników zajmuje się problematyką zabezpieczenia materiałowego wojsk w zakresie służby, której jest przedstawicielem.

Do ich podstawowych obowiązków należy : organizowanie i koordynowanie prac związanych z gromadzeniem, rozmieszczeniem i wydawaniem zapasów środków materiałowych. Utrzymywanie w tych sprawach kontaktów z kierownikami składów oraz z odpowiednimi szefami rodzajów wojsk i służb armii. Prowadzenie ogólnej ewidencji podstawowych rodzajów środków materiałowych.

St. pomocnik /pomocnik/ szefa RBA do spraw organizacji zaopatrzenia jest reprezentantem służby, jest "pośrednikiem" między kierownikiem składu a szefem tej służby w armii,

jak również między kierownikiem składu a szefem RBA. Więź służbowa między szefem bazy a jego pomocnikami nie jest zbyt mocna. Szef bazy, któremu podporządkowano mnogość osób i komórek sztabowych nie ma możliwości poświęcić więcej uwagi jednej ze służb i nie jest w stanie wniknąć w jej szczegóły.

Obok więzi służbowej istnieje więź funkcjonalna, między pomocnikiem szefa RBA a szefem służby zaopatrzenia armii. Czym słabsza jest więź pomocnika z szefem bazy, tym staje się ona silniejsza z szefem służby zaopatrzenia armii. Więź ta dominuje nad więzią służbową gdyż powiązania między organami funkcjonalnymi tej samej specjalności są silniejsze od zależności służbowej. Tę dominującą więź funkcjonalną potwierdza i aprobuje obowiązująca instrukcja, w której czytamy¹⁴ :

"szefowie rodzajów wojsk i służb oraz podlegli kwatermistrzowie szefowie służb zaopatrujących spełniają rolę dysponentów środków materiałowych i ponoszą całkowitą odpowiedzialność /każdy w zakresie swojej specjalności/ za stan zabezpieczenia materiałowego wojsk. Kierują oni realizacją zadań przez podległe im pod względem fachowym polowe składy i jednostki usługowo-produkcyjne bazy, stosownie do ustaleń wynikających z planu tyłowego zabezpieczenia wojsk".

Z powyższych względów struktura szefostwa RBA jest strukturą funkcjonalną, w której więź funkcjonalna istnieje obok więzi służbowej.

Znawcy teorii organizacji i teorii dowodzenia /patrz podrozdział 3.1./ stwierdzają, że tego rodzaju struktura organizacyjna nie odpowiada warunkom i potrzebom współczesnego pola walki gdyż narusza zasadę jedności rozkazodawstwa

oraz jednostkową odpowiedzialność.

Struktura funkcjonalna szefostwa RBA odpowiadająca potrzebom w warunkach drugiej wojny światowej staje się w warunkach współczesnych, opisanych w poprzednich rozdziałach - nie do przyjęcia. Podważa bowiem zasadę jednoosobowego dowodzenia i uniemożliwia operatywne dowodzenie jednostkami RBA. Znacznie usprawniłoby ten proces wprowadzenie struktury sztabowej. Wymaga ona utworzenia w ramach szefostwa kilku komórek organizacyjnych i powołania szefa sztabu jako koordynatora pracy całego szefostwa. Wąskie zainteresowania każdego z pomocników szefa RBA, jak również znajomość problematyki wyłącznie jednej służby "skazuje" każdego z nich na działanie w pojedynkę, nie pozwala na efektywne i elastyczne ich wykorzystanie. W razie utraty jednego z pomocników byłyby duże trudności w jego zastąpieniu. Wydaje się mało możliwe, aby każdy z nich działając w pojedynkę /w najlepszym wypadku w dwóch/ był w stanie wywiązać się ze swych obowiązków. Proces zaopatrywania w warunkach współczesnej wojny trwać będzie w okresie całej doby, przyjmowanie i wydawanie środków materiałowych odbywać się będzie jednocześnie w kilku miejscach, oddalonych w znacznych odległościach od siebie, angażując jednocześnie w tych przedsięwzięciach przedstawicieli wszystkich służb zaopatrujących. Przedstawiciel jednej służby /spośród ośmiu/ nie będzie w stanie organizować zaopatrzenia w ciągu całej doby bez odpoczynku w kilku miejscach jednocześnie. Zadania w zakresie organizacji zaopatrywania mogą być wykonane jedynie w ścisłej współpracy,

we wzajemnej pomocy i przy wzajemnym zastępowaniu się. Dobro sprawy "organizacji zaopatrzenia" jak i w interesie poszczególnych służb leży, aby organizatorzy zaopatrywania w RBA działali w ramach jednej komórki organizacyjnej, pod kierownictwem jednej osoby. Nie może to być jednak szef bazy, który powinien się zajmować kierowaniem /dowodzeniem/ bazą, a nie koordynacją działalności poszczególnych osób i komórek sztabowych.

Wydaje się celowym utworzenie w ramach szefostwa RBA komórki zaopatrzenia składającej się z przedstawicieli wszystkich służb zaopatrujących. W tym miejscu chciałbym przypomnieć, że podczas ćwiczenia "AMETYST-75" szefowie RBA samorzutnie łączyli st. pomocników i pomocników w jeden organizm, gdyż nie byli w stanie opanować działalności tak dużej ilości osób.

Nowo powołana komórka organizacji zabezpieczenia materiałowego przejęłaby funkcje dotychczasowych pomocników szefa RBA jak również kierowników składów. Sterowałaby ona całym procesem przyjmowania, przechowywania i wydawania środków materiałowych. Dysponowałaby ośrodkiem zintegrowanej ewidencji.

Zaopatrywanie jest ściśle związane z pozostałymi dwoma grupami czynności realizowanymi przez RBA, a mianowicie z przedsięwzięciami natury operacyjno-organizacyjnej /a w tym obrony i ochrony/ oraz czynnościami w zakresie przeładunków i przewozów.

Problematyką obrony i ochrony w obecnie obowiązującej strukturze organizacyjnej RBA zajmuje się kilka ośrodków

RBA, a mianowicie z-ca szefa RBA, wydział organizacji i planowania oraz dowództwo batalionu zabezpieczenia.

Zgodnie z obowiązującą instrukcją¹⁵ z-ca szefa RBA odpowiada za obronę i ochronę bazy, utrzymanie w niej dyscypliny i porządku wojskowego. Do jego obowiązków między innymi należy : opracowanie propozycji obrony i ochrony, przekazywanie wytycznych i zadań w zakresie obrony i ochrony dowódcom jednostek wchodzących w skład bazy.

Jednocześnie, jak to wynika z instrukcji¹⁶, całokształt prac związanych z obroną i ochroną bazy organizuje wydział organizacji i planowania szefostwa, a do jego obowiązków w tym zakresie należy : prowadzenie map, opracowywanie ogólnych koncepcji i wniosków dotyczących ochrony i obrony, sporządzanie planów obrony i ochrony i likwidacji skutków uderzeń BMR jak również organizowanie służby porządkowo-ochronnej.

Udział w organizacji obrony i ochrony RBA ma również i dowódca batalionu zabezpieczenia. Podlegają mu między innymi : pluton ochrony, kompania chemiczna i kompania inżynierskiego zabezpieczenia. Do obowiązków d-cy batalionu zabezpieczenia między innymi należy¹⁷ : "opracowywanie i przedstawianie szefowi bazy propozycji wykorzystania pododdziałów batalionu oraz organizacji obrony i ochrony szefostwa".

Wydaje mi się celowym i koniecznym jednoznaczne określenie odpowiedzialnego i jednocześnie organizatora obrony i ochrony RBA.

Proponowałbym skoncentrować tę problematykę w komórce operacyjno-organizacyjnej i podporządkować jej bezpośrednio pododdziały angażowane do obrony i ochrony.

W RBA już istnieje taka komórka, jest nią wydział organizacji i planowania. Wydział ten został powołany do organizowania i koordynowania przedsięwzięć wykonywanych przez bazę.

Proponowałbym rozszerzyć jego zadania i kompetencje, wzmocnić specjalistami w zakresie operatywnego organizowania ruchu, a w razie potrzeby, walki w obronie zapasów i posiadanego potencjału przewozowego. Postulowałbym jednocześnie zmienić nazwę tego wydziału na wydział operacyjno-organizacyjny.

W ramach szefostwa RBA istnieje sekcja przewozów i przeładunków, organizuje ona przewozy i przeładunki środków materiałowych prowadzonych w bazie. Konieczność istnienia takiej komórki moim zdaniem jest nieodzowna tym bardziej, że problemy przewozów i przeładunków stanowią jedno z ważniejszych zadań RBA.

Widziałbym ją jako trzecią komórkę szefostwa RBA z tym, że znacznie należałoby rozszerzyć jej kompetencje i zadania oraz podnieść do rangi wydziału.

Bezpośrednio szefowi RBA podlega dowództwo pułku transportowego jako organ dowodzenia oddziałami transportowymi. Do jego obowiązków między innymi należy : formowanie kolumn i kierowanie nimi, zapewnienie obrony i ochrony oddziałom transportowym, prowadzenie ewidencji ruchu kolumn i należytego wykorzystania transportu samochodowego. Utworzenie dowództwa pułku transportowego miało swój określony cel i przyniosło określone korzyści.

Utworzenie dowództwa pułku odciążyło oddział komunikacji wojskowej armii od bezpośredniego dowodzenia batalionami transportowymi a jednocześnie przez funkcjonalne powiązanie dowództwa pułku z oddziałem komunikacji została zachowana bezpośrednia więź między nimi. Przybliżyło ogólne kierownictwo oddziałów transportowych do RBA. Została zachowana możliwość natychmiastowego wyłączenia dowolnej ilości transportu samochodowego pułku do wykonywania innych zadań poza RBA.

Utworzenie dowództwa pułku obok istniejącego szefostwa, wywołało również niekorzystne następstwa, a jednocześnie nie rozwiązało głównej sprzeczności tkwiącej w strukturze RBA sztucznie rozdzielającej funkcje przewoźnika i magazyniera, gdy tamczasem przewoźnik /transport samochodowy/ jest jednocześnie magazynem.

Pułk transportowy stanowi większość RBA, na jego transporcie są przewożone zapasy. Przy dowódcach oddziałów i pododdziałów transportowych usytuowane są kierownictwa poszczególnych składów, a więc kierowanie pułkiem to jednocześnie kierowanie RBA. Istnienie dwóch ośrodków władzy z dublującymi się kompetencjami /jak np. w przesuwaniu, rozmieszczeniu, obronie i ochronie i tp./ wprowadza pewien zamęt w kierowaniu bazą. Podporządkowanie dowództwa pułku szefostwu, czyni strukturę RBA bardziej wysmukłą, wydłuża to drogę obiegu informacji i czas wypracowywania decyzji.

Brak powiązań służbowych między dowódcami oddziałów

/pododdziałów/ transportowych a kierownikami i personelem składów wymaga uzgadniania decyzji na wszystkich szczeblach co pochłania jeszcze więcej cennego czasu.

Nic więc dziwnego, że gdy terminy wykonania zadań przez RBA są krótkie jak to np było w ćwiczeniu AMETYST-75 /a będą one na pewno krótkie w warunkach współczesnej operacji/ stwierdzono /patrz opis ćwiczenia AMETYST-75/ powielanie zadań, a więc przekazywanie otrzymanych zadań z szefostwa do pułku z pułku do batalionu bez analizy tych zadań i bez wypracowywania własnej decyzji.

Wydaje mi się, że istnieje realna możliwość, a nawet konieczność połączenia szefostwa z dowództwem i sztabem pułku transportowego. Proponowane wyżej wydziały szefostwa RBA mogłyby z powodzeniem przejąć funkcje dowództwa i sztabu pułku, tym bardziej, że wysunięta koncepcja utworzenia samodzielnych kompanii-składów wymaga utworzenia jednolitego dowództwa i sztabu. Nie odgrywa tu istotnej roli nazwa czy będzie to szef i szefostwo, czy też dowódca i sztab pułku czy brygady. Istotną rolę odgrywa natomiast struktura organu dowodzenia bazą. Sztab /szefostwo/ powinien posiadać strukturę sztabową i zapewnić dowódcy /szefowi/ jednoosobowe dowodzenie - udowodniły to doświadczenia ostatniej wojny i znalazło potwierdzenie w teoretycznych opracowaniach.

W proponowanej strukturze organizacyjnej szefostwa celowo został ograniczony do minimum bezpośredni wpływ szefów służb zaopatrzenia armii na poszczególne osoby i komórki sztabowe jak również na dowódców oddziałów wchodzących w skład bazy.

Wymaga tego jednoosobowa odpowiedzialność szefa RBA za pracę całej bazy jak również jednoosobowe dowodzenie niezbędne w warunkach ewentualnej przyszłej wojnie.

Uwzględniając jednak konieczność zapewnienia wpływu i kontroli szefów służb zaopatrzenia armii na pracę RBA proponuję utworzenie przy szefie RBA etatu czterech inspektorów, a mianowicie :

- inspektora do spraw organizacji zaopatrywania w amunicję;
- inspektora do spraw zaopatrywania w mps;
- inspektora do spraw zaopatrywania w sprzęt i środki techniczne /w tym inż.-saperski, chemiczny i łączności/
- inspektora do spraw zaopatrzenia intendenckiego i środki sanitarne.

Inspektorzy byliby oficjalnymi przedstawicielami szefów zaopatrujących służb. Ich zasadnicza rola polegałaby na kontroli organizacji zabezpieczenia materiałowego w zakresie jego specjalności bez prawa ingerencji w pracę oficerów szefostwa. Meldowanie szefowi RBA i szefowi służby zaopatrującej w armii o wszelkich stwierdzonych niedociągnięciach oraz przedstawianie konkretnych wniosków.

Analiza ćwiczeń wykazała, że podczas przegrupowania jak i w toku operacji staje się koniecznym dzielenie RBA na człony działające nieraz w znacznej odległości między sobą. Celem zagwarantowania należytego dowodzenia tymi członami proponuję utworzenie czterech dowództw i sztabów batalionów /zgrupowań/.

Tworzone do tej pory człony RBA byłyby więc dowodzo-

ne przez wyspecjalizowany i odpowiednio przygotowany zespół pracowników sztabu i dowódców.

Proponowaną strukturę RBA i jej szefostwo przedstawia załącznik nr 46.

Podsumowanie

Oceniając ogólnie istniejącą aktualnie strukturę organizacyjną RBA i jej szefostwa wypada stwierdzić, że podstawowe elementy, a mianowicie polowe składy i oddziały transportowe posiadają strukturę, która utrudnia, a czasami wprost uniemożliwia wykonywanie zadań wynikających z warunków i potrzeb współczesnej operacji. Kierownicy składów nie będą w stanie panować nad stałym procesem przyjmowania i wydawania środków materiałowych. Oddziały transportowe są zbyt duże, trudne w dowodzeniu co naraża całą bazę na zniszczenie w wypadku użycia przez nieprzyjaciela broni jądrowej. Brak powiązań służbowych między dowódcami oddziałów /pododdziałów/ transportowych a kierownikami składów i ich personelem znacznie wydłuża proces wypracowywania decyzji na poszczególnych szczeblach.

Szef RBA obarczony nadmiernymi obowiązkami wykonawczymi i koordynacją działalności wielu osób i komórek sztabowych nie jest zdolny do operatywnego kierowania bazą.

Samo szefostwo o strukturze funkcjonalnej nie jest w stanie zabezpieczyć szefowi RBA jednoosobowe dowodzenie tak konieczne w warunkach współczesnego pola walki.

Utworzenie pułku transportowego i podporządkowanie szefowi RBA spowodowało, że struktura RBA stała się bardziej

wysmukła co wydłużyło drogę obiegu informacji i czas na wypracowanie decyzji. Zadania i obowiązki poszczególnych osób funkcyjnych jak i komórek sztabowych niejednokrotnie się krzyżują i dublują co nie sprzyja sprawnemu i skutecznemu dowodzeniu. W związku z powyższym proponuję :

1. Dokonać połączenia dotychczasowych składów z oddziałami transportowymi i na ich bazie zorganizować :
 - około dziesięciu samodzielnych kompanii składów
 - dwie kompanie składowania środków materiałowych na ziemi /w tym 1 kompania składowania mps i 1 kompania składowania pozostałych środków materiałowych/.
2. Połączyć szefostwo RBA z dowództwem i sztabem pułku transportowego tworząc jednolity sztab /szefostwo/ i dowództwo RBA. Dowódcę RBA obarczyć jednostkową odpowiedzialnością i udzielić mu jednoosobowych uprawnień w kierowaniu RBA.
3. Celem zabezpieczenia jednoosobowego kierowania utworzyć szefostwo /sztab/ z szefem /szefem sztabu/ na czele. W szefostwie zorganizować trzy podstawowe komórki :
 - wydział organizacyjno-operacyjny;
 - wydział organizacji zabezpieczenia materiałowego wraz z ośrodkiem zintegrowanej ewidencji;
 - wydział przewozów i przeładunków.
4. Celem zachowania wpływu i możliwości oddziaływania szefów służb zaopatrzenia armii na pracę RBA utworzyć przy dowódcy RBA stanowiska czterech inspektorów :

- do spraw organizacji zaopatrywania w amunicję i uzbrojenie;
 - do spraw organizacji zaopatrywania w mps;
 - do spraw organizacji zaopatrywania technicznego;
 - do spraw organizacji zaopatrywania intendenckiego i materiałów sanitarnych.
5. Celem zapewnienia właściwego dowodzenia poszczególnym członkom RBA, odpowiadającego potrzebom współczesnej operacji armii, zorganizować cztery dowództwa i sztaby batalionów o zmiennym składzie.
6. Szefowi wydziału organizacyjno-operacyjnego podporządkować :
- pododdziały obrony i ochrony;
 - pododdział łączności;
 - pododdział inżynierskiego zabezpieczenia tyłów;
 - pododdział regulacji ruchu.
7. Szefowi organizacji zabezpieczenia materiałowego podporządkować :
- ośrodek zintegrowanej ewidencji;
 - kompanie składowania na ziemi;
 - piekarnie polowe;
 - pralnie i łaźnie polowe.
8. Szefowi przewozów i przeładunków podporządkować
- kompanię obsługi.
9. Na bazie tyłów batalionu zabezpieczenia utworzyć tyły RBA. Kwatermistrza, szefa służb technicznych i st. lekarza podporządkować bezpośrednio dowódcy RBA.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 3.4.

1. Instrukcja o organizacji pracy tylnej bazy frontu i ruchomych baz frontu i armii. Szt.Kwat. 79/75. s. 57.
2. Zgodnie z Vademecum SOW rejon rozmieszczenia jednego batalionu transportowego wynosi 15-20 km². Przyjmując odległości między batalionami około 3 km - powierzchnia rozlokowania 1,5 - 2 batalionów może wynosić 30-50 km².
3. Instrukcja o organizacji i pracy bazy frontu i ruchomych baz frontu i armii. Szt.Kwat. 79/75 Wyd. MON - Gł.Kwat. WP 1975 r. s. 54.
4. Instrukcja wojskowe przewozy transportem samochodowym. Szef.Kom. 51/68 str. 119 załącznik nr 15.
5. Vademecum oficera służb kwatermistrzowskich, Wyd. SOW 1974 r. s. 266.
6. K. Michela, Niektóre aspekty wykorzystania transportu samochodowego 1 AWP, Myśl Wojsk. 1, 1968, s.67.
7. Fr. Halder, Dziennik Wojenny, wyd. MON 1971 r, tom 1 s.260.
8. Vademecum oficera służb kwatermistrzowskich. Wyd. MON 1974 r. s. 266.
9. Instrukcja o danych taktyczno-technicznych radiostacji R-105 d. Łącz. 204/64.
10. Piszą o tym autorzy wydawnictwa "Kwatermistrzostwo LWP w latach 1943-45". Wyd. 1973 r. s. 151.
Fr. Halder, Dziennik Wojenny, wyd. MON 1973, cz. 1,
L. Czapliński, Problem optymalizacji informacji w systemie kierowania specjalistycznym ruchem samo-

chodowym. Przegląd Kwatermistrzowski marzec-kwiecień 1968, s. 49.

K. Wietrzykowski, Technika prowadzenia kolumn samochodowych, Przegląd Kwatermistrzowski marzec-kwiecień 1968, s. 52-53.

11. Instrukcja o organizacji pracy bazy frontu i ruchomych baz frontu i armii, Szt.Kwat. 79/75. Rozdz. X s. 84.
12. Tamże s. 21.
13. Tamże s. 21.
14. Tamże s. 89.
15. Tamże s. 14-15.
16. Tamże s. 18 i 19.
17. Tamże s. 22.

3.5. Struktura organizacyjna RBA i zasady działania w opiniach autorów wojskowych.

W niniejszym rozdziale chciałbym przedstawić punkt widzenia autorów wojskowych, na problemy związane z tematem rozprawy, jednocześnie ustosunkować się do wysuwanych koncepcji i propozycji, wyrażając swój pogląd na poruszone tematy.

Spora ilość współczesnych publicystów pisze na temat wpływu jaki mają cechy współczesnych działań bojowych na stopień zagrożenia tyłów oraz na konsekwencje wynikające z tego zagrożenia.

Edward Drzazga¹ w swoim wystąpieniu, rysując obraz przyszłego pola walki, między innymi stwierdził : "W warunkach nieustannego zagrożenia tyły wybiorą cech bojowych pododdziałów zaopatrywania i obsługi. Będą one nie tylko organami zaopatrującymi, ale również, i to w nie mniejszym stopniu, walczącymi, chociaż cel główny tej walki będzie inny niż jednostek bojowych. Będzie to przede wszystkim walka w obronie zapasów materiałowych, urządzeń tyłowych, środków transportu i dróg dowozu.

Zaopatrywanie w wielu wypadkach stanie się niemożliwe bez użycia pododdziałów pancernych i zmotoryzowanych do obrony i osłony kolumn transportowych na dużych odległościach w warunkach wzajemnego przemieszczania się wojsk czy zagrożenia ze strony desantów i grup dywersyjnych. Zaangażowanie tyłów bezpośrednio do walki sprawi, że oficerowie kwatermi-

strzostwa będą musieli występować w roli dowódców walczących pododdziałów /oddziałów/ tyłowych, co wymagać będzie znajomości zasad prowadzenia walki oraz umiejętności dowodzenia".

Podczas operacji zaczepnej armii możemy się spotkać z działaniami zaczepnymi związku taktycznego prowadzonymi w szerokich pasach, na dużą głębokość i w znacznym oddaleniu od sił głównych.

L. Dudek i Wł. Filar² w swej publikacji piszą o szczególnych cechach zaopatrywania i obsługi w tego rodzaju działaniach.

Autorzy artykułu widzą kilka możliwości zabezpieczenia materiałowego związku taktycznego działającego w oderwaniu od sił głównych. Każdy z nich nie jest jednak doskonały. Włączenie w ugrupowanie związku taktycznego dodatkowego transportu z zaopatrzeniem jest praktycznie nie do przyjęcia z uwagi na wydłużające się kolumny marszowe, które wymagają dodatkowej osłony. Dowóz transportem powietrznym napotkać może na trudności. Ilości potrzebnego do tego celu lotnictwa są znaczne, zwłaszcza w działaniach konwencjonalnych. Jest rzeczą wątpliwą czy na korzyść pojedynczego związku taktycznego może być zaangażowana tak poważna ilość transportu powietrznego w celu zaspokojenia jego potrzeb.

..."Zagrożenie komunikacji przez naziemne siły nieprzyjaciela, trudności w zapewnieniu stałego systematycznego utrzymania komunikacji podpowiadają jeszcze jeden z możliwych wariantów rozwiązania tego zagadnienia - konwojowanie

transportów zaopatrzeniowo-ewakuacyjnych".

Autorzy artykułu uważają, że można byłoby to osiągnąć przez organizowanie oddziałów zabezpieczenia ruchu /OZR/ jednostek tyłowych, które by towarzyszyły kolumnom zaopatrzeniowo-ewakuacyjnym i przeprowadzały je przez nieobsługiwane i zagrożone odcinki dróg. Nie wyklucza się oczywiście potrzeby konwojowania wyżej wymienionych kolumn przez pododdziały czołgów i piechoty na transporterach opancerzonych, poruszających się po drogach równoległych na kierunku prawdopodobnego ataku nieprzyjaciela.

R. Leś pisze na łamach "Myśli Wojskowej"³, że w odróżnieniu od przeszłości, sprawowanie funkcji "Kierownika tyłów" /a jednym z takich kierowników jest szef RBA/ wymaga doskonałej orientacji w zagadnieniach taktyczno-operacyjnych, wysokich kwalifikacji fachowych i ogólnych oraz szczególnych cech osobowości. "Wiążę się to z faktem, że sytuacja będzie coraz częściej zmuszać do stosowania szeroko pojętych zabiegów samoobrony. Kierujący tyłami będzie organizował walkę z przeciwnikiem działającym przeciwko tyłom".

Porównując warunki w jakich działały oddziały i pododdziały tyłowe w drugiej wojnie światowej z warunkami jakie istnieć będą w ewentualnie przyszłej wojnie - pisze : "Praca tyłów nigdy nie uwalniała od dużego wysiłku fizycznego czy umysłowego. Mimo to warunki te nie równały chyba nigdy tych przeżyć ani odczuć, z którymi niemal na co dzień stykał się żołnierz pierwszej linii narażony przede wszystkim na dużo większe niebezpieczeństwo osobiste. Przewidywany obraz przy-

szłego pola walki różnice te zaciera. Teraz właściwie każdemu oficerowi, a bezwarunkowo sprawującemu funkcje kierownicze w tyłach, bez względu na ich rodzaj, obok wiedzy i praktyki ściśle fachowej z zakresu zaopatrywania i obsługi wojsk, nie mogą być obce zasadnicze cechy typowo dowódcze oraz cechy psychiczne wymagane przez warunki w jakich działać będą podległe im oddziały i urządzenia tyłowe."

Inny publicysta wojskowy Grzegorz Łuczycki⁴ rozpatrując rolę i zadania tyłów na współczesnym polu walki postuluje konieczność "posiadania w składzie tyłów pododdziału, który by zwiększał ich możliwości bojowe, a także był zdolny do wykonywania takich zadań jak : rozpoznanie ogólne, rozpoznanie inżynieryjne, rozpoznanie specjalistyczne, konwojowanie kolumn z zaopatrzeniem, prowadzenie walki z mniejszymi pododdziałami nieprzyjaciela oraz udział w likwidacji skutków użycia przez przeciwnika broni masowego rażenia". Autor publikacji widzi jako jedną z funkcji tyłów - aktywną walkę w obronie przewożonych zapasów.

Inny z publicystów Przemysław Przewłocki⁵ stawia pytanie : czy żołnierz służb zaopatrzenia jest pracownikiem czy też człowiekiem walki ? Treścią artykułu jest odpowiedź na to pytanie, a mianowicie, że jest on jednym i drugim.

".... Decyduje o tym nie tylko zagrożenie niespodziewanym uderzeniem raketowo-jądrowym, napadem lotniczym, chemicznym lub biologicznym, ale możliwość działania dywersantów, dokonania desantu powietrznego lub morskiego. Minęły już więc dawne dobre czasy, gdy służby zaopatrzenia mogły się troszczyć jedynie o terminowość dostaw i uzupełnianie po-

siadanych zapasów. Obecnie trzeba je nie tylko strzec jak oka w głowie, ochraniać i maskować, trzeba je jeszcze bronić przed przenikającym na zaplecze wrogiem i przygotować do takich zadań. Żołnierz służba zaopatrzenia jest więc człowiekiem pracy i walki".

W dalszej części artykułu autor stara się przedstawić wzorzec osobowy żołnierza służb zaopatrzenia. "Każdy żołnierz służb zaopatrzenia musi być gotów do aktywnego wystąpienia z bronią w rękę, a oficer i podoficer do dowodzenia w walce".

Podzielając w pełni przedstawione wyżej poglądy chciałbym zauważyć, że są one cennym potwierdzeniem, a jednocześnie rozszerzeniem myśli wyrażonych przeze mnie w poprzednich podrozdziałach. Dopełniają one moje wywody, zmierzające do wykazania i uzasadnienia, jak dalece zmieniły się warunki organizacji i pracy tyłów, a w tym między innymi i RBA. Warunki współczesnego pola walki, a przede wszystkim stałe zagrożenie bronią jądrową wysunęło na czoło konieczność posiadania takich właściwości jak ruchliwość, manewrowość, zdolność do obrony, zdolności pokonywania terenu oraz umiejętności dowodzenia w walce w obronie przewożonych zapasów. To pociąga za sobą takie konsekwencje jak zapotrzebowanie na nowego specjalistę o nowym wzorcu osobowym i jakościowo nowych kwalifikacjach. Mam na myśli dowódcę tyłowego odpowiadającego wymogom współczesnego pola walki.

Nowe, nadzwyczaj skomplikowane warunki współczesnego pola walki wymagają wprowadzenia takiej struktury organizacyjnej tyłów, która by zapewniała sprężyste jednoosobowe

dowodzenie.

Tyły muszą posiadać niezbędne siły i środki zabezpieczające je przed niespodziewanym atakiem nieprzyjaciela oraz pozwalające na zorganizowanie obrony /przynajmniej na parę godzin do czasu otrzymania pomocy/ przed desantem powietrznym i drobnymi pododdziałami npla. Siły te mogłyby w razie potrzeby stanowić ochronę /konwój/ kolumn dowożących środki materiałowe z RBA do związków taktycznych w terenie zagrożonym przez npla.

We współczesnej wojnie szczególnego znaczenia nabiera szybkość działania i czas. "Walka o szybkość działania trwa nieustannie w warunkach pokojowych, jest jednym z zasadniczych elementów określających istotę przygotowań obronnych"⁶. Autor artykułu I.C. Zawilow poddaje⁷ surowej krytyce obecną organizację i metody pracy ogniw dowodzenia i wysuwa postulat radykalnej ich przebudowy. W tym zakresie dostrzega potrzebę zmniejszenia wieloszczeblowości dowodzenia /przez zmianę ich wewnętrznej struktury, opartej jak dotąd na wielu wysokowyspecjalizowanych ogniwach, co nie odpowiada warunkom na strukturę bardziej uniwersalną/. Pisząc o manewrowości tyłów Zawilow stwierdza, że aczkolwiek motoryzacja tyłów stała się powszechna to w chwili obecnej szybkość działania i ruchliwość wojsk znacznie wyprzedza ruchliwość ogniw zaopatrywania.

Wpływ czasu i przestrzeni na pracę tyłów omawia J. Gibanow⁸. Stwierdza on, że zaistniała zmiana warunków i charakteru pracy tyłów. Powstała konieczność dostarczania

w stosunkowo krótkim czasie dużych ilości środków materiałowych. Rozmach współczesnych operacji zmusza do poszukiwania innych rozwiązań, rozmieszczania i przemieszczania tyłów, urzutowania środków materiałowych oraz sposobów obrony i ochrony tyłów. Czas na organizację działań uległ skróceniu. Czas będzie decydował o powodzeniu i wykonaniu zadań przez tyły. "Tracąc czas traci się najcenniejsze, co ma szczególne znaczenie we współczesnych działaniach bojowych". Autor widzi konieczność mechanizacji prac przeładunkowych /paletyzacja, pakietyzacja, konteneryzacja/. Zwraca uwagę na konieczność wypracowania nowych metod kierowania tyłami odpowiadającymi manewrowemu charakterowi działań bojowych.

Na temat czynnika czasu w zabezpieczeniu tyłowym działań bojowych oraz na temat ruchliwości wojsk i tyłów pisze Roman Leś⁹. Uważa on, że czynnik czasu odgrywa najbardziej istotną rolę w dowodzeniu tyłami i organizacji zaopatrywania. Podobnie jak w dowodzeniu wojskami, w dowodzeniu tyłami czas zbierania informacji, wypracowania decyzji i przekazania ich do wykonawców, znalazł się /w/g poglądów autora artykułu/ w jaskrawej dysproporcji w stosunku do szybkości, z jaką może się rozwijać akcja zbrojna. Uważa on, że dysproporcja ta będzie się pogłębiać w miarę rozwoju techniki wojennej. Należy więc klasyczną strukturę organizacyjną tyłów i dotychczasowe metody pracy, które rodzą tendencje do tworzenia złożonego i ociążałego aparatu, zmienić i podporządkować czynnikowi jakim jest czas. Zmiany w strukturze tyłów powinny iść w kierunku tworzenia niewielkich i operatywnych organów dowodzenia, wyłącznie w drodze likwidacji określonych ogniw

lub komórek, fuzji pewnych elementów organizacyjnych czy też ograniczenia wieloszczeblowości.

W celu zyskania na czasie Leś proponuje wprowadzenie w coraz szerszym stopniu do transportu naziemnego pojazdów uniwersalnych. Pojazdy takie o dużej ładowności, odporności na oddziaływanie bariery terenu i skażeń, będą zdolne do pokonywania odległości w znacznie krótszym czasie. Widzi także potrzebę rozwijania do optymalnych granic transportu powietrznego /samoloty, śmigłowce, poduszkowce/ i przysposobienia tyłów do organizacji przewozów powietrznych.

Trudno jest nie zgodzić się z wyżej wymienionymi autorami, z ich twierdzeniami i postulatami. Szybkość i czas w przeszłości zawsze odgrywały dużą rolę, ale w erze wojny jądrowej odgrywać będzie rolę szczególną. Ta szczególna rola polega na tym, że najmniejsze spóźnienie i najmniejsza opieszałość może być przyczyną olbrzymich i niepowetowanych strat. Autorzy artykułów słusznie zauważają, że obecnie istnieje duża dysproporcja między ruchliwością wojsk i tyłów. Ta dysproporcja układa się w dwóch płaszczyznach, a mianowicie na płaszczyźnie techniki a więc możliwości pokonywania przestrzeni jak również w płaszczyźnie struktury organizacyjnej wojsk i ich organów dowodzenia. Jednoosobowe dowodzenie i struktura sztabowa jednostek liniowych stwarzają lepsze warunki w wykorzystaniu czasu i szybkości działania. Wymienieni publicyści stawiają szereg postulatów natury ogólnej, a mianowicie konieczność zmiany struktury organizacyjnej tyłów i ich organów dowodzenia, doskonalenie środków transportu

oraz poszukiwanie innych rozwiązań w zakresie rozmieszczenia, przesuwania oraz obrony i ochrony tyłów.

Zgadając się z treścią wyżej wymienionych publikacji chciałbym zauważyć, że wysuwane przeze mnie propozycje, a przedstawione w poprzednim rozdziale, uwzględniają te postulaty, a czas i szybkość działania tyłów i ich organów dowodzenia stanowiły zawsze nadrzędny element w moich rozważaniach na temat zmian w strukturze organizacyjnej RBA i jej szefostwa.

Bardziej szczegółowo na temat struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa piszą inni publicyści¹⁰.

J. Dymkowski zauważa, że struktury organizacyjne etatowe organów zaopatrzenia i obsługi wojska przechodziły różne ewolucje wraz z rozwojem sił zbrojnych. Sądzi on, że w ewentualnej przyszłej wojnie system zaopatrywania i obsługi wojsk będzie bardzo skomplikowany. Dynamika i szybkość działań, jak również i oddziaływanie nieprzyjaciela, spowodują duże trudności w zaopatrywaniu, obsłudze oraz ewakuacji i w ogóle w pracy tyłów. Z tych też względów proponuje następujące zmiany :

- zmniejszenie, na ile to możliwe, tyłów - tonażu zapasów środków materiałowych, stanu osobowego i liczby pojazdów mechanicznych;
- zwiększenie stopnia ruchliwości tyłów i ich uodpornienia na destrukcyjne oddziaływanie nieprzyjaciela;
- usprawnienia organizacji i pracy tyłów.

Zmniejszenie tyłów można osiągnąć dzięki zwiększeniu nośności pojazdów mechanicznych /samochody wielotonowe/ oraz mo-

żliwości ich wszechstronnego wykorzystania, a więc uniwersalności tego transportu /np zastąpienie cystern samochodowych zbiornikami miękkimi z tworzywa sztucznego/. Do ograniczenia liczby pojazdów może się również przyczynić większe zastosowanie rurociągów polowych. Również zmniejszenie objętości i ciężaru środków materiałowych i wyposażenia, ograniczą do niezbędnej liczby środki transportowe.

Posiadanie samolotów pionowego startu i lądowania, dla których nie są potrzebne lotniska o długich pasach startowych, większe wykorzystanie mechanizacji i automatyzacji w różnych procesach pracy tyłów oraz podobne przedsięwzięcia przyczynią się poważnie do skrócenia kolumn tyłowych oraz usprawnienia działalności tyłów.

J. Dymkowski uważa, że dalsze zwiększenie stopnia ruchliwości tyłów i ich uodpornienie na destrukcyjne oddziaływanie npla, można będzie osiągnąć m.in. przez pełniejsze wykorzystanie do przewozów zaopatrzenia terenowych pojazdów transportowych częściowo opancerzonych i na podwoziach gąsienicowych, zdolnych do poruszania się na bezdrożach i pokonywania przeszkód wodnych. Uniezależni to w pewnym stopniu ruch tyłów od stałej sieci komunikacyjnej, która ulegać będzie silnemu oddziaływaniu ze strony nieprzyjaciela zarówno z ziemi, jak i z powietrza. Sądzi on, że należy więcej uwagi poświęcić wykorzystaniu do przewozów środków materiałowo-technicznych transportu samochodowego oraz lotniczego szczególnie śmigłowców. Uważa, że nie bez znaczenia jest również stosowanie w dystrybucji zaopatrzenia mechanizacji i auto-

matyzacji prac ewidencyjno-rachunkowych, umożliwiających dokonywanie szybkich obliczeń związanych z zaopatrywaniem i obsługą wojsk. Zwraca uwagę na stałe usprawnianie dowodzenia tyłami i kierowania procesami zaopatrywania i obsługi wojsk. Chodzi tu głównie o doskonalenie organizacji sztabów i organów kwatermistrzowskich, niezawodną łączność oraz korzystanie z zautomatyzowanych systemów kierowania opartych na najnowszych osiągnięciach technicznych z zakresu transmisji informacji, ich przetwarzania i odwrotnego przekazywania właściwych decyzji i poleceń.

W. Ziemiński i St. Wojniak analizując system zaopatrywania naszych sił zbrojnych dochodzą do wniosku, że dowóz środków materiałowych jest jego wąskim gardłem. Do ujemnych stron systemu dowozu zaliczają dużą ilość przeładunków i pustych przebiegów transportu. Optymalnym rozwiązaniem byłoby załadowanie środków materiałowych w składnicy na zapleczu i wyładowanie w związku taktycznym. W związku z powyższym postuluje "opracować i wprowadzić w życie takie formy organizacyjno-strukturalne i kompetencyjne, które umożliwiłyby osiągnięcie właściwego celu, jakim jest pełne zaspokojenie potrzeb sił zbrojnych w sposób wysoce skoordynowany w układzie pionowym, a zwłaszcza poziomym - z najwszechstronniejszym wykorzystaniem warunków nowego systemu oraz zachowania całkowitej autonomii działalności fachowej służb w ramach ustalonych i skoordynowanych kierunków".

W odniesieniu do tyłów operacyjnych W. Ziemiński i St. Wojniak proponują zwiększenie samodzielności i samo-

wystarczalności armii oraz ujęcie w bardziej zorganizowane ramy występujących samodzielnie oddziałów /jednostek/ tyłowych. W tym celu postuluje :

1. Zwiększenie ilości zapasów środków materiałowych w tyłach armii /w RBA/ do 9000 ton.
2. Przeprowadzenie w tyłach armii pełnej integracji kompetencyjnej i funkcjonalnej. Utworzenie brygad i pułków zaopatrzenia zamiast dotychczasowych ruchomych baz i organizacyjne ^{połączenia} pojedynczo występujących jednostek w grupy funkcjonalne w postaci batalionów, pułków itp.
3. Szczebel armijny powinien spełniać zasadniczą rolę w zakresie bezpośredniego zabezpieczenia materiałowego pola walki, organizując zaopatrywanie wojsk armii z zasobów własnych i pobieranych własnym transportem ze szczebla nadrzędnego, to jest ze stacji wyładowniczych i składów na bezpośrednim zapleczu frontu /w BOK/ oraz interwencyjnie z polowych składów frontu.

E. Kaszlej postuluje zlikwidowanie składów jako samodzielnych oddziałów, połączenie personelu składów z jednostkami transportowymi. Na miejsce dotychczasowej RBA proponuje utworzenie dwóch brygad lub dwóch pułków, z których jeden dowoziłby środki materiałowe do związków taktycznych i oddziałów, a drugi przyjmowałby środki materiałowe dowożone przez front lub pobierał zaopatrzenie we wskazanych miejscach /stacje kolejowe, porty, składy stacjonarne i tp./

E. Kaszlej proponuje następujący skład jednej brygady /pułku/ : dwa bataliony transportowe o przeznaczeniu ogólnym, jeden batalion transportu mps i batalion ochrony i ob-

sługi. W skład batalionu ochrony i obsługi powinny wejść : kompania obsługi, kompania ochrony, bateria artylerii plot, pluton regulacji ruchu i pluton maszyn inżynieryjnych.

Ponadto E. Kaszlej widziałby wprowadzenie po dwóch kierowców na pojazd oraz zwiększenie mechanizacji prac przeładunkowych.

L. Dudek uważa, że "zasadniczym utrudnieniem w pracy tyłów operacyjnych /niezależnie od "utrudnień" ze strony nieprzyjaciela w postaci uderzeń jądrowych czy barier promieniotwórczych/ w czasie działań zaczepnych będzie organiczna niejako różnica między ruchliwością wojsk i ruchliwością tyłów i związane z tym "nienadążanie" składów z zaopatrzeniem, szpitali polowych, baz remontowych za szybko posuwającymi się czołowymi oddziałami. Przy obecnie przyjmowanym tempie i planowanym rozmachu działań zaczepnych i przy nikłych szansach uruchomienia w obszarze operacyjnym tak masowego środka przewozowego, jakim są koleje, organizacje dowozu w ogniwie : składy związków operacyjnych - składy związków taktycznych, staje się trudnym problemem, szczególnie na tle zasygnalizowanej niewydolności ruchowej tyłów szczebla operacyjnego.

Cechą charakterystyczną tyłów operacyjnych, komplikującą do pewnego stopnia dowodzenie, jest poza tym znaczne rozproszenie jednostek na całym obszarze zaplecza. Rozczłonkowanie zgrupowań w głąb powiększa się w miarę rozwoju działań zaczepnych i rzucania części jednostek w ślad za wojskami, przy pozostawianiu reszty - przede wszystkim cięższych urządzeń - na pierwotnych rubieżach rozwinięcia. Rozczłonkowanie w szerz jest spowodowane koniecznością zabezpieczenia

związków operacyjnych działających w szerokich pasach. Luźne ugrupowanie tyłów zapewnia im względne bezpieczeństwo przed bezpośrednimi skutkami uderzeń jądrowych, stwarza jednak masę kłopotów organizacyjnych i - co gorsza - ułatwia działanie nieprzyjacielskich grup dywersyjnych.

W sumie wydaje się, że tyły szczebla związku operacyjnego nie są już w chwili obecnej organizmem odpowiadającym w pełni zadaniom stawianym przed nimi. Można oczekiwać, chyba w niezbyt odległej przyszłości, wydatnego ich zmniejszenia przy jednoczesnym utrzymaniu wszystkich zapasów materiałowych na kółkach, w niedużych, znajdujących się w ciągłym ruchu kolumnach samochodów wielotonowych. Spodziewany jest również dalszy wzrost liczby samolotów transportowych. . . . a także wzrost liczby średnich śmigłowców dla dostaw bezpośrednio do rejonów pułkowych, z możliwością wykorzystania w rejsach powrotnych do ewakuacji rannych".

W prezentowanych wyżej poglądach podkreśla się wyraźnie dominującą rolę ruchu. Wymienieni autorzy spostrzegają stale rosnące znaczenie oddziałów i pododdziałów transportowych w procesie zaopatrywania a jednocześnie zanikającą rolę dotychczasowych składów. E. Kaszlej postuluje wręcz ich likwidację jako samodzielnych jednostek.

Analiza zbadanych ćwiczeń wykazała, że większość środków materiałowych dostarczanych do armii jest przyjmowana i utrzymywana przez oddziały i pododdziały transportowe armii, a rola jednostek, które nazywamy składami w zasadzie jest ograniczona i sprowadza się do nadzoru i prowadzenia

ewidencji. Nie znaczy to, że dowódcy oddziałów i pododdziałów transportowych nie potrzebują pomocy fachowców w zakresie przechowywania, konserwacji i ewidencji poszczególnych rodzajów środków materiałowych. Wydaje się więc słusznym postulat połączenia personelu składów z jednostkami transportowymi i w ten sposób stworzenie z oddziału transportowego samodzielnego składu /części składu/. Nie można jednak dokonać automatycznego połączenia składów z jednostkami transportowymi. Część personelu składów jest potrzebna, niezależnie od istnienia oddziałów transportowych, do przyjmowania środków materiałowych dowożonych transportem morskim, kolejowym czy powietrznym, a składowanych na ziemi lub bezpośrednio przekazywanych na transport związków taktycznych. Nieodzowne jest także istnienie takich elementów jak plutony zaopatrzenia w mps wraz z pompami i rurociągami, czy też pluton samochodów chłodni. Nie ma jednak potrzeby, jak to słusznie postuluje E. Koszlej, istnienia składów w dotychczasowej strukturze.

Wyżej wymienieni autorzy uważają, że tyły powinny być mniejsze, a nawet jak to sugeruje L. Dudek, składać się z niedużych, znajdujących się w ciągłym ruchu, kolumn samochodów wielotonażowych.

Moje propozycje dotyczące utworzenia samodzielnych kompanii składów wychodzą na przeciw tym sugestiom i są pierwszym krokiem w realizacji stawianych postulatów.

Jednocześnie stwierdzenie L. Dudka o konieczności rozczłonkowania tyłów armii w szerz i w głąb w toku operacji armijnej stanowi cenne potwierdzenie moich obserwacji

i badań. Na tej podstawie oparłem swój wniosek o konieczności utworzenia wyspecjalizowanych dowództw powołanych do kierowania poszczególnymi członami RBA w skomplikowanych warunkach współczesnego pola walki.

W pełni podzielam zdanie tych, którzy postulują wprowadzenie do tyłów armii transportu samochodowego bardziej uniwersalnego. To znaczy transportu o większej zdolności pokonywania terenu, częściowo opancerzonego, posiadającego urządzenia filtro-wentylacyjne, a jednocześnie zdolnego do przewożenia różnego rodzaju środków materiałowych, a w tym między innymi do przewożenia mps. Nie ulega dla mnie wątpliwości, że będzie istniała konieczność wykorzystywania lotnictwa do przewozów zaopatrzenia. Uważam za konieczne posiadanie w RBA wyspecjalizowanego pododdziału do przyjmowania lub wysyłania środków materiałowych transportem powietrznym.

Słuszne są postulaty autorów wojskowych dotyczące usprawnień dowodzenia oraz organizacji i pracy tyłów, wykorzystania najnowszych osiągnięć technicznych w pracach ewidencyjno-rachunkowych jak również w procesie obiegu i przetwarzania informacji.

Chciałbym w tym miejscu przypomnieć, że moja propozycja, utworzenia samodzielnych kompanii składów jako podstawowych jednostek RBA, powinna usprawnić tak dowodzenie jak organizację i pracę całej bazy. Powinna również stworzyć lepsze warunki do wprowadzenia zautomatyzowanego podsystemu dowodzenia tyłami na szczeblu armii.

W. Ziemiński i St. Wojniak podjęli w swej publikacji kwestię wielkości zapasów w tyłach armii oraz "zachowania autonomii" służby. Na ten temat w literaturze wojskowej zabierają głos inni publicyści¹¹.

Rudakow mówiąc o strukturze organizacyjnej sił zbrojnych, podkreśla, że wszystkie organizmy wojskowe powinny być bardzo manewrowe, elastyczne a także oszczędnie organizowane.

Nowe środki i sposoby prowadzenia walki zbrojnej wymagają obecnie /twierdzi Rudakow/ utrzymywania zapasów materiałowych przewidywanych na cały decydujący okres wojny. Zakłada się, że przy olbrzymich zniszczeniach, które powstaną w wyniku początkowych działań wojennych, nie będzie możliwe zwiększenie produkcji przemysłowej, a w najlepszym wypadku jedynie uzupełnienie strat w najprostszyc^h wzorach uzbrojenia i techniki.

Rudakow podkreśla, że niezwykle ważne znaczenie ma prawidłowe rozmieszczenie zapasów materiałowych zapewniające szybki ich dowóz do wojsk, a jednocześnie zabezpieczenie przed uderzeniem przeciwnika.

L. Mucha analizując czynniki decydujące o potrzebach materiałowych wojsk dochodzi do wniosku, że na szczeblu operacyjnym należałoby utrzymywać pewne rezerwy odpowiednio zorganizowanego transportu z zapasami materiałowymi, które mogłyby być przydzielane związkom taktycznym lub w razie potrzeby wykorzystane przez szczebel operacyjny. Takie rezerwy mogłyby być również przydatne w wojnie prowadzonej

z użyciem broni masowego rażenia do zmiany zniszczonych lub obezwładnionych tyłów związków taktycznych. L. Mucha również zastanawia się nad ilością utrzymywanych zapasów między innymi i na szczeblu armii. "Zmienność potrzeb materiałowych wojsk i warunków ich uzupełniania wskazuje na celowość elastyczniejszego niż dotychczas wykorzystywania utrzymywanych zasobów materiałowych. Optymalizacja zapasów materiałowych polega na takim ich rozłożeniu, które umożliwiłoby korzystną w danych warunkach rotację utrzymywanych zapasów /a co za tym idzie również środków transportowych/. Oznacza to, że utrzymywanie zapasów środków materiałowych powinno umożliwić zaspokojenie wszystkich potrzeb wojsk, a jednocześnie być niezbędne w danych warunkach. Jeżeli stwierdziliśmy uprzednio, że różne będą potrzeby materiałowe wojsk w działaniach bojowych, wobec tego różne też powinny być zapasy materiałowe w poszczególnych oddziałach oraz związkach taktycznych i operacyjnych". Ostatecznie L. Mucha stawia wniosek "aby we wszystkich oddziałach, związkach taktycznych i operacyjnych stale utrzymywać tylko niezbędne w każdym warunkach środki materiałowe, natomiast na wykonanie określonego zadania przydzielić im dodatkowe zapasy wraz z transportem".

Sądzę, że na podstawie wyżej przytoczonych wniosków i propozycji autorów wojskowych dotyczących wielkości utrzymywanych zapasów w tyłach armii /w RBA/ można sprecyzować pewne postulaty :

1. Wielkość zapasów utrzymywana w ogóle w wojskach powinna zapewnić działanie na cały decydujący okres wojny¹².

2. Tyły armii, zgodnie z dyrektywą powinny, utrzymywać około 6-7 tys. ton /na okres 2 dni/ co jednak nie powinno być sztywną zasadą. W zależności od wielkości armii, wykonywanego zadania oraz warunków, a w tym oddziaływania npla na szlaki komunikacyjne - ilość utrzymywanych zapasów może ulegać zmniejszeniu, lub zwiększeniu.
3. W tyłach armii należałoby utrzymywać pewne rezerwy zapasów materiałowych, tak zestawione i przewożone, aby mogły być przydzielane związkom taktycznym w razie potrzeby lub mogły odtworzyć zniszczone lub obezwładnione tyły dywizji.
4. Olbrzymie znaczenie w sposobie utrzymywania zapasów odgrywa zabezpieczenie ich przed uderzeniami przeciwnika.

Pewna ilość autorów wojskowych poddaje krytyce dotychczasowy system zaopatrywania oparty na istniejących jednobranżowych składach i "autonomii służb".

Już w 1965 r. K. Wawrzyniak rozważając konieczność rozśrodkowywania zapasów na wypadek wojny proponuje tworzenie składnic wielobranżowych.

S. Okraska poddaje krytyce system zabezpieczenia potrzeb gospodarczych wojska, który jak stwierdza, od wielu lat nie podlega zasadniczym zmianom. "Organizacja zabezpieczenia kwatermistrzowskich potrzeb w aktualnym, przedmiotowym systemie oparta jest na działalności szeregu oddzielnych organów gospodarczych, nazywanych powszechnie służbami, które zaopatrują w określone rodzaje zaopatrzenia - przedmioty. Poszczególne służby w systemie przedmiotowym spełniają w stosunku do określonego rodzaju zaopatrzenia szereg czynności.

Udoskonalają podległe im przedmioty, nadzorują eksploatację, magazynują i tp. Służby działają w układzie pionowym od szczebla centralnego aż do oddziałów gospodarczych. Każda z nich zabezpiecza oddzielnie potrzeby jednostek w zakresie administrowanego przez siebie rodzaju zaopatrzenia".

"Spełnianie tak szerokiego zakresu różnych czynności w procesie zabezpieczenia kwatermistrzowskich potrzeb jednostek, wymaga posiadania przez każdą ze służb odpowiednich organów wykonawczych na poszczególnych szczeblach dowodzenia - w postaci np. składnic, magazynów, warsztatów oraz innych urzędzeń, co powoduje znaczną dekoncentrację, a tym samym niejednokrotnie mało efektywne wykorzystanie posiadanego potencjału ludzkiego i materialowego".

Następnie S. Okraska stwierdza, że w przedmiotowym systemie zaopatrywania wojska istnieje na poszczególnych szczeblach dowodzenia znaczna ilość składnic jednobranżowych, przechowujących materiały i sprzęt należący do poszczególnych służb. Taki stan w/g autora publikacji, nie stanowi optymalnego rozwiązania zarówno ze względów militarnych jak również ekonomicznych. "Przechowywanie zapasów w składnicach jednobranżowych jest narażone na zniszczenie całego zapasu danego rodzaju zaopatrzenia w razie konfliktu zbrojnego oraz powoduje dekoncentrację potencjału magazynowego na poszczególnych szczeblach dowodzenia. Podporządkowanie składnic poszczególnym służbom, brak jednolitego organu w zakresie zaopatrywania oraz zarządzania składnicami spowodowało, że sformowane zostały one na zasadzie stosunkowo znacznej dowolności. Wyda-

je się, że stan taki nie jest zbyt korzystny i nie stwarza dostatecznych warunków do optymalnego zabezpieczenia potrzeb jednostek tak w czasie pokoju jak i w czasie wojny. W dziedzinie tej istnieje szereg elementów hamujących możliwości dalszego doskonalenia działalności składnic wojskowych. Do najważniejszych z nich należałoby zaliczyć : niejednorodność organizacyjną, nieracjonalną odrębność, jednobranżowość, partykularyzm służb w zakresie gospodarowania sprzętem i powierzchnią magazynową. Należałoby się zastanowić nad możliwością zmiany systemu składowania zapasów. Można by rozważyć możliwość i celowość przejścia z jednobranżowego na wielobranżowy system magazynowania".

S. Okraska proponuje między innymi powołanie specjalnej komórki, która zarządzałaby składnicami, wykonywałaby całości kształt czynności związanych z ich działalnością oraz usprawnieniem bazy magazynowej.

Na temat składnic i magazynów wielobranżowych wypowiada się G. Kuik. Stwierdza on, że "obecnie gospodarka zapasami materiałowymi jest rozproszona we wszystkich niemal służbach, co niekiedy prowadzi do rozrzutności i marnotrawstwa szczególnie na szczeblu oddziału gospodarczego.

Dlatego też problem organizacji składnic i magazynów wielobranżowych, któreby w sposób korzystny stwarzały warunki optymalnego zabezpieczenia potrzeb materiałowo-technicznych jednostek ma pełne uzasadnienie zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny".

G. Kuik przedstawia w swoim artykule schemat organizacyjny składnicy wielobranżowej. Schemat ten opracował wzorując się na strukturze znajdującego się na wybrzeżu i działającego od kilku lat Zakładu Zaopatrzenia Polskich Linii Oceanicznych z siedzibą w Gdyni. Zakład ten jest niczym innym jak składnicą wielobranżową.

L. Mucha krytycznie ocenia istniejącą obecnie strukturę organizacyjną tyłów i proponuje połączenie komórek realizujących zaopatrywanie wojsk w jedną komórkę organizacyjną, w komórkę zaopatrzenia materiałowego.

W pełni podzielam zdanie tych publicystów, którzy widzą potrzebę i możliwość tworzenia tak w czasie pokoju jak i w czasie wojny składnic /składów/ wielobranżowych. Nie znaczy to, że wszystkie składy muszą być wielobranżowe. Proponowane przeze mnie samodzielne kompanie składy umożliwiają tworzenie tak wielobranżowych jak i jednobranżowych składów. W pełni zgadzam się z tymi, którzy widzą konieczność powołania komórki skupiającej wszystkie służby zajmujące się zabezpieczeniem materiałowym wojsk. Konieczność ścisłej współpracy między poszczególnymi pionami zaopatrzenia starałem się uzasadnić w poprzednim rozdziale.

W mojej propozycji utworzenia w ramach szefostwa /sztabu/ RBA wydziału organizacji zabezpieczenia materiałowego i zintegrowanej ewidencji widzę realizację tego postulatu. Warunki współczesnego skomplikowanego pola walki wymagają bowiem ścisłej współpracy, wzajemnej pomocy i wzajemnego zastępowania się przedstawicieli wszystkich służb zaopa-

trzenia. Jednocześnie szef wydziału zaopatrzenia reprezentujący interesy wszystkich służb szybciej i łatwiej będzie mógł współdziałać z komórką organizacyjno-operacyjną i komórką zajmującą się przewozami i przeładunkami, - wzajemna współpraca tych ostatnich trzech komórek pod jednolitym kierownictwem szefa sztabu, stwarza sprzyjające warunki do zorganizowania jednolitego scentralizowanego systemu kierowania i kompleksowego wykorzystania wszystkich rodzajów transportu i sieci dyspozytorsko-dystrybucyjnych, jak również umożliwia przekształcenie jednostek regulacji ruchu w jednostki dyspozytorskie kierujące ruchem transportów zaopatrzenia /patrz przypisy do rozdziału 1 punkt 7/.

Publicyści wojskowi¹³ reprezentują na ogół powszechny pogląd o możliwości i konieczności wdrażania osiągnięć cybernetyki w dowodzeniu i kierowaniu tyłami, jak również możliwości wykorzystania maszyn elektronicznych w procesach informacyjnych i ewidencji środków materiałowych. Wyrażany jest pogląd o słuszności wprowadzania zintegrowanej ewidencji środków materiałowych. "Obecnie w tych jednostkach, gdzie zintegrowaną księgowość prowadzi się należycie, wszyscy, nawet najzagorzalsi oponenti przekonani są, że spełnia ona swoje zadanie i w żadnym wypadku nie chcieliby powrócić do tradycyjnej ewidencji".

Spora ilość publicystów wypowiada się na temat przewozów i przeładunków¹⁴. Istnieje na ogół zgodny pogląd, że dowóz do RBA i z RBA do związków taktycznych odbywać się będzie najczęściej transportem samochodowym. Wymienia się po-

zytywne cechy tego transportu takie jak duża operatywność, elastyczność, szybkość, możliwość wyboru drogi, uniwersalność i stosunkowo mała wrażliwość na warunki atmosferyczne. Podkreśla się jednocześnie konieczność przeprowadzenia pewnych zmian w organizacji i wyposażeniu jednostek samochodowo-transportowych. Chodzi przede wszystkim o zwiększenie zdolności załadowniczej /zwiększenie liczby samochodów wysokotonażowych/ i przystosowanie ich do przejścia na kontenerowy system transportowy.

M. Szpruta konfrontując potrzeby z możliwościami przewozowymi stwierdza, że typowy dla współczesnych działań wojennych będzie deficyt transportu samochodowego. Ażeby złagodzić tę sytuację należy szukać rezerw zdolności przewozowej. Rezerwy te autor widzi w sprawniejszej organizacji dowozu, włączeniu do procesu zaopatrywania i dowozu pojazdów samochodowych jednostek drugiego rzutu, specjalistycznych, tyłowych i tp. Trudności dowozowe, według w/w autora, złagodzić może między innymi scentralizowanie planowania i wykorzystanie środków transportowych na wszystkich szczeblach organizacyjnych oraz stosowanie operatywnych zmian w podporządkowaniu jednostek transportowych.

B. Marchewka stwierdza, że w ewentualnej przyszłej wojnie masowe wykorzystanie transportu zarówno morskiego jak i lotniczego może mieć raczej charakter doraźny. Podstawowym środkiem transportowym pozostanie niewątpliwie samochód i kolej.

R. Leś i S. Pietraszewski uważają, że w dobie wojny

jądrowej przy zastosowaniu klasycznych środków transportu naziemnego ruchliwość wojsk, jest ograniczona. Przypisują duże znaczenie samolotom i śmigłowcom w zaopatrywaniu wojsk. W związku z tym postulują zorganizowanie i przygotowanie odpowiednich, wyspecjalizowanych pododdziałów do przeładunków środków materiałowych z transportu samochodowego na transport powietrzny, jak również do przyjmowania środków materiałowych dowożonych transportem powietrznym.

E. Ostrowiecki przedstawiając zalety poduszkowca, a szczególnie jego zdolność poruszania się w każdym terenie, widzi celowość wykorzystania go do przewozu środków materiałowych.

Wszyscy w/w publicyści podkreślając zalety różnych rodzajów transportu, widzą jednocześnie konieczność kompleksowego wykorzystywania wszystkich dostępnych /na danym szczeblu dowodzenia/ środków transportowych w dowozie środków materiałowych.

S. Freń pisze o konieczności koncentrowania wysiłku nad wypracowaniem jednolitego systemu kierowania transportem; rozwiązanie spraw związanych z konteneryzacją i pakietyzacją środków materiałowych oraz dalsze doskonalenie procesów mechanizacji prac za i wyładowniczych.

"Wymogi w zakresie zwiększenia zdolności przewozowej i szybkości dowozu środków materiałowych oraz ich ochrony i przechowywania w warunkach wojny atomowej nie mogą być w pełni zaspokojone przy wykorzystaniu obecnie posiadanych sił i środków oraz stosowanych metod tyłowego zabezpieczenia. Dlatego też musimy poświęcić więcej uwag rozwojowi pa-

letyzacji, mechanizacji prac przeładunkowych i zmianom opakowania. W ostatnim okresie uważa się, że zasadniczym rozwiązaniem tego problemu będzie wprowadzenie kontenerowego systemu transportowego oraz utworzenie zestawów zaopatrzenia dla wojsk operacyjnych".

W dalszej części referatu St. Freń pisze, "odpowiednio uformowane zestawy zaopatrzeniowe, w powiązaniu z kontenerowym systemem transportowym, to przyszłość, w systemie dowozu środków materiałowych i zaopatrzeniu wojsk zarówno w czasie pokoju jak i w warunkach wojny..... Zestaw środków materiałowych wchodzących w skład określonej jednostki zaopatrzeniowej powinien obejmować całość potrzeb określonego szczebla organizacyjnego wojska /kompania, batalion, pułk, dywizjon art i tp/ na określony czas działań, np na dobę. Zestaw ten należałoby określić, jako zestaw podstawowy i traktować go jako zasadniczą jednostkę obliczeniową zarówno w odniesieniu do planowania zaopatrywania wojsk jak i do planowania dowozu środków materiałowych".

M. Kozerski stwierdza, że w ogniwie RBA - związki taktyczne zachodzi potrzeba dowozu w ciągu doby 2750 - 3250 ton środków materiałowych /w tym około 1000 ton mps/, do jednego związku taktycznego dobowe potrzeby dowozu wynoszą 600 - 700 ton zaopatrzenia.

Przedstawia potrzebę przeprowadzenia jakościowych zmian w dostosowaniu i przygotowaniu ładunków do możliwości maszyn przeładunkowych.

Podzielając generalnie zdania i poglądy wymienionych

autorów, opierając się jednocześnie na wnioskach przedstawionych w poprzednich rozdziałach i podrozdziałach, chciałbym wyrazić pogląd, że w ogniwie RBA - związki taktyczne - decydującą rolę w ewentualnej przyszłej wojnie odegra transport samochodowy i transport powietrzny, z tym, że ten pierwszy musi ulegać stałej modernizacji /zwiększenie tonażu, zwiększenie zdolności pokonywania terenu, mniejsze zużycie paliw/. Ponieważ bardziej ekonomiczny jest transport samochodowy, będzie się stale odczuwało jego niedobór. Obecnie w RBA, tylko samochodów ciężarowych ogólnego przeznaczenia jest 1064 /patrz załącznik nr 43/ z tego w skład pułku transportowego wchodzi 803 samochody. Pozostała ilość 261 samochodów jest rozproszona w 24 pododdziałach RBA. Tak więc spora ilość bo około 25 % transportu RBA /o wielkości jednego batalionu transportowego/ jest wyłączona z dowozu i nie zawsze racjonalnie wykorzystana. Moja propozycja utworzenia samodzielnych kompanii składów zmienia tę sytuację. Wprowadza scentralizowane kierowanie całym transportem samochodowym. Stwarza możliwości maksymalnego jego wykorzystania. Jednocześnie ułatwia kwatermistrzowi armii i oddziałowi komunikacji operatywne zarządzanie całym transportem samochodowym, znajdującym się w RBA. Cyfry cytowane przez M. Kozerskiego są na ogół zbliżone do tych jakie uzyskałem w wyniku przeprowadzonych badań z tym, że proces dowozu środków materiałowych w ogniwie RBA - związki taktyczne jest niełatwy i związany z szeregiem różnych innych przedsięwzięć o czym pisałem już w poprzednich podrozdziałach.

Podzielam również zdanie tych, którzy postulują rozwój paletyzacji, pakietyzacji oraz przejście na kontenerowy system przewozów. Słuszne i celowe są moim zdaniem wysiłki nad tworzeniem zestawów zaopatrzeniowych obejmujących całość potrzeb określonego szczebla organizacyjnego wojska /kompania, batalion, pułk, dywizja/. Jednocześnie pragnę zauważyć, że rozwiązanie tego problemu musi być połączone z tworzeniem składów wielobranżowych. Moja propozycja utworzenia samodzielnych kompanii składów wychodzi na przeciw tym postulatom i umożliwia zastosowanie zestawów zaopatrzeniowych i systemu kontenerowego w dowozie środków materiałowych.

Wśród publikacji na temat obrony i ochrony tyłów operacyjnych wydanych w ostatnim okresie na szczególną uwagę zasługuje skrypt opracowany przez St. Frenia¹⁵.

Praca ta w sposób kompleksowy rozpatruje wszystkie problemy wchodzące w zakres obrony i ochrony tyłów. W zasadach ogólnych określone są zadania d-cy i kwatermistrza /wydziału obrony i ochrony/ oraz treść decyzji i wytycznych do organizowania obrony i ochrony.

Następnie autor publikacji omawia przedsięwzięcia w zakresie zabezpieczenia tyłów przed skutkami broni masowego rażenia. W dalszej części skryptu S. Freń omawia przedsięwzięcia

- w zakresie obrony przed działaniem grup dywersyjno-rozpoznawczych i desantów;
- w zakresie zabezpieczenia przeciwpożarowego;
- w zakresie maskowania;
- w zakresie przedsięwzięć porządkowo-ochronnych.

Na temat obrony i ochrony jednostek technicznych służby uzbrojenia i elektroniki pisał również St. Kuśnierz¹⁶. Nie wnosi on jednak nic nowego poza znanymi zasadami zawartymi w instrukcjach i regulaminach.

W tym miejscu chciałbym przypomnieć, że na tematy związane pośrednio z obroną i ochroną tyłów pisali również wymienieni już uprzednio przeze mnie autorzy wojskowi.

Podsumowanie i wnioski.

Przedstawione w niniejszym podrozdziale poglądy autorów wojskowych, nie zawsze dotyczyły RBA i jej struktury. Niemniej, problematyka przez nich poruszana w większym lub mniejszym stopniu była związana z tematem rozprawy. Niemalże wszyscy publicyści w sposób krytyczny ustosunkowywali się do obecnie istniejącego stanu rzeczy. Szukali lepszych rozwiązań. Potrzeba znalezienia ich wynika bowiem z poziomu współczesnej techniki wojennej i warunków współczesnego pola walki. Wysuwane wnioski i postulaty były bardziej lub mniej konkretne, ale wszystkie zmierzały do zwiększenia ruchliwości tyłów, usprawnienia dowodzenia tyłami oraz lepszej organizacji pracy. We wszystkich publikacjach dominowały elementy troski o zachowanie żywotności tyłów w warunkach wojny jądrowej. Nie ulega wątpliwości, że na osiągnięcie zasadniczego celu i realizacji podstawowego zadania jakim jest dla RBA terminowe zabezpieczenie materiałowe walczących wojsk, składa się wiele różnych czynników. Jednym z nich jest zgodność struktury organizacyjnej z wymogami techniki i warunków współczesnej operacji.

Wydaje mi się, że moje propozycje dotyczące struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa wychodzą naprzeciw tym potrzebom, o które zabiegała zdecydowana większość autorów wojskowych.

1. Kwartalnik Wojskowy, październik 1970 r., Przeglad Kwatermistrzowski - styczniowy 1970 r. s. 14-16.
2. L. Dudek i Wl. Pilar, Zadania i metody zapewnienia i obsługi swiadców taktycznych działających samodzielnie w warunkach pasoch na dużą głębokość i w znacznym oddaleniu od sił głównych, Ryki Wojskowa 11, 1969, s. 27-37.
3. R. Les, Dowodzenie tyłami, Ryki Wojskowa 11, 1969 s. 43-45.
4. G. Zuczycki, Ugrupowania bojowe a tyły wojska, Przeglad Kwatermistrzowski styczniowy 1969, s. 143-145.
5. P. Przewlocki, Psychologiczne właściwości pracy kwatermistrzowskich w działaniach bojowych, Przeglad Kwatermistrzowski, październik 1969, s. 26-31.
6. I.S. Sawilov, Prędkość, czas i przestrzeń we współczesnej wojnie, wyd. MOI SSSR, Moskwa 1963, s. 132.
7. Tunde
8. J. Gibanov, Tyły w postępowaniu i czasie na przebiegu wojny, Tył i zabezpieczenie Sowietkich Wojsk Lądowych, 1969 s. 28-31. Przemyski S. Bonyk z Przegladzie Kwatermistrzowskim listopad-grudzień 1970, s. 74-76.
9. Roman Les, Organizacja czasu w zabezpieczeniu tyłowym działań bojowych, Przeglad Kwatermistrzowski marzec-kwiecień 1969, s. 29-36.
10. Silke drog na tenet ruchliwosci wojska i tyłów w działaniach bojowych, Przeglad Kwatermistrzowski listopad-grudzień 1968, s. 3-13.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 3.5.

1. Przemówienie Komendanta Wyższej Szkoły Oficerskiej Służb Kwatermistrzowskich ge.bryg. E. Drzazgi na inauguracji roku akademickiego w dniu 1 października 1975 r. Przegląd Kwatermistrzowski - styczeń-luty 1976 r. s. 14-20.
 2. L. Dudek i Wł. Filar, Szczególne cechy zaopatrywania i obsługi związków taktycznych działających zaczepnie w szerokich pasach na dużą głębokość i w znacznym oddaleniu od sił głównych, Myśl Wojskowa 11, 1965, s. 27-37.
 3. R. Leś, Dowodzenie tyłami, Myśl Wojskowa 11, 1969 s.43-49.
 4. G. Łuczycki, Ugrupowanie bojowe a tyły wojsk, Przegląd Kwatermistrzowski styczeń-luty 1969, s. 143-146.
 5. P. Przewłocki, Psychologiczne właściwości pracy żołnierzy służb kwatermistrzowskich w działaniach bojowych, Przegląd Kwatermistrzowski, maj-czerwiec 1969, s. 26-33.
 6. I.G. Zawilow, Prędkość, czas i przestrzeń we współczesnej wojnie, wyd. MON ZSRR, Moskwa 1965, s. 192.
 7. Tamże
 8. J. Gibanow, Wpływ przestrzeni i czasu na pracę tyłów, Tył i snabżeniye Sowietskich Woorużonnych Sił, 3, 1969 s. 28-32. Tłumaczył W. Bobryk w Przeglądzie Kwatermistrzowskim listopad-grudzień 1970, s. 72-76.
 9. Roman Leś, Czynniki czasu w zabezpieczeniu tyłowym działań bojowych, Przegląd Kwatermistrzowski marzec-kwiecień 1968, s. 29-38.
- Kilka uwag na temat ruchliwości wojsk i tyłów w działaniach bojowych, Przegląd Kwatermistrzowski lipiec-sierpień 1968, s. 5-15.

10. J. Dymkowski, Struktura organizacyjno-etatowa tyłów, Zaplecze i tyły w wojnie współczesnej, wyd. MON 1969, s. 101-112.
- L. Dudek, Rola tyłów w zakresie zaspokojenia potrzeb wojsk w polu, Zaplecze i tyły w wojnie współczesnej, wyd. MON 1969, s. 118.
- W. Ziemiński i St. Wojniak, Kierunki usprawnień struktury organizacyjnej tyłów i tyłowego zabezpieczenia wojsk, Myśl Wojskowa Tajna 3, 1963, s. 10-14.
- E. Kaszlej, Niektóre problemy z zakresu organizacji tyłów wojsk lądowych, Notatki, bibl.tajna ASG 200/0112/1/69.
11. A. Rudakow, O rozwoju sił zbrojnych, Wojennaja Myśl 11, 1970, tłumaczenie w Myśli Wojskowej 3, 1971 s. 80-82.
- L. Mucha, O prawidłowościach rozmieszczenia zapasów ruchomych w wojskach operacyjnych, Myśl Wojskowa 2, 1967, s. 53-59.
- L. Mucha, Problemy optymalizacji zapasów materiałowych na okres wojny, Myśl Wojskowa 3, 1974, s.62-70,
- L. Mucha, Integracja tyłów decydującym czynnikiem usprawnienia dowodzenia, Myśl Wojskowa /tajna/ 2, 1971 r.
- S. Okraska, Problem wielobranżowego systemu składania zapasów w służbach kwatermistrzowskich, Przegląd Kwatermistrzowski listopad-grudzień, 1972, s. 71-73.

G. Kwik, Składnice i magazyny wielobranżowe, Przegląd Kwatermistrzowski marzec-kwiecień 1974, s.129-131.

K. Wawrzyniak, O rozśrodkowaniu jednostek służb kwatermistrzowskich, Maśl Wojskowa 7, 1965, s. 53-59.

12. Decydujący okres wojny przyjmuje się jako czas przewidziany na wykonanie zadania operacyjnego frontu na głębokość jednej operacji zaczepnej.

Zapasy powinny zapewnić warunki materiałowe prowadzenia działań bojowych przez wojska frontu w czasie 12-15 dni.

Wielkość zapasów normatywnych utrzymywanych w składach i na transporcie poszczególnych szczebli zaopatrywania określona została w jednostkach kalkulacyjno-operacyjnych dyrektywą Ministra Obrony Narodowej Nr 001 z dnia 22.12.1972 r. Globalna wielkość zapasów normatywnych w wyrażeniu tonażem wynosi :

- na szczeblu taktycznym	- 80.0 tys ton	= 4-5 dni
- w składach trzech armii	- 20.0	"- = 2 "
- w składach frontu	- 72.0	"- = 6-8 "

Razem 172.0 tys ton = 12-15 dni.

Podstawa : Referat wygłoszony przez z-cę Szefa Sztabu Głównego Kwatermistrzostwa WP na szkoleniu kierowniczej kadry służb kwatermistrzowskich WP w dniach 21 i 22.01. 1974 r. - Rynia. Wyd. Gł.Kwat. WP, Sztab 1974, s. 6.

13. Wł. Filar, Dowodzenie i kierowanie tyłami w świetle cybernetyki i naukowej organizacji pracy, Przegląd Kwatermistrzowski 1 i 2, 1975, s. 17-22 i s. 48-54.

- L. Mucha, Problemy optymalizacji zapasów materiałowych na okres wojny, *Myśl Wojskowa* 3, 1974, s. 69.
- A. Gaspodorowicz, Problemy organizacji elektronicznego przetwarzania informacji w służbach kwatermistrzowskich, *Przegląd Kwatermistrzowski* listopad-grudzień 1970, s. 60-64.
- T. Pióro, Kilka uwag o roli cybernetyki w kierowaniu działaniami zbrojnymi, *Myśl Wojskowa* 10, 1967, s. 28-35.
- M. Michalski, Zintegrowana i zmechanizowana rachunkowość wojskowej jednostki budżetowej, *Przegląd Kwatermistrzowski* styczeń-luty 1972, s. 63-74.
- Wł. Dobrzański, Zintegrowana i zmechanizowana księgowość w służbie mps, *Przegląd Kwatermistrzowski* styczeń-luty 1974, s. 127.
14. B. Marchewka, Prognozy rozwojowe transportu kolejowego i samochodowego w Polsce, *Przegląd Kwatermistrzowski* listopad-grudzień 1970, s. 31-33.
- B. Marchewka, Przewozy i utrzymanie sieci komunikacyjnej, *Zaplecze i tyły w wojnie współczesnej*, wyd. MON 1969, s. 181.
- S. Freń, Organizacja systemu przewozów środków materiałowych, wyd. Głównego Kwatermistrzostwa WP, 1974, s. 20-25.
- M. Kozerski, System dowozu środków materiałowych i zaopatrzenia wojsk frontu zewnętrznego, wyd. Gł. Kwatermistrzostwo WP, 1974.

- R. Brejwo, Kierunki i sposoby intensyfikacji wykorzystania transportu samochodowego w przewozach zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych, *Myśl Wojskowa* 3, 1972, s. 41.
- Z. Cygan, Z. Pramowski, Czynniki warunkujące sprawność przewozów samochodowych, *Maśl Wojskowa* 5, 1968 s. 36.
- H. Sajecki, Zarys kontenerowego systemu transportowego w Polsce, *Przegląd Kwatermistrzowski* styczeń-luty 1972, s. 45-49.
- R. Leś, Użycie transportu powietrznego w systemie zaopatrywania wojsk, *Myśl Wojskowa* 6, 1968, s. 48.
- S. Pietraszewski, Wykorzystanie transportu powietrznego w wojnie współczesnej, *Przegląd Kwatermistrzowski* maj-czerwiec 1974, s. 30-37.
- E. Ostrowiecki, Możliwości wykorzystania poduszkowców w wojsku, *Przegląd Kwatermistrzowski* styczeń-luty 1972, s. 92-101.
- J. Rina, Przeładunek zaopatrzenia i materiałów w polu, *Tyl a zasobovani* 2, 1970, s. 30-31.
- F. Kubica, Niektóre aspekty prac przeładunkowych w służbie żywnościowej, *Przegląd Kwatermistrzowski* nr 4, 1968, s. 31-36.
15. St. Freń, Zasady organizacji obrony i ochrony tyłów, wyd. Głównego Kwatermistrzostwa WP Sztab PF 715 z dnia 27.03.1974 r.
16. St. Kuśnierz, Oborna jednostek technicznych służby uzbrojenia i elektroniki we współczesnych działaniach

niach bojowych, Myśl Wojskowa 9, 1973, s. 58.

OPERACYJNYCH FUNKCJONARIUSZY W KRAJU I ZA

GRANICĄ

4.1a. Wzrost i pogłębienie praktycznej i teoretycznej wiedzy na temat
struktury organizacyjnej RPA i jej znaczenia
na podstawie przeprowadzonej ankiety/.

Właścicielami wiedzy w tym zakresie są przede wszystkim
praktycy i teoretycy wojennej przetrwania i walki. Właścicie-
lem wiedzy /w formie ankiet/ na temat struktury organi-
zacyjnej RPA i jej znaczenia oraz na temat problemów związanych
z organizacją i pracą RPA.

Przeprowadzono ankietę w 1972 r. wśród 100
oficerów i ich podległych na podległości podległych
struktury organizacyjnej RPA przedstawiła ankieta nr 47.
Każdy oficer przedstawił 100 punktów wiedzy o strukturze
przez wieloletnie doświadczenie, w dotychczas 1000 dniach
pracy. Respondentami byli oficerowie i podoficerowie
stanu służby i weterani i weterani stanu 00
/armii/. Przeprowadzono również ankietę wśród RPA
i ich podległych w podległości, podległych 1000
z kierownikami i ich podległymi, jak również ofi-
ciami i ich podległymi w podległości transportowych. Respondentami
z podległości weteranów i weteranów 1000 i weteranów
stanu 0000.

Wzrost wiedzy i pogłębienie praktycznej i teoretycznej wiedzy na temat

ROZDZIAŁ 4. NIEKTÓRE POGLĄDY NA TEMAT BUDOWY TYŁÓW
OPERACYJNYCH PREZENTOWANE W KRAJU I ZA
GRANICĄ.

4.1. Sądy i poglądy praktyków i teoretyków na temat
struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa
/na podstawie przeprowadzonej ankiety/.

Dla skonfrontowania swych badań z sądami i poglądami praktyków i teoretyków wojskowych przeprowadziłem kilkadziesiąt wywiadów /w formie ankiety/ na temat struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa oraz na temat problemów związanych z organizacją i pracą RBA.

Przeprowadziłem wywiady z 40-ma oficerami. Wykaz tych oficerów i ich odpowiedzi na podstawowe pytania dotyczące struktury organizacyjnej RBA przedstawia załącznik nr 47. Każdy oficer prezentował swój punkt widzenia ukształtowany przez wieloletnie doświadczenie, a dotyczący jego odcinka pracy. Respondentami byli oficerowie sztabu kwatermistrzostwa oraz przedstawiciele oddziałów i wydziałów służb OW /armii/. Przeprowadziłem rozmowy z wszystkimi szefami RBA i ich najbliższymi współpracownikami, zasięgnąłem opinii u kierowników niemal że wszystkich składów, jak również opinii kilku dowódców jednostek transportowych. Zapoznałem się z poglądami wykładowców Katedry Taktyki Tyłów ASG i wykładowców WSOSK.

Wszystkim moim rozmówcom zadawałem podobne pytania.

Każdy z nich miał swój, obszerny i szeroki lub bardziej wąski pogląd na temat struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa. W szczegółach poglądy moich rozmówców nieraz bardzo znacznie różniły się między sobą, ale w całej masie poglądów i sądów, we wszystkich wypowiedziach można było wybrać, wyłuskać to, co było podobne /wspólne/. I tak na przykład na pytanie : "czy obecna struktura szefostwa RBA zapewnia sprawne i operatywne dowodzenie", na czterdziestu pytanych w zasadzie 39 dało odpowiedź negatywną, a tylko 1 /z zawodu inżynier wojskowy/ uważał, że szef RBA winien zajmować się problemami fachowymi, a działalnością liniową /dowódczą/ z-ca szefa RBA d/s liniowych.

Spośród tych 39, którzy negatywnie ocenili strukturę szefostwa 31 proponowało przekształcenie szefostwa w sztab zapewniający szefowi RBA jednoosobowe dowodzenie. Większość spośród 31 postulowało zmiany nazwy szefostwa RBA na dowództwo brygady zaopatrzeniowej lub dowództwo pułku zaopatrzeniowego. Wielu spośród moich rozmówców postulowało wprowadzenie komórki komunikacji wojskowej w sztabie RBA jak również stworzenie kwatermistrzostwa i sekcji technicznej RBA wraz z odpowiednimi pododdziałami.

Wszyscy oficerowie, z którymi przeprowadziłem wywiady uważają, że główna sprzeczność tkwi w strukturze RBA sztucznie rozdzielającej funkcje przewoźnika i magazynu, gdy tymczasem przewoźnik /transport samochodowy/ jest jednocześnie magazynem. Istnieje więc konieczność wspólnego działania pododdziałów transportowych i personelu składów pod jednoli-

tym dowództwem. Dlatego wszyscy moi rozmówcy widzą konieczność połączenia pododdziałów /oddziałów/ transportowych ze składami w jeden organizm pod jednolitym dowództwem.

Zasięgnąłem opinii moich rozmówców na temat powołania do życia dowództwa pułku transportowego obok istnienia szefostwa RBA. Spośród 40 zapytanych - 27, a więc zdecydowana większość odpowiedziała, że istnienie dowództwa pułku transportowego obok szefostwa RBA jest niepotrzebne. Uważają oni, że nazwa nie odgrywa większej roli : szefostwo /sztab/ RBA, dowództwo i sztab pułku czy dowództwo i sztab brygady - ale musi być jednolite dowództwo wspólne dla jednostek transportowych i personelu składów. Dziewięciu rozmówców nie posiadało na ten temat określonego zdania, 4 uważa, że istnienie dowództwa pułku jest celowe, z tym, że pułk powinien być podporządkowany szefowi RBA.

Jeśli na podstawowe problemy struktury poglądy wszystkich pytanych były podobne, to w szczegółach znacznie się ze sobą różniły. Różnice te występowały przeważnie między przedstawicielami poszczególnych służb fachowych, a dowódcami jednostek transportowych. Przedstawiciele służb uważają, że dowódca pododdziału /oddziału/ transportowego, a jednocześnie składu winien być fachowiec - przedstawiciel służby /uzbrojenia i elektroniki, mps, żywnościowej, mundurowej czy innej/. Argumentują oni tym, że zaopatrywać dobrze w amunicję potrafi tylko specjalista znający się na amunicji, natomiast dzisiaj, w dobie motoryzacji, na transporcie samochodowym zna się każdy i dowódca pododdziału /oddziału/ - składu nie

musi być oficer specjalności samochodowej. Z kolei specjaliści samochodowi uważają, że dużym zgrupowaniem samochodów mogą dobrze dowodzić tylko oficerowie służby samochodowej. Dowódcy jednostek transportowych uważają, że ilość szczebli dowodzenia w jednostkach transportowych powinna być jak najmniejsza, niektórzy postulowali, aby dowódca batalionu transportowego podlegał bezpośrednio kwatermistrzowi armii. Ciekawą propozycję wysunęli wykładowcy przewozów wojskowych WSOSK. Na podstawie obserwacji licznych ćwiczeń z jednostkami samochodowymi doszli do wniosku, że batalion transportowy jest ciężki i trudny w dowodzeniu na współczesnym polu walki, w/g ich opinii, rację bytu i możliwość działania ma samodzielny oddział transportowy w składzie do 100 samochodów i 50 przyczep. Uważają oni, że większe zgrupowania oddziałów transportowych jak pułki i brygady powinny składać się z takich właśnie oddziałów./Z samodzielnych kompanii/.

Szereg ciekawych postulatów wysunęli wykładowcy Katedry taktyki tyłów ASG; większość z nich twierdzi, że składy jako samodzielne jednostki są balastem i hamulcem w zaopatrywaniu wojsk, że należy je zlikwidować, a personel połączyć z pododdziałami /oddziałami/ transportowymi. Uważają oni, że żadna decyzja dotycząca jednostek transportowych i innych wchodzących w skład RBA nie może być realizowana bez wiedzy i poza osobą szefa RBA. Szef RBA powinien interesować się tokiem dostaw i powinien być informowany przez służbę komunikacji wojskowej o miejscu pobytu kolumn. Pogląd wykładowców ASG na temat rodzaju przewożonych środków materiałowych przez

poszczególne pododdziały /oddziały/ transportowe nie jest jednolity. Jedni uważają, że tworzenie wielobranżowych oddziałów jest nęcące, ale w praktyce niemożliwe do zrealizowania, są i tacy wykładowcy, którzy uważają istnienie wielobranżowych oddziałów za celowe i możliwe. Wszyscy są zgodni co do tego, że konieczne będzie tworzenie wielobranżowych kolumn realizujących dowóz do związków taktycznych. Pracownicy ASG uważają, że w przyszłej ewentualnej wojnie jednostki transportowe będą musiały realizować dowóz zwartymi pododdziałami wyposażonymi w siły i środki do rozpoznawania skażeń, obrony przed grupami dywersyjnymi, drobnymi oddziałami npla i przeciw atakowi z powietrza. Sądzą oni, że doświadczenia ostatniej wojny, a mianowicie najbardziej ekonomiczne wykorzystanie samochodów w mini-kolumnach po 3-5 samochodów - jako system w przyszłej wojnie nie zda egzaminu. Uzasadniają to częstą zmianą sytuacji, koniecznością pokonywania stref zniszczeń i skażeń jak również koniecznością obrony przed nieprzyjacielem działającym na dalekich tyłach.

Środowisko ASG reprezentuje pogląd, że w trakcie formowania kolumn i organizacji dowozu nie unikniemy podziału oddziałów i pododdziałów. Uważają, iż należy dążyć do tego, aby oddziały /pododdziały/ przydzielać na stałe do przewozu określonych środków materiałowych, gdyż specjalizacja w przystosowaniu i przewożeniu określonego rodzaju środków materiałowych znacznie usprawnia wykonywanie zadań przewozowych i dowozu.

Szereg oficerów przy omawianiu struktury organizacyjnej wskazywało na konieczność wprowadzenia paletyzacji

i konteneryzacji w przewozach wojskowych. Wielu oficerów sądzi, że przeładunki zawsze będą wąskim gardłem i należy ich unikać. Celem wyeliminowania przeładunków postulowali stworzenie takiej struktury, która pozwalałaby na wymianę transportu w poszczególnych ogniwach.

Wszyscy moi rozmówcy widzą konieczność zmiany struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa.

Podsumowując, należy stwierdzić, że tak praktycy jak i teoretycy wojskowi podzielają pogląd o konieczności przeprowadzenia znacznych zmian w strukturze organizacyjnej RBA i jej szefostwa. Ich propozycje na ogół pokrywają się z moimi koncepcjami przedstawionymi w poprzednich rozdziałach.

Spór przedstawicieli służb zaopatrujących i oficerów służby samochodowej, pretendujących do kierowania nowopowstałymi oddziałami-składami powstałymi z połączenia oddziałów transportowych z personelem składów, jest moim zdaniem bezprzedmiotowy.

Skomplikowane warunki ewentualnej przyszłej wojny stwarzają zapotrzebowanie na nowego specjalistę dowódcę tyłowego, o nowym wzorcu osobowym i jakościowo większych kwalifikacjach. Oficer taki może "wyrosnąć" tak z korpusu osobowego oficerów służb zaopatrujących jak i służby samochodowej.

4.2. Tendencje i założenia w budowie tyłów operacyjnych armii amerykańskiej.

Mówiąc o tendencjach i założeniach w budowie tyłów operacyjnych /a szczególnie mamtu na myśli tyły armii polowej/ armii amerykańskiej należałoby na wstępie wyjaśnić parę spraw.

Po pierwsze, nie stawiam sobie jako cel przeprowadzenie analizy i oceny struktury tyłów armii polowej USA gdyż jest ona bardzo odmienna i oparta na innych zasadach jak nasza. Na budowę tyłów armii amerykańskiej miały bowiem wpływ między innymi takie czynniki jak : położenie, wielkość kraju, jego rozwój ekonomiczny, tradycje itd. Tymi czynnikami zajmować się nie będę. Natomiast interesować mnie będą te elementy struktury, które powstały w wyniku analizy wymogów i potrzeb współczesnego pola walki.

Po drugie, pragnę wyjaśnić, że w wojskach lądowych armii amerykańskiej w skład tyłów operacyjnych wchodzi jednostki tyłowe strefy komunikacji i tyły armii polowej. /Nie występują natomiast tyły Grupy Armii i tyły korpusów/.

Po trzecie, armia polowa USA jest znacznie większa od naszej armii. W jej skład wchodzi zgodnie z obowiązującymi normami trzy korpusy /12 dywizji/, a stan osobowy liczy około 450000 ludzi¹.

Poczynione wyżej wyjaśnienia muszą być brane pod uwagę i uwzględniane przy dalszych rozważaniach na temat tendencji i założeń w budowie tyłów armii polowej USA.

W ostatnim dziesięcioleciu w armii amerykańskiej

w strukturze tyłów zaszły istotne zmiany. Zmiany te polegają na zmodernizowaniu systemu zabezpieczenia tyłowego² sił lądowych przez wprowadzenie nowych koncepcji znanych pod nazwą COSTAR /Combat Service to the Army/³ oraz TASTA-70 /The Administrative Support Teater Army 1970/⁴.

Nowa koncepcja⁵, w przekonaniu i opinii dowódców amerykańskich, oparta na kilkuletnich badaniach - w najlepszy sposób rozwiązuje problemy tyłowego zabezpieczenia amerykańskiej armii polowej na ewentualnym współczesnym polu walki.

Nowa koncepcja zakłada przede wszystkim zorganizowanie dowództwa tyłów armii polowej⁶. Dowództwo to zostało powołane do kierowania jednostkami wsparcia tyłowego /zabezpieczenia tyłowego/ bez potrzeby angażowania do tego celu oficerów sztabu armii polowej. Nastąpiło więc w armii amerykańskiej to co w armii radzieckiej wprowadzono w 1941 r, a mianowicie odciążono sztab ogólnowojskowy od funkcji tyłowych.

Amerykanie poszli nawet jeszcze dalej, a mianowicie dla kierowania zabezpieczeniem tyłowym powołano dowódców i sztaby zabezpieczające tym dowódcom jednoosobowe kierowanie.

Normy przydziału jednostek tyłowych dla armii polowej w składzie typowym /3 korpusy - 12 dywizji/ przewidują oprócz dowództwa i sztabu tyłów armii polowej - powołanie dowództw i sztabów : 4 brygad, 16 grup i 30 batalionów.

Dowódca tyłów armii polowej jest całkowicie odpowiedzialny za wprowadzenie w życie wytycznych dowódcy armii

polowej dotyczących wsparcia /zabezpieczenia/ materiałowo-technicznego. W celu kierowania tyłami armii powołano sztab z szefem sztabu na czele. W skład sztabu dowództwa tyłów armii polowej wchodzi /oprócz szefa sztabu/ :

- oddział personalny;
- oddział operacyjny, planowania, obrony i ochrony;
- oddział zabezpieczenia materiałowego;
- oddział zabezpieczenia technicznego;
- oddział obsługi służb kwatermistrzowskich;
- oddział administracji cywilnej.

Sztab dowództwa tyłów znacznie różni się od sztabu ogólnowojskowego armii polowej. Niemniej jednak uważa się, że oddział operacyjny, planowania, obrony i ochrony przejmuje i spełnia te zadania w stosunku do jednostek tyłowych, które w sztabie ogólnowojskowym wykonują oddział rozpoznawczy /G-2/ i operacyjny /G-3/.

W ramach sztabu został powołany "ośrodek kontroli inwentaryzacyjnej", który stanowi ważny element nowej organizacji tyłów. W ośrodku występuje szereg komórek wyposażonych w specjalne urządzenia przeliczeniowe. Ośrodek utrzymuje łączność z jednostkami tyłowymi, posiada aktualne dane o ilościach różnego rodzaju zaopatrzenia i sprawuje kierownictwo w zakresie zaopatrzenia materiałowego armii polowej. Ośrodek posiada łączność z współpracującym z nim ośrodkiem kontroli inwentaryzacyjnej strefy administracyjnej, co zapewnia z nim szybką wymianę informacji.

Dowództwu tyłów armii polowej podporządkowano

- brygadę medyczno-sanitarną;
- brygadę transportową /w składzie grupy transportu samochodowego i grupy transportu lotniczego;
- brygadę żandarmerii;
- grupę administracji cywilnej;
- trzy brygady wsparcia korpusów armijnych /przydziela się do korpusów/;
- brygada wsparcia tyłowego armii polowej.

Strukturę tyłów armii polowej USA przedstawia załącznik nr 48.

Zabezpieczeniem materiałowym i technicznym armii zajmują się brygady wsparcia.

Ponieważ brygady wsparcia korpusu armijnego są przydzielane do korpusów i stanowią ich tyły - faktycznie na szczeblu armii organizacją zabezpieczenia materiałowego i technicznego zajmuje się brygada wsparcia tyłowego armii polowej. W brygadzie występują pododdziały wsparcia bezpośredniego i ogólnego. Pododdziały /oddziały/ wsparcia ogólnego rozwijają składy armijne, oddalone 80 - 100 km od linii wojsk walczących. Pododdziały wsparcia bezpośredniego są wysyłane wraz z środkami materiałowymi jak najdalej do przodu i organizują armijne punkty zaopatrzenia. Brygadą kieruje dowództwo i sztab o strukturze organizacyjnej identycznej jak dowództwo i sztab tyłów armii polowej. Podobną strukturę mają również dowództwa i sztaby grup i batalionów.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami, w skład brygad wchodzi grupy. Grupy składają się z batalionów, a bataliony

z kompanii.

Strukturę organizacyjną brygady przedstawia załącznik nr 49.

W skład brygady może wejść 5 grup :

- dwie grupy bezpośredniego wsparcia
- dwie grupy ogólnego wsparcia
- grupa amunicyjna.

Grupy składają się z batalionów zabezpieczenia materiałowego i technicznego. Jeśli pominąć bataliony techniczne, w grupach bezpośredniego wsparcia występują :

- dwa bataliony zaopatrzenia i obsługi, a w nich :
 - 4 kompanie zaopatrzenia i obsługi;
 - 2 kompanie lekkich i średnich samochodów.

W grupach ogólnego wsparcia :

- dwa bataliony zaopatrzenia w mps;
- dwa bataliony zaopatrzenia, a w nich :
 - 6 kompanii zaopatrzenia w mps;
 - 6 kompanii średnich cystern;
 - 4 mieszane kompanie zaopatrzenia;
 - 2 kompanie zaopatrzenia w części zamienne;
 - 2 kompanie obsługi;
 - 2 kompanie lekkich i średnich samochodów;
 - 2 kompanie zaopatrzenia w ciężki sprzęt.

W grupie amunicyjnej :

- dwa bataliony zaopatrzenia w amunicję, a w nich :
 - 8 kompanii zabezpieczenia w amunicję;
 - 1 kompania zabezpieczenia w amunicję specjalną;
 - 3 kompanie zabezpieczenia w amunicję raketową i PPK.

W sumie /nie licząc pododdziałów zabezpieczenia technicznego i pododdziałów zabezpieczających w amunicję specjalną i rakietową/ w tyłach armii może się znajdować :

4 kompanie zaopatrzenia i obsługi

4 mieszane kompanie zaopatrzenia

razem 8 kompanii zaopatrzenia w różne środki materiałowe, a więc kompanie wielobranżowe i obsługi.

6 kompanii zaopatrzenia w mps;

2 kompanie zaopatrzenia w części zamienne;

2 kompanie zaopatrzenia w ciężki sprzęt;

8 kompanii zaopatrzenia w amunicję.

Razem 18 kompanii wyspecjalizowanych, jednobranżowych.

Ponadto :

4 kompanie lekkich i średnich samochodów ciężarowych;

6 kompanii średnich cystern.

Razem 10 kompanii transportowych.

Ogółem w brygadzie zaopatrzenia może być około 36 kompanii zaopatrujących w różne rodzaje środków materiałowych.

Z tego : 24 kompanie /66 %/ mogą być związane z jedną służbą

/stanowią składy jednobranżowe/

8 kompanii /22 %/ związanych z kilkoma służbami

/składy wielobranżowe/

4 kompanie /12 %/ nie związane z żadną służbą

/mogą być wykorzystane jako składy jedno, lub wielobranżowe/.

70 % kompanii najczęściej /ogólnego wsparcia/ rozmieszcza się w rejonie tyłów armii, pozostałe 30 % wysyła się do przodu

tworząc wysunięte punkty zaopatrzenia.

W brygadzie wsparcia tyłowego armii polowej występuje kwatermistrzowska kompania lotnicza, do której zadań należy przygotowanie ładunków przeznaczonych do transportu powietrznego do dowolnej jednostki armii polowej oraz kontrola, konserwacja i składanie spadochronów. Struktura brygady nie posiada charakteru stałego, ilość oddziałów wewnątrz brygady uzależniona jest od przydziału ilości dowództw, grup i batalionów oraz ilości kompanii. Kompanie można zestawiać dowolnie w zależności od potrzeby, tak więc bataliony i grupy mogą być jednobranżowe lub wielobranżowe. Mogą stanowić jednostki bezpośredniego lub ogólnego wsparcia. Ilość przydzielonych dowództw i sztabów oraz kompanii zależy od ilości zaopatrywanych wojsk /ilości korpusów i dywizji w armii polowej/.

I tak np. w 7 AP stacjonującej w Europie, w składzie 2 korpusów - /5 dywizji/ dowództwu brygady bezpośrednio podporządkowano bataliony. W skład brygady wchodzi /nie licząc batalionu zabezpieczenia technicznego/ trzy bataliony,

a w nich :

- 2 kompanie zaopatrzenia i obsługi bezpośredniego wsparcia;
- 2 mieszane kompanie zaopatrzenia wsparcia ogólnego;
- 1 kompania zaopatrzenia w części zamienne wsparcia ogólnego;
- 1 kompania zaopatrzenia w sprzęt ciężki wsparcia ogólnego;
- 1 kompania zaopatrzenia w mps;
- 2 kompanie średnich samochodów cystern; razem

9 kompanii zajmujących się zabezpieczeniem materiałowym.

Grup i batalionów ^{mię} amunicyjnych w ramach tyłów 7 AP nie organizuje się /amunicja jest utrzymywana w składach strefy komunikacji/.

Nowy system zaopatrywania logistycznego sił lądowych opiera się na koncepcji tzw. "bezpośredniego" dowozu środków materiałowych, tam gdzie to będzie możliwe oraz~~n~~ tym, że wszystkie środki materiałowe będą dostarczane do rejonów armii transportem strefy komunikacji /administracji/⁷.

Zakłada się, że przedmioty zaopatrzenia będą dowożone bezpośrednio ze składów strefy administracyjnej również z pominięciem szczebla armii do niższych szczebli zaopatrzenia tyłowego, a w sprzyjających warunkach bezpośrednio do walczących oddziałów /brygad/.

W ramach nowego systemu przy tworzeniu zapasów materiałowych dla armii polowej wychodzi się z założenia, że powinny one wystarczyć na 7 dni. Dwudniowe zapasy będą się znajdowały we wszystkich pododdziałach bezpośredniego wsparcia brygad, wsparcia korpusów i brygady armijnej. Trzydniowe zapasy w pododdziałach wsparcia ogólnego brygad wsparcia korpusów, a zapasy dwudniowe w dwóch grupach tyłowego wsparcia ogólnego brygady armijnej.

Główną rolę w systemie zaopatrywania w MPS w ramach TDW spełniają rurociągi.

Ze zbiorników portowych przy pomocy sieci rurociągów doprowadza się MPS do zestawów zbiorników pośrednich lub końcowych. Dalszy transport do magazynów armijnych odbywa się przy pomocy rurociągów polowych, cystern kolejowych,

zbiorników elastycznych i cystern o dużej pojemności.

W rejonie tyłów armii każda kompania zaopatrzenia w mps, rozwija i obsługuje dwa punkty przeładunkowe MPS, wyposażone w urządzenia do napełniania cystern. Armijne i korpusne kompanie średnich cystern pobierają mps w składach armijnych i dowożą do związków taktycznych. Materiały pędne i smary będą również dowożone przez jednostki strefy administracyjnej z pominięciem składów armijnych.

Podstawą do naliczania potrzeb mps w armii amerykańskiej jest norma przewidziana na jednego żołnierza. Wynosi ona 32 litry dziennie. Dlatego też dzienny dowóz do armii wynosi $/32 \times 450000/$ około 14.400 tys.litrów /11500 ton/. Dowóz pozostałych środków materiałowych odbywa się transportem strefy administracyjnej do składów i punktów zaopatrzenia armii.

Armia polowa wykorzystując posiadane jednostki transportowe /brygadę transportową/ zabezpiecza przewozy na odcinku : składy armijne - armijne punkty zaopatrzenia - związki taktyczne i oddziały. Jednostki transportu lotniczego armii polowej są częściowo wykorzystywane do przerzutów stanu osobowego jednostek liniowych, a częściowo do dowozu zaopatrzenia i ewakuacji.

W przedstawionych tendencjach i założeniach w budowie tyłów operacyjnych zasługują na uwagę następujące elementy struktury organizacyjnej :

1. Utworzenie w armii amerykańskiej dowództw i sztabów tyłów armii polowej, brygad, grup i batalionów tyłowych.

W skład sztabów wchodzi między innymi komórki zabezpieczenia materiałowego, a co bardzo ważne, komórki operacyjno-rozpoznawcze przygotowane do operatywnego kierowania jednostkami w warunkach współczesnej wojny. Działalność tej komórki jest ściśle związana z działalnością fachową /to znaczy zaopatrywania wojsk/ poprzez szefa sztabu, głównego koordynatora wszelkich przedsięwzięć organizacyjnych sztabu.

Posiadanie wyspecjalizowanych dowództw i sztabów z komórką o charakterze operacyjno-rozpoznawczym jest nieodzowne w kierowaniu jednostkami tyłowymi we współczesnej operacji armii.

2. Wprowadzenie scentralizowanego ośrodka ewidencji środków materiałowych opartego na wykorzystaniu elektronicznych maszyn cyfrowych i powiązanie go siecią łączności z jednostkami tyłowymi i podobnym ośrodkiem w strefie komunikacji umożliwia szybkie zbieranie informacji i pozwala na sprawne kierowanie procesem zaopatrywania.
3. Elastyczność struktury, polegająca na możliwości przenoszenia kompanii z jednego do drugiego batalionu, jak również przenoszenia batalionów z jednej do drugiej brygady /grupy/, umożliwia tworzenie zgrupowań tyłowych dowolnej wielkości. Pozwala to na szybkie przystosowanie tyłów do ugrupowania bojowego wojsk i szybko zmieniającej się sytuacji taktycznej.
4. Biorąc pod uwagę siły i środki armijnej brygady wsparcia i brygady transportowej, realizujących zaopatrywanie ma-

teriałowe, można ogólnie określić, że około 35 % oddziałów jest związanych z jednym rodzajem środków materiałowych, 15 % z kilkoma rodzajami, a 50 % jest nie związanych z żadną służbą, co umożliwia uniwersalne wykorzystanie dużej ilości potencjału przewozowego.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 4.2.

1. Organizacja i praca tyłów sił lądowych Stanów Zjednoczonych w Europie, wyd. MON /Sztab Gen. - Zarząd II/ 1969, s. 54 i 122.
2. System zabezpieczenia tyłowego nosi nazwę "logistyka" i w/g poglądów amerykańskich obejmuje :
 - a/ przygotowanie gospodarki narodowej, zwłaszcza zabezpieczenie jej stałego rozwoju, prowadzenie badań doświadczalnych, mobilizację przemysłu w wypadku wojny, utrzymywanie rezerw parku maszynowego i tp.;
 - b/ zakup od producentów lub produkowanie we własnych zakładach materiałów, sprzętu wojskowego i uzbrojenia, dowóz, dystrybucję, konserwację, naprawy, ewakuację i wybrakowanie materiałów;
 - c/ przewóz osób, ewakuację rannych i leczenie;
 - d/ budowę stałych obiektów dla potrzeb sił zbrojnych;
 - e/ wszechstronne zabezpieczenie wszystkich rodzajów wojsk i służb.

Logistyka zajmuje się również zagadnieniami uzupełniania stanów liczebnych wojsk, zabezpieczeniem zdobytego terenu

oraz czynnościami administracji wojskowej z wyjątkiem zagadnień objętych strategią i taktyką.

Podstawa : Organizacja i praca tyłów sił lądowych Stanów Zjednoczonych w Europie. Wyd. MON 1970, s. 7.

3. Skrót nazwy "Combat Service to the Army" oznacza zabezpieczenie tyłowe, lub zabezpieczeniologiczne wojsk lądowych.
4. Skrót nazwy amerykańskiej The Administrative Support Theater Army 1970 - Administracyjne wsparcie sił lądowych na TDW 1970. Pod tym pojęciem Amerykanie rozumieją całościowy kształt spraw związanych z zabezpieczeniem tyłowym wojsk na TDW.
5. Wszystkie dane dotyczące nowej koncepcji zabezpieczenia tyłowego armii polowej USA zaczerpnięto z następujących publikacji :

Organizacja i praca tyłów sił lądowych Stanów Zjednoczonych w Europie. Wyd. MON - Sztab Gen. - zarząd II, Warszawa 1969, s. 14, 15, 18-19, 39-51, 108-113; 129-136.

K.G. Wiekham, COSTAR. Military Review, marzec 1965,

s. 3-17. Tłumaczenie Wojskowy Przegląd Zagraniczny 6, 1965, s. 152-168.

W.S. Schlotzhauer, TASTA-70, Military Review, wrzesień 1967, s. 3-13. Tłumaczenie Wojskowy Przegląd Zagraniczny 2, 1968, s. 163-175.

6. W dotychczasowej strukturze problematyką zabezpieczenia tyłowego zajmował się sztab ogólnowojskowy, oddział tyłów /G-4/.
7. Strefa komunikacji czy administracji jest wyrażeniem jednoznaczny. Używa się strefa komunikacji lub strefa administracji

5.

WNIOSKI KOŃCOWE.

5.1. Atomowe pole walki głównym czynnikiem kształtującym strukturę organizacyjną RBA.

Tak współczesna literatura jak i zbadane przeze mnie operacje armijne wskazują, że ewentualna przyszła wojna będzie prowadzona z użyciem lub ze stałą groźbą użycia broni jądrowej.

Najsilniejsze i jednocześnie najgroźniejsze w skutkach będzie najprawdopodobniej pierwsze zmasowane uderzenie jądrowe.

Wyliczenia, uwzględniające możliwości przeciwnika jak i straty poniesione przez tyły w opisanych ćwiczeniach świadczą o tym, że podczas natarcia jądrowego oddziały i pododdziały RBA mogą utracić do 70 % siły żywej środków materiałowych i transportu. W tej sytuacji na czoło wysuwa się konieczność przetrwania, konieczność zachowania zdolności do działania i do materiałowego zabezpieczenia wojsk.

Warunki współczesnego pola walki a przede wszystkim broń masowego rażenia stawiają RBA wymagania działania w rozśrodkowaniu uwzględniającym przewidywane możliwości nieprzyjaciela. Duża manewrowość oddziałów i związków taktycznych wymaga, aby podstawowe elementy RBA były równie szybkie i manewrowe jak zaopatrywane wojska. Powinny one być organizacyjnie przystosowane do działań samodzielnych w rozśrodkowaniu jak również do szybkiego i sprawnego łączenia się w większe lub mniejsze zgrupowania zabezpieczające kierunki

lub "ogniska" działania własnych wojsk.

Ruchoma Baza Armii lub poszczególne jej człony i oddziały winny być sprawnie i operatywnie kierowane.

Krytyczna analiza obecnie obowiązującej struktury organizacyjnej RBA i jej szefostwa wskazuje na to, że nie stwarza ona maksymalnych możliwości działania w warunkach wojny jądrowej. Podstawowym elementem RBA jest obecnie batalion transportowy i współpracujący z nim personel polowych składów.

Jak starałem się uzasadnić w rozprawie, moje obserwacje własne oraz poglądy fachowców wskazują na to, że batalion samochodowo-transportowy w swej obecnej strukturze jest zbyt duży i zbyt trudny w dowodzeniu jako samodzielny oddział. Jednocześnie współistnienie oddziału transportowego i polowego składu oparte na współpracy i uzgadnianiu wszelkich przedsięwzięć przedłuża proces wypracowania decyzji w ramach batalionu, kompanii i plutonu transportowego. RBA jak i jej szefostwo posiada strukturę funkcjonalną. Narusza ona zasadę jedności rozkazodawstwa i jednostkową odpowiedzialność.

Współczesna RBA posiada strukturę zbyt wysmukłą powodującą wydłużenie obiegu informacji, a zadania i obowiązki niektórych osób i komórek sztabowych się krzyżują i dublują. Wypracowywanie decyzji w zakresie realizacji zadań jakie otrzymuje RBA wymaga licznych konsultacji i uzgodnień między poszczególnymi komórkami sztabowymi jak również między oddziałami i pododdziałami. W toku wykonywania zadań

RBA jest często zmuszona do tworzenia doraźnych zgrupowań lub kolumn. Na dowódców wyznacza się przypadkowych oficerów, nie przygotowanych do dowodzenia w warunkach współczesnej wojny.

Wykazane wady współczesnej struktury każą szukać innych rozwiązań, a mianowicie jej przystosowania do wymogów wojny jądrowej. W związku z tym wydaje się koniecznym :

- zmniejszenie podstawowego oddziału RBA jakim był batalion i utworzenie samodzielnych kompanii większych od dotychczasowych, a mniejszych od batalionu;
- organizacyjne i etatowe połączenie przewoźnika z personelem składów poprzez utworzenie samodzielnych kompanii-składów;
- utworzenie jednolitego dowództwa i sztabu bazy, zabezpieczającego jednoosobowe dowodzenie ; jedność rozkazodawstwa i jednostkową odpowiedzialność;
- spłaszczenie struktury organizacyjnej, a tym samym skrócenie obiegu informacji;
- do kierowania samodzielnymi kompaniami oraz większymi zgrupowaniami jednostek tyłowych wyznaczać dowódców i sztaby odpowiednio przygotowane do dowodzenia w warunkach wojny jądrowej.

5.2. Nowa struktura wymaga nowych specjalistów.

Jak wykazały badania, właściwie już dzisiaj wszyscy rozumieją konieczność połączenia personelu składów z pododziałami transportowymi i utworzenie jednolitych organizmów. Ale taka koncepcja wymaga zmiany utartych pojęć i wprowadzenia nowych specjalności. Potrzebny jest nowy typ pracownika tyłów - dowódcy samodzielnej kompanii składu i dowódców większych zgrupowań jednostek tyłowych. Dowódca taki, to oficer posiadający predyspozycje dowódcze w ogóle, o nowym wzorcu osobowym i jakościowo nowych kwalifikacjach. Powinien znać on ogólnie zasady prowadzenia współczesnych działań, a dokładnie możliwości oddziaływania nieprzyjaciela na tyły. Dowódcę tyłowego obowiązuje również znajomość eksploatacji środków transportowych i właściwości przewożonych środków materiałowych oraz sposób ich przeładowywania.

Obok dowódcy tyłowego potrzebny jest oficer zaopatrzeniowiec, który winien być wybitnym specjalistą w jednym lub paru rodzajach środków materiałowych i znać ogólnie wszystkie rodzaje zapasów, a szczególnie sposoby ich utrzymywania w polowym składzie, opakowanie, wydawanie i tp.

Wydaje mi się, że pod tym kątem widzenia należałoby spojrzeć na proces szkolenia w wyższych szkołach oficerskich, a szczególnie w tych, które szkołą przyszłych oficerów służb tyłowych.

5.3. Samodzielna kompania - skład podstawowym oddziałem RBA.

Utworzenie samodzielnych kompanii składów umożliwia realizację szeregu postulatów w stosunku do tyłów armijnych:

1. Zwiększa ilość samodzielnych oddziałów w RBA do około dziesięciu. Przy zachowaniu odległości około 5 km jednej kompanii od drugiej - trzy uderzenia jądrowe o mocy 50 KT każde, zniszczyć mogą 30% a nie jak dotychczas 70 % wszystkich środków materiałowych, transportu i stanu osobowego.
2. Zwiększa ruchliwość i manewrowość oraz zapewnia jedność rozkazów i jednostkową odpowiedzialność.
3. Umożliwia tworzenie wyspecjalizowanych jednobranżowych lub wielobranżowych składów.
4. Umożliwia szybsze formowanie kolumn i organizowanie dowozu do związków taktycznych i oddziałów armii.
5. Umożliwia specjalizację niektórych kompanii w dowozie środków materiałowych - takie kompanie mogłyby być wyposażone w samochody o większej zdolności pokonywalności terenu.
Inne kompanie o gorszym sprzęcie mogłyby specjalizować się w wydawaniu środków materiałowych w rejonie bazy.
6. Umożliwia wprowadzanie kontenerowego systemu przewozów, opartego na zestawach zaopatrzeniowych.
7. Znacznie spłaszcza strukturę RBA co zwiększa szybkość w obiegu informacji.
8. Stwarza lepsze warunki do zastosowania polowego zautomatyzowanego podsystemu dowodzenia.

9. Koncentruje kierownictwo całym transportem samochodowym RBA w jednych rękach co pozwala na jego maksymalne wykorzystanie.
10. Ułatwia zmobilizowanie RBA i uzyskanie pełnej gotowości bojowej szczególnie w świetle przeprowadzonej reformy administracji państwowej. /Łatwiej jest wydzielić z gospodarki narodowej w jednym wojewódzkim przedsiębiorstwie transportowym 100 samochodów - jak dotychczas 270/

Jeden z możliwych wariantów struktury samodzielnej kompanii składu przedstawia załącznik nr 45. Kompania składa się z dowództwa, które jest jednocześnie kierownictwem składu, dowódców plutonów i drużyn oraz magazynierów i pomocników magazynierów. Wśród magazynierów i ich pomocników mogłyby występować różne specjalności, a w razie potrzeby można byłoby ich wymieniać, dodawać lub ujmować z kompanii składowania na ziemi. Posiadanie tych ludzi w kompanii - składzie przyniesie dodatkowe korzyści. Ludzi tych można dodatkowo przeszkolić i używać do innych czynności - takich jak regulacja ruchu, patrol rozpoznania skażeń, do obrony i ochrony i tp.

Utworzenie samodzielnych kompanii - składów ma również i ujemne strony. Do najważniejszych należą : znaczne rozproszenie w terenie, większe trudności w organizowaniu obrony i ochrony oraz w organizowaniu łączności. Wady te jednak są niewspółmiernie mniejsze od korzyści.

Celem zapewnienia samodzielnym kompaniom składom obrony i ochrony należałoby wyposażyć je w środki do roz-

poznania skażeń, środki ogniowe, ppanc i plot. Stan wyposażenia materiałowego, technicznego i medycznego winien zapewnić samodzielne działanie oddziału w okresie paru dni.

5.4. Potrzeby współczesnego pola walki określają wielkość samodzielnej kompanii składu i całej RBA.

Jak wskazuje przedstawiony w niniejszej pracy materiał, podstawową funkcją RBA jest utrzymywanie niezbędnej ilości zapasów w dyspozycji i zasięgu dowódcy armii. Stan zabezpieczenia materiałowego będzie determinował możliwości bojowe związków taktycznych i oddziałów. Dowódca armii, który w swej dyspozycji nie będzie posiadał odpowiednich zapasów /rezerw środków materiałowych/, nie będzie mógł wykorzystać w należyty sposób potencjału ludzkiego i techniki bojowej.

W ostatniej wojnie światowej gromadzono w PBA przed operacją środki materiałowe na 5-10 i więcej dni, ale gromadzono je na ziemi. Dziś zapasy utrzymuje się na transporcie. Zgodnie z dyrektywą MON Nr 1 z dnia 22.12.1972 r. powinny one w tyłach armii wynosić 6-7 tys. ton i wystarczać na okres dwóch dni. Utrzymywanie dużej ilości środków transportowych pod załadunkiem jest z punktu widzenia ekonomicznego nie wskazane. W ostatniej wojnie światowej, przetrzymywanie transportu pod załadunkiem było wprost karygodne /z wyjątkiem operacji berlińskiej/.

Jeśliby transport frontowy zapewnił codzienny dowóz odpowiedniej ilości środków materiałowych do RBA /np. jak to

było w ćwiczeniu ASG-72/ wówczas ilość zapasów w RBA mogła-
by być niewielka /np. na pół dnia walki/.

Tak analiza warunków współczesnego pola walki jak
i przebieg działań w zbadanych ćwiczeniach wskazują /ćwicze-
nie WIOSNA-72, KWIECIEŃ-72 i inne/, że na skutek oddziaływania
nieprzyjaciela - dopływ środków materiałowych z tyłów frontu
był przerywany na okres 2-3 dni lub poważnie ograniczony.

Tak więc mimo racji ekonomicznych należy w RBA utrzy-
mywać pewną ilość zapasów na transporcie. Niektórzy znawcy
problemu proponują zwiększenie ilości zapasów /np. W.Ziemiński
i St. Wojniak/, a inni /np. L. Mucha/ ich zmienność w zależ-
ności od potrzeb. W armii amerykańskiej przewiduje się utrzy-
mywanie w składach armii /nie wliczając w to zapasy przydzie-
lane korpusom/ 4-dniowych zapasów. Z tego dwudniowe w rejonie
tyłów armii i dwudniowe w wysuniętych armijnych punktach za-
opatrzenia.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe racje wydaje się,
że ilość utrzymywanych zapasów już w toku prowadzenia dzia-
łań bojowych mogłaby ulec pewnym korektom, ale w początko-
wym okresie wojny powinny one zapewnić działanie bojowe armii
na okres 2-3 dni.

Dobowe potrzeby dowozu do związków taktycznych i od-
działów armii są zróżnicowane i uzależnione od szeregu czyn-
ników takich jak skład armii, miejsce i rola armii w opera-
cji frontowej, działania npla itd.

M. Obiedziński podaje¹, że dzienne zużycie środków
materiałowych w tonach w całej operacji może być następujące:

	Z użyciem BMR		Bez użycia BMR	
	ZT	armia	ZT	armia
1. Amunicja	250-300	1100- 1250	380-420	1600-1900
2. paliwo	200-250	1200- 1400	150-200	950- 110
3. żywność	10- 14	75- 85	10- 14	75- 85
4. materiały i sprzęt rodz. wojsk i służb	50- 56	225-265	60- 66	275- 315
R a z e m :	510-620	12600- 3000	1600-700	12900-3300

Ogólne potrzeby uzupełnień środków materiałowych w toku o-
peracji zaczepnej frontu w tonach i % w stosunku do zuży-
cia dla związków taktycznych i oddziałów armii wynoszą :

- na wykonanie zadania bliższego armii 7000- 8000 ton

- na wykonanie zadania dalszego armii 6500- 7500 ton

R a z e m 13500-15500 ton.

To stanowi procent w stosunku do zużycia 75 - 85 %.

Potrzeby dowozu z uwzględnieniem zużycia i dopusz-
czalnego obniżenia zapasów wynoszą : średnio dziennie
2230 - 2400 ton.

M. Kozerski w oficjalnym wydawnictwie² Gł.Kwat. pre-
cyzuje potrzeby dowozu następująco :

- w ogniwie RBA - związki taktyczne 2750 - 3250 ton środ-
ków materiałowych /w tym 1000 ton paliw/

- do każdego związku taktycznego przeciętnie 600 - 700 ton.

St. Fryń, również w oficjalnym wydawnictwie³ pisze, że "średni dzienny dowóz, w ogniwie armijnym, ze składów RBA do związków taktycznych i do jednostek armijnego podporządkowania wynosi 3,0 - 3,5 tys. ton środków materiałowych". W zbadanych ćwiczeniach przeciętnie w ciągu doby dowożono do związków taktycznych 2355 ton, a wydawano w rejonie RBA 1255 ton środków materiałowych, natomiast przeciętny dowóz do jednego związku taktycznego wynosił 500 - 700 ton.

Uogólniając, wydaje się, że można określić potrzeby dowozu w ogniwie RBA - związki taktyczne i oddziały od około 2500 do 3500 ton środków materiałowych. Potrzeba dowozu do jednej dywizji wynosić może przeciętnie od 500 do 700, a nawet więcej ton.

Powyższe pozwala ostatecznie sprecyzować wielkość samodzielnych kompanii - składów i ogólne rozmiary RBA.

Pojemność kompanii - składu powinna zabezpieczyć dobowe potrzeby jednego związku taktycznego, a więc wynosić 500 - 700 ton. Natomiast ogólna pojemność RBA powinna zaspokoić minimalne potrzeby dowozu w ciągu trzech dni co wynosi $2500 \text{ ton} \times 3 = 7500 \text{ ton}$, lub dwudniowe maksymalne potrzeby dowozu co stanowi $3500 \times 2 = 7000 \text{ ton}$.

Wydaje się, że wielkość utrzymywanych zapasów w RBA w ilości 7000 ton jest wielkością zbliżoną do optymalnej, a ilość samodzielnych kompanii składów w RBA powinna się wahać w granicach około dziesięciu.

Ilość samodzielnych kompanii składów w RBA nie po-

winna, moim zdaniem, być wielkością stałą. Większe armie, wykonujące zasadnicze zadanie mogłyby posiadać ich większą ilość, a mniejsze - mniejszą. Kwatermistrz Frontu, w razie potrzeby mógłby przydzielać lub zabierać kompanie składy do swej dyspozycji.

Wydaje się, że brygady transportowe frontu jak i pułk transportowy RBF mogłyby również przejść na organizację kompanijną. Pozwoliłoby to na dokonywanie zamiany kompanii między szczeblem armii i frontu jak również odtworzenie tyłów armii w razie ich zniszczenia. Przejście na strukturę samodzielnych kompanii zapewniłoby brygadam i pułkom większą manewrowość i bezpieczeństwo.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 5.4.

1. M. Obiedziński, skrypt ASG 1971, nr bibl. 016642.
2. M. Kożerski, System dowozu środków materiałowych i zaopatrywania wojsk frontu zewnętrznego.
Wyd. Gł. Kwat. WP 1974.
3. St. Fryń, Organizacja systemu przewozów środków materiałowo-technicznych. Wyd. Gł. Kwat. WP 1974, s. 7.

5.5. Przeładunki w RBA oraz organizacja przyjmowania i wydawania środków materiałowych.

W zbadanych i opisanych ćwiczeniach ilość przeładowywanych środków materiałowych w rejonie RBA /lub w pobliżu tego rejonu/ była dość znaczna. Składało się na to wiele czynników, a między innymi istniejąca struktura organizacyjna. W rejonie RBA łatwiej było kierownikom składów utrzymać kontakt z personelem, który przyjmował lub wydawał środki materiałowe. /Przyjmowanie i wydawanie łączyło się zazwyczaj z przeładunkami/. Ponadto siły i środki przeznaczone do przeładunków, związane z kilkoma oddziałami /składami/ utrudniały elastyczne ich wykorzystywanie.

Znaczna ilość przeładowywanych środków materiałowych na terenie RBA, a szczególnie z transportu samochodowego frontu na transport samochodowy armii, nie jest zjawiskiem korzystnym.

Sądzę, że przeładunki środków materiałowych na terenie RBA powinny być ograniczone do minimum.

Rejony przeładunkowe należałoby organizować jak najbliżej rejonów rozmieszczenia tyłów związków taktycznych, dokonując przeładunku z transportu frontowego na transport poszczególnych dywizji, a nawet oddziałów. Taka perspektywa rysuje się z chwilą przejścia na kontenerowy i oparty na zestawach zaopatrzeniowych system zaopatrywania. Konieczność wprowadzenia takiego systemu potwierdzają doświadczenia ostatniej wojny. W toku potężnych operacji Armii Ra-

dzieckiej "przeładunek z transportu frontowego na armijny, a z armijnego na dywizyjny nie był praktykowany. Ceniąc każdą minutę, dostarczaliśmy ładunek bezpośrednio do rejonu rozmieszczenia wojsk transportem frontowym"¹.

Wydaje się, że w celu uniknięcia strat, jeden rejon przeładunkowy należałoby organizować dla jednej samodzielnej kompanii składu. W zależności od rodzaju przeładowywanych środków materiałowych /sprzętu/, do poszczególnych rejonów przeładunkowych można byłoby przydzielać większą lub mniejszą ilość dźwigów czy innych technicznych środków przeładunkowych.

Podczas ćwiczeń doświadczalnych /zał. nr 10 c/ okazało się, że niezmiernie ważną rolę odgrywa umiejętne zorganizowanie ruchu pojazdów. Jeden z wariantów organizacji rejonu przeładunkowego i punktów przeładunkowych przedstawia załącznik nr 50.

Jak wynika ze schematu załącznika wielkość rejonu przeładunkowego jest w zasadzie nieograniczona i zależy od ilości punktów przeładunkowych. Czym większa ilość punktów przeładunkowych, tym szybszy przeładunek, ale bardziej skomplikowany system ruchu środków transportowych. Rejon przeładunkowy organizuje dowódca rejonu przeładunkowego /dowódca pododdziału środków przeładunkowych/.

Rejon przeładunkowy składa się z punktów przeładunkowych, dróg dojazdowych, głównych posterunków regulacji ruchu poszczególnych kompanii /wyposażonych w radiostacje/,

pomocniczych posterunków regulacji ruchu /w razie potrzeby/, rejonu bezpośredniego wyczekiwania transportu /w pobliżu punktów przeładunkowych/ po jednym dla każdej kompanii /ilość wyczekujących samochodów w tym rejonie taka ile jest punktów przeładunkowych/ oraz z rejonów wyczekiwania i zbiórki dla poszczególnych kompanii dokonujących przeładunków.

Za przyjęcie /wydanie lub przekazanie/ środków materiałowych odpowiada dowódca samodzielnej kompanii składu. Do czynności związanych z przyjmowaniem lub wydawaniem angażuje on podległy mu i wyspecjalizowany zespół ludzi.

Wydawane lub przyjmowane środki materiałowe są ewidencjonowane, a dane o zmianach w ewidencji przekazywane przy pomocy technicznych środków łączności bezpośrednio do ośrodka zintegrowanej ewidencji RBA.

Nadzór nad przyjmowaniem lub wydawaniem środków materiałowych może być przeprowadzany przez oficerów szefostwa /sztabu/ RBA.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 5.5.

1. A. Antipienko, Na głównym kierunku, wyd. MON s. 273.

5.6. Struktura organizacyjna winna uwzględniać konieczność rozcłónkowanego działania RBA oraz elastycznego podporządkowania i uniwersalnego wykorzystania jej jednostek.

Sposób działania RBA może być różny w zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej i konkretnych warunków. Z analizy ćwiczeń i warunków współczesnej operacji wynika, że RBA w toku działań bojowych będzie musiała się rozcłónkować w głąb i w szerz, tworząc oddzielne człony, działające samodzielnie a oddalone między sobą na znaczne odległości sięgające do 100 i więcej km.

Najczęściej RBA działała tworząc dwa - trzy człony. Zdarzały się również wypadki tworzenia czterech członów jak to było na przykład podczas przegrupowywania RBA w ćwiczeniu "LATO-74". Do tej pory w razie konieczności, doraźnie wyznaczono grupę oficerów z szefostwa RBA lub dowództwo ptr do kierowania poszczególnymi członami. Wyznaczanie takiej grupy było kłopotliwe, zabierało sporo czasu, gdyż łączyło się z przekazywaniem obowiązków, zmianą przydziałów gospodarczych i tp. Poza tym umiejętności takiej grupy dowodzenia były niewielkie.

Wydaje się więc celowym utworzenie czterech dowództw batalionów o zmiennym stanie w następującym składzie :

- dowódca batalionu
- zastępca d/s politycznych
- szef sztabu

- pomocnik szefa sztabu d/s operacyjno-organizacyjnych
- drużyna łączności /radiostacje średniej mocy/.

Każde z dowództw może być uzupełnione odpowiednimi fachowcami z szefostwa RBA w zależności od zadania jakie dane dowództwo batalionu miałyby do wykonania. W skład jednego batalionu może doraźnie wchodzić dwie - trzy SKS i inne pododdziały zabezpieczające jak np. część ko, kist, regulacji ruchu itd. W razie potrzeby dowództwo batalionu można łatwo przekształcić w dowództwo pułku, wzmacniając je nieznaczną ilością oficerów z szefostwa RBA.

W skład pułku mogłyby wchodzić cztery - pięć samodzielnych kompanii składów i inne przydzielone pododdziały.

Jedno lub dwa dowództwa batalionów mogłyby być przygotowywane do przyjęcia dowodzenia bazą w razie zniszczenia szefostwa RBA.

Proponowana struktura pozwala w każdym momencie i w każdym czasie wydzielić do dyspozycji kwatermistrza lub dowódcy armii każdą ilość transportu jaką dysponuje szef RBA i wykonywać inne zadania przewozowe. Przewożone środki materiałowe mogłyby w tym wypadku być przekazane kompaniom składowania na ziemi.

Tak więc w RBA można wydzielić :

- od 1 do 10 samodzielnych kompanii transportowych
- od 1 do 4 batalionów transportowych w składzie dwie - trzy kompanie każdy.
- od 1 do 2 pułków transportowych w składzie cztery-pięć kompanii każdy

- Całość RBA może również wykonywać inne zadania transportowe.

Zbadane ćwiczenia wskazują, że w przyszłej ewentualnej wojnie nie obejdzie się bez czasowego składowania środków materiałowych na ziemi. Ponadto występuje w ramach dotychczasowych składów część pododdziałów niezbędnych dla funkcjonowania RBA, a jednocześnie nie zawsze potrzebne w samodzielnych kompaniach składach jak np. zespoły motopomp i rurociągów do przetaczania mps, chłodnie itp.

Dlatego też postuluję utworzenie dwóch kompanii składowania na ziemi. Jedną z nich o nazwie kompania składowania mps na ziemi, byłaby w swej strukturze zbliżona do struktury obecnego PS MPS. Do jej zadań należałoby :

- przetaczanie mps;
- składowanie i przechowywanie mps w dużych zbiornikach miękkich na ziemi /w razie potrzeby/;
- przygotowywanie mps do dowozu transportem powietrznym.

Druga kompania, o nazwie kompania składowania na ziemi, organizowałaby przyjęcie trwałych środków materiałowych dowożonych lub wydzielanych do dyspozycji armii i bezpośrednio przekazywanych do związków taktycznych i oddziałów z pominięciem transportu armijnego, względnie rozładowywanych na ziemię. Specjalizowałaby się ona również w przygotowywaniu środków materiałowych do przewozów transportem powietrznym i do przyjmowania zaopatrzenia dowożonego do RBA śmigłowcami względnie samolotami.

Widziałbym możliwość przenoszenia personelu składów

w razie potrzeby, z kompanii składowania na ziemi do samodzielnych kompanii składów i odwrotnie.

5.7. Struktura organizacyjna szefostwa RBA winna zapewnić wykonanie skomplikowanych zadań.

W szeregu rozdziałach niniejszej pracy poświęciłem wiele miejsca na uzasadnienie konieczności operatywnego, skutecznego i sprawnego dowodzenia bazą w warunkach współczesnej wojny.

Uważam za konieczne wprowadzenie jednoosobowej odpowiedzialności i jednoosobowego dowodzenia RBA¹. Szef RBA winien być jednoosobowym dowódcą i przyjąć nazwę dowódcy RBA. Szefostwu RBA należałoby nadać strukturę sztabową zapewniającą dowódcy RBA jednoosobowe dowodzenie. Podczas analizy pracy RBA we współczesnej operacji armii, przeprowadzonej na podstawie materiałów wybranych ćwiczeń, przedstawiłem szeroki wachlarz problemów, co do których dowódca RBA winien podjąć odpowiednią decyzję. /Zostały więc sformułowane problemy, określony cel działania i zadania do rozwiązania/. Drugą fazą cyklu dowodzenia jest faza zbierania informacji i poszukiwań.

Wszystkie informacje mające wpływ na podjęcie decyzji powinny wpłynąć do jednego ośrodka i być rozpatrywane we wzajemnym powiązaniu i uwarunkowaniu. Ośrodkiem takim powinno być szefostwo z szefem ^{sztabu} /szefostwa /sztab z szefem

sztabu/. Zgodnie z ustalonymi problemami i zadaniami do rozwiązania postuluję utworzenie trzech podstawowych komórek :

- wydział organizacyjno-operacyjny;
- wydział organizacji zabezpieczenia materiałowego i zintegrowanej ewidencji;
- wydział przewozów i przeładunków.

Do zadań wydziału organizacyjno-operacyjnego należałyby zaliczyć :

- zbieranie informacji o sytuacji operacyjno-taktycznej i tyłowej, ocena tej sytuacji i wyciąganie wniosków dotyczących jej wpływu na wykonanie zadań przez oddziały i pododdziały RBA;
- ocena możliwości oddziaływania nieprzyjaciela oraz wszechstronna organizacja obrony i ochrony;
- organizowanie rekonesansów rejonów rozmieszczenia i dróg, wypracowywanie koncepcji rozmieszczenia RBA, wyznaczanie rejonów formowania kolumn, wyczekiwania kolumn, rejonów przeładunkowych, dróg wewnętrznych i tp.;
- utrzymywanie dróg i organizacja całego systemu ruchu wewnątrz bazy;
- organizacja łączności;
- organizacja przegrupowania RBA i wszystkich przedsięwzięć związanych z ruchem i przemieszczeniem oddziałów i pododdziałów RBA - opracowywanie rozkazów i zarządzeń w tym zakresie;
- bezpośrednie kierowanie pododdziałami obrony i ochrony

- łączności, inżynierskiego zabezpieczenia tyłów, zabezpieczenia chemicznego oraz regulacji ruchu;
- utrzymywanie stałych kontaktów ze sztabem kwatermistrzostwa i sztabem ogólnowojskowym armii, przyjmowanie poleceń i rozkazów;
- nawiązywanie i utrzymywanie kontaktów z jednostkami ogólnowojskowymi wchodzącymi w skład drugiego rzutu operacyjnego lub odwodów, a rozmieszczonych w pobliżu RBA;
- informowanie sztabu kwatermistrzostwa armii i sztabu ogólnowojskowego o sytuacji w RBA, składanie nakazanych meldunków.

Zadania wydziału organizacji zabezpieczenia materiałowego i zintegrowanej ewidencji :

- stała znajomość ilości posiadanych środków materiałowych i miejsca ich rozmieszczenia;
- określanie szczegółowej specyfikacji dowożonych i wydawanych środków materiałowych;
- typowanie środków materiałowych wraz z transportem do dowozu /wydawania/;
- określanie kolejności dowozu i przeprowadzanie korekty dowożonych i wydawanych zapasów /gdy zajdzie taka potrzeba/;
- precyzowanie koncepcji dotyczącej sposobu przyjmowania środków materiałowych dowożonych do RBA /przeładować na transport armijny lub przeładować na transport związków taktycznych i oddziałów lub rozładować na ziemię, albo przesłać bezpośrednio do wojsk/;

- kierowanie procesem wydawania /przyjmowania/ środków materiałowych;
- prowadzenie zintegrowanej ewidencji środków materiałowych;
- prowadzenie stałego nadzoru nad jakością utrzymywanych zapasów;
- bezpośrednio kierowanie kompaniami składowania na ziemi, pododdziałami usługowo-produkcyjnymi /piekarnie, łaźnie, pralnie/ oraz ośrodkiem zintegrowanej ewidencji.

Zadania wydziału przewozów i przeładunków :

- stałe śledzenie wysiłku transportu oraz znajomość jego możliwości, prowadzenie ewidencji ruchu kolumn transportowych;
- utrzymywanie ścisłej współpracy z wydziałem organizacji zabezpieczenia materiałowego w zakresie typowania oddziałów, pododdziałów, a nawet pojedynczych pojazdów do kolumn dokonujących dowóz;
- stała znajomość możliwości przeładunkowych oddziałów i pododdziałów RBA;
- kalkulacja możliwości i czasu przeładunków;
- określanie ilości rejonów przeładunkowych /punktów przeładunkowych/oraz ich organizacji;
- organizowanie przeładunków /wyładunków/ transportu samochodowego;
- organizowanie rozładunków transportów kolejowych;
- współdziałanie w rozładunkach transportu morskiego;
- przygotowywanie środków materiałowych do przewozu transportem powietrznym, organizacje za i wyładunków transportu powietrznego;

- utrzymywanie stałych kontaktów z organami komunikacji wojskowej armii, meldowanie o aktualnych możliwościach transportu samochodowego RBA, meldowanie o wychodzeniu kolumn na ADS, zbieranie informacji o położeniu kolumn na marszrutach.

Trudno jest w tej chwili sprecyzować ilość oficerów i personelu pomocniczego w poszczególnych wydziałach. Wydaje się, że ilość ta z jednej strony powinna być jak najmniejsza, a jednocześnie zapewniająca pracę na dwóch zmianach oraz możliwość delegowania oficerów sztabu do poszczególnych członów RBA. Ilość oficerów w poszczególnych wydziałach, szczególnie w wydziale organizacji zabezpieczenia materiałowego, uzależniona jest od ich kwalifikacji. W tej chwili zaopatrywaniem materiałowym zajmuje się dziewięć służb /am. i uzbr., mps, sprzęt samoch. i panc., inż., chem., łączn., żyw., mund., sanit./ . Zmniejszenie ilości służb zaopatrujących, zmniejszyłoby ilość oficerów w sztabie. Znaczne podwyższenie kwalifikacji i posiadanie "uniwersalnego zaopatrzeniowca" pozwoliłoby na wymiennosć i efektywne ich wykorzystanie, a jednocześnie na zmniejszenie ilości oficerów w sztabie.

Posiadanie oficerów o wysokich kwalifikacjach pozwoliłoby ograniczyć ich ilość w każdym wydziale do 4-5 osób /nie wliczając w to ośrodek zintegrowanej ewidencji/.

Wyżej przedstawiona struktura organizacyjna RBA umożliwia szybki przebieg dalszych faz procesu dowodzenia,

a mianowicie fazy oceny /ocena możliwych alternatyw/, fazy właściwej decyzji /wybór alternatywny/, fazy realizacji /realizacji wybranego wariantu/ i fazy kontroli /analizy wyników działania z punktu widzenia założonych i osiągniętych celów/.

Skupienie całej problematyki działalności RBA w jednym sztabie pod kierownictwem szefa sztabu zapewnia szybkość wypracowania decyzji i szybkie jej zatwierdzenie.

Bezpośrednie podporządkowanie szeregu pododdziałów poszczególnym wydziałom sztabu, jedność rozkazodawstwa oraz jednostkowa, ściśle określona odpowiedzialność dowódców oddziałów pozwala na szybką realizację decyzji.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 5.7.

1. Osobiście uważam, że nazwa RBA i szef RBA nie odpowiadają roli i zadaniom jakie mają do spełnienia w ewentualnej przyszłej wojnie. Współczesna RBA składa się z oddziałów i pododdziałów - tworzy więc związek tyłowy określonej wielkości, w którym przeważają elementy ruchu oraz obrony przed BMR. Wydaje się, że najlepszą nazwą dla takiego związku byłaby "brygada", a dla jej dowódcy "dowódca brygady".

Niemniej jednak z uwagi na pewne tradycje i przywiązanie do nazwy RBA oraz sformułowanie tematu, uwzględniając również fakt, że sama nazwa nie zmienia struktury - pozostaną w dalszych rozważaniach przy starych pojęciach z tym, że wprowadzam słowo "dowódca RBA" i szef sztabu RBA.

5.8. Struktura organizacyjna tyłów RBA.

Zgodnie z uprzednio przedstawionymi propozycjami organizacją zabezpieczenia materiałowego zajmowałoby się kwatermistrzostwo RBA dysponujące kompanią zaopatrzenia.

Do zadań kompanii zaopatrzenia należałoby :

- przewożenie zapasów ruchomych

- żywności 2 rdz = 16 ton

- mps 0,5 jn = 140 ton

- innych środków materiałowych 10 % = 15 ton

Ogółem : 171 ton

- dowóz środków materiałowych do samodzielnych kompanii.

Kompania zaopatrzenia mogła by pobierać środki materiałowe bezpośrednio z transportu samochodowego frontu /stacji rozładowniczej/ i dowozić do poszczególnych oddziałów i pododdziałów RBA.

Ponieważ propozycje przewidują utworzenie około 10 samodzielnych kompanii składów dobowe zużycie w jednej z nich może wynosić :

- żywności około 0,5 ton;

- mps około 10 - 15,0 ton.

W przybliżeniu takie ilości należałoby uzupełniać codziennie w SKS lub, odpowiednio zwiększone, co drugi dzień.

Postuluję rozszerzenie sekcji zabezpieczenia technicznego i utworzenie kompanii remontowej w takim składzie, który zabezpieczyłby potrzeby 10-12 SKS i pododdziałów zabezpieczających w ogólnej ilości około 1500 pojazdów.

Wydaje się koniecznym znaczne zwiększenie służby zdrowia w RBA. W opisanych ćwiczeniach straty ponoszone w RBA sięgały w ciągu doby tylko od broni konwencjonalnej powyżej 10 %, a od broni jądrowej przeciętnie 40 %. Przyjmując, że większe rozśrodkowanie i manewrowość SKS zmniejszy straty o połowę - to i tak będą one w warunkach wojny jądrowej duże, sięgające 10 - 25 % co daje w skali całej RBA 400 - 1000 ludzi. Z tego straty sanitarne wynoszące 60 - 70 % mogą sięgać : 250 - 700 porażonych.

Celem zabezpieczenia medycznego działań RBA należałoby posiadać transport sanitarny zdolny do ewakuacji średnio i ciężko porażonych z poszczególnych kompanii do szpitali BSzF. Przyjmując przeciętną dzienną ilość porażonych około 500 ludzi - 50 % tj. około 250 wymagać będzie ewakuowania transportem sanitarnym.

Uwzględniając możliwości przewozowe samochodów sanitarnych /10 osób/ i możliwość wykonania w ciągu dnia dwóch, trzech rejsów - ilość samochodów sanitarnych w kompanii medycznej powinna wynosić około 9 - 12 pojazdów.

Ponieważ straty sanitarne w RBA nie będą się rozkładać równomiernie, a raczej koncentrować w paru kompaniach, uzasadnione jest utrzymywanie sił i środków służby medycznej w jednej kompanii. Nie wyklucza to możliwości przydzielania samochodów sanitarnych i personelu medycznego do poszczególnych SKS lub do tworzonych większych członów RBA.

5.9. Rozmieszczenie, przegrupowanie, regulacja ruchu, łączność oraz obrona i ochrona.

Proponowana struktura RBA i jej szefostwa stwarza możliwości wielorakiego /w/g wielu wariantów/ rozmieszczenia RBA. Załącznik nr 51 i 52 przedstawiają dwa warianty rozmieszczenia RBA w rejonie ześrodkowania.

W wariancie nr 1 oddziały RBA rozmieszczone branzowo, to znaczy kompanie z amunicją tworzą jeden duży człon RBA, kompanie z mps tworzą drugi człon, jednostki zabezpieczające, przetwórcze i usługowe tworzą trzeci człon.

Osobno, samodzielnie rozmieściły się :

- samodzielna kompania skład przewożąca sprzęt pancerno-samochodowy oraz inżynieryjny, chemiczny i łączności;
- samodzielna kompania skład z żywnością; umundurowaniem i innym sprzętem kwatermistrzowskim;
- kwatermistrzostwo RBA wraz z plutonem zaopatrzenia;
- kompania remontowa samochodów.

Rozmieszczenie poszczególnych oddziałów i pododdziałów organizuje się zgodnie z obowiązującymi zasadami z uwzględnieniem rozśrodkowania na wypadek użycia broni jądrowej.

Jako zasada obowiązuje : SKS rozmieszcza się jedna od drugiej nie bliżej jak 3-5 km co uniemożliwia zniszczenie dwóch kompanii na raz od jednego uderzenia bronią jądrową o mocy 30 - 50 KT.

W wariancie nr 2 również są utworzone trzy człony

duże, poza nimi znajdują się trzy SKS, kwatermistrzostwo z ~~Kompanią~~ zaopatrzenia i KF. W wariancie nr 2 mamy już członki wielobranżowe, a niektóre kompanie posiadają również zróżnicowany asortyment środków materiałowych.

Na rozmieszczenie RBA potrzeba około 400 km², a na rozmieszczenie 1 SKS - około 10 km². W toku działań bojowych rozmieszczenie RBA może przybierać różne warianty, z tym, że pododdziały zabezpieczające mogą wykonywać zadania całością sił lub częściami w ramach tworzonych członków RBA, lub samodzielnych kompanii składów. W rejonie RBA wyznacza się dodatkowo rejon wyczekiwania transportu frontowego, rejon wyczekiwania transportu przybywającego ze związków taktycznych i oddziałów, rejon /punkty/ przeładunkowe, ewentualnie /w razie potrzeby/ rejon formowania kolumn.

Jak wynika z dotychczasowych rozważań - podstawowymi jednostkami RBA są samodzielne kompanie - składy. Ich funkcja jest dwójaka : mogą wykonywać zadania przewozowe¹, jak również stanowią jednobranżowe lub wielobranżowe składy zdolne do przyjmowania i wydawania różnych rodzajów środków materiałowych. Ich bezpośrednie podporządkowanie szefowi RBA, niewielki stan środków transportowych oraz odpowiednie wyposażenie, pozwala na szybkie manewrowe i samodzielne wykonywanie zadań w okresie dwóch - trzech dni. Kompanie mogą przegrupowywać się i dowozić samodzielnie. Wydaje się być celowym aby przed rozpoczęciem operacji i w toku operacji przeznaczać 3 - 4 samodzielne kompanie składy, każda ze zróżnicowanym asortymentem środków materiałowych z przeznaczeniem dla pier-

wszorzutowych dywizji. Dwie trzy samodzielne kompanie składy z amunicją artyleryjską z przeznaczeniem dla artylerii armijnej na przełamanie obrony npla i wsparcie ogniowe operacji. Dwie trzy kompanie + kompanie składowania na ziemi, do przyjmowania i wydawania środków materiałowych w rejonie tyłów oraz 1-2 kompanie jako nienaruszalny zapas używany w wypadku dużych strat środków materiałowych poniesionych w wyniku uderzeń jądrowych.

Powyższy schemat, aczkolwiek odpowiada potrzebom współczesnej operacji może ulegać zmianom tak jak zmienne są sytuacje i warunki współczesnego pola walki.

Proponowana struktura umożliwi działanie RBA w całości jak również szybko dzielić się na człony zachowując zdolność do działania w warunkach ewentualnej przyszłej wojny. RBA może przegrupowywać się również w zależności od sytuacji i potrzeb. Najbardziej typowym schematem może być przegrupowanie po dwóch marszrutach w dwóch rzutach. W pierwszym rzucie na marszruty wychodzą SKS przeznaczone do zabezpieczenia pierwszorzutowych dywizji i artylerii. W drugim rzucie maszerują pozostałe oddziały RBA.

Część pododdziałów zabezpieczenia powinna maszerować z pierwszorzutowymi kompaniami celem zabezpieczenia przeładunków /organizowanie rejonów lub punktów przeładunkowych/, rozpoznania dróg i nowych rejonów, zorganizowania w nich ukryć, obrony i ochrony oraz regulacji ruchu.

Bardzo ważnym i istotnym elementem w pracy RBA jest należycie zorganizowany system regulacji ruchu i utrzymania

dróg wewnątrz RBA. Na przykład w ćwiczeniu "ASG-72" przeciętnie w ciągu doby do rejonu RBA przybywało i ubywało około 3000 samochodów. Przyjmując założenie, że RBA rozmieszczi się wzdłuż trzech zasadniczych dróg /na każdej drodze po cztery kompanie/ wówczas zachodzi potrzeba zorganizowania regulacji ruchu na trzech drogach każda o długości 25-30 km = 75 - 90 km i przynajmniej na pięciu drogach rakadowych o długości około 15 km każda, co = 75 km. W sumie należy utrzymać ruch na drogach o długości około 150 - 160 km. Wydaje się, że do utrzymania ruchu na tych drogach w przeciągu 24 godzin, potrzeba przynajmniej jednej kompanii regulacji ruchu.

W obecnej strukturze pododdziały regulacji ruchu są rozproszone w różnych oddziałach /w batalionie zabezpieczenia i batalionach transportowych/. Nie kwestionując potrzeby organizacji małych nieetatowych lub etatowych pododdziałów regulacji ruchu w oddziałach, widzę potrzebę istnienia i będącej w dyspozycji szefostwa /sztabu/ RBA kompanii regulacji ruchu, celem jednolitego, centralnego sterowania tym procesem na terenie całej bazy.

W obecnej strukturze RBA, kompania łączności wchodząca w skład batalionu zabezpieczenia, zabezpiecza łączność szefa RBA z przełożonym, jednak nie zabezpiecza łączności z poszczególnymi składami ze względu na zbyt mały zasięg radiostacji R-105.

Dowództwo pułku transportowego posiada wystarczającą łączność z przełożonym i batalionami /przy pomocy radiostacji R-118/. Natomiast łączność wewnątrz batalionów jest nie-

dostateczna (co starałem się uzasadnić w swej pracy) z powodu małego zasięgu radiostacji R-105. Dotychczasowy schemat łączności radiowej RBA przedstawia załącznik nr 34.

W nowej strukturze RBA proponuję wyposażyć samodzielne kompanie składy w radiostacje średniej mocy /R-118 - lub mniejsze ale o zasięgu przynajmniej do 100 km/ i włączyć je do pracy w sieci szefa RBA. Pozostałe pododdziały wyposażyć w radiostacje R-105 /jak dotychczas/ i utrzymywać z nimi łączność w sieci szefa sztabu RBA.

Schemat proponowanej łączności radiowej przedstawia załącznik nr 53.

Problemy związane z obroną i ochroną tyłów, były już rozpatrywane w poprzednich rozdziałach. Trudne warunki współczesnego pola walki, troska o zachowanie zdolności RBA do wykonania swych zadań w warunkach wojny jądrowej decydowały o podstawowych założeniach proponowanej struktury organizacyjnej.

Nie zamierzam, jak to już zaznaczyłem w rozdziale pierwszym, zajmować się szczegółowo problemami obrony i ochrony RBA. Chciałbym tylko nadmienić, iż w proponowanej strukturze wyłania się konieczność znacznego usamodzielnienia samodzielnych kompanii składów w zakresie obrony i ochrony. A mianowicie wyposażenie ich w środki obrony plot i ppanc.

Ponadto istnieje potrzeba posiadania w dyspozycji szefa RBA sił i środków do ochrony stanowiska dowodzenia,

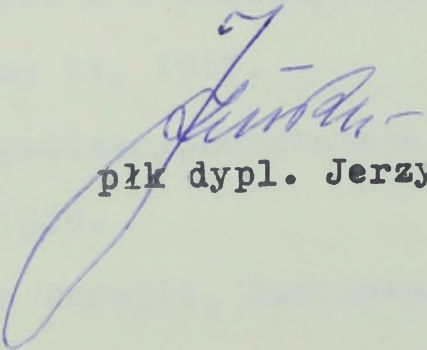
do patrolowania wewnątrz i zewnątrz rejonu rozmieszczenia RBA.

Istotną rolę w problemach obrony i ochrony powinny odegrać również istniejące już obecnie kompania chemiczna i kompania inżynierskiego zabezpieczenia tyłów.

Sądze, że naszkicowana w niniejszej rozprawie nowa struktura organizacyjna RBA i jej szefostwa powinna lepiej od dotychczasowej sprostać wymogom, potrzebom i warunkom współczesnej operacji armii.

PRZYPISY DO ROZDZIAŁU 5.9.

1. Jeśli będą posiadały zbiorniki miękkie - składane to mogą wykonywać każde zadanie przewozowe.


płk dypl. Jerzy ZIENKOWICZ

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

- Antypienko N., Na głównym kierunku, Warszawa 1970.
- Apanowicz A., Dowodzenie, Warszawa 1961.
- Biuletyn Informacyjny od 1966 do 1974 r.
- Brejwo R., Kierunki i sposoby intensyfikacji wykorzystania transportu samochodowego w przewozach zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych, Myśl Wojskowa 3, 1972.
- Cygan M., Filar Wł., Dorobek naukowy oficerów LWP w dziedzinie teorii tyłów, Przegląd Kwatermistrzowski 4, 1975.
- Cygan Z., Pramowski Z., Czynniki warunkujące sprawność przewozów samochodowych, Maśl Wojskowa 5, 1968.
- Czapliński L., Problem optymalizacji informacji w systemie kierowania ruchem samochodowym, Przegląd Kwat. 2, 1968.
- De Gaulle Ch., Pamiętniki wojenne, Warszawa 1968.
- Drzazga E., Rola i zadania oficerów służb kwatermistrzowskich na współczesnym polu walki, Przegląd Kwat. 1, 1976.
- Dudek L., Zaplecze i tyły w wojnie współczesnej /Rozdział V, VII, IX/, Warszawa 1969.
- Dudek L., Filar Wł., Szczególne cechy zaopatrywania i obsługi związków taktycznych działających zaczepnie w szerokich pasach na dużą głębokość i w znacznym oddaleniu od sił głównych, Myśl Wojskowa 11, 1965.
- Dymkowski J., Struktura organizacyjno-etatowa tyłów, Tył i zaplecze, Warszawa 1969.
- Eisenhower D.D., Krucjata w Europie, Warszawa 1959.
- Feret S., System zaopatrywania wojsk oraz jego funkcjonowanie w czasie wojny obronnej Polski w 1939 r., Przegląd Kwat. 5, 1969.

Filar Wł., Analiza i ocena materiałowo-technicznego i medycznego zabezpieczenia działań zaczepnych 1 AWP w operacji berlińskiej, Praca doktorska.

Dowodzenie i kierowanie tyłami w świetle cybernetyki i naukowej organizacji pracy, Przegląd Kwat. 1 i 2, 1975.

Freń S., Organizacja systemu przewozów środków materiałowych, Warszawa 1974. Zasady organizacji obrony i ochrony tyłów, Warszawa 1974.

Fullar J.F.C., Druga wojna światowa 1939-1945, Warszawa 1958.

Gałaszko I., O teorii tyłów sił zbrojnych, Myśl Wojskowa 9, 1974.

Gasperowicz A., Problemy organizacji elektronicznego przetwarzania informacji w służbach kwatermistrzowskich, Przegląd Kwat. 6, 1970.

Gibanow J., Wpływ przestrzeni i czasu na pracę tyłów, Tył i snabżenie 3, 1969 /tłumaczenie: Przegląd Kwat. 6, 1970/.

Gołąb Z., Początkowy okres wojny, Warszawa 1972.

O doskonaleniu działalności dowództw i sztabów, Myśl Wojskowa 9, 1974.

O niektórych zasadach dowodzenia wojskami, Myśl Wojskowa 10, 1974.

Halder Fr., Dziennik Wojenny Tom I, Warszawa 1971.

Dziennik Wojenny Tom III, Warszawa 1974.

Instrukcja o organizacji pracy tylnej bazy frontu i ruchomych baz frontu i armii, Szt.Kwat. 79/75, Warszawa 1975.

Instrukcja, Wojskowe przewozy transportem samochodowym.

Szef.Kom. 51/61, Warszawa 1968.

- Instrukcja o danych taktyczno-technicznych radiostacji R-105,
Łącz. 204/64, Warszawa 1964.
- Jurewicz Z., Niektóre problemy operacji frontowej, Myśl
Wojskowa 2, 1971.
- Karpiński A., Radzieckie tyły taktyczne i operacyjne przed
wybuchem Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR, Skrypt ASG 1971.
Z problemów organizacji i pracy tyłów w operacji biało-
ruskiej A.R. Przegląd Kwat. 4, 1969.
Organizacja i praca tyłów Armii Radzieckiej w ostatnich
latach Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR, Myśl Wojskowa 11,
1969.
- Kaszlej E., Niektóre problemy z zakresu organizacji tyłów
wojsk lądowych, brudnopis ASG 200/0112/1/69.
- Kołodziejak Z., Produkcja transportu samochodowego dla potrzeb
bundeswehry, Przegląd Kwatermistrzowski 3, 1974.
- Kompendium Sił Zbrojnych NATO, 1974.
- Kowalewicz J., Dąbkowski R., Nowoczesność nauczania w WSOSK,-
Biuletyn WSOSK 1, 1974.
- Kozaczuk Wł., Przedmowa do Dziennika Wojennego F. Haldera,
Warszawa 1971.
- Kozerski M., System dowozu środków materiałowych i zaopatrze-
nia wojsk frontu zewnętrznego, Warszawa 1974.
- Kozłowski E., Wojsko Polskie w 1936-1939 - próby modernizacji
i rozbudowy, Warszawa 1974.
- Krzyżanowski K., Zagadnienie organizacji i struktur organiza-
cyjnych, Przegląd Kwat. 6., 1970.

Kubica F., Niektóre aspekty prac przeładunkowych w służbie żywnościowej, Przegląd Kwat. 4, 1968.

Kuik G., Składnice i magazyny wielobranżowe, Przegląd Kwat. 3, 1974.

Kulinczyk M., Usprawnienie dowodzenia w teorii i praktyce, Myśl Wojskowa 9, 1968.

Struktura logiczna systemu dowodzenia i kierunki jej u-
sprawnień, Myśl Wojskowa 10, 1971.

Kuliński W., Niektóre uwagi o materiałowo-technicznym przygo-
towaniu 1 Frontu Białoruskiego do działań w operacji
wiślańsko-odrzańskiej, Myśl Wojskowa 3, 1966.

Kuśnierz St., Obrona jednostek technicznych służby uzbrojenia
i elektroniki we współczesnych działaniach bojowych,
Maśl Wojskowa 9, 1973.

Kwatermistrzostwo Ludowego Wojska Polskiego w latach 1943-
1945, Warszawa 1973.

Leś R., Przedwojenne poglądy na rolę i miejsce tyłów w wojnie,
Przegląd Kwat. 4, 1969.

Tyły operacyjne w okresie przeciwnatarcia wojsk radziec-
kich pod Stalingradem, Przegląd Kwat. 1, 1961.

Dowodzenie tyłami, Myśl Wojskowa 11, 1969.

Czynnik czasu w zabezpieczeniu tyłowym działań bojowych,
Przegląd Kwat. 2, 1968.

Użycie transportu powietrznego w systemie zaopatrywania
wojsk, Myśl Wojskowa 6, 1968.

Łuczycycki G., Ugrupowanie bojowe a tyły wojsk, Przegląd Kwat. 1,
1969.

- Marchewka B., Przewozy i utrzymanie sieci komunikacyjnej, Zaplecze i tyły, Warszawa 1969.
- Prognozy rozwojowe transportu kolejowego i samochodowego w Polsce, Przegląd Kwat. 6, 1970.
- Materiały na konferencję naukową, Usprawnienie organizacji i techniki likwidacji skutków uderzeń BMR oraz odtwarzanie zdolności i gotowości bojowej wojsk w strefach porażenia, 1971.
- Metodologiczne problemy teorii i praktyki wojskowej, Warszawa 1971.
- Michael K., Niektóre aspekty wykorzystania transportu samochodowego 1 AWP, Myśl Wojskowa 1, 1968.
- Michalski M., Zintegrowana i zmechanizowana księgowość w służbie mps, Przegląd Kwat. 1, 1974.
- Michalski H., Pierwsze 100 godzin wojny nuklearnej, Warszawa 1967.
- Mucha L., Integracja tyłów decydującym czynnikiem usprawnienia dowodzenia, Myśl Wojskowa 2, 1971.
- O prawidłowościach rozmieszczenia zapasów ruchomych w wojskach operacyjnych, Myśl Wojskowa 2, 1967.
- Problemy optymalizacji zapasów materiałowych na okres wojny, Myśl Wojskowa 3, 1974.
- Nauka wojenna a system obrony państwa, Warszawa 1975.
- Nożko K., Zagadnienia współczesnej sztuki wojennej, Warszawa 1973.
- Nowakowski J., Analiza niedociągnięć współczesnego dowodzenia i sposoby ich przewyciężenia, Zbiór prac ASG 3/61, 1973.

- Obiedziński M., Ogólne zasady i system zabezpieczenia tyłowego sił zbrojnych w czasie pokoju i wojny, Skrypt ASG 1971.
- Ochocki K., Z zagadnień marksistowsko-leninowskiej metodologii, Wojsko Ludowe 1973.
- Okraska S., Problem wielobranżowego systemu składania zapasów w służbach kwatermistrzowskich, Przegląd Kwat. 6, 1972.
- Organizacja i praca tyłów sił lądowych Stanów Zjednoczonych w Europie, Warszawa 1969.
- Osnovy materialnego obiespieczenia wojsk fronta /armii/ Leningrad 1959.
- Ostrowiecki E., Możliwości wykorzystania poduszkowców w wojsku, Przegląd Kwaterm. 1, 1972.
- Pietraszewski S., Wykorzystanie transportu powietrznego w wojnie współczesnej, Przegląd Kwat. 3, 1974.
- Pióro T., Kilka uwag o roli cybernetyki w kierowaniu działaniami zbrojnymi, Myśl Wojskowa 10, 1967.
- Polowy zautomatyzowany podsystem dowodzenia tyłami związku taktycznego /projekt wstępny/.
- Przewłocki P., Psychologiczne właściwości pracy żołnierzy służb kwatermistrzowskich w działaniach bojowych, Przegląd Kwat. 3, 1969.
- Rina J., Przeładunek zaopatrzenia i materiałów w polu, Tyl a zasobovani 2, 1970.
- Rudakow A., O rozwoju sił zbrojnych, Wojennaja Myśl 11, 1970 /tłumaczenie w Myśli Wojskowej 3, 1971/.
- Rudniewicz A., Teoria organizacji sił zbrojnych, Myśl Wojskowa 2, 1968.

- Rzeszowicz M., O doskonaleniu organizacji pracy sztabów,
Myśl Wojskowa 8, 1971.
- Sajecki H., Zarys kontenerowego systemu transportowego
w Polsce, Przegląd Kwat. 1, 1972.
- Sawkin W., Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki,
Warszawa 1972.
- Schlotzhauer W.S., TASTA-70, Military Review, wrzesień 1967,
/tłumaczenie/Wojskowy Przegląd Zagraniczny 2, 1968.
- Skibiński Fr., Ardeny, Warszawa 1966.
- Skibiński J., Strukturalne i metodologiczne problemy teorii
dowodzenia, Myśl Wojskowa 12, 1972.
- Stryga M., Prognozy rozwojowe gospodarki wojskowej i systemu
zabezpieczenia tyłowego Sił Zbrojnych do 1990 r.,
Poznań, 1974.
- Tyły operacyjne, Podręcznik ASG, Warszawa 1970.
- Wawrzyniak K., O rozśrodkowaniu jednostek służb kwatermi-
strzowskich, Myśl Wojskowa 7, 1965.
- Wieczorko M., O roli i zadaniach sztabów, Myśl Wojskowa 12,
1971.
- Wiekham K.G., COSTAR, Military Review, marzec 1965 /tłuma-
czenie/Wojskowy Przegląd Zagraniczny 6, 1965.
- Wietrzykowski K., Technika prowadzenia kolumn samochodowych,
Przegląd Kwat. 3, 1968.
- Wójtowicz W., Zabezpieczenie tyłowe operacji obronnej armii -
skrypt ASG 1974.
- Współczesna wiedza wojskowa, Warszawa 1973.

Wysokiński E., Dowodzenie jako proces kierowania w kategoriach naukowej organizacji oraz praktyki wojskowej, Myśl Wojskowa 10, 1969.

Kierunki doskonalenia działania sztabów, Myśl Wojskowa 8, 1971.

Vademecum oficera służb kwatermistrzowskich, Wrocław 1974.

Vademecum wojsk chemicznych, Warszawa 1971.

Zawiłow I.G., Prędkość, czas i przestrzeń we współczesnej wojnie, Moskwa 1965.

Ziemiński W. i Wojniak St., Kierunki usprawnień struktury organizacyjnej tyłów i tyłowego zabezpieczenia wojsk, Myśl Wojskowa 3, 1963.

Ziemszkow W., Wojenna Myśl 10/72.

Wykonano w 5 egz.

Egz.nr 1-5 - kanc.tajna

Opracował: płk Zienkowicz /tel.4027/

Druk: Ł.K. dn. 10.03.76 r.

Nr 0113/I.

