



245a

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im gen. broni K. Smierczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

**POUFNE**  
Egz. Nr 1

**ZARYS NIEKTÓRYCH PROBLEMÓW  
MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO ZABEZPIECZENIA  
DZIAŁAŃ W OPERACJI BIAŁORUSKIEJ  
ARMII RADZIECKIEJ**

(Skrypt wykładu)

Na podstawie materiałów radzieckich  
opracował  
ppłk dypl. mgr Włodzimierz KULIŃSKI



029814

**ARCHIWUM**  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
029814



REMBERTÓW

STYCZEŃ

1964

245a

**A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O**  
im gen. broni K. Smerczewskiego

---

**KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ**

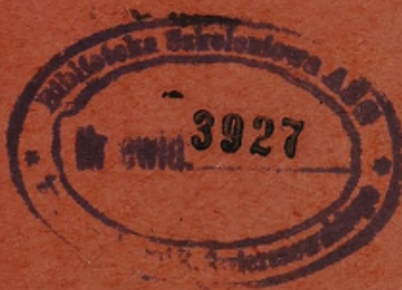
**POUFNE**

Egz.-Nr 1

**ZARYS NIEKTÓRYCH PROBLEMÓW  
MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO ZABEZPIECZENIA  
DZIAŁAŃ W OPERACJI BIAŁORUSKIEJ  
ARMII RADZIECKIEJ**

(Skrypt wykładu)

Na podstawie materiałów radzieckich  
opracował  
ppłk dypl. mgr Włodzimierz KULIŃSKI



029814



A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

-----  
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

~~.....~~  
Egz.nr .....  
I

ZATWIERDZAM  
SZEFA KATEDRY HISTORII  
SZTUKI WOJENNEJ

gen. bryg. prof. St. OKECKI

*Przeł. prot. 12357*

Rok szkolny 1963/1964

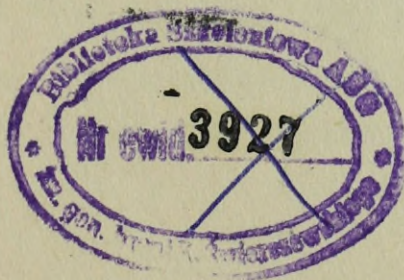
Tylko dla wykładowców  
Katedry Historii Sztuki  
Wojennej i słuchaczy  
pionu kwatermistrzowskiego

Zarys niektórych problemów materiałowo-technicznego  
zabezpieczenia działań w operacji białoruskiej  
Armii Radzieckiej.

Skrypt wykładu

• Na podstawie materiałów radzieckich opracował:

Ppłk dypl. mgr Włodzimierz KULIŃSKI



ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego  
*829814*

Temat: Zarys niektórych problemów materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań w operacji białoruskiej Armii Radzieckiej.

Zagadnienia:

W s t ę p:

- I. Niektóre problemy materiałowo-technicznego przygotowania operacji białoruskiej.
  1. Gromadzenie zapasów i ich stan na początku operacji.
  2. Bazowanie, sieć kolejowa i rozmieszczenie tyłów w poszczególnych frontach.
  3. Odbudowa sieci kolejowej.
  4. Zabezpieczenie drogowe.
  5. Wykorzystanie transportu samochodowego.
  6. Przygotowanie medycznego i weterynaryjnego zabezpieczenia operacji.
  7. Dowodzenie tyłami i polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.
- II. Niektóre problemy materiałowo-technicznego zabezpieczenia przebiegu operacji białoruskiej.
  8. Zmiany w organizacji i rozmieszczeniu tyłów w toku operacji.
  9. Zużycie środków materiałowych.
  10. Dowóz w toku operacji.
  11. Zniszczenia i odbudowa linii kolejowych.
  12. Wydłużanie dróg samochodowych.
  13. Medyczne i weterynaryjne zabezpieczenie w toku operacji.
  14. Dowodzenie, ochrona i obrona oraz polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.
- III. Zakończenie - wnioski.

W S T E P

Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej wyciągając wnioski z sytuacji na froncie radziecko-niemieckim, wynikłej tam latem 1944r. zdecydowało w miesiącach czerwcu i lipcu przeprowadzić strategiczną zaczepną operację białoruską.

Celem tej operacji było wyzwolenie spod okupacji niemieckiej Białorusi, części Litwy i części Polski oraz stworzenie warunków do przeniesienia działań wojennych na tereny niemieckie. Do wykonania tej operacji Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej wyznaczyło siły czterech radzieckich frontów - 1 Frontu Nadbałtyckiego oraz 3, 2 i 1 Frontów Białoruskich. W składzie tych sił znalazło się 118 dywizji piechoty, 1 armia pancerna, 4 armie lotnicze, 8 korpusów panc, z mech i kawalerii i artylerii.

Siły te dysponowały następującymi środkami ogniowymi:  
- 25810 dział i moździerzy; 3894 czołgów i 6911 samolotów. W toku przygotowywania przez siły w/w frontów białoruskiej operacji zaczepnej, jak również w toku jej prowadzenia wystąpiło wiele ciekawych i specyficznych dla tej operacji problemów kwatermistrzowskich dotyczących procesu materiałowego, technicznego oraz medycznego zabezpieczenia działań. Niektóre z tych problemów omówione zostaną w niniejszym skrypcie wykładu.

x

x

x

Niniejszy skrypt wykładu opracowany został na podstawie materiałów radzieckich z częściowym wykorzystaniem niektórych pozycji publicystycznych. Pełen wykaz wykorzystanych źródeł i literatury znajduje się na końcu skryptu.

I. Niektóre problemy materiałowo-technicznego przygotowania operacji białoruskiej.

1. Gromadzenie zapasów i ich stan na początku operacji.

Aby odpowiednio przygotować operację białoruską w wyniku której miała być rozbita jedna z najsilniejszych grup armii niemieckich - Grupa Armii "Centrum", należało m.in. zwrócić również baczną uwagę na materiałowe przygotowanie tejże operacji. Zostało to uczynione zarówno w dowództwach jak i w organach tyłowych wszystkich czterech frontów radzieckich mających wziąć udział w wykonaniu tejże operacji. Należyte materiałowe przygotowanie operacji wymagało nagromadzenia bardzo dużych ilości zapasów środków materiałowych. Na wykonanie tego potrzebna była również większa ilość czasu. Dlatego też gromadzenie środków materiałowych potrzebnych do przeprowadzenia białoruskiej operacji zaczepnej rozpoczęte zostało częściowo już na kilka miesięcy przed operacją.

W miarę zbliżania się terminu rozpoczęcia operacji natężenie prac z zakresu gromadzenia środków materiałowych narastało. I tak począwszy od połowy maja 1944r. z głębokiego zaplecza ZSRR, jak też z innych odcinków radziecko-niemieckiego frontu kierowany był na Białoruś nieprzerwany potok pociągów ze środkami materiałowymi, sprzętem bojowym oraz wojskami. Szczególnie szeroki rozmach osiągnęły przewozy w czerwcu 1944r. W miesiącu tym bowiem /od 1 do 23.VI./ wszystkim czterem frontom dostarczono powyżej 75 tys. wagonów ze środkami materiałowymi i innymi ładunkami.<sup>x/</sup> Większą część tych wagonów /51 tys./ użyto do przewozów operacyjnych /wojska i sprzęt bojowy - w tym sprzęt kwatermistrzowski/. 9 tysięcy wagonów dowsiozło samą tylko amunicję a 4 tysiące wagonów tylko materiały pędne i smary.

Średnio w okresie przygotowawczym do operacji frontom dostarczano codziennie 90-100 pociągów. Największą ilość pociągów kierowano do 1 i 3 Frontów Białoruskich. 1 Front Białoruski otrzymywał codziennie 40-50 pociągów a 3 Front Białoruski po około 30 pociągów. W ciągu całego okresu przygotowawczego /23 dni/ 3 Front Białoruski otrzymał w sumie 28415 wagonów. W tej liczbie 5747 wagonów zaopatrzenia oraz 1254 wagony z materiałami remontowo-budowlanymi i materiałami gospodarki narodowej.

x/ Pr.zb. "Druga wojna światowa" 1939-1945". Wyd. MON 1961r.  
s. 478.

Spośród środków materiałowych nagromadzonych na zaopatrzenie wojsk 41% stanowiła amunicja, 21,2% żywność, 9,8% mps i 28% inne rodzaje zaopatrzenia.

Na zgromadzenie amunicji trzeba było zużyć stosunkowo największą ilość wagonów kolejowych. Wynikało to z uwzględnienia danych z planu artyleryjskiego zabezpieczenia operacji. I tak np. w planie tym w 1 Froncie Białoruskim przewidywano następujące zużycie amunicji:

- na pierwszy dzień operacji	- 2,0 jo
w tym artyleryjskie przygotowanie	- 1 jo
- na artyleryjskie wsparcie	- 0,5 jo
- na walkę w głębi	- 0,5 jo
- na drugi dzień operacji	- 0,5 jo
- na trzeci dzień operacji	- 0,4 jo
- na czwarty dzień operacji	- 0,4 jo
- na piąty i szósty dzień operacji po	- 0,3 jo
- na dalsze trzy dni operacji po	- 0,2 jo

W sumie na pierwsze dziewięć dni operacji /pierwszy etap/ przewidywano zużyć 4,5 jednostki ognia amunicji.

Podobne zużycie amunicji planowane było również w innych frontach.

Gromadzenie zapasów amunicji realizowano również poprzez system oszczędzania dotychczas posiadanych jej ilości, przez zbiórkę amunicji z miejsc, gdzie była pozostawiona w toku poprzednich działań oraz przez wykorzystanie do jej dowozu także transportu samochodowego. Dla przykładu można podać, że siłami jednej tylko 10 brygady samochodowej 3 Frontu Białoruskiego w ciągu okresu przygotowawczego /1-23 czerwiec/ przewieziono 64277 ton środków materiałowych. W tej liczbie amunicji było 13954 tony, 2938 ton mps, 18200 ton żywności i 29185 ton innych materiałów.

Przy gromadzeniu paliwa, które dowożone według ustalonych norm, również wprowadzono system oszczędności. W 1 Froncie Białoruskim na przykład w maju i czerwcu zmniejszono o 30% limit zużycia paliwa w stosunku do limitu zużycia go w kwietniu.

Przy wprowadzonym systemie oszczędności kontrolowano pracę każdego pojazdu. Tam gdzie było to możliwe dowóz samochodowy zastępowano przez dowóz transportem konnym i kolejowym. Tam gdzie nie było to możliwe często stosowano holowanie samochodów. Za bezcelowe używanie transportu samochodowego wprowadzono odpowiedzialność materialną. Zastosowano też szereg innych przedsięwzięć

w celu praktycznego przestrzegania systemu oszczędności paliwa.

Jeżeli chodzi o gromadzenie żywności to warunki do tego nie były trudne. Był to bowiem okres po wyzwoleniu żyznych terenów Donu, Kubania i lewobrzeżnej Ukrainy. W tym czasie wojska radzieckie działające na centralnym kierunku a także na kierunku południowym swoje potrzeby żywnościowe w 60% a nawet: do 100% niektórych produktów tego zaopatrzenia pokrywały ze zdobyczy wojennej i z zasobów miejscowych. Dla eksploatacji zasobów miejscowych z terenów ZSRR frontom wydzielono województwa /obłasti/ i rejony /powiaty/.

Większe trudności niż w gromadzeniu zapasów żywności, organa tyłowe musiały pokonywać przy zaopatrzeniu mundurowym. Trudności w tym zaopatrzeniu wynikały z braku odpowiednich zapasów umundurowania i obuwia a także z powodu nie zupełnie dostatecznej ilości środków naprawczych.

#### Stan zapasów

Dzięki stosunkowo wczesnemu rozpoczęciu gromadzenia zapasów środków materiałowych oraz wykorzystaniu do tego transportu kolejowego i samochodowego a także zastosowaniu systemu oszczędzania i zbiórki amunicji, pozostawionej w poprzednich walkach, stan nagromadzonych zapasów środków materiałowych do dnia rozpoczęcia operacji był następujący:

#### a/ amunicja

##### 1 Front Nadbałtycki

- 82 mm miny	- 4,1 jo
- 120 mm miny	- 5,4 "
- 76 mm nabój PA	- 3,4 "
- 122 mm " hb	- 5,3 "
- 122 " " arm.	- 5,0 "
- 152 " " arm-hb	- 5,1 "
- 203 " " B-4	- 7,0 "

##### 3 Front Białoruski

- 82 mm miny	- 2,6 jo
- 120 " "	- 3,9 "
- 76 " naboje PA	- 3,0 "
- 122 " " hb	- 3,2 "
- 122 " " arm.	- 3,0 "
- 152 " " hb	- 8,3 "

- 152 mm nab. arm.-hb - 3,4 jo  
- 203 " " B-4 - 3,0 "  
- 280 " " - 4,3 "

2 Front Białoruski

- 82 mm miny - 3,1 jo  
- 120 " " - 2,6 "  
- 76 " nab. PA - 2,8 "  
- 122 " " hb - 2,4 "  
- 122 " " arm. - 2,6 "  
- 152 " " hb - 4,3 "  
- 152 " " arm-hb - 2,2 "

1 Front Białoruski

- 82 mm miny - 2,8 jo  
- 120 " " - 3,3 "  
- 76 " Nab. PA - 2,5 "  
- 122 " " hb - 2,5 "  
- 122 " " arm. - 3,8 "  
- 152 " " hb - 7,7 "  
- 152 " " B-4 - 6,9 "  
- 280 " " - 1,1 "

b/ materiały pedne i smary

1 Front Nadbałtycki

- benzyna samochodowa - 4,1 jn  
- paliwo - 7,6 jn  
- benzyna B-78 - 9,2 jn

3 Front Białoruski

- benzyna samochodowa - 3,4 jn  
- paliwo dieslowskie - 6,3 jn  
- benzyna B-78 - 6,2 jn

2 Front Białoruski

- benzyna samochodowa - 2,5 jn  
- paliwo dieslowskie - 6,4 jn  
- benzyna B-78 - 10,4 jn

1 Front Białoruski /tylko jego prawe skrzydło/

- benzyna samochodowa - 4,1 jn

- paliwo dieslowskie - 4,1 jn
- benzyna B-78 - 12,1 jn<sup>x/</sup>

c/ żywność /tylko zasadnicze rodzaje/

1 Front Nadbałtycki

- chleb - 16,4 racji dziennych
- kasza - 21,5 " "
- mięso - 22,3 " "
- tłuszcze - 33,1 " "
- cukier - 40,4 " "

3 Front Białoruski

- chleb i kasza - 39,0 " "
- mięso - 9,0 " "
- tłuszcze - 12,0 " "
- cukier - 22,0 " "

2 Front Białoruski

- chleb - 21,5 " "
- kasze - 34,1 " "
- mięso - 33,8 " "
- tłuszcze - 20,0 " "
- cukier - 17,2 " "

1 Front Białoruski /tylko jego prawe skrzydło/

- chleb - 22,4 racji dziennych
- kasze - 34,1 " "
- mięso - 16,7 " "
- tłuszcze - 21,7 " "
- cukier - 8,8 " "

Oceniając stan nagromadzonych w poszczególnych frontach środków materiałowych należy zwrócić uwagę na to, że pod względem ilościowym środków materiałowych nagromadzono dostateczne zapasy dla rozpoczęcia zaczepnej operacji białoruskiej.

Warto tu jednak nadmienić, jak dużą pracę musiał wykonać transport, aby dowieźć w/w nagromadzone zapasy środków materiałowych. Miernikiem tej pracy może być ciężar przewiezionych środków materiałowych. Ciężar ten na jedną tylko jednostkę kalkulacyjno-operacyjną np. w 3 Froncie Białoruskim wynosił:

-----  
x/ Benzyna lotnicza do rachunku tego nie została włączona.

- jednostka ognia	20228 ton;
- jednostka napełnienia	5411 ton;
- racja dzienna	1708 ton
	-----
Razem:	27347 ton

Frontów wyznaczonych do operacji było cztery. W każdym zgromadzono zapasów po kilka-kilkadziesiąt jednostek kalkulacyjno-operacyjnych. Przewiezienie tej ogromnej masy towarowej wymagało więc bardzo dużego nakładu pracy wszystkich rodzajów transportu.

## 2. Bazowanie, sieć kolejowa i rozmieszczenie tyłów w poszczególnych frontach.

### a/ 1 Front Nadbałtycki

Obszar tyłów 1 Frontu Nadbałtyckiego oddzielała od zaplecza kraju linia: Rzew, Mierkuczewo, Jego głębokość sięgała około 120 - 250 km.

Instytucje, oddziały i urządzenia tyłowe 1 Frontu Nadbałtyckiego bazowały na znajdującej się w obszarze tyłów tego frontu sieci kolejowej. W sieci tej zasadniczą komunikację frontu stanowiła magistrala kolejowa Rzew, Wielkie Łuki, Newel. Jej zdolność przepustowa wynosiła 12 par pociągów na dobę.

Ponadto od Newla w kierunku frontu zbudowane były dwie linie kolejowe: Newel, Połock i Newel, Witebsk.

Stację rozdzielczą frontu stanowiła stacja kolejowa w m. Staraja Toropa a oddział jej rozmieszczał się na st. kolejowej w Newlu, której zdolność przepustowa wynosiła 20 par pociągów na dobę.

Rokadami 1 Frontu Nadbałtyckiego były następujące linie kolejowe: Rzew, Wiaźma i Ziemcy, Łomonosowo.

Armiom 1 Frontu Nadbałtyckiego wydzielono odcinki kolejowe a na nich po 1-2 stacje kolejowe na liniach wiodących z Newla w kierunku frontu. Na stacjach tych armie rozmieszczały swoje polowe bazy.

Głębokość stref tyłów armii sięgała 100 - 110 km a głębokość rejonów tyłów taktycznych do 10 - 15 km.

W toku prowadzenia operacji sieć kolejowa 1 Frontu Nadbałtyckiego miała być wydłużona. Zaplanowano bowiem odbudowę następujących odcinków linii kolejowych:

- Dretuń, Połock;
- Kriuki, Witebsk;
- Witebsk, Połock;
- Połock, Dzwińsk;
- Idrica, Połock.

b/ 3 Front Białoruski

Obszar tyłów 3 Frontu Białoruskiego oddzielała od zaplecza kraju linia: Mierkuczewo, Wiaźma, Milatyno.

Na znajdującej się w obszarze tyłów tegoż frontu sieci kolejowej bazowały jego tyłowe instytucje, oddziały i urzędy.

W sieci kolejowej 3 Frontu Białoruskiego zasadniczą rolę spełniała magistrala kolejowa Wiaźma, Smoleńsk. Zdolność przepustowa tej magistrali wynosiła 20 par pociągów na dobę. Oprócz tego na stację kolejową Smoleńsk można było dostarczyć transporty ładunków po linii kolejowej: Zanoznaja, Smoleńsk, której zdolność przepustowa sięgała 12 - 18 par pociągów na dobę. Tak więc w sumie przepustowość linii kolejowych do Smoleńska sięgała 32 - 38 par pociągów na dobę.

Ze Smoleńska w kierunku frontu wyprowadzały dwa kierunki kolejowe a to: Smoleńsk, Witebsk i Smoleńsk, Orsza. Ponadto w sieć kolejową 3 Frontu Białoruskiego wchodził kierunek kolejowy: Zanoznaja, Jelnia, Kołodnia.

Rokadami frontu były następujące linie kolejowe:

- Wiaźma, Milatyno;
- Mikitinka, Dorogobuż;
- Smoleńsk, Paczinok.

St. Smoleńsk stanowiła stację rozrządową frontu. Tu rozmieszczała się większość składów frontowych. Ich odległość od armijnych stacji zaopatrywania sięgała 60-90 km. Niektóre składy frontowe rozmieszczały się głębiej - w m. Wiaźma, Ałfierowo, Jarcewo. Oddziały stacji rozdzielczej frontu rozmieszczały się na stacjach Wiaźma i Rudna. x/

Armiom 3 Frontu Białoruskiego przydzielono odcinki kolejowe a na nich po 2 - 3 stacje kolejowe. W rejonach tych stacji armie rozwijały swe polowe bazy. Większość z nich rozwinięta została w rejonach tych stacji kolejowych, które znajdowały się bliżej linii frontu.

c/ 2 Front Białoruski

Obszar tyłów 2 Frontu Białoruskiego oddzielała od zaplecza Kraju Rad linia Milatyno, Kirow, Owstóg.

W skład sieci kolejowej 2 Frontu Białoruskiego wchodziły dwa poważne węzły kolejowe. Były to Rosławł i Kriczew. Ponadto w

x/ Niektóre materiały podają też st.kol. Zaoliszta i Krasny Bor jako miejsca rozmieszczenia niektórych składów frontu.

skład tejże sieci kolejowej wchodziły trzy kierunki kolejowe, którymi były następujące linie:

- Fajansowaja, Rosławł, Kriczew, Wieremiejki;
- Kriczew, Tiomnyj Les;
- Kriczew, Klimowiczi.

Zdolność przepustowa całej sieci kolejowej 2 Frontu Białoruskiego wynosiła 32 pary pociągów na dobę /do stacji Rosławł i Kriczew/.

Trzeba tu zaznaczyć, że dużą niedogodnością dla pracy służby kolejowej tego frontu był fakt, że wszystkie jego kierunki kolejowe zbiegały się w jednym z w/w węzłów - Kriczewie. Z chwilą naruszenia tego węzła całość kolejowego dowozu frontu musiałaby być wydłużona o około 80 km. Między innymi z tego powodu 2 Front Białoruski wykorzystywał częściowo sieć kolejową 3 Frontu Białoruskiego, po których drogach kolejowych otrzymywał codziennie cztery pociągi różnych ładunków.

Stację rozdzielczą 2 Frontu Białoruskiego stanowiła st. kolejowa Rosławł a jej oddział rozmieszczał się na st. kol. Kriczew. W rejonie Kriczewa rozmieszczały się też zasadnicze składy frontowe.

Armiom wchodzącym w skład 2 Frontu Białoruskiego przydzielono na sieci kolejowej frontu odcinki a na nich po 2 stacje kolejowe. W rejonach tych ostatnich armie rozwinęły grupy składów swoich polowych baz, część swoich baz szpitalnych oraz innych urządzeń i oddziałów tyłowych.

#### d/ 1 Front Białoruski

Obszar tyłów 1 Frontu Białoruskiego oddzielała od zaplecza linia: Owstóg, Poczep, Tuboczewsk, Chutor Michajłowski. Ogólna jego głębokość wynosiła około 300 km na prawym skrzydle frontu i dochodziła do około 650 km na lewym skrzydle. Był to bardzo głęboki i szeroki obszar tyłów. Jego głębokość kilkakrotnie przekraczała głębokość obszarów tyłowych pozostałych frontów radzieckich przygotowujących się do operacji białoruskiej. Wynikało to z faktu, że kiedy prawe skrzydło 1 Frontu Białoruskiego miało brać udział w działaniach zaczepnych, to lewe skrzydło miało w dalszym ciągu pozostawać w obronie. Ponadto na głębokość tę wpływały także konkretne warunki terenowe, mianowicie istnienie w pasie działań 1 Frontu Białoruskiego b. szerokiego rejonu błot poleskich, które stwarzały konieczność rozmieszczenia oddziałów i urządzeń tyłowych frontu na kilku kierunkach.

Wojska prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego oraz wydzielona do ich obsługi część tyłów frontowych bazowały na następujących

kierunkach kolejowych:

- Poczep, Homel, Kalinkowiczi;
- Bachmacz, Homel, Żłobin;
- Nieżyn, Czernichów, Homel /częściowo/.

Zdolność przepustowa tych kierunków kolejowych wchodzących w skład sieci kolejowej frontu, wynosiła 40 par pociągów na dobę /do Homla/. Dalej na zachód od Homla zdolność ta opadała do 20 par pociągów na dobę.

Oprócz wykorzystywania w/w kierunków dla potrzeb wojsk prawego skrzydła front mógł wykorzystywać także linię kolejową: Korosteń, Kalinkowiczi, Żłobin, po której mogło przechodzić jeszcze dodatkowo 10 par pociągów na dobę.

1 Front Białoruski posiadał dwie stacje rozdzielcze. Stacja taka dla prawego skrzydła Frontu znajdowała się na st. kolejowej Nowobielica /w pobliżu Homla/ a dla lewego skrzydła frontu na st. kolejowej Korosteń. Oddział jej był na st. kolejowej Sarny.

Niedogodnością w wykorzystywaniu prawo-skrzydłowej części sieci kolejowej frontu było to, że wszystkie znajdujące się tam trzy kierunki kolejowe przechodziły przez jeden węzeł kolejowy - Homel /100 km od linii frontu/. Jednak pod względem swej zdolności przepustowej, która na początku lata 1944r. doprowadzona została do 60 par pociągów na dobę, znajdujące się na prawym skrzydle frontu kierunki kolejowe mogły w pełni zabezpieczyć potrzeby wojsk prawoskrzydłowego zgrupowania uderzeniowego frontu.

Wydzielona dla zabezpieczenia prawego skrzydła frontu składy, szpitale, oddziały oraz bazy remontowe i samochodowe rozmieszczone zostały w rejonie Homla. Rejon ich rozmieszczenia oddalony był od walczących wojsk o około 75 - 100 km.

Wojska lewego skrzydła frontu miały być zaopatrywane i obsługiwane przez drugie zgrupowanie urządzeń i oddziałów tyłowych. Zgrupowanie to rozmieszczone zostało w rejonie m. Sarny, Kiwerce i Biełokorowice.

Pozostałe, trzecie zgrupowanie oddziałów i urządzeń tyłowych 1 Frontu Białoruskiego stanowiło odwód tyłowy rozmieszczony w rejonie Naradiczy, Korosteń.

Tak, jak w wymienionych już frontach, również w 1 Froncie Białoruskim armiom ogólnowojskowym wydzielono odcinki kolejowe a na nich po 1-2 stacje kolejowe /stację zaopatrzenia i stację wykadowczą/. Przeciętne oddalenie stacji zaopatrzenia przydzielonych armiom 1 Frontu Białoruskiego pod linii walczących wojsk wynosiło



### 3. Odbudowa sieci kolejowej.

#### a/ Przedsięwzięcia w celu utrudnienia nieprzyjacielowi dokonywania zniszczeń na liniach kolejowych i drogach.

Już uprzednio przeprowadzone przez wojska radzieckie operacje zaczepne wykazały, że nieprzyjaciel w toku swego odwrotu dokonywał masowych zniszczeń na liniach i węzłach kolejowych i szosowych. Szczególnie niszczył on mosty i wszelkiego rodzaju urządzenia drogowe i kolejowe. Dlatego też należało się spodziewać, że w toku operacji białoruskiej nieprzyjaciel również będzie dążył do kompletnego zniszczenia wszelkich mostów, dróg, linii kolejowych oraz znajdujących się na nich urządzeń. Tym bardziej, że nieprzyjaciel dysponował do tego odpowiednimi siłami.

Ponieważ pełna odbudowa całości zniszczonych dróg, linii kolejowych, mostów i różnych urządzeń komunikacyjnych nie mogła by być wykonana siłami, jakimi do tego celu dysponowały poszczególne fronty, należało, oprócz zaplanowania odbudowy kolei i dróg, poczynić odpowiednie przedsięwzięcia dla uniemożliwienia, bądź też przynajmniej utrudnienia nieprzyjacielowi przeprowadzenia masowych zniszczeń w/w obiektów.

Przedsięwzięcia tego rodzaju zostały w toku przygotowania operacji podjęte. I tak na przykład dowódca 3 Frontu Białoruskiego postawił 1 armii lotniczej oraz współdziałającym z frontem oddziałom partyzanckim zadania przeszkodzenia nieprzyjacielowi w wykonywaniu masowego niszczenia obiektów kolejowych i drogowych w czasie prowadzenia przez nieprzyjaciela odwrotu. Niektóre jednostki wojsk o dużej zdolności manewrowej otrzymały zadania ochrony /osłony/ niektórych dróg znajdujących się jeszcze po stronie nieprzyjaciela. Można tu przykładowo wymienić 110 gwardyjską dywizję lotnictwa szturmowego, która otrzymała zadanie osłony odcinka drogi Orsza, Borysów tak, aby utrzymać go w stanie niezniszczonym a jednocześnie nie pozwolić nieprzyjacielowi wywieźć po tej drodze na zachód ani jednego transportu kolejowego. Dywizja zadanie tego typu mogła wykonać przede wszystkim przez zastosowanie tzw. swobodnego polowania na lokomotywy. Lokomotywy były niszczone wówczas tylko ogniem broni pokładowej bez użycia bomb. W wyniku takiego działania następowało zablokowanie linii kolejowych bez ich uszkodzenia.

#### b/ Siły i środki do odbudowy kolei.

Do prowadzenia prac nad odbudową linii kolejowych a także

do budowy niektórych ich odcinków fronty przygotowujące się do przeprowadzenia białoruskiej operacji zaczepnej posiadały specjalne oddziały i specjalny sprzęt. Oddziałami tymi były brygady kolejowe, których faktycznie w każdym froncie było po dwie. Oprócz tych brygad do odbudowy kolei wydzielone zostały specjalne oddziały Ministerstwa Kolei ZSRR.

Brygady kolejowe frontów oraz w/w specjalne oddziały Ministerstwa Kolei ZSRR miały w toku prowadzenia operacji przesuwać się w ślad za nacierającymi wojskami i prowadzić prace remontowe na szerokim froncie. Natomiast w okresie przygotowawczym siły te, oprócz wyremontowania własnego sprzętu przygotowywały i dowoziły możliwie blisko do podstaw wyjściowych do natarcia, materiały budowlane oraz elementy a nawet całe konstrukcje potrzebne do odbudowy linii a przede wszystkim mostów kolejowych.

W 2 Froncie Białoruskim np. w okresie przygotowawczym do operacji obie brygady kolejowe wraz z jednostkami drogowymi przygotowały elementy dla odbudowy czterech mostów przez Dniepr i podwoziły je do linii frontu.

#### c/ Planowanie odbudowy linii kolejowych

Na okres prowadzenia operacji w poszczególnych frontach zaplanowano odbudowę /budowę/ wielu odcinków a nawet całych kierunków kolejowych.

W 1 Froncie Nadbałtyckim według planu odbudowie podlegały następujące odcinki i kierunki kolejowe:

- Dretuń, Połock,
- Kriuki, Witebsk,
- Witebsk, Połock,
- † Połock, Dzwieńsk,
- Idrica, Połock.

W 3 Froncie Białoruskim zaplanowano odbudowę następujących odcinków i kierunków kolejowych:

- Witebsk, Orsza,
- Orsza, Lepel,
- † Orsza, Borysów.

Ponadto zaplanowano także odbudowę kolei od byłego przedniego skraju obrony do Witebska i do Orszy. Łącznie w tym froncie zaplanowano odbudować 473 km linii kolejowych. Planowano średnie tempo odbudowy 3 km na dobę.<sup>x/</sup>

-----  
x/ Prawdopodobnie dla jednej brygady kolejowej.

Zarząd Tyłów 2 Frontu Białoruskiego również zaplanował odbudowę linii kolejowych w toku prowadzenia operacji a szczególnie na kierunku od Czausy do Mohylewa.

Zarząd Tyłów 1 Frontu Białoruskiego zaplanował odbudowę w toku operacji węzła kolejowego Żłobin a ponadto odbudowę następujących odcinków i kierunków kolejowych:

- Żłobin, Bobrujsk, Staryszki i inne.<sup>x/</sup>

Ogólna długość zaplanowanych do odbudowy w toku operacji linii kolejowych wynosiła 2000 km.

#### 4. Zabezpieczenie drogowe

##### a/ Siły i środki zabezpieczenia drogowego.

W obszarach tyłów frontów znajdowała się znaczna ilość dróg bitych oraz dróg gruntowych. W sumie eksploatowano 52 odcinki dróg o ogólnej ich długości ponad 2500 km. W poszczególnych frontach ich sieci drogowe sięgały długości od 470 do 700 km.

Wszystkie fronty i armie posiadały dla drogowego zabezpieczenia odpowiednią ilość sił i środków. Siłami tymi były szefostwa /frontowe i armijne/ dróg samochodowych, bataliony eksploatacji dróg, bataliony budowy dróg, bataliony budowy mostów oraz kompanie transportu konnego. Ilość tych sił w poszczególnych frontach rozpatrzmy na przykładzie 1 Frontu Białoruskiego. Front ten posiadał:

- dwa szefostwa dróg samochodowych frontowych;
- trzy szefostwa dróg samochodowych armijnych;
- trzy samodzielne bataliony eksploatacji dróg;
- dziewięć samodzielnych batalionów budowy dróg;
- sześć samodzielnych batalionów budowy mostów;
- dziesięć kompanii transportu konnego.

Armie ogólnowojskowe 1 Frontu Białoruskiego posiadały dla zabezpieczenia drogowego następujące siły i środki:

- po jednym samodzielnym batalionie eksploatacji dróg;
- po jednym samodzielnym batalionie budowy mostów;
- po dwa samodzielne bataliony budowy dróg.

Nie wiadomo czy we wszystkich frontach i armiach znajdowała się taka sama ilość sił i środków zabezpieczenia drogowego jak w wymienionym wyżej 3 Froncie Białoruskim i jego armiach. Należy jednak sądzić, że ilość ta była prawdopodobnie przynajmniej podobną. Siłami tymi i środkami można więc było utrzymać i obsłużyć a nawet częściowo wyremontować zasadnicze frontowe i armijne drogi samochodowe. - - - - -

x/ Bliższych danych brak.

b/ Frontowe i armijne drogi samochodowe

W okresie przygotowawczym do operacji w poszczególnych frontach przygotowano i eksploatowano przeważnie po dwie zasadnicze frontowe drogi samochodowe. Były one połączone frontowymi rokadami zaopatrzeniowymi z armijnymi stacjami zaopatrywania.

W armiach w tym samym okresie przygotowano i eksploatowano po dwie-trzy armijne drogi samochodowe.

Ponieważ większość polowych baz armii została poważnie zbliżona do linii walczących wojsk, przeciętna długość armijnej drogi samochodowej nie przekraczała 50 - 60 km. Ta okoliczność pozwoliła stworzyć już w okresie przygotowawczym znaczne rezerwy wojsk drogowych dla zabezpieczenia drogowego w toku operacji. I tak np. w 1 Froncie Białoruskim w okresie przygotowawczym do operacji obsługę armijnych dróg samochodowych przekazano jednostkom drogowym frontu. Natomiast jednostki drogowe armii tego frontu przygotowywały się do prac nad zabezpieczeniem drogowym w toku operacji.

c/ Planowanie odbudowy dróg.

Na okres prowadzenia operacji, kiedy wojska będą oddalały się od baz zaopatrzenia należało przewidzieć konieczność wydłużenia na zachód frontowych i armijnych dróg samochodowych. We wszystkich frontach Zarządy Tyłów w swoich planach uwzględniały więc również odbudowę operacyjnych dróg.

W 3 Froncie Białoruskim zamierzono np. skupić wysiłki wojsk drogowych na odbudowę odcinka autostrady Moskwa, Mińsk oraz szosy Briańsk, Witebsk. Ponadto we froncie tym w dalszym ciągu zamierzano wykorzystywać drogę wodną rz. Dniepr. W 2 Froncie Białoruskim natomiast główną uwagę zwrócono na odbudowę dróg na kierunku Czausy, Mohylew.

W 1 Froncie Białoruskim przewidywano do odbudowy w toku natarcia m.in. następujące kierunki drogowe:

- Żłobin, Bobrujsk, Osipowiczy;
- Bobrujsk, Szuck.

Przewidywano również wykorzystywanie dróg wodnych po Berezynie i Prypeci.

## 5. Wykorzystanie transportu samochodowego.

Dużą rolę w okresie przygotowawczym do operacji odgrywał w zakresie dowozu do wojsk wszystkiego niezbędnego do życia i walki transport samochodowy. Co prawda jego rola niezmiernie wzrosła dopiero w toku operacji o czym będzie mowa w dalszej części skryptu wykładu.

### a/ Ilość sił i środków transportowych oraz ich możliwości przewozowe.

W samodzielnych jednostkach samochodowych frontów i w armiach było łącznie około 12 tysięcy samochodów transportowych. Ich ogólna zdolność załadowcza wynosiła około 25 tysięcy ton. Ten transport przy pełnym jego wykorzystaniu mógł jednorazowo podjąć:

- 0,2 jednostki ognia amunicji;
- 0,25 " " napełnienia materiałów pędnych i smarów;
- 1,0 rację dzienną żywności dla wszystkich wojsk przygotowujących się do wzięcia udziału w operacji białoruskiej /wyłączając lewe skrzydło wojsk 1 Frontu Białoruskiego/.

Jednak część z w/w 12 tysięcy samochodów transportowych znajdowała się w remoncie. Część z nich była już w okresie przygotowawczym do operacji angażowana przy przewożeniu materiałów potrzebnych do odbudowy i budowy dróg, odcinków kolejowych i mostów. Część zatrudnienia była do przegrupowywania sztabów oraz przewozu różnych ładunków. Uwzględniając te okoliczności należy dostrzegać, że praktyczna zdolność przewozowa tego transportu w zakresie dowozu amunicji, materiałów pędnych i smarów oraz żywności była znacznie mniejsza. We frontach stan ten wyglądał następująco:

W 1 Froncie Nadbałtyckim zdolność załadowcza całego transportu samochodowego frontu i jego armii wynosiła 4315 ton. Ogólny ciężar wszystkich niezbędnych do życia i walki środków materiałowych, jakie należało codziennie dowieźć wojskom w toku operacji wynosił 5153 tony. Na ciężar ten składało się: 0,15 jednostki ognia amunicji, 0,25 jednostki napełnienia materiałów pędnych i smarów i 1,0 racja dzienna żywności. Między ciężarem niezbędnych frontowi w każdym dniu środków materiałowych a ciężarem tych środków jakie mogły być dowieszone przez transport samochodowy frontu i armii zachodziła rozbieżność. Mianowicie 1 Frontowi Nadbałtyckiemu i jego armiom brakowało transportu samochodowego na dowieszenie codziennie po 838 ton środków materiałowych.

Jeżeli uwzględni się fakt, że przy oderwaniu się armii walczących od baz zaopatrzenia na ponad 75 - 100 km transport samochodowy tracił możliwość terminowego dowożenia do wojsk walczących niezbędnych im środków materiałowych, to łatwo dostrzec, że wspomniana wyżej trudność w toku operacji musiała narastać.

Trzeba tu jednak mocno podkreślić, że pozostałe fronty znajdowały się w lepszych pod tym względem warunkach niż wojska 1 Frontu Nadbałtyckiego.

3 Front Białoruski pod względem posiadania sił i środków transportu samochodowego i jego zdolności przewozowej był w lepszych warunkach aniżeli 1 Front Nadbałtycki. 3 Frontowi Białoruskiemu bowiem, po raz pierwszy od początku wojny, ukompletowano wyposażenie w transport samochodowy do pełnego etatu.

Frontowi temu bezpośrednio podlegała 10 brygada samochodowa licząca na swym stanie 1938 samochodów. Ponadto w każdej armii tego frontu były po dwa bataliony samochodowo-transportowe dysponujące w sumie 1403 samochodami.

Ogólny współczynnik gotowości technicznej samochodów w 3 Froncie Białoruskim wynosił średnio 0,88.

W sumie więc 3 Front Białoruski dysponował 3341 samochodami znajdującymi się w jego frontowej brygadzie samochodowej oraz w batalionach samochodowo-transportowych armii tego frontu.

2 Front Białoruski - brak danych.

1 Front Białoruski - miał w swojej dyspozycji transport samochodowy liczący w sumie 2700 samochodów. Były to samochody znajdujące się w jednej brygadzie samochodowej, która składała się z czterech pułków samochodowych oraz samochody pięciu batalionów samochodowo-transportowych. Zdolność jednorazowego podjęcia ładunków przez wszystkie samochody tego frontu wynosiła około 7500 ton.

Zdecydowana większość środków transportowych tegoż frontu oraz jego armii skoncentrowana została do prac na rzecz wojsk prawego skrzydła frontu.

Zdolność jednorazowego załadunku transportu samochodowego obsługującego prawe skrzydło 1 Frontu Białoruskiego sięgała prawie 7 tysięcy ton. W samych tylko armiach znajdujących się w zgrupowaniu prawego skrzydła frontu znajdowało się w sumie 289 samochodów o zdolności jednorazowego załadunku wynoszącej 2107 ton.

Transport

Transport samochodowy obsługujący wojska prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego był zdolny dowieźć do tychże wojsk codziennie po 0,3 jednostki ognia amunicji, 0,25 jednostki napełnienia materiałów pędnych i smarów i 1,0 racji dziennej żywności.

W dywizjach piechoty 1 Frontu Białoruskiego było średnio po 40-50 samochodów.

Współczynnik gotowości technicznej transportu samochodowego w 1 Froncie Białoruskim doprowadzony ~~doprowadzony~~ został również do wysokiego poziomu. Osiągnął on bowiem 0,88 - 0,91.

b/ Przedsięwzięcia w celu podniesienia gotowości technicznej transportu samochodowego

W związku z tym, że w niektórych frontach zachodziła potrzeba zwiększenia zdolności jednorazowego załadunku transportu samochodowego a ciężarem środków materiałowych, które należało dowieźć na codzienne potrzeby walczących wojsk, a więc w związku z przewidywanymi trudnościami w dowozie na okres trwania operacji, należało m.in. dążyć do maksymalnego podniesienia współczynnika gotowości technicznej samochodów. Poczyniono to we wszystkich frontach. Przedsięwzięcia te ułatwione zostały frontom odgórnie. Mianowicie w 1944r. /przed operacją białoruską/ zwiększona została moc produkcyjna środków remontowych. Osiągnięto to przez wprowadzenie do korpusów armijnych /piechoty/ polowych baz remontu samochodów, przez zwiększenie ilości i mocy samodzielnych armijnych batalionów remontowych i polowych armijnych baz remontowych oraz przez podwyższenie mocy produkcyjnej frontowych oddziałów remontowych.

Nie małą rolę w osiągnięciu wysokiego poziomu współczynnika gotowości technicznej transportu samochodowego odegrało również wykorzystanie przez służbę samochodową frontów i armii bogatych doświadczeń z zakresu organizacji i dokonywania remontu samochodów w warunkach polowych, które to doświadczenia nabyte zostały w poprzednich operacjach zaczepnych.

Jednym z pierwszych przedsięwzięć mających na celu podniesienie gotowości technicznej transportu samochodowego było przeprowadzenie kontroli stanu technicznego tegoż transportu oraz inwentaryzacji sprzętu i części zamiennych znajdujących się w związkach taktycznych a nawet w oddziałach w poszczególnych frontach.

Samochody, które w toku kontroli uznano za niesprawne

techniczne odsyłane na punkty zbiórki wozów uszkodzonych skąd kierowano je do remontu.

Oddziałom i bazom remontowym dostarczono zapasowych części na przeprowadzenie remontów bieżących oraz na prowadzenie remontów w toku operacji.

Wyłonione zostały specjalne komisje kwalifikacyjne, które dokonały przeglądu i sprawdzenia stanu osobowego kierowców. Zorganizowane zostały także stacjonarne oraz ruchome stacje i punkty regulacji ruchu po drogach.

Zgodnie z wytycznymi Rad Wojennych dokonano nowego podziału /przydziału/ jednostek samochodowych i remontowych. Dążono, aby jednostkom tym maksymalnie uzupełnić brakujący sprzęt.

Dzięki tym przedsięwzięciom w bardzo poważnym stopniu podniesiono współczynnik gotowości technicznej transportu samochodowego. W ten sposób podniesiono zdolność transportu samochodowego frontów i armii w zakresie dowozu wojskom środków materiałowych potrzebnych w toku prowadzenia natarcia, która to zdolność początkowo była wielce ograniczona. W ten sposób również poważnie zostało ograniczone przewidywane na okres prowadzenia operacji pogłębienie się trudności w dowozie do wojsk niezbędnych im do walki i życia środków materiałowych.

#### c/ Zabezpieczenie dowozu do grup szybkich.

W skład grup szybkich jakimi dysponowały fronty przygotowujące operację białoruską wchodziły związki pancerne, zmechanizowane oraz kawaleryjskie.

Zgodnie z obowiązującymi w 1944 roku zasadami pracy tyłów wojska szybkie dokonywały dowozu potrzebnych im środków materiałowych samodzielnie. Jednak doświadczenia poprzednich operacji pokazały, że grupy szybkie działające w operacyjnej głębokości nieprzyjaciela odgrywały się od baz zaopatrzenia na tak dużą odległość, że ich środki transportowe utracaly zdolność sprawnego i terminowego dowożenia do wojsk potrzebnych im środków materiałowych. Toteż w grupach tych niejednokrotnie odczuwano brak amunicji, paliwa a nawet żywności i furażu. Aby zjawisku temu zapobiec w czasie trwania operacji białoruskiej Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej wydało specjalną dyrektywę /rozkaz/ nakazującą, by w wypadkach znacznego oderwania się grup szybkich od baz zaopatrzenia, wzmacniać je środkami transportowymi frontów.

W ten sposób należało nie dopuszczać do powstawania przerw w zaopatrywaniu grup szybkich w amunicję, paliwo bądź też inne środki zaopatrzenia.

W oparciu o w/w wytyczne Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej dowódcy 3 i 1 Frontów Białoruskich wraz z Radami Wojennymi tych frontów przydzielili do swych konno-zmechanizowanych grup odpowiednią ilość samochodów transportowych. Do grup tych przydzielono także oficerów organów dowodzenia tyłami, którzy przesuając się razem z konno-zmechanizowanymi grupami czuwali nad organizacją nieprzerwanego i terminowego dowozu środków zaopatrzenia do wojsk wchodzących w skład obsługiwanych przez nie grup szybkich.

W ten sposób zaopatrywanie grup szybkich na okres trwania białoruskiej operacji zaczepnej zostało znacznie usprawnione. Grupy szybkie dzięki między innymi temu przedsięwzięciu zwiększyły swoje możliwości głębokiego włamywania się w obronę nieprzyjaciela.

Ponadto nie wykluczono również potrzeby wykorzystywania lotnictwa transportowego do zaopatrywania grup szybkich drogą powietrzną.

## 6. Przygotowanie medycznego i weterynaryjnego zabezpieczenia operacji a/ Przygotowanie warunków do pracy służby medycznej.

Personel służby medycznej wszystkich czterech frontów przygotowujących się do operacji wykonał przed rozpoczęciem działań poważną pracę nad podniesieniem swych kwalifikacji. Równocześnie wykonał on szereg prac przygotowujących odpowiednie warunki dla przedsięwzięć medycznego zabezpieczenia wojsk w toku operacji. Mianowicie nagromadzono odpowiednie zapasy środków leczniczych oraz sprzętu sanitarno-gospodarczego. Równoległe poprzez ewakuację i leczenie rannych i chorych dążono do tego, aby w maksymalnym stopniu opróżnić z rannych i chorych szpitale frontowe i armijne. W ten sposób szpitale te przygotowywano do pracy w toku operacji. Uzupełniano je również dodatkową ilością łóżek.

Całkowicie opróżnić z rannych i chorych baz szpitalnych frontów i armii przed rozpoczęciem operacji nie udało się. Wynikało to nie tylko z faktu, iż niektórzy ranni i chorzy wymagali krótkiego terminu leczenia, ale przede wszystkim z tego, że linie kolejowe były bardzo przeciążone transportami operacyjnymi oraz

z faktu zastosowania /odgórnie/ ograniczeń w ewakuacji z obszarów tyłowych frontów. Wiązało się to z koniecznością zwalczania wywołanej przez nieprzyjaciela epidemii tyfusu plamistego.

W ten sposób przygotowywano warunki do pracy służby medycznej w toku operacji.

b/ Praca przeciwepidemiczna

Na terenach Białorusi nieprzyjaciel utrzymywał a następnie celowo pozostawił szereg obozów koncentracyjnych w których wywołał epidemie tyfusu plamistego. Wyzwoleni z tych obozów ludzie<sup>x/</sup> zaczęli roznosić tę chorobę. Powstało niebezpieczeństwo rozprzestrzenienia się epidemii na duże połacie ZSRR. Należało zatem zastosować natychmiastowe środki zapobieżenia temu zjawisku. Ponieważ ogniska epidemii występowały w pasie działań 1 Frontu Białoruskiego, głównie Żłobina, służbie medycznej tegoż frontu przypadło trudne zadanie zwalczania choroby i jej skutków.

W celu zwalczania epidemii tyfusu naczelne władze służby medycznej Armii Radzieckiej spowodowały częściowe ograniczenie ewakuacji z obszarów tyłów frontowych. Zarządzenie to, w gruncie rzeczy najbardziej słuszne, spowodowało jednak zwiększenie się ilości pracy służby medycznej głównie 1 Frontu Białoruskiego, która zwalczała tę epidemię. Służba medyczna tegoż frontu, zwalczając tyfus plamisty, swą działalnością objęła kilkadziesiąt tysięcy osób cywilnych uwolnionych z zarażonych obozów. Zarządzono więc nadzwyczajne przedsięwzięcia, zorganizowano wiele punktów kwarantanny. Do pracy w ogniskach epidemii wydzielono specjalne grupy personelu medycznego i przydzielono im odpowiednie ilości lekarstw. Zorganizowano dla osób wyzwolonych z obozów i objętych kwarantanną system żywienia i zaopatrzenia ich w świeżą odzież itd, itd.

Poprzez zastosowanie szeregu w/w środków i przedsięwzięć niebezpieczeństwo rozprzestrzeniania się epidemii zostało zlikwidowane. Niemniej jednak konieczność zajmowania się przez służbę medyczną 1 Frontu Białoruskiego zwalczaniem w/w epidemii wśród osób wyzwolonych z niewoli niemieckiej utrudniła tejże służbie skupienie wysiłku na zasadniczych pracach przygotowania medycznego zabezpieczenia operacji.

x/ Ponad 36 tys. bywateli radzieckich, patrz "Wysokij utyż Sowietskoj Armii za 40 let". Wyd. MOŃ ZSRR.

c/ Stan łożek w bazach szpitalnych

Przed rozpoczęciem operacji fronty i armie rozporządzały następującymi ilościami łożek przygotowanych w bazach szpitalnych frontów i armii.

1 Front Nadbałtycki

- W sumie posiadał 66287 łożek. Z liczby tej znajdowało się:	
- w szpitalach frontu	- 39577 łożek
- w bazie szpitalnej 43 armii	- 8300 "
- w bazie szpitalnej 6 armii	- 9610 "
- w bazie szpitalnej 4 armii uderz.	- 8800 "
	-----
Razem:	66287 łożek

3 Front Białoruski

- W sumie posiadał:	- 67972 <sup>x/</sup> łożek
- w szpitalach frontu	- 48772 "
- w bazie szpitalnej 39 armii	- 6800 "
- w bazie szpitalnej 5 armii	- 6300 "
- w bazie szpitalnej 31 armii	- 6100 "
	-----
Razem:	67972 łożek

2 Front Białoruski

- W sumie posiadał:	- 59350 łożek
z liczby tej znajdowało się:	
- w szpitalach frontu	- 40650 "
- w bazie szpitalnej 33 armii	- 4500 "
- w bazie szpitalnej 49 armii	- 7600 "
- w bazie szpitalnej 50 armii	- 6600 "
	-----
Razem:	59350 "

1 Front Białoruski

W prawoskrzydłowym zgrupowaniu uderzeniowym frontu znajdowało się w sumie 101300 łożek.

Rozmieszczenie tych łożek w poszczególnych bazach szpitalnych było następujące:

-----  
x/ W liczbie tej nie uwzględniono stanu łożek w bazach szpitalnych 11 armii gwardyjskiej i 5 armii pancernej. Niektóre źródła podają, że 3 F.B. miał w sumie 88100 łożek. Wynikałoby więc z tego, że obie w/w armie miały w sumie około 20100 łożek, co wydaje się liczbą zbyt wygórowaną.

- w szpitalach frontu	- 71000 łózek
- w bazie szpitalnej 3 armii	- 8500 "
- w bazie szpitalnej 48 armii	- 7600 "
- w bazie szpitalnej 65 armii	- 6000 "
- w bazie szpitalnej 28 armii	- 8100 "
-----	
Razem:	101300 łózek

Niektóre źródła radzieckie podają, że 1 Front Białoruski miał w sumie około 120 tysięcy łózek. Uwzględniając te dane i liczbę łózek w prawoskrzydłowym zgrupowaniu uderzeniowym frontu wynikałoby, że front ten na swym lewym skrzydle posiadał około 19000 łózek. Jednak wspomniane wyżej źródła radzieckie twierdzą, że na lewym skrzydle frontu znajdowało się około 50 tys. łózek. Możliwe, że rozbieżność ta wynika z faktu, iż niektórzy historycy te same związki operacyjne 1 Frontu Białoruskiego zaliczyli do prawoskrzydłowego zgrupowania uderzeniowego frontu a inni historycy zaliczyli te związki do sił lewego skrzydła frontu.

Z przytoczonych danych liczbowych wynika, że wszystkie fronty i armie posiadały raczej dostateczną ilość przygotowanych łózek /pojemność baz szpitalnych/ dla przyjmowania w toku operacji rannych i chorych. W sumie bowiem wszystkie cztery fronty dysponowały w swoich bazach szpitalnych znacznie ponad 300 tysiącami łózek.

#### d/ Roźmieszczenie baz szpitalnych

Baza szpitalna 1 Frontu Nadbałtyckiego nie zmieniła miejsca swego roźmieszczenia i pozostała na starym miejscu.<sup>x/</sup>

Baza ta roźmieszczona była w kilku rzutach. Wydzielony z niej został odwód szpitali, który przeznaczony był do rozwinięcia w toku operacji.

Baza szpitalna 3 Frontu Białoruskiego rozwinięta została w trzech rzutach. Liczyła ona około 61 tys. łózek.<sup>xx/</sup> Pierwszy jej rzut liczący 25 tys. łózek rozwinięty został w rej. Liczno, Gusino w pobliżu baz szpitalnych armii, które wchodziły w skład wydzielonych dwóch zgrupowań uderzeniowych frontu. Drugi rzut

x/ Brak danych gdzie to stare miejsce się znajdowało.

xx/ Takie dane podaje "Istorijsza Tyła Sowjetskoj Armii". Inne źródła /przytoczone dalej/ podają, że baza szpitalna 3 F.B. liczyła 48772 łózek. Możliwe iż baza ta została uzupełniona już w toku operacji i stąd ta różnica.

bazy szpitalnej frontu rozwinięty został w rejonie Smoleńska i Jarcewa. Liczył on 26.6 tys. łóżek.

W trzecim rzucie tejże bazy znajdowało się 9,6 tys. łóżek. Rzut ten rozwinięty został w rej. Wiaźma, Gżatsk.

Szpitalne pierwszej linii zostały wysunięte na linię dywizyjnych punktów medycznych.

Baza szpitalna 2 Frontu Białoruskiego, podobnie jak baza szpitalna 1 Frontu Nadbałtyckiego, pozostała w dawnym rejonie rozmieszczenia.<sup>x/</sup>

Z bazy tej według "Istorii tyła Sowietkiej Armii" nie wydzielono odwodu ruchomych szpitali przeznaczonych do wysuwania do przodu w toku operacji.

Baza szpitalna 1 Frontu Białoruskiego rozmieszczona była częściami na dwóch kierunkach.

Pierwsza i zasadnicza jej część przeznaczona do obsługiwojsk prawoskrzydłowego zgrupowania uderzeniowego frontu rozmieszczona była przede wszystkim w rejonie Homla w odległości do 100 km od podstaw wyjściowych do natarcia.

Druga część bazy szpitalnej tego frontu przeznaczona była do obsługiwojsk znajdujących się na lewym skrzydle frontu. Ta część bazy szpitalnej frontu rozmieszczała się w rejonie Sarny, Kiwerce i Biełokorowice.

Ponadto z bazy szpitalnej frontu wydzielona była część szpitali ruchomych, która stanowiła odwód przeznaczony do wysuwania do przodu w ślad za nacierającymi wojskami i przyjęcia na siebie w toku operacji obowiązków medycznego zabezpieczenia wojsk.

x

x

x

Również w poszczególnych armiach wszystkich czterech frontów zwrócono znaczną uwagę na wydzielenie odwodu ruchomych, armijnych szpitali dla wysuwania ich do przodu w toku operacji i odciążenia w pracy dywizyjnych punktów medycznych.

Oceniając więc przygotowania medycznego zabezpieczenia działań wojsk w operacji białoruskiej, należy stwierdzić, że i pod tym względem operacja przygotowana została odpowiednio.

-----  
x/Bliższych danych świadczących o tym gdzie się znajdował ten "dawny rejon" źródła radzieckie nie podają.

e/ Zabezpieczenie weterynaryjne

W związku z tym, że w wojskach przygotowujących się do operacji białoruskiej znajdowała się duża ilość koni oraz znaczna ilość zwierząt rzeźnych, służba weterynaryjna już w okresie przygotowawczym do operacji musiała wykonać poważną ilość prac z zakresu profilaktyki jak też i leczenia koni. W samym np. tylko 1 Froncie Białoruskim przy uwzględnieniu, że w składzie tego frontu znajdował się korpus kawalerii, pogłowie koni wynosiło około 145 tysięcy sztuk.

Służba weterynaryjna w toku tej pracy nad przygotowaniem operacji koncentrowała swe wysiłki głównie na doprowadzenie i utrzymanie koni w stanie zdolności do pracy w trudnych warunkach długotrwałego natarcia prowadzonego w wysokim tempie.

Mimo dużego zakresu prac służba weterynaryjna w okresie przygotowawczym do operacji potrafiła ze stojących przed nią zadań wybrać te, na których należało skupić główny wysiłek swej pracy i poprzez realizację tych zadań odpowiednio przygotować weterynaryjne zabezpieczenie białoruskiej operacji zaczepnej.

7. Dowodzenie tyłami i polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.

a/ Dowodzenie tyłami.

Całokształt prac z zakresu planowania i organizacji tyłów przygotowywanej operacji białoruskiej wykonywali osobiście kwatermistrze wykorzystując przy tym swe sztaby. W poszczególnych frontach opracowywane były plany materiałowego, technicznego i medycznego zabezpieczenia operacji. Po ich zatwierdzeniu przez Rady Wojenne i odwodów frontów, treść tych planów doprowadzona została do wykonawców. Jednak wykonawcy zapoznawani byli tylko z częścią planu - dotyczącą ich działów pracy. Poszczególni wykonawcy nie zostali zapoznani nawet z ogólnym zamiarem operacji. Takie postępowanie wynikało z potrzeby ścisłego zabezpieczenia tajemnicy wojskowej.

Plany organizacji tyłów jak również konieczne kalkulacje z zakresu materiałowego, technicznego i medycznego zabezpieczenia działań opracowywane były tylko na początkowe 9-12 dni operacji. Następnie plany te, już w toku trwania operacji, miały być uzupełnione i precyzowane na bieżąco.

Do łączności w dowodzeniu tyłami wykorzystywano na szczeblu frontu i armii węzły łączności radiowej, telegraficznej i telefonicznej a także ruchome środki łączności. Oprócz

tego kwatermistrze wszystkich szczebli w większości wypadków dążyli do utrzymywania z podwładnymi styczności osobistej.

W niektórych wypadkach w celu dowodzenia tyłami wykorzystywana była także aparatura wielokrotnej częstotliwości /WCz/.

Ponieważ w tyłach frontów i armii w okresie tym posiadano więcej technicznych środków łączności aniżeli to było w poprzednich okresach Wielkiej Wojny Narodowej, dowodzenie tyłami w operacji białoruskiej było zorganizowane sprawniej i do pewnego stopnia nieco ułatwione. Na sprawniejszą organizację dowodzenia tyłami w operacji białoruskiej miała także pewien wpływ przeprowadzona bezpośrednio przed rozpoczęciem działań dokładna kontrola przygotowania oddziałów, związków taktycznych oraz służb armii i frontów pod względem ich kwatermistrzowskiego zabezpieczenia. Zauważone pod tym względem braki i niedociągnięcia likwidowane były od razu na miejscu a często jeszcze w czasie trwania kontroli.

#### b/ Polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.

Przygotowanie białoruskiej operacji zaczepnej pod względem materiałowym, technicznym i medycznym wymagało od wojsk oraz od organów kwatermistrzowsko-tyłowych dużego nakładu pracy. W tych warunkach ogromnego znaczenia nabierała umiejętność trafienia do psychiki masy ludzi, aby zmobilizować ich do wzmożenia swoich wysiłków w pracy.

Tę właśnie pracę jako główną wykonywały w okresie przygotowawczym organa partyjno-polityczne. Mobilizowały one cały stan osobowy oddziałów, pododdziałów i urzędzeń tyłowych do dokładnego wykonywania zadań stojących przed tyłami w oczekiwanej operacji.

We wszystkich ważniejszych przedsięwzięciach realizowanych przez tyły, oprócz dowództwa, uczestniczyły także ich organa partyjno-polityczne a także miejscowe organa partyjne i organa władzy miejscowej. Na przykład w 1 Froncie Białoruskim przy realizacji eksploatacji zasobów miejscowych na szczeblu wojewódzkim przeprowadzono narady sekretarzy rejonowych i pracowników politycznych wojskowych z rejonów, Ponadto w rejonach, osiedlach i miastach przeprowadzono wykłady i wyjaśniano potrzebę okazywania pomocy frontowi. Do województwa /obłasti/ kierowano upoważnionych przedstawicieli rad wojennych frontów a do rejonów /powiatów/ upoważnionych przedstawicieli rad wojennych armii. Ponadto prowadzono z chłopami pogadanki oraz wysyłało w teren wozy radiowe, ruchome kina i wiele, wiele egzemplarzy prasy.

Dowództwo frontów utrzymywało ścisłą łączność z KC Partii i naczelnymi władzami Białorusi. Wzięło udział w odbytej w marcu 1944r. sesji Rady Głównej Republiki Białoruskiej, w opracowaniu planu odbudowy gospodarczej Białorusi oraz planu okazywania wszechstronnej pomocy dla frontów przygotowujących nowe operacje zaczepne.

Organa partyjno-polityczne pracujące bezpośrednio z masami żołnierskimi znaczną uwagę zwracały także na sprawy oszczędności sprzętu, współzawodnictwa w zwiększaniu przebiegu samochodów bez remontu, na jakość i szybkość przeprowadzania remontu sprzętu oraz na dokładność w wykonywaniu pracy we wszystkich oddziałach i urządzeniach tyłowych różnych szczebli.

W wyniku m.in. aktywnej pracy organów partyjno-politycznych, poprzez którą zmobilizowano ludzi do maksymalnych wysiłków w pracy, zostały stworzone odpowiednie warunki do realizacji kwartmistrzowskiego zabezpieczenia białoruskiej operacji zaczepnej.

## II. Niektóre problemy materiałowo-technicznego zabezpieczenia przebiegu operacji białoruskiej.

### 8. Zmiany w organizacji i rozmieszczeniu tyłów w toku operacji.

W czasie prowadzenia operacji bardzo poważnie zwiększyła się głębokość stref tyłów armii. Głębokość ta sięgała 350 km a nierzadko i więcej. Wynikało to z tego, że tylne granice stref tyłów armii nie mogły być terminowo przesuwane do przodu w miarę sukcesów wojsk radzieckich. Niemożliwe bowiem było przemieszczanie do przodu polowych baz armii przed zakończeniem odbudowy odcinków linii kolejowych. Ponadto odcinki, które zostały stosunkowo wcześniej odbudowane nie posiadały dużej zdolności przepustowej co komplikowało dowóz transportem kolejowym. Dlatego też można było przesuwać tylko niektóre najbardziej potrzebne dla obsługi i zaopatrywania wojsk oddziały i urządzenia tyłowe armii i frontów.

Mała zdolność przepustowa, odbudowywanych w niezbyt wysokim tempie sieci kolejowych powodowała, że armie kolejno rozwijały na granicę wysunięte oddziały swoich polowych baz armii jak też część niektórych urządzeń medycznych, remontowych bądź innych. Te wysunięte oddziały polowych baz armii przejmowały na siebie obowiązek zaopatrywania wojsk, które wysunęły się daleko na zachód od stacji zaopatrywania. Trzeba tu również zaznaczyć,

że oddziały polowych baz armii wysuwane były na znaczne odległości od stacji zaopatrywania. Rozpatrzmy to na przykładzie 3 Frontu Białoruskiego.

Kiedy wojska 3 Frontu Białoruskiego wyszły nad rzekę Berezyinę, wysunięte oddziały polowych baz armii tego frontu rozwinięte były w następujących rejonach:

- 5 armii w rej. Ulianowicze tj. 100 km od stacji zaopatrywania;
- 1 armii gwardyjskiej - w rej. Tołoczyn tj. około 140 km od stacji zaopatrywania;
- 31 armii w rej. Bobr tj. około 155 km od stacji zaopatrywania.

Podobnie jak w armiach tak i we froncie: /3 FB/ przy pomocy transportu samochodowego wysuwano do przodu składy frontowe. Część tych wysuniętych składów frontowych w toku trwania operacji rozwinięta została przy stacjach kolejowych Orsza i Tołoczyn.

W miarę odbudowy linii kolejowych armie uzyskiwały nowe stacje zaopatrywania, gdzie rozwijały swe urządzenia tyłowe. Jednak nie uniknięto tu zjawiska zbyt dużego odrywania się polowych baz armii od wojsk. Odrywanie to sięgało głębokości 200 - 300 km.

Oddziały i pododdziały tyłowe dywizji przegrupowywano co każde 20 - 25 km, a pułkowe skokami co 8 - 10 km.

Głębokość obszarów tyłowych frontów prawie nie uległa zmianom.

W niektórych frontach jak np. w 3 Froncie Białoruskim stacja rozdzielcza frontu przesuwana była aż kilkakrotnie. We froncie tym przesuвано ją do Orszy a następnie do Mińska.

W 2 Froncie Białoruskim odbudowa zniszczonych odcinków kolejowych a szczególnie mostów trwała dosyć długo - do 22 lipca 1944r. Do tego czasu wojska frontu oderwały się na około 500 km od głównych baz zaopatrzenia. Sytuacja wymagała bardzo szybkiego przegrupowania tyłów. Było to w zasadzie możliwe dopiero po 22 lipca. O przebiegu tego przegrupowania bliższych danych brak.

W 1 Froncie Białoruskim podobnie jak w innych frontach przegrupowanie i przemieszczenie oddziałów i urządzeń tyłowych do przodu było poważnie utrudnione, m.in. niedużym tempem odbudowy kolei i mostów. Przegrupowanie to rozpoczęto w zasadzie dopiero po odbudowie odcinka kolejowego Żłobin, Bobrusjk /trwała około 20 dni/. Do tego czasu wojska tego frontu wdarły się w głąb obrony nieprzyjaciela na odległość do 350 km od odbudowywanych linii kolejowych. W następstwie czego po odbudowanych odcin-

kach kolejowych trzeba było przesuwać w pierwszej kolejności transporty z zaopatrzeniem dla wojsk. Po nich dopiero transporty z oddziałami składów tak, że dla terminowego przegrupowania polowych baz armii i następnie stacji rozdzielczej frontu zdolności przepustowej dróg kolejowych zabrakło. W praktyce więc 1 Front Białoruski dopiero w końcu operacji rozpoczął przegrupowywać do przodu połowe bazy armii oraz stację rozdzielczą frontu.

#### 9. Zużycie środków materiałowych.

##### a/ Zużycie amunicji

Duży rozmach białoruskiej operacji zaczepnej oraz naprężony charakter działań bojowych wymagał dużego rozchodu amunicji. Przewidywane to było w toku planowania i następnie potwierdzone przebiegiem operacji. Faktyczne zużycie zasadniczych kalibrów amunicji za okres od początku operacji do końca lipca wynosiło 2,5 - 3,5 frontowej jednostki ognia. W niektórych kalibrach zużycie to było nawet większe. W ciągu miesiąca sierpnia rozchodowano jeszcze 1 - 1,5 jo. W sumie więc w ciągu całego czasu trwania operacji tj, od 23 czerwca do końca sierpnia zużyto 3,5 - 5,0 frontowych jednostek ognia.

Jeżeli uwzględnimy, że ciężar jednej jednostki ognia wszystkich frontów wykonujących operację białoruską /z wliczeniem odwodów NDAR, które weszły w skład tych frontów w toku operacji/ sięgał 90 tysięcy ton, to ogólne zużycie amunicji w toku operacji sięgało więcej niż 400 tysięcy ton. W ciągu tylko pierwszych trzech dni trwania operacji w 1 Froncie Białoruskim zużyto łącznie 1156 wagonów amunicji.

Jednak trzeba tu zaznaczyć, że przebieg operacji wykazał również, iż w niektórych armiach faktyczne zużycie amunicji było mniejsze niż przewidywał to plan. Dla przykładu można tu wymienić 65 armię 1 Frontu Białoruskiego, która wykonywała we froncie główne uderzenie. W armii tej w ciągu pierwszych dziewięciu dni faktyczne zużycie amunicji wynosiło tylko 25 - 30% zużycia zaplanowanego. Plan przewidywał bowiem zużycie od 3,0 do 4,33 jo, a faktycznie zużyto 0,37 - 1,75 jo.

W wyniku m.in. tej różnicy między planowanym a faktycznym zużyciem na stanowiskach ogniowych pozostawiono ponad 1,0 jo. Przy zmianie stanowisk ogniowych oddziały artylerii nie były w stanie podjąć całości niezużytej ilości amunicji. Do nowych rejonów trzeba było dowozić inn amunicję ze składów armii.

Na skutek niemożliwości podjęcia całości nagromadzonych zapasów amunicji pozostawała ona wzdłuż całych kierunków natarcia. Nacierające armie pozostawiały amunicję w wielu miejscach. I tak np. armie prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego pozostawiły amunicję w 110 punktach. Z tego np. 65 armia pozostawiła w 39 punktach w sumie całą jedną jednostkę ognia, 28 armia pozostawiła ponad 0,5 jo /około 2 tys. ton/.

Tak więc na omówionym przykładzie widzimy, że w niektórych armiach 1 Frontu Białoruskiego wystąpiło zjawisko zaplanowania zbyt dużego zużycia amunicji na okres trwania operacji. Ze zjawiskiem tym wiązało się też niezupełnie skutecznego urzutowanie amunicji w położeniu wyjściowym. Podobne zjawisko wystąpiło także w innych frontach.

W związku z tym dla organów tyłowych w toku operacji wyłoniono się dodatkowe zadanie. Mianowicie Rady Wojenne frontów podjęły specjalną decyzję terminowego wywozu pozostawionej amunicji. W tym celu zorganizowano specjalne grupy oraz wydzielono transport. W 1 Froncie Białoruskim do 28 armii przydzielono w tym celu aż 220 samochodów, do 65 armii - 150 a do 48 armii aż 425.

Z kolei sztaby tyłów armii okazywały pomoc dywizjom. W 65 armii dywizjom przydzielono 50 samochodów ZIS-5 oraz posłano tam oficerów sztabu tyłów armii.

Jednak mimo zastosowania specjalnych przedsięwzięć i dużego wkładu pracy nie zdołano zebrać całości pozostawionej amunicji i sprzętu. Charakterystyczną cechą w zużyciu amunicji w operacji białoruskiej jest to, że faktyczne zużycie mimo, że było znaczne to jednak w niektórych związkach operacyjnych okazało się mniejsze niż zaplanowano.

#### b/ Zużycie materiałów pędnych i smarów

W białoruskiej strategicznej operacji zaczepnej było także duże zużycie materiałów pędnych i smarów. W sumie pochodowano w operacji około 300 tys. ton różnych materiałów pędnych. W liczbie tej mieści się 190500 ton samej tylko zużytej benzyny samochodowej.

Warto dla porównania przypomnieć, że w ciągu całej wojny radziecko-fińskiej w 1939/1940r. rozchodowano tylko 215 tys. ton wszystkich rodzajów materiałów pędnych tzn. prawie o 1/3 mniej niż w jednej tylko operacji zaczepnej wojsk radzieckich w 1944r. - właśnie w operacji białoruskiej.

Zużycie benzyny samochodowej od 23 czerwca do końca lipca wynosiło 9 - 15 jednostek napełnienia. Praktycznie przewyższało ono 2-4 razy stan zapasów nagromadzonych na początku operacji.

Jeżeli chodzi o paliwo dieslowskie to zapasy nagromadzone do 22 czerwca prawie że wystarczyły na zabezpieczenie całej operacji białoruskiej.

Tak więc o ile w zużyciu amunicji w operacji białoruskiej spotkaliśmy się ze zjawiskiem pozostawienia jej w wielu miejscach to natomiast jeśli chodzi o materiały pędne i smary, spotykamy tu zjawisko odwrotne. Mianowicie odczuwano nawet pewien brak tego rodzaju zaopatrzenia. Trzeba było skupić znaczny wysiłek na jego dowóz w toku operacji. Trzeba było wprowadzić ograniczenia w limicie jego zużycia. W poszczególnych frontach i armiach zaczęto przechodzić na dobowe planowanie zabezpieczenia jednostek paliwem z uwzględnieniem konkretnych zadań bojowych i wykazywaniem ile wagowo a nie w jednostkach napełnienia przydziela się paliwa na następną dobę. Wykorzystywano również częściowo paliwo zdobywcze.

Średnie dobowe zużycie paliwa np. w 1 Froncie Białoruskim w toku operacji wynosiło:

- benzyny samochodowej - 0,21 - 0,31 jn
- oleju napędowego - 0,33 jn.

We froncie tym w czasie trwania operacji zużyto łącznie 104863 tony paliwa.

#### 10. Dowóz w toku operacji.

##### a) Warunki dowozu i dowóz amunicji

Jednym ze złożonych zadań w toku operacji okazał się dowóz środków materiałowych i to szczególnie w okresie po rozbiciu zgrupowań nieprzyjaciela w rejonie Witebska i Bobrujska. Nieprzyjaciel bowiem wycofując się pod uderzeniami wojsk radzieckich przeprowadzał jednak duże niszczenia na drogach, szczególnie kolejowych.

Odbudowa linii kolejowych, a szczególnie mostów, nie nadążała za tempem natarcia wojsk.

W tych warunkach prawie cały ciężar dowozu spadł na transport samochodowy, który w miarę posuwania się wojsk w głąb obrony nieprzyjaciela miał coraz trudniejsze warunki pracy. Materiałowe zapasy frontów, armii i dywizji zostawały w tyle a wojska odczuwały ich niedostatek. I tak np. w dotychczasowym obszarze tyłów

3 Frontu Białoruskiego w końcu lipca, kiedy wojska tego frontu znajdowały się już nad Niemnem we frontowych bazach pozostawało 2590 wagonów różnych ładunków. W tej liczbie samej tylko amunicji było 698 wagonów i to właśnie w czasie, gdy wojska odczuwały poważnie brak tego rodzaju zaopatrzenia. W 31 armii tegoż frontu na stacji Łożno znajdowało się około 540 wagonów różnych ładunków.

Duża ilość ładunków i to różnych pozostawiona była przez dywizje. Tak np. 47 dywizja piechoty z powodu braków w transporcie samochodowym pozostawiła na swej drodze ładunki, których przewiezienie wymagało 117 samochodów, 153 dywizja piechoty - odpowiednio 247 samochodów, 307 dywizja piechoty - 102 samochody itd, itd.

W tych warunkach, kiedy zadania transportu samochodowego zaczęły przerastać jego możliwości, nie będzie rzeczą dziwną, że transport ten nie był w stanie w pełni wywiązać się z wzrastających zadań dowozu.

Początkowo armijny transport samochodowy wykonywał dowóz do składów dywizji, a z chwilą pierwszego rozwinięcia wysuniętych oddziałów polowych baz armii na gruncie - do oddziałów składów armijnych. Transport dywizji zabierał środki materiałowe z wysuniętych oddziałów polowych baz armii i dostarczał do swoich składów. W niektórych wypadkach armijny transport dowoził środki materiałowe do dywizyjnych składów bez przeładunków w wysuniętych oddziałach polowych baz armii.

W miarę przesuwania się wojsk i wydłużania się armijnych dróg samochodowych, armie wzmocniane były transportem frontu. Przy tym dowodzenie transportem było scentralizowane. Wydzielony frontowy transport otrzymywał konkretne zadanie: co, ile, skąd i dokąd przewieźć oraz w jakim terminie. W czasie wykonywania zadań część samochodów, dostarczając środki materiałowe z powodu wysokiego tempa przesuwania się wojsk wykonywała długotrwałe rejsy. Na przykład w 33-ej armii 70 samochodów przesuwało się ze sprzętem czterech szpitali, bez rozładunku w ciągu całej operacji. Podobna sytuacja powstawała niekiedy podczas dowozu amunicji i żywności. To wszystko znacznie obniżało zdolność dokonywania manewru samochodami.

Znaczne wydłużenie się ogniwa dowozu, wynoszącego ponad 200 km w jedną stronę /a przy wyjściu wojsk tego Frontu Białoruskiego do rejonu BARANOWICZE - 400-500 km/ wymagało szczególnych przedsięwzięć w zakresie technicznego zabezpieczenia kolumn, w zakresie zabezpieczenia materiałowego kierowców oraz kierowania

ruchem. Dlatego też na frontowych drogach samochodowych co każde 100 - 120 km organizowane punkty pomocy technicznej, punkty tankowania, żywienia i pomocy medycznej; łaźnie, fryzjernie oraz punkty agitacyjne. W rejonie tych punktów wyznaczano długie odpoczynki kolumn samochodowych, przeprowadzano obsługę techniczną samochodów, a kierowcy otrzymywali strawę i odpoczywali.

W celu zabezpieczenia dobrej organizacji ruchu, droga samochodowa 1-go Frontu Białoruskiego podzielona została na 3 odcinki. Na każdym odcinku zorganizowano stałe i ruchome oficerskie posterunki kontrolne.

Na drodze tej znajdował się "punkt informacyjny", gdzie przebywali oficerowie łącznikowi z każdej armii. Tutaj można było otrzymać informację odnośnie dalszej marszruty, o miejscu wyładowania, zatankowania, o miejscu znajdowania się środków materiałowych, które należało zabrać w drodze powrotnej itd. Wszystko to sprzyjało zwiększeniu dobowego przebiegu samochodów.

Obrót 800 km dokonywany był w ciągu 3-4 dni. Niektórzy kierowcy w ciągu doby pokonywali 520 - 670 km trasy. Fakty bohaterstwa pracy podczas przewozów były masowym zjawiskiem. Na przykład, w 1-szym Froncie Białoruskim nagrodzono orderami i medalami 495-ciu kierowców i oficerów wojsk samochodowych.

W warunkach dużego oderwania się od dróg kolejowych, aby uzyskać samochody dla dowozu trzeba było niekiedy nawet przestawić artylerię dywizji na ciąg konny, trzeba było organizować grupy transportu samochodowego ze składu kompanii transportowo-samochodowych dywizji oraz mobilizować miejscowy transport konny. Tak było, na przykład w 43 armii 1 Frontu Nadbałtyckiego gdzie długość dróg dowozu wynosiła ok. 400 km.

Jeszcze bardziej trudne sytuacje powstawały okresowo we frontowych grupach konno-zmechanizowanych. Nawet przy posiadaniu przez te grupy specjalnie przydzielonego transportu samochodowego występowały takie krytyczne dni, kiedy nie mogły one przesuwać się do przodu z powodu braku paliwa. Na przykład, konno-zmechanizowana grupa 3 Frontu Białoruskiego, po wyjściu w rejon WILEJSKA i MOŁODECZNO, zmuszona była zatrzymać się oczekując na dowóz paliwa. W takich wypadkach dowóz dokonywany był przy pomocy lotnictwa transportowego i transportem samochodowym odwodu Naczelnego Dowództwa.

Ogólnie biorąc transport samochodowy wywiązał się z zadania, dowożąc niezbędne ilości środków materiałowych w warunkach dużej

głębokości operacji i przy oderwaniu się wojsk od dróg kolejowych. Doświadczenie pokazało jednak, że w tych warunkach armijnego transportu samochodowego było za mało oraz, że istniała potrzeba poważnie zwiększyć jego zdolność załadowniczą.

Jeszcze bardziej intensywnie pracował transport samochodowy tyłów taktycznych.

Podczas przegrupowania składów dywizyjnych trzeba było dokonywać do 3-4 obrotów. W szeregu wypadkach środki materiałowe i sprzęt pozostawiono w poprzednich miejscach rozmieszczenia. Istotnym brakiem w pracy transportu samochodowego były przestoje samochodów podczas załadunku, wyładunku oraz przestoje wynikające z powodu braku paliwa. Niezbyt dokładne było kierowanie dowozem na skutek niedostatecznego zabezpieczenia w techniczne środki łączności. Dlatego też bardzo korzystną okazała się organizacja informacyjnych i dyspozytorskich punktów oficerskich.

Duża objętość dowozu transportem samochodowym podczas trwania operacji, w znacznej mierze wynikała ze zwiększenia się potrzeb materiałowych na skutek wzrostu nasycenia wojsk technicznym sprzętem bojowym.

Można to zobaczyć na przykładzie przedstawionych niżej wskaźników wagowych, dotyczących operacji białoruskiej i bitwy nad Wołgą.

Jednostka miary	Front Stalingradzki/ listopad 1942r./	3 Front Białoruski /czerwiec 1944r./
1,0 jednostka ognia amunicji /tón/	9073	20228
1,0 jednostka napełnienia MPS /tony/	2050	5411
1,0 racja dzienna żywności i paszy /tóny/	1471	1708

Zatem ciężar jednej jednostki ognia, jak również jednej jednostki napełnienia, przy prawie jednakowej ilości armii w Froncie Stalingradzkim i w 3 Froncie Białoruskim, zwiększył się w tym ostatnim w stosunku do Frontu Stalingradzkiego więcej niż dwukrotnie. Dane te również rzucają pewne światło na warunki i zakres prac transportu samochodowego w zakresie dowozu w toku operacji białoruskiej.

Jeżeli chodzi o dowóz amunicji to w zasadzie prowadzony on był według planu. Niekiedy nawet oddziały frontowych artyleryjskich składów wysuwano na rubież składów dywizyjnych. Z tych wysuniętych /nowoorganizowanych/ frontowych składów amunicji armie pobierały amunicję transportem własnym i dostarczały ją do wysuniętych oddziałów polowych baz armii. Bezpośrednio z wysuniętych frontowych składów amunicji niekiedy pobierały amunicję poszczególne dywizje.

Warto jeszcze kilka słów oddzielnie poświęcić omówieniu dowozu paliwa.

b/ Dowóz paliwa

Uwzględniając bardzo trudne warunki w jakich transport samochodowy dokonywał m.in. dowozu paliwa nie będzie się dziwić, że dowóz ten był mniejszy niż zużycie tego zaopatrzenia. Dlatego też zapasy paliwa wyczerpywały się i ich stan ilościowy spadał dosyć gwałtownie. Na przykład w dniu 1 lipca 1944 roku w wojskach 3 Frontu Białoruskiego stan zabezpieczenia w benzynę samochodową zmniejszył się do 1,1 jednostki napełnienia a już w dniu 19 lipca aż do 0,6 jednostki napełnienia.

Dowóz paliwa w toku trwania operacji był zbyt niski w stosunku do potrzeb. Wpływało na to wiele czynników a m.in. i duże zużycie paliwa i przede wszystkim brak we frontach i armiach wystarczającej ilości środków do przewozu paliwa po drogach kołowych. Dlatego też nie mógł on być równomierny codziennie i planowy. Dostarczenie paliwa do stacji rozdzielczej frontu nie mogło od razu polepszyć sytuacji. Dla dostarczenia paliwa ze stacji rozdzielczej frontu do wojsk trzeba było zużyć 3-4 dni czasu.

Trudności w dowozie paliwa do wojsk zaczęły głównie wzrastać od dnia 5 lipca kiedy w poważnym stopniu wydłużyły się drogi dowozu.

Trudności w dowozie materiałów pędnych szczególnie komplikowało działalność bojową lotnictwa radzieckiego, którego sieć lotniskowa nie była tak daleko wysunięta na zachód jak nacierające wojska lądowe. W wyniku m.in. braku paliwa lotnictwo radzieckie w wielu wypadkach nie mogło skutecznie osłonić wojsk lądowych od uderzeń lotnictwa nieprzyjaciela. I tak np. 29 lipca 6 armia lotnicza mająca około 1400 samolotów, a więc mająca 2-3 krótną ilościową przewagę nad nieprzyjacielem, przeprowadziła wszystkiego 95 samolotolotów. Lotnictwo hitlerowskie zaś w tym dniu dokonało

286 samolotów. Ta sama 6 armia lotnicza w dniu następnym tj. 30 lipca przedsięwzięła 232 samoloty a lotnictwo nieprzyjaciela 300 samolotów. Ten nieduży wysiłek bojowy 6 armii lotniczej, podobnie jak i innych armii lotniczych spowodowany był w głównej mierze niedociągnięciami w organizacji pracy tyłów frontów oraz tyłów armii lotniczych w zakresie dowozu paliwa.

c/ Dowóz i zaopatrywanie w żywność

Dowóz żywności oraz w ogóle zaopatrywanie w ten rodzaj zaopatrzenia w czasie trwania białoruskiej operacji zaczepnej we wszystkich frontach wykonujących operację były raczej na poziomie zadowalającym. Wykorzystanie bowiem przez wojska miejscowych zasobów żywności i paszy spowodowało zmniejszenie się rozmiarów dowozu tego zaopatrzenia.

W toku operacji zastosowano w procesie dowozu żywności i zaopatrywania w nią wojsk pewne usprawnienia. Polegało to na tym, że na miejsce księgi ewidencyjnej /wzór nr 14/, która znajdowała się w zasadniczym składzie żywnościowym, każdemu związkowi taktycznemu oraz samodzielnym jednostkom armijnym wydano nowowprowadzoną kartę limitową. Karta ta dawała prawo pobierania żywności w granicach ustalonych limitów /norm/ z oddziałów składów w dowolnym miejscu. Przedsięwzięcie to w pełni odpowiadało warunkom pracy podczas natarcia prowadzonego w wysokim tempie. W takich bowiem warunkach przydzielenie związku taktycznego /samodzielnego oddziału/ na stałe do jednego określonego składu znacznie wydłużało drogi dowozu żywności do tego związku. Natomiast umożliwienie związkowi taktycznemu pobierania żywności z dowolnego składu bądź jego oddziału skracało te drogi.

W warunkach posiadania niezbyt dużej ilości transportu samochodowego a głównie paliwa przedsięwzięcie to pobierało dużego znaczenia. Ponadto umożliwiało ono bardziej równomierny rozdział produktów między jednostki i związki taktyczne niezależnie od tego z ilu punktów otrzymywały one w ciągu miesiąca należne im ilości żywności.

Tak więc dowóz i zaopatrywanie wojsk w toku operacji w żywność i paszę realizowane były prawie bez żadnych większych trudności.

## 11. Zniszczenia i odbudowa linii kolejowych.

### a/ Zniszczenie linii kolejowych.

Nieprzyjaciel wycofując się pod naporem wojsk radzieckich dążył do maksymalnego zniszczenia linii kolejowych.

W pasie działań zaczepnych 2 Frontu Białoruskiego ogólna długość zniszczonych linii kolejowych sięgała 776 km. Stanowiło to około 38% całej długości zaplanowanych do odbudowy linii kolejowych.<sup>x/</sup>

Nieprzyjaciel niszczenia na liniach kolejowych przeprowadzał m.in. przy pomocy wykorzystywania specjalnych pociągów niszczytelni. W pasie omawianego frontu przy pomocy takiego niszczytelni nieprzyjaciela - zniszczył cały odcinek kolejowy: Cranicha, Mohylew oraz zerwał most na rzece Dniepr pod Mohylewem.

Również poważnych zniszczeń na kolei dokonał nieprzyjaciel wycofujący się spod uderzeń 1 Frontu Nadbałtyckiego.

Natomiast w 3 Froncie Białoruskim zniszczenia na liniach kolejowych wykonywane przez nieprzyjaciela były bardzo nieduże, mimo iż nieprzyjaciel na tym kierunku dysponował aż dwoma pociągami - niszczytelami. We froncie tym bowiem o czym już wspomniano zastosowano szereg skutecznych przedsięwzięć dla uniemożliwienia nieprzyjacielowi dokonywania masowych niszczeń na kolei. Mianowicie kiedy w pasie tego frontu zaznaczył się odwrót nieprzyjaciela, 1 gwardyjska dywizja lotnictwa szturmowego /z 1 armii lotniczej/ przeprowadziła około 180 samolotolotów i zakłóciła ruch transportów kolejowych nieprzyjaciela na odcinku Orsza, Borysów oraz zniszczyła działający tam niszczytel kolejowy.

Drugi niszczytel dróg kolejowych działający przed wojskami 3 Frontu Białoruskiego zdążył zaledwie zniszczyć około 8 km linii kolejowej i został sam zniszczony przez wojska pancerne.

Również ważny obiekt - most na rzece Dniepr na odcinku kolejowym Kriczew, Orsza został obroniony od zniszczenia przez nieprzyjaciela. Zadanie to wykonało lotnictwo szturmowe 3 Frontu Białoruskiego.

Tak więc dzięki m.in. wyżej omówionym przedsięwzięciom w pasie działań 3 Frontu Białoruskiego 88% sieci kolejowej była

-----  
<sup>x/</sup> Z powyższego wynika, że zaplanowano odbudować ok. 2000 km linii kolejowych. Niestety nie wiadomo czy dotyczy to wszystkich czterech frontów czy tylko 2 FB.

niezniszczona i wymagała tylko przekucia na szerszy tor.

W pasie natarcia 1 Frontu Białoruskiego nieprzyjaciel dokonał również poważnych zniszczeń na drogach kolejowych. Zniszczył także mosty m.in. na Dnieprze koło Żłobina i na Berezynie koło Bobrujska.

#### b/ Odbudowa kolei

Duże zniszczenia dokonane przez nieprzyjaciela na liniach kolejowych a głównie mostach oraz niezupełnie dostateczna ilość sił i środków do ich odbudowy doprowadziły do tego, że średnie tempo odbudowy kolei wynosiło  $4\frac{6}{10}$  km na dobę. Wojska zaś nacierały w tempie początkowo około 15 km a następnie około 20 - 25 km na dobę. Zatem tempo odbudowy kolei nie nadążało za tempem natarcia.

Wyjątkiem spośród wszystkich frontów był 3 Front Białoruski, w pasie którego uniemożliwiono nieprzyjacielowi dokonania masowych zniszczeń. Dlatego też tempo odbudowy linii kolejowych w tym froncie sięgało około 15 - 17 km na dobę.

Planowane tempo odbudowy linii kolejowych w tym froncie miało wynosić tylko 8,5 km na dobę. Na osiągnięcie większego tempa odbudowy kolei w tym froncie wpłynął również fakt, że nie musiano odbudowywać mostów w taktycznej strefie obrony nieprzyjaciela. Ponadto we froncie tym /3 F.B./ do odbudowy dużych stacji kolejowych /Orsza, Mińsk, Wilno/ wykorzystywano także kolejarzy miejscowych.

Najsłabszym odcinkiem w odbudowie linii kolejowych okazała się odbudowa mostów. Most np. przez rzekę Niemen w rej. Grodna odbudowywano 22 doby /długość 465 m/.

W 1 Froncie Białoruskim w czasie trwania operacji zachodziła konieczność odbudowywać duże mosty kolejowe na rzece Dniepr koło Żłobina i rzece Berezyna koło Bobrujska. Na odbudowę pierwszego z tych mostów zużyto 15 dni /długość mostu - 400 m/. Most pod Bobrujskiem odbudowywano chyba dłużej.

W związku z tym odbudowa odcinka kolejowego Żłobin, Bobrujsk o długości 65 km trwała około 20 dni. Tempo odbudowy dróg kolejowych zależało nie tylko od wielkości dokonanych na tych drogach zniszczeń ale m.in. także od możliwości szybkiego uruchomienia odbudowy urządzeń technicznych na kolei, odbudowy mostów i także od możliwości przesuwania oddziałów odbudowy kolei na nowe odcinki kolejowe.

Przy wysokim tempie natarcia wojsk zachodziła również konieczność szybkiego przesuwania oddziałów odbudowy linii kolejowych na nowe odcinki kolejowe podlegające odbudowie. Do tego należało wykorzystywać transport samochodowy. Jednak oddziały odbudowy kolei nie miały dostatecznej ilości tego transportu. Dlatego przesuwanie ich na nowe odcinki odbudowy było poważnie brakiem tym hamowane. W konsekwencji wpływało to ujemnie na tempo odbudowy linii kolejowych i pociągało za sobą dalsze trudności w pracy organów tyłowych.

## 12. Wydłużanie dróg samochodowych.

W okresie przygotowawczym do operacji oddziały drogowe przygotowywały swój sprzęt do pracy nad odbudową dróg samochodowych a więc do wydłużania tych dróg w ślad za nacierającymi wojskami.

Z rozpoczęciem natarcia oddziały drogowe armii natychmiast przystąpiły do wydłużania armijnych dróg samochodowych. W szeregu armiach próbowano przygotowywać po dwie armijne drogi. Wkrótce jednak przekonano się, że to przekracza ich siły. W dalszym ciągu we wszystkich armiach przygotowywano po jednej armijnej drodze samochodowej.

Szybkie przesuwanie się wojsk frontu wymagało odpowiedniej taktyki zabezpieczenia drogowego. W ślad za czołowymi oddziałami, w ramach inżynierskiego zabezpieczenia natarcia, na miejscach zniszczenia budowano objazdy i tymczasowe mosty. Następnie odbudowę dróg przeprowadzały oddziały drogowe armii. Przed wojskami drogowymi przesuwały się grupy rozpoznawcze a wraz z nimi grupy remontowe, drużyny saperów i pododdziały regulacji ruchu. Te ostatnie pododdziały miały z sobą zapas znaków drogowych. Grupy te w wypadku potrzeby ulepszały czasowo objazdy i przeprawy, określały objętość i charakter niezbędnych prac remontowych pierwszej kolejności, przy zniszczonych odcinkach wyszukiwały nowe objazdy, to jest opracowywały konkretne plany prac remontowych, które po zatwierdzeniu przez dowództwo realizowane były przez wojska drogowe. Przy takim zachowaniu kolejności <sup>pracy</sup> wydłużane były również frontowe drogi samochodowe. Wojska drogowe w położeniu wyjściowym, ześrodkowywały się z reguły na kierunkach natarcia zgrupowań uderzeniowych.

Niedostateczna ilość transportu samochodowego w jednostkach drogowych poważnie obniżała ich operatywność oraz zwiększała czas przegrupowania ich na nowe punkty. Stan osobowy jednostek drogowych

przegrupowywany był pieszo na co tracono wiele czasu ze szkodą dla prac drogowych.

Przerwy w zaopatrzeniu maszyn drogowych w paliwo pogłębiały trudności przegrupowywania.

Ogólna ilość prac wykonanych w zakresie wydłużania na zachód dróg samochodowych oraz ich utrzymania i obsługi była bardzo poważna. Można to częściowo zobrazować danymi liczbowymi zaczerpniętymi z 3 Frontu Białoruskiego. Mianowicie w 3 Froncie Białoruskim od dnia 22 czerwca do dnia 18 lipca przygotowano oraz obsłużono 4352 km dróg. Z tego frontowymi siłami i środkami - 2348 km dróg. W poszczególnych armiach tegoż frontu armijne oddziały drogowe w przygotowały i obsłużyły swymi siłami następujące ilości kilometrów dróg:

- w 31 armii - 392 km dróg;
- w 5 armii - 560 km dróg;
- w 33 armii - 400 km dróg.

Tak więc przeciętnie oddziały drogowe armii przygotowywały i obsługiwały w toku operacji po około 450 - 500 km dróg samochodowych.

### 13. Medyczne i weterynaryjne zabezpieczenie w toku natarcia

Przy organizacji medycznego zabezpieczenia w toku natarcia organa tyłowe napotykały na mniej trudności niż w innych działkach pracy.

Służba medyczna wojsk biorących udział w operacji skupiła swój wysiłek przede wszystkim na rozwiązanie tych podstawowych problemów medycznego zabezpieczenia działań, które okazały się w toku trwania operacji najbardziej istotnymi. Do nich zaliczyć należy terminowe przegrupowywanie do przodu ruchomych urządzeń medycznych, udzielanie rannym i chorym możliwie szybko pomocy medycznej oraz organizację i prowadzenie ewakuacji rannych i chorych.

W dalszej części niniejszych wyjaśnień poruszone zostaną niektóre z tych problemów.

#### a/ Ewakuacja rannych i chorych

Służba medyczna najniższego szczebla wysiłek swój skupiła na terminowym wynoszeniu rannych i chorych z pola walki. Zwykle grupowano ich początkowo w kompaniach a po okazaniu im pierwszej pomocy, wywożono ich na furmankach do batalionowych punktów medycznych, jeżeli pozwala na to sytuacja. Niekiedy ewakuacja do

batalionowych punktów medycznych przeprowadzona była przy pomocy psów.

Ranni po dostarczeniu ich na punkty medyczne opracowywani byli przy pomocy personelu medycznego o średnich kwalifikacjach, po czym ewakuowano ich transportem kompanii sanitarnych pułków do pułkowych punktów medycznych.

W zakresie terminowego wynoszenia rannych z pola walki osiągnięto dobre rezultaty. Na przykład w 1 Froncie Białoruskim przybywało w ciągu czterech godzin po zranieniu do pułkowych punktów medycznych w czerwcu 83,2%, w lipcu - 83,2%, a w sierpniu - 88,5% rannych. Jednak pewna część rannych na skutek nieodpowiedniej organizacji wyszukiwania, niedokładnego patrolowania, nieznamomości miejsc rozmieszczenia urządzeń medycznych, obstrzału nieprzyjaciela oraz z powodu innych przyczyn wynoszona była z pola walki z opóźnieniem.

Lekko ranni samodzielnie odchodzili do tyłu, lecz nie znajdując urządzeń medycznych zatrzymywali się w osiedlach zamiast trafić do szpitali.

W celu zabezpieczenia terminowej ewakuacji leżących rannych z pułkowych punktów medycznych do pułków przydzielono samochody z batalionów medyczno-sanitarnych dywizji. Ranni mogący siedzieć ewakuowani byli przeważnie pustym transportem powracającym z dowozu. Szeroko stosowano, szczególnie podczas drugiego etapu operacji, ewakuację rannych z pułków do dywizyjnych punktów medycznych, transportem konnym, gdyż dla sanitarnego transportu samochodowego nie było benzyny. W 1 Froncie Białoruskim do 68,8% rannych ewakuowano transportem konnym, w tej liczbie również transportem miejscowym.

Ewakuację rannych i chorych do frontowych baz szpitalnych przeprowadzano specjalnym samochodowym transportem sanitarnym oraz częściowo armijnym i frontowym transportem samochodowym, powracającym z dowozu. W <sup>dużo</sup> poważnych rozmiarach w toku operacji białoruskiej wykorzystywano także do ewakuacji rannych i chorych, lotnictwo sanitarne. W samym tylko 3 Froncie Białoruskim przy pomocy lotnictwa sanitarnego wyewakuowano z armijnych urządzeń medycznych tego frontu 1786 rannych i chorych.

Reasumując to zagadnienie należy stwierdzić, że ewakuacja rannych i chorych w toku operacji była zorganizowana właściwie i prowadzona sprawnie. Jeżeli uwzględni się, że w operacji tej odczuwano poważne trudności w transporcie samochodowym, to zorganizowanie sprawniej ewakuacji rannych i chorych w tych warunkach było dużym sukcesem służby medycznej.

b/ Przesunięcia urządzeń medycznych

Sprawnie prowadzona ewakuacja rannych i chorych w toku operacji nie mogła być osiągnięta bez dokonywania w terminie przesunięć do przodu urządzeń medycznych różnych szczebli. Przesunięciami tymi organa dowodzenia służbą medyczną osiągały także regulowanie obciążenia pracą poszczególnych urządzeń medycznych. Mianowicie na pułkowe drogi dowozu i ewakuacji wysuwano dywizyjne i korpuśne punkty rozdzielcze, a na drogi ewakuacji prowadzące od dywizyjnych punktów medycznych oraz od ruchomych szpitali pierwszej linii wysuwano armijne punkty rozdzielcze.

Pierwsze rzuty baz szpitalnych frontów, które przesuwają się w ślad za nacierającymi wojskami, zwykle "nakrywały" <sup>x/</sup> szpitale stanowiące drugie rzuty baz szpitalnych armijnych. Przyjmując od szpitali armijnych rannych i chorych stwarzały im możliwość do przesunięcia się w przód.

Szpitale wchodzące w skład pierwszych rzutów polowych baz szpitalnych armii przesuwają się zwykle do rejonów, w których rozwijały się wysunięte oddziały polowych baz armii.

Na rubież dywizyjnych punktów medycznych wysuwane były szpitale pierwszej linii.

W pracy urządzeń medycznych szczebla taktycznego w toku natarcia typowym zjawiskiem było prawie ciągłe przegrupowywanie tych urządzeń w ślad za wojskami ich związków taktycznych. I tak na przykład w 31 armii bataliony medyczno-sanitarne dywizji w toku operacji przegrupowywały się średnio 18-20 razy, a pułkowe kompanie sanitarne - do 50 razy.

W warunkach nieprzerwanego natarcia bardzo ważną rolę odegrało terminowe przybliżenie pierwszych rzutów baz szpitalnych armii do dywizyjnych punktów medycznych oraz pierwszych rzutów baz szpitalnych frontów do urządzeń leczniczych armii. Dawało to możliwość szybko zwalniać dywizyjne punkty medyczne w celu przesuwania ich w ślad za wojskami i nieprzerwanego obsługiwanie wojsk.

Niedostateczne jednak ukompletowanie polowych ruchomych szpitali transportem samochodowym hamowało terminowe ich przesuwanie.

x/ Termin pospolicie używany w taktyce tyłów w czasie II wojny światowej. "Nakrywanie" polegało na tym, że podchodzący z głębi szpital występujący w roli "nakrywającego" przejmował od szpitala "nakrywanego" rannych i chorych wraz z łózkami i częścią sprzętu. Szpital "nakrywany" zaś pobierał od "nakrywającego" go szpitala odpowiednią ilość sprzętu nierozwiniętego i był w stanie przesunąć się do przodu za swymi wojskami.

Część szpitali niektórych armii do końca operacji pozostała w położeniu wyjściowym, odrywając się od wojsk na odległość do 500 km. Przegrupowanie szpitali częściami /oddziałami/ oraz wykorzystanie do tego celu powrotnych rejsów sanitarnego transportu samochodowego, było powszechnym zjawiskiem.

Nadzwyczaj duże trudności wynikły przy zabezpieczeniu medycznym wojsk 2 Frontu Białoruskiego na skutek tego, że nie był tam zorganizowany pierwszy rzut bazy szpitalnej frontu oraz, że nie było odwozu szpitali ruchomych. Z tego powodu znaczna część rannych otrzymała kwalifikowaną pomoc medyczną z opóźnieniem 3-4 dniowym.

W rezultacie nieprzerwanego sanitarno-epidemiologicznego rozpoznania i terminowo przeprowadzonych przeciwepidemicznych przedsięwzięć, choroby zakaźne w wojskach miały miejsce w sporadycznych wypadkach, pomimo istnienia niesprzyjających sanitarno-epidemiologicznych warunków na wyzwolonym terenie. Dużą pomoc służbie medycznej w tych, jak i w innych, zagadnieniach okazywali białoruscy partyzanci, którzy terminowo przedstawiali dane o epidemiologicznym stanie rejonu.

Powrót rannych do szeregów w operacji przeprowadzonej w celu wyzwolenia Białorusi w porównaniu z poprzednimi operacjami zwiększył się. Jeśli w bitwie pod Wołgogradem do szeregów powracało 32,3% a w bitwie pod Kurskiem - 45% rannych, to w toku białoruskiej operacji powracało ich 50%.

Kończąc to zagadnienie należy podkreślić, że mimo trudności i niedociągnięć jakie wystąpiły w przesuwaniu do przodu urządzeń medycznych i w ich pracy w 2 Froncie Białoruskim, w pozostałych frontach przemieszczenia urządzeń medycznych w toku operacji przebiegały raczej sprawnie.

#### c/ Zabezpieczenie weterynaryjne

W toku natarcia w związku ze wzrastającymi zadaniami dowozu, działaniem grup kawaleryjskich na głębokie tyły nieprzyjaciela itd., itd. następowało szybsze zużycie koni jako siły pociągowej, wiele wypadków zranienia koni w wyniku których to zjawisk powiększała się ilość pracy jaką wykonywała służba weterynaryjna.

Ponieważ natarcie prowadzone było w dosyć wysokim tempie powodowało ono również konieczność częstego przegrupowywania dywizyjnych ambulansów weterynaryjnych a także niejednokrotnego przegrupowania armijnych i frontowych szpitali weterynaryjnych.

Przegrupowanie to przeprowadzano tak zwanym sposobem przekraczania

oraz "nakrywania". Przy tym sposobie szpital weterynaryjny wyższego szczebla dokonywał "nakrycia" szpitala weterynaryjnego niższego szczebla. Przejmował od ostatniego znajdujące się w nim chore i ranne konie i uwalniał go do dalszego kolejnego przegrupowania. System ten zmniejszał zakres prac nad organizacją i przeprowadzeniem ewakuacji koni. W ten sposób służba weterynaryjna zyskiwała więcej czasu na wykonanie innych prac weterynaryjnego zabezpieczenia.

Poważną pracę służba weterynaryjna miała do wykonania przy opracowywaniu koni zdobycznych, których były poważne ilości. W rejonie Bobrujska np. oddziały 3 Frontu Białoruskiego przejęły po nieprzyjacielu około 11 tysięcy koni. Konie te wymagały przynajmniej przeglądu weterynaryjnego, gdyż bez przeprowadzenia przeglądu zachodziła niebezpieczeństwo powstania i rozprzestrzeniania się chorób zakaźnych wśród zwierząt. Przesortowanie i przeprowadzenie zabiegów profilaktycznych w całym tym pogłowie koni<sup>kim</sup> oraz wyeliminowanie zeń sztuk chorych zapobiegło ewentualnemu rozprzestrzenianiu się zwierzęcych chorób zakaźnych.

#### 14. Dowodzenie, ochrona i obrona oraz polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.

##### a/ Dowodzenie tyłami

W toku prowadzenia operacji białoruskiej w dowodzeniu tyłami nastąpiły znaczne komplikacje. Wiązało się to w dużej mierze z bardzo poważnym rozciągnięciem się tyłów. W tych warunkach utrzymanie sprawnej łączności tyłów, tego podstawowego atrybutu skutecznego dowodzenia także i tyłami było bardzo ograniczone. Występujący przede wszystkim w tyłach taktycznych nagminny brak niezbędnych środków łączności poważnie opóźnił przekazywanie zarządzeń, meldunków oraz różnych informacji.

W toku natarcia organizowane były we frontach i armiach tzw. drugie rzuty dowodzenia. Praktyka z zakresu dowodzenia tyłami w ten sposób wykazała, że odrywanie się drugich, tj. kwatermistrzowskich rzutów dowodzenia od rzutów pierwszych może sięgać do 15 km w armiach i do 50 km na szczeblu frontu.

W warunkach długotrwałego nieprzerwanego pościgu za wycofującym się nieprzyjacielem podstawowymi dokumentami w dowodzeniu tyłami były krótkie zarządzenia wydawane osobiście bądź przekazywane technicznymi środkami łączności albo przesyłane przez specjalnych oficerów łącznikowych.

b/ Ochrona i obrona tyłów

Przy organizacji ochrony i obrony tyłów w toku operacji na wyzwolonych terenach ZSRR ludność miejscowa okazywała wszelką pomoc organom tyłowym. Pomoc taka była bardzo przydatna. Ludność miejscowa bowiem znała dokładnie warunki terenowe swego miejsca zamieszkania, znała się wzajemnie, znała okoliczne tereny leśne itp.

A należy podkreślić, że oprócz dążności nieprzyjaciela do wzmocnienia działalności dywersyjnej na tyłach wojsk radzieckich w lasach działały różne tak zwane wówczas kułacko-nacjonalistyczne bandy.

Składały się one z tak zwanych "bänderowców", "bulbowców" i podobnych im elementów.

Do walki z w/w bandami, jak też do bezpośredniej ochrony i obrony różnych obiektów tyłowych, wykorzystywane były wojska NKWD. Ponadto zostały zorganizowane w miastach miejskie a po wsiach wiejskiej komendy wojskowe, których zadaniem m.in. było utrzymanie porządku i bezpieczeństwa na tyłach. Przy komendach tych formowane były ochotnicze brygady i grupy pomocy w składzie po 10-15 ludzi. W skład tych grup przyjmowano przede wszystkim ludzi spośród aktywnego społecznego, partyjnego i komsomolskiego. Ponadto do ochrony i obrony tyłów wykorzystywane cały skład osobowy oddziałów i urzędzeń tyłowych. Omówione m.in. w/w przedsięwzięcia zabezpieczały porządek na tyłach oraz właściwą ochronę i obronę urzędzeń tyłowych.

c/ Polityczne zabezpieczenie pracy tyłów.

Kwatermistrzowskie zabezpieczenie masy wojsk wykonujących operację białoruską i zaopatrzenie tych wojsk we wszystko co niezbędne do życia i walki wymagało ogromnego wysiłku całości organów tyłowych wszystkich szczebli dowodzenia. Usuwanie występujących w toku operacji braków i niedociągnięć w pracy tyłów wymagało także poważnej pracy ze strony organów partyjno-politycznych kwatermistrzostwa.

Organa partyjno-polityczne kwatermistrzostwa w toku swej pracy w operacji białoruskiej główną uwagę zwróciły właśnie na te problemy, rozwiązanie których nastroczało pracownikom tyłów największej trudności, a więc np. na problem organizacji terminowego dowozu środków materiałowych i zaopatrzenia w te środki walczących wojsk. Oprócz tego organa partyjno-polityczne przeprowadziły bardzo szeroką pracę polityczną wśród rannych i chorych przebywających w szpitalach oraz wśród wojsk przesuwających się transportami kolejowymi

i po drogach samochodowych. Nie pominięły te organa także spraw ewidencji i oszczędności sprzętu, prawidłowej eksploatacji tegoż sprzętu i wielu innych spraw.

W pracy swej organa partyjno-polityczne korzystały także z dużej pomocy miejscowych społecznych i partyjnych organizacji. Z kolei organa partyjno-polityczne zmobilizowały także masy żołnierskie do pomocy miejscowym organizacjom przy sprzęcie plonów i przy innych pracach na rzecz gospodarki narodowej.

### III. Zakończenie - wnioski.

Omówiona w poszczególnych rozdziałach i zagadnieniach niniejszego skryptu wykładu praca organów kwatermistrzowsko-tyłowych w strategicznej operacji zaczepnej na Białorusi jest jednym z wielu historycznych przykładów kwatermistrzowskiego zabezpieczenia głębokiej operacji zaczepnej prowadzonej w dużym tempie przez wszystkie rodzaje wojsk.

W operacji tej, podobnie jak w wielu innych operacjach zaczepnych przeprowadzonych przez wojska radzieckie w latach 1944 - 1945, wystąpiły pewne charakterystyczne cechy i tendencje.

Do najbardziej charakterystycznych z nich należałoby zaliczyć:

- niezbyt duża głębokość rejonów, stref a nawet obszarów tyłów /z wyjątkiem obszaru tyłów 1 Frontu Białoruskiego na jego lewym skrzydle/;
- maksymalne dążenie do zbliżenia do linii podstaw wyjściowych do natarcia zapasów środków materiałowych oraz oddziałów i urządzeń tyłowych;
- nagromadzenie w okresie organizacji natarcia dostatecznych ilości zapasów środków materiałowych potrzebnych do rozpoczęcia operacji. Jednak do pewnego stopnia niezupełnie właściwe urzutowanie niektórych rodzajów tychże środków /amunicji/ w położeniu wyjściowym. Tendencja do nagromadzenia amunicji na stanowiskach ogniowych według maksymalnego wariantu okazała się niesłuszna. Spowodowała bowiem pozostawienie znacznych zapasów amunicji w tyle;
- trudności w organizacji i prowadzeniu dowozu w toku operacji;
- materiałowe, techniczne i medyczne zabezpieczenie jak gdyby kolejnej operacji zaczepnej /działań zaczepnych, prowadzonych w kierunku zachodnim aż do Wisły od rubieży Dzwińsk, Stołpce, na której to rubieży miała być zakończona operacja białoruska/ grupy frontów bez posiadania na przygotowanie tegoż zabezpieczenia

odrębnego okresu przygotowawczego.

W zakończeniu niniejszym warto też zwrócić uwagę na następujące zjawiska i płynące z nich wnioski.

W związku z dużym tempem natarcia, sięgającym 20 - 25 km na dobę oraz nienadążaniem odbudowy dróg kolejowych w toku prowadzenia natarcia występowało zjawisko odrywania się polowych baz armii od wojsk. W tych warunkach terminowe zaopatrywanie wojsk osiągnięte było przede wszystkim przez systematyczne organizowanie w ślad za nacierającymi wojskami wysuniętych oddziałów polowych baz armii na gruncie oraz równoczesne przesuwanie do przodu podstawowych składów frontowych a głównie ich oddziałów i przejmowanie przez nie części funkcji zasadniczych baz zaopatrzenia.

Bardzo ważnym warunkiem, uzależniającym terminowe zaopatrywanie walczących wojsk, była szybka odbudowa dróg kolejowych. Jednak, jak wykazał przebieg operacji, warunek ten przy wzrastającym gwałtownie tempie natarcia nie mógł być w pełni zrealizowany bez zastosowania szeregu dodatkowych przedsięwzięć. Doświadczenia nabyte w toku białoruskiej operacji przez 3 Front Białoruski w zakresie realizacji tych przedsięwzięć tzn. przedsięwzięć mających na celu wzbronienie nieprzyjacielowi dokonywania masowych niszczeń na kolei, pokazały praktycznie, że przedsięwzięciami takimi można znaczenie przyspieszyć tempo odbudowy linii kolejowych. Tym samym można zapewnić sobie stworzenie tego podstawowego warunku terminowego zaopatrywania walczących wojsk.

Tam gdzie przedsięwzięcia powyższe przeprowadzone były w rozmiarach niedostatecznych tempo odbudowy sieci kolejowej było za niskie w stosunku do potrzeb. Ponadto zdolność przepustowa odbudowywanych odcinków kolejowych była również niewystarczająca. Wszystko to poważnie ograniczało możliwości przegrupowania zasadniczych oddziałów i urządzeń tyłów operacyjnych oraz ograniczało możliwości dokonywania dowozu i ewakuacji koleją.

Z powyższego zjawiska, dotyczącego różnicy między wzrostem tempa natarcia i nienadążaniem tempa odbudowy kolei w toku operacji białoruskiej wypływały wnioski, że w głębokich operacjach zaczepnych prowadzonych w wysokim tempie dużego znaczenia nabiera dowóz transportem samochodowym. Powoduje to jednak konieczność szybkiego przygotowywania w ślad za nacierającymi wojskami dróg samochodowych oraz zwiększenie efektywności pracy transportu samochodowego. Pod tym względem operacja białoruska dała bogate

i pouczające doświadczenia.

Zwiększenie zdolności załadowczej frontowego i armijnego transportu samochodowego, wpłynęło dodatnio na pracę tyłów w czasie operacji. Ładowność tego transportu, znajdującego się we frontach przygotowujących operację białoruską, wynoszącą 7-8 tys. ton była wystarczająca dla zabezpieczenia niezbędnych przewozów we frontach oraz stwarzała jeszcze możliwość przydzielenia armiom pewnej ilości samochodów dla podniesienia w armiach możliwości dowozowych tegoż transportu.

Transport samochodowy w armiach /łącznie ze wzmocnieniem z frontu/ oraz transport samochodowy obsługujący tyły taktyczne były również w stanie, przy dużym wysiłku pracy, zabezpieczyć przeprowadzenie dowozu niezbędnych wojskom środków materiałowych na głębokość do około 200 km. Warunkiem do tego było jednak posiadanie dostatecznej ilości materiałów pędnych i smarów. Jednak w toku operacji wojska odczuwały poważnie braki paliwa /szczególnie benzyny/. Brak paliwa z kolei ograniczał możliwości przewozowe transportu samochodowego w zakresie dowozu środków materiałowych oraz utrudniał manewr leczniczo-ewakuacyjnych i remontowych urządzeń i oddziałów.

W tych warunkach zachodziła potrzeba stosowania surowszych przepisów dotyczących wykorzystania transportu samochodowego.

Brak paliwa związany był w dużym stopniu z niewystarczającą ilością specjalnego transportu dla przewozu paliwa a także z brakiem tary potrzebnej do organizacji dowozu materiałów pędnych i smarów przy wykorzystaniu do tego normalnych samochodów transportowych.

Wnioski płynące z praktyki medycznego zabezpieczenia operacji białoruskiej raz jeszcze potwierdziły słuszność i celowość szybkiego wysuwania urządzeń medycznych z tyłu do linii walczących wojsk i przyjmowania tam obowiązków medycznego zabezpieczenia wojsk. W operacji białoruskiej urządzenia medyczne szczebla frontowego jako zasada zajmowały miejsca takich urządzeń armijnych. Armijne urządzenia medyczne zajmowały miejsca urządzeń medycznych dywizji uwalniając te ostatnie od rannych i chorych i stwarzając im możliwość podążania za nacierającymi wojskami i rozwijania się bliżej tych wojsk.

Reasumując ostatecznie całość zawartego w skrypcie wykładu materiału należy tu mocno zaakcentować, że zadania jakie wykonała

białoruska operacja zaczepna wojsk radzieckich przed organami tyłowymi były bardzo trudne i w miarę trwania operacji narastające. Były to zadania, które w warunkach operacji białoruskiej przerastały znacznie normalne możliwości ich realizacji przez organa tyłowe. Jednak te trudne zadania przez organa tyłowe wszystkich szczebli zostały dosyć dokładnie wykonane. Na wykonanie jednak tych zadań złożył się bardzo duży trud i wysiłek całego składu osobowego organów tyłowych zabezpieczających pod względem kwatermistrzowskim białoruską operację zaczepną.

Wielki patriotyzm, przywiązanie do Władzy Radzieckiej, wiara i zaufanie w idee Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, jak też wysoka wola i chęć zwycięstwa nad znieprawionym faszystowskim wrogiem, cechujące skład osobowy organów radzieckich tyłów, dodawały temu składowi siłę do wykonania właśnie tych bardzo trudnych zadań całkowitego kwatermistrzowskiego zabezpieczenia operacji białoruskiej.

Tym właśnie swoim wzmożonym wysiłkiem cały wyżej wymieniony skład osobowy organów tyłowych frontów, armii, związków taktycznych i oddziałów biorących udział w białoruskiej operacji zaczepnej dał swój wkład w osiągnięte w tej operacji zwycięstwo nad nieprzyjacielem. Tym samym przyczynił się on również do rozpoczęcia dzieła wyzwolenia z niewoli niemieckiej również i naszego narodu, które to dzieło zapoczątkowane zostało właśnie w białoruskiej operacji zaczepnej.

x

x

x

Przy opracowywaniu niniejszego skryptu-wykładu wykorzystano następujące źródła i literaturę:

1. "Bojowej ustaw piechoty Krasnoj Armii". Wyd. MON ZSRR, Moskwa 1943r. /fragmenty/.
2. Płk dr Lisowski "Materiały dla katedry historii sztuki wojennej"/tłumaczenie z rosyjskiego/ ASG 1963r. /maszynopis/przetłumaczonych niektórych rozdziałów "Istorii tyła Sowieckiej Armii" wydanej w radzieckiej Akademii Tyłów i Transportu w 1958r.
3. A.A. Sidorenko "Na mahylewskim naprawieniu". Wyd. MO ZSRR.
4. K.A. Maaladin "Rozgrom wroga w Biełorussii". Wojenizdat 61r.

5. E. Wiśniewski i K. Łuszczyński "Rozгромienie niemieckiej Grupy Armii "Centrum" na Białorusi, Litwie i we wschodniej Polsce". Wyd, MON - 1956r.
6. St. Jargiełło i inni. "Rozwój radzieckiej sztuki wojennej w trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR" Wyd, MON 1956r.
7. A. Karpiński "Operacja zaczepna 49 armii 2 Frontu Białoruskiego na kierunku mahylewskim". ASG 1960r.
8. A. Karpiński "Operacja zaczepne Armii Radzieckiej w kampanii letniej 1944r." ASG 1961r.
9. W. Kuliński "Problemy organizacji tyłów oraz mat.-techn. zabezpieczenia działań zaczepnych Armii Radzieckiej w 1944-1945r." ASG - 1960r.
10. W. Kuliński "Niektóre problemy mat.-techn. zabezpieczenia udziału 49 armii 2 Frontu Białoruskiego w operacji zaczepnej na Białorusi" ASG - 1962r.
11. W. Kuliński "Radziecka sztuka wojenna w latach 1944 - 1945. Organizacja materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań" - odręczny konspekt wykładu.
12. Pr.zbiorowa. "Opieracii Sowietskich Wocruzonych Sił w Wielikoj Otiieczestwiennoj Wojnie 1941-1945" tom III. Wyd. Szt.Gen.Armii Radzieckiej 1958r.
13. G. Deborin "Druga wojna światowa". Wyd. MON W-wa 1960r.
14. Pr. zbiorowa "Druga Wojna światowa" 1939-1945r. Zarys historyczno-wojskowy. Wyd. MON W-wa 1961r.
15. N. Wozniesiński "Wojennaja ekonomika SSSR w pieriod otieczestwiennoj wojny". Wyd. OGJZ Moskwa 1948r.
16. G. Szygelin "Gospodarka ZSRR w czasie Wielkiej Wojny Narodowej". Wyd, MON Warszawa 1962r.

OPRACOWAŁ:

ppłk dypl.mgr Wł. KULIŃSKI

Wydrukowane w 40 egz.

Egz.nr 1-40 bibl.tajna

Wyk. ppłk Kuliński

Druk. OH, dn. 3.1.1964r.

Nr. 2785/WW