



515
38

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. generała brym. h. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI TYLÓW

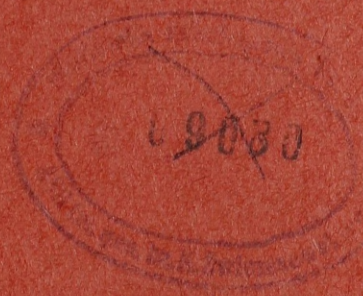
WYDZIAŁ
SZKOŁENIOWY

Egz. Nr. 1

gen. bryg. mgr Lesław DUDEK

Temat: POTRZEBY, MOŻLIWOŚCI I SPOSOBY
ZAOPATRYWANIA WOJSK OPERACYJNYCH
W PRZYSZŁEJ WOJNIE

(konspekt wykładu)



ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOŁENIOWEJ
KATEDRY SZTABU GENERALNEGO
im. gen. brym. h. Świerczewskiego
233663

WARSZAWA

LISTOPAD

1966

9



513
38

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. generała broni h. Siewierczewskiego

KATEDRA TAKTYKI TYLÓW

WYDANE
SZCZEGÓLNE

[Redacted]

Egz. Nr.

1

gen. bryg. mgr **Lesław DUDEK**

**Temat: POTRZEBY, MOŻLIWOŚCI I SPOSOBY
ZAOPATRYWANIA WOJSK OPERACYJNYCH
W PRZYSZŁEJ WOJNIE**

(konspekt wykładu)

62030

**ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIA
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni h. Siewierczewskiego**

233663

WARSZAWA

LISTOPAD

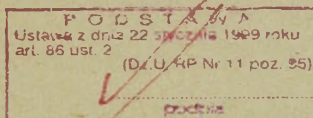
1966

-9-

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW

ZATWIERDZAM
Z-CA KOMENDANTA ASG
do spraw szkolenia



JAWNE
DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO

Egz nr ... 1

płk prof. Jakub BROCH

gen. bryg. mgr Lesław DUDEK

Temat: Potrzeby, możliwości i sposoby zaopatrywania
wojsk operacyjnych w przyszłej wojnie

/konspekt wykładu/

*prof. przed
12657*



ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KADREMI SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

33663

W A R S Z A W A

GRUDZIEN

1966 r.

PLAN WYKŁADU

1. Wstęp	str.	2
2. Potrzeby materiałowe wojsk operacyjnych	"	3
3. Stopień zależności wojsk operacyjnych od dostaw z zaplecza	"	6
4. Możliwości pokrycia potrzeb materiałowych wojsk operacyjnych	"	12
5. Organizacja zaopatrywania wojsk operacyjnych	"	25

POTRZEBY, MOŻLIWOŚCI I SPOSOBY ZAOPATRYWANIA WOJSK
OPERACYJNYCH W PRZYSZŁEJ WOJNIE

1. Wstęp

Zasadnicze cele niniejszego wykładu można by określić następująco :

- 1/ Podanie właściwej metody rozumowania na określony w tytule temat.
- 2/ Przedstawienie złożoności omawianego zjawiska i pokazanie licznych, często nawet bezpośrednich powiązań problematyki zaopatrywania wojsk operacyjnych z istotnymi zagadnieniami gospodarki narodowej a częstokroć nawet z zagadnieniami produkcji obronnej całego obozu.
- 3/ Wdrożenie do konieczności oceny możliwości zaplecza i do szerokiego uwzględniania problematyki zaopatrzeniowej przy wszelkich rozważaniach strategiczno-operacyjnych.

Ograniczone i wyraźnie zwężone w stosunku do podobnych tematycznie opracowań dla niższych szczebli są natomiast cele informacyjne wykładu. Wynika to z braku dostępu do danych o potencjale obronnym i zasobach strategicznych państwa i obozu, jak również z niecelowości omawiania tego rodzaju konkretnych szczegółów w materiałach akademickich.

W związku z powyższym informacje zawarte w skrypcie /dane liczbowe, jednostki kalkulacyjno-operacyjne, wysokość zapasów itp/ należy traktować dwojako:

- ze szczebla Frontu, dosłownie;
- ze szczebla zaplecza państwowego, jako przykłady ilustrujące omawiane zagadnienie wartościami przybliżonymi i niepełnymi.

Dlatego też skrypt, nie dając odpowiedzi czy i pod jakimi warunkami będzie możliwe terminowe zaopatrywanie wojsk operacyjnych w przyszłej wojnie, stara się wskazać metody jakimi można dojść do właściwych wniosków na ten temat, oczywiście po podstawieniu faktycznych danych wyjściowych.

Po tym koniecznym wyjaśnieniu, celowe jest zaczęcie treści merytorycznej skryptu od zdefiniowania zwrotu użytego w tytule.

Pod określeniem "zaopatrywanie wojsk operacyjnych" będziemy rozumieć kompleks czynności służących zaspokojeniu potrzeb materiałowych tej części sił zbrojnych państwa, która jest przeznaczona do działań na froncie zewnętrznym. Pojęcie zaopatrywania obejmuje następujące główne zespoły czynności: 1/ określenie potrzeb, 2/ ustalenie źródeł pokrycia tych potrzeb, 3/ przechowywanie środków materiałowych, 4/ załadowanie na wyznaczone środki transportowe, 5/ dowóz. W każdym wyżej wymienionym zespole możemy z kolei wyodrębnić szereg składników. Przechowywanie np. możemy podzielić na przygotowanie odpowiednich pomieszczeń składowych, ochronę tych obiektów, zabiegi konserwacyjne w stosunku do przechowywanego sprzętu, materiałów i produktów, okresową wymianę środków /rotację/, prowadzenie ewidencji itp.

W niniejszym opracowaniu - z uwagi na ograniczone cele wykładu - tylko wyjątkowo będę omawiać szczegóły, poprzestając z reguły na podaniu ogólnej charakterystyki wyżej sprecyzowanych pięciu podstawowych zespołów czynności. Dla maksymalnego urealnienia rozważań będziemy się starali - przy uogólniającym i syntetycznym ujęciu tematu - uwypuklać momenty właściwe dla stosunków naszego państwa i naszych sił zbrojnych, a więc przy założeniu działań wojsk operacyjnych w sile Frontu na Zachodnio - Europejskim Teatrze Działań Wojennych, u boku sojuszników, w ramach Układu Warszawskiego.

2. Potrzeby materiałowe wojsk operacyjnych

Przed skonkretyzowaniem potrzeb materiałowych wojsk operacyjnych jest rzeczą nieodzowną bliższe określenie przyjmowanego składu tych wojsk i omówienie warunków i działań przyjętych w niniejszym opracowaniu.

Mówiąc o wojskach operacyjnych mamy na myśli warunki polskie, przyjmujemy więc, że na froncie zewnętrznym - poza krajem - działać będzie wyższy związek operacyjny /Front/ o trzech armiach ogólnowojskowych i jednej armii lotniczej, liczący w sumie kilkanaście dywizji /w tym kilka pancernych, jedną powietrzno-desantową i jedną morsko-desantową/, frontowe jednostki służb i broni i posiadający w pełni rozwinięte, przewidziane dla szczebla Frontu elementy tyłowe.

Ilość ludzi we Froncie szacujemy na około czterysta tysięcy, ilość pojazdów mechanicznych na czterdzieści kilka tysięcy.

Przyjmujemy, że taki wyższy związek operacyjny jest w stanie przy użyciu BMR prowadzić w ramach jednej operacji działania zaczepne na głębokość 800-1000 km, przy przeciętnym dobowym tempie do 80 km, co oznacza iż czas trwania całej operacji frontowej może się kształtować mniej więcej od dziesięciu do piętnastu dni. Należy oczekiwać znacznego spadku dobowego tempa przy działaniach konwencjonalnych - do około 40-50 km dziennie - w związku z czym wydłuży się odpowiednio czas trwania operacji a niekiedy zmniejszy się również jej głębokość /w zależności od warunków kierunku operacyjnego/. Szerokość pasa działań Frontu, według obecnie panujących poglądów przekroczy z reguły 150 km dochodząc do 250 a nawet i więcej kilometrów.

Wojska operacyjne mogą naturalnie być zaangażowane również w operacji obronnej - jednak w praktyce ćwiczebnej LWP ostatnich lat operacje tego typu na szczeblu frontowym nie były rozgrywane, brak jest w związku z tym materiałów do analizy potrzeb materiałowych w obronie.

Z rozlicznych okoliczności i warunków charakteru operacyjno-strategicznego, organizacyjnego, geograficznego, klimatycznego itp. wpływających na kształtowanie się potrzeb materiałowych wojsk operacyjnych, w niniejszym opracowaniu zajmiemy się tylko krótkim omówieniem wpływu podstawowego elementu prowadzenia działań, a mianowicie używania lub nieużywania środków masowego rażenia. Jeżeli działania toczą się przy masowym obustronnym stosowaniu broni jądrowej i chemicznej a my, posiadając potrzebną przewagę sił i środków prowadzimy operację zaczepną, to możemy się liczyć z wysokim tempem działań - a więc dużym zużyciem materiałów pędnych i smarów. Ponieważ mogą wystąpić nagłe i nieoczekiwane zmiany w stanie zapasów materiałowych szczebla armii i Frontu na skutek zniszczenia od uderzeń jądrowych przeciwnika składów armijnych i frontowych a niezależnie od tego grożą znaczne ograniczenia i zakłócenia w dowozie przy konieczności pokonywania stref skażeń promieniotwórczych, nadrzędny organ zaopa-

trujący powinien przewidzieć potrzeby posiadania pewnej ilości niezaangażowanych zapasów interwencyjnych przede wszystkim amunicji i mps - przygotowanych do bezzwłocznego dostarczenia drogą powietrzną jak najbliżej końcowego odbiorcy, a więc z omi- nięciem 2 - 3 ogniów dowozu.

Przy przewidywanym rozwoju działań z wyłączeniem bmar można oczekiwać bardzo poważnego wzrostu zużycia amunicji arty- leryjskiej, ponieważ artyleria będzie zmuszona do wykonywania znacznej części zadań ogniowych przewidzianych dla broni rakie- towo-jądrowej. Pewien wzrost zużycia wystąpi również w amuni- cji czołgowej a przy intensywniejszej działalności lotnictwa bombowego można będzie najprawdopodobniej odczuć szybsze zmniej- szenie się zapasów bomb i rakiet powietrze - ziemia. W związku z ogólnie niższym tempem działań wojsk Frontu jako całości zmniejszą się natomiast od kilkunastu do kilkudziesięciu pro- cent potrzeby materiałów pędnych.

Uwzględniając tego typu odchylenia, na podstawie ma- teriałów z ćwiczeń prowadzonych w ostatnich kilku latach w LWP przyjmujemy, że dobowe zużycie środków przez nasze wojska ope- racyjne /w sile Frontu/ może się kształtować w granicach czternastu - szesnastu tysięcy ton. Oznacza to, że taką ilość środków trzeba by dostarczyć aby utrzymać na niezmiennym poziomie wyjściowy stan zapasów /przed operacją/ i że dostawa mniejszej ilości zaopatrzenia musi powodować zmniejszenie się zapasów posiadanych przez Front. Ponieważ wagę wszelkich ro- dzajów zapasów wewnątrz Frontu na wszystkich szczeblach /przy broni, sprzęcie i żołnierzu, w kompanii, batalionie, pułku, dywizji, armii, Froncie/ szacujemy na około sto czterdzieści - sto pięćdziesiąt tysięcy ton, dobową przerwę w dostawach może spowodować obniżenie zapasów wewnątrz+frontowych prze- ciętnie o 10%.

Przytoczona kalkulacja jest naturalnie w dużym stopniu uproszczona, nie uwzględnia bowiem występującej w rzeczywistości nierównomierności zużycia poszczególnych środków w stosunku do przewidywanego dla wojsk operacyjnych stanu zapasów. W ni- niejszym skrypcie ujmującym problem ramowo szczegółowe wyjaś- nienie tego złożonego zjawiska nie jest celowe; posłużymy się więc tylko jednym przykładem dla pokazania charakteru

zagadnienia. Otóż jeżeli zapas amunicji artyleryjskiej na wszystkich szczeblach wewnątrz Frontu wynosi 2,5 jn i waży około 15 tysięcy ton, a przeciętne zużycie kształtuje się około 0,25 jn dziennie, to średnia dzienna dostawa tego rodzaju zaopatrzenia powinna oscylować w pobliżu tysiąca pięciuset ton, co stanowi 1/10 całego zapasu. Zupełnie inaczej ma się sprawa z paliwem lotniczym. Zapas wynosi 9 jn o wadze około 11 tysięcy 700 ton, natomiast zużycie dobowe zbliża się do około 1,5 jn /waga około 2000 ton/ i tyleż powinny wynosić dostawy, co stanowi mniej więcej 1/6 całego zapasu.

Wniosek: pięciodniowa przerwa w uzupełnianiu amunicji artyleryjskiej obniży jej zapas o 50%, taki sam okres braku dostaw paliwa lotniczego zmniejszy zapas początkowy o prawie 85%.

Rozdzielając potrzeby wojsk operacyjnych w ciągu całej operacji zaczepnej według rodzajów środków dochodzimy do następujących proporcji:

45 - 50% wagi całego zaopatrzenia stanowić mogą materiały pędne i smary, od 20 do 25% amunicja wszelkich rodzajów, 4 - 5% żywność, po około 6 - 7% sprzęt i materiały służby inżynierskiej i chemicznej. Pozostała ilość - to sprzęt i materiały innych służb a więc części zamienne do samochodów, wozów bojowych, samolotów, śmigłowców, umundurowanie, środki higieny, mapy, materiały propagandowe itp.

3. Stopień zależności wojsk operacyjnych od dostaw z zaplecza

Mimo głoszonej przez wielkich wodzów i organizatorów sił zbrojnych w różnych okresach i mutacjach teorii, że "wojna żywi wojnę" czyli, że wojska w polu powinny we własnym zakresie zaspokajać swoje potrzeby, znamy w historii, nawet w czasach stosunkowo odległych, liczne wypadki odejścia od tej zasady. Przy dłuższej trwających kampaniach wyczerpywały się zapasy żywności, furażu i amunicji wożone z oddziałami, niszczało obuwie i odzież na żołnierzu, padały nieodpowiednio żywione i pielęgnowane konie. Jeżeli działania toczyły się w sąsiedztwie zaludnionych i zagospodarowanych rejonach i nie istniała możliwość uzupełnienia braków z zasobów miejscowych, trzeba było organizować dowóz z kraju macierzystego. Tak więc we wszystkich trzech kampaniach

Batorego w latach 1579 - 1581, rozgrywanych na północno-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, dowóz z głębi państwa okazał się koniecznością. Szczególnie w ostatniej wyprawie, pskowskiej, w której oblężenie twierdzy ciągnęło się od jesieni do lutego, braki w zaopatrzeniu dały się oblegającym szczególnie we znaki, a dowodzący armią polską Zamojski zabiegał o dostawy kożuchów, ciepłej odzieży i obuwia u kupców ryskich. Również kampania Napoleona w 1812 roku prowadzona na smoleńsko-moskiewskim kierunku operacyjnym odbywała się przy narastających trudnościach zaopatrzeniowych, które w znacznej mierze przyczyniły się do klęski wojsk francuskich. Należy w tym miejscu nadmienić, że wbrew panującej opinii Napoleon nie zaniedbał przygotowań materiałowych "Wielkiej Armii" przed wyprawą moskiewską. Zdając sobie sprawę z niemożliwości zaspokojenia potrzeb, na owe czasy olbrzymiego, bo prawie półmilionowego skupiska żołnierzy z zasobów miejscowych, sformował on specjalne bataliony transportowe dla dowozu zaopatrzenia z Prus i Księstwa Warszawskiego, z baz usytuowanych na linii Wisły i po rozwinięciu działań założył główną bazę materiałową w Smoleńsku. Dzięki tym zabiegom armia nie odczuwała do końca braku amunicji, a kryzys w zaopatrzeniu żywnościowo-furażowym mógłby być też złagodzony przy lepszej organizacji wydawania produktów i przy opanowaniu marudersstwa.

Zresztą już na przeszło sto lat przed okresem napoleońskim, został wprowadzony w życie w armii Ludwika XIV system dowozu produktów z magazynów, uwalniający na odległość trzech, a potem pięciu dni marszu walczące zgrupowanie od potrzeby rekwizycji wiktuałów. System ten przyjęty w kilkadziesiąt lat później przez armię fryderycjańską jest pierwowzorem, naturalnie jeszcze bardzo prymitywnym, obecnie powszechnie przyjętych systemów zaopatrywania metodą dowozu z baz rozmieszczonych na zapleczu walczących związków operacyjnych.

Zależność sił operujących na froncie zewnętrznym od dostaw z głębokiego zaplecza wzrastała w miarę rozrostu ilościowego wojsk i ich postępującego utecnicznienia. W czasie pierwszej wojny światowej do oddziałów walczących często przez długie miesiące na tych samych pozycjach w okopach Flandrii

czy Szampanii trzeba było dowozić nie tylko amunicję, żywność, mundury, obuwie, medykamenty, ale nawet wodę, opał, materiały budowlane, bowiem długotrwały pobyt walczących w jednej okolicy wyczerpywał do cna zasoby miejscowe również tego rodzaju środków. Nieco inaczej przedstawiał się ten problem na wschodnio-europejskim TDW, gdzie przy mniejszym nasyceniu terenu wojskami i przy bardziej manewrowym charakterze działań, pokrywano znaczną część potrzeb drogą eksploatacji wytworów okolicznej ludności. Znany jest na przykład fakt bezwzględного zaboru produktów rolnych i rabunkowej gospodarki leśnej na terenach okupowanych od 1917 roku przez armię niemiecką /Ober - Ost/ i w mniejszym nieco stopniu przez armię austro-węgierską. Okupacyjne wojska nie tylko zaspokajały pod tym względem swoje potrzeby lecz również zasilaly w wiktuały kraje macierzyste.

Obecnie całkowicie zmotoryzowane i nasycone różnorodną techniką bojową armie są w bardzo wysokim stopniu uzależnione od dostaw z kraju. Na tego rodzaju zależność składają się różnorodne przyczyny, które wypada pokrótce omówić. Po pierwsze - suma zapasów przy sprzęcie, ruchomych i przechodnich w ramach wyższego związku operacyjnego - Frontu - wystarczyć powinna w podstawowych rodzajach zaopatrzenia na około 10 dni aktywnych działań. Innymi słowy: wszystko to - w amunicji i materiałach pędnych - co znajduje się przy sprzęcie i co zabiera ze sobą wychodząc z kraju batalion, pułk, dywizja, armia i Front razem wzięte pozwala walczyć i manewrować przez około 10 dni w przeciętnych warunkach, przy użyciu broni masowego rażenia. Gdyby więc wyobrazić sobie teoretycznie taki przypadek, że wojska operacyjne walczą nie otrzymując dostaw z zewnątrz /przypadek w praktyce zupełnie absurdalny/ to w miarę upływu czasu opróżniałyby się najpierw składy szczebla Frontu /ponieważ przekazałyby swoje zapasy składom armijnym/, następnie składy armijne /po przekazaniu dywizjom najpierw zapasów własnych a potem stopniowo zapasów otrzymywanych sukcesywnie z Frontu/ i kolejno na tej samej zasadzie składy dywizyjne, pułkowe i batalionowe. W końcu obsługi dział, czołgów i innej broni wystrzeliwałyby amunicję znajdującą się przy sprzęcie, a kierowcy wszystkich pojazdów mechanicznych i wozów bojowych zuży-

waliby benzynę i olej napędowy znajdującą się w zbiornikach nie otrzymując uzupełnienia ze szczebla nadrzędnego, zaopatrującego. W chwili, gdy okazało by się dno w jaszczach amunicyjnych i w zbiornikach, cała machina zatrzymałaby się, ponieważ nie było by czym walczyć i wprawiać w ruch pojazdów mechanicznych, wozów bojowych i niezliczonej ilości różnorodnych agregatów i mechanizmów będących na wyposażeniu nowoczesnej armii. Prowadźmy konsekwentnie nasze rozważania w opisanej i całkowicie wyimaginowanej sytuacji. Otóż, jeżeli by przyjąć, że w momencie całkowitego wyczerpania się zasobów wojsk zapadłaby decyzja o odtworzeniu zapasów przy sprzęcie, ruchomych i przechodnich do pełnych norm - to nie biorąc pod uwagę czasu potrzebnego na zorganizowanie dostaw do Tylnych Baz Frontu - sam cykl dowozu /łącznie z przeładunkami, rozdziałem itp/ wewnątrz Frontu musiałby trwać około 10 dni, a pierwsze transporty z zaopatrzeniem nie mogłyby dotrzeć do najniższego szczebla /sprzęt/ przed upływem czterech dób od momentu przyjęcia ich w TBF. Wniosek z przedstawionego wyżej, bardzo uproszczonego zresztą wywodu jest oczywisty: wojska operacyjne wymagają nieprzerwanego uzupełniania zapasów i w miarę możliwości, które ogranicza nierównomierność zużycia, jak najbardziej rytmicznego ich dopływu. Wszelkie odchylenia, przede wszystkim w sensie zahamowania i przerw w dowozie prowadzą w konsekwencji do obniżenia zapasów, obniżenia którego nie sposób wyrównać w toku operacji nawet przy zwiększonych dostawach do TBF, uzupełniających w jednym dniu niedobory z dni poprzednich. Wynika to z ograniczonych możliwości transportowo-przeładunkowych wewnątrz Frontu dostosowanych do pokrywania potrzeb niejako na bieżąco. W związku z tym nie wykorzystany na bieżąco potencjał przewozowy i przeładunkowy nie daje się w zasadzie zrekompensować zwiększonym nasileniem załadunków i przewozów w dniach następnych dla wyrównania zaległości.

Powstaje więc pytanie czy ta, tak pożądana regularność w dostawach może być zapewniona drogą eksploatacji zasobów miejscowych w okupowanej przez nasze wojska operacyjne części kraju przeciwnika. Otóż abstrahując narazie od możliwości posiadania w zajętych rejonach potrzebnego nam asorty-

00.6
24

0.24

0.6:3010

0.5:3:010

mentu materiałów, wydaje się, że zorganizowanie regularnych dostaw z zasobów zdobytego obszaru nie będzie co najmniej przez kilka tygodni możliwe. Ogólna dezorganizacja życia, ewakuacja części ludności, ewakuacja niektórych przynajmniej zakładów przemysłowych i magazynów, straty materiałowe i zniszczenia w gospodarce, w konsekwencji brak aktualnej inwentaryzacji zasobów z jednej strony, z drugiej zaś strony pełne zaangażowanie kwatermistrzostwa Frontu w bezpośrednią organizację zaopatrywania i obsługi związków operacyjnych i taktycznych Frontu nie zostawiające żadnych luzów dla właściwego urządzania zaplecza w celu szybkiego uruchomienia eksploatacji zasobów /przy niepostawieniu jak dotychczas do dyspozycji organizatora obszaru tyłów oddziałów etapowych/ - oto podstawowe przyczyny, które uniemożliwiają planowe a tym samym regularne dostawy w pierwszych tygodniach po zajęciu części terytorium nieprzyjacielskiego przez nasze wojska operacyjne. Nie wykluczone jest naturalnie doraźne wykorzystanie niektórych materiałów i środków, czy to ze zdobyczy wojennej, czy to z rekwizycji.

Oprócz poruszonych wyżej momentów natury organizacyjnej, które uniemożliwiają oparcie zaopatrywania wojsk operacyjnych na zasobach okupowanego kraju przeciwnika lub na zdobyczy wojennej, istnieją niemniej ważne przyczyny innego charakteru. Wynikają one ze specyfiki potrzeb materiałowych wojsk. Jak wiadomo wyposażenie i uzbrojenie obu głównych ugrupowań militarnych różni się od siebie w sposób istotny. Nie można więc wykorzystać ani uzbrojenia^{x/}, ani amunicji, ani ogromnej większości sprzętu technicznego różnych rodzajów broni, ani też części zamiennych do tego sprzętu. Ze względów zrozumiałych nie da się wykorzystać umundurowania. Przydatne bez szczególnych zastrzeżeń to: żywność, materiały pędne i smary, materiały wybuchowe, lekarstwa i materiał opatrunkowy, bielizna osobista i pościelowa, obuwie. Z pewnymi ograniczeniami mogą być przydatne samochody, mapy. Zasoby miejscowe kraju powinny w zasadzie dostarczyć wystarczających ilości drzewa /jako budulca i opału/ i wody.

x/ Uzbrojenie i sprzęt będący na wyposażeniu armii przeciwnika może być wykorzystany w późniejszej fazie wojny jeżeli jest do dyspozycji w ilości uzasadniającej przeszkolenie własnej kadry do jego użytkowania.

Jeśli jednak skonfrontujemy powyższe wyliczenie materiałów, których wykorzystanie przez nasze wojska operacyjne jest teoretycznie możliwe z uwagi na brak szczególnych cech ograniczających ich przydatność do jednej armii lub jednego ugrupowania militarnego z prawdopodobieństwem uchwycenia tych materiałów w obszarze działań, to okaże się, że szereg pozycji trzeba będzie wykreślić z kalkulacji. Niektóre środki jak na przykład materiały pędne lub materiały wybuchowe są łatwe do zniszczenia i tylko przy szczególnie korzystnym zbiegu okoliczności i pełnej dezorganizacji wojsk przeciwnika można liczyć na owdziwienie taką ilością tych środków, aby miało to znaczenie w skali potrzeb Frontu. Składy map, medykamentów i przedmiotów umundurowania związków operacyjnych przeciwnika są rozmieszczane z reguły dość daleko od rubieży zetknięcia się wojsk i szanse zdobycia ich są mało realne, natomiast w strefie taktycznej te przedmioty występują w drobnych ilościach. Wobec dużego nasycenia nowoczesnych armii pojazdami mechanicznymi zdobywanie samochodów ciężarowych przy działaniach zaczepnych będzie zjawiskiem częstym, jednak ich rozproszenie, brak obsługi do uruchomienia i komplikacje organizacyjne utrudnią szybkie wykorzystanie zdobyczy. Najczęściej spotykaną zdobyczą będą najprawdopodobniej środki żywnościowe, magazynowane powszechnie w kraju dla potrzeb ludności cywilnej. Należy się jednak liczyć, że produkty żywnościowe składowane w magazynach, elewatorach, chłodniach w dużych ilościach, będą z reguły obejmować jeden lub kilka pokrewnych asortymentów - np. w elewatorach zboże, kasze, w chłodniach mięso, konserwy, owoce, gdzie indziej - mąkę, cukier, co uniemożliwi natychmiastowe wykorzystanie zdobyczy dla potrzeb wojsk i zmusi do uprzedniego przesegregowania całości dla otrzymania zestawów zbliżonych asortymentowo do należności wojskowej^{x/}.

W świetle powyżej przedstawionych wywodów na temat ograniczonych możliwości wykorzystania dla wojsk operacyjnych zasobów miejscowych dochodzimy do uzasadnionego wniosku,

x/ W rozważaniach pominięto całkowicie oczywistą konieczność laboratoryjnego badania zdobytych wiktuałów, materiałów pędnych, smarów itp. przed wykorzystaniem przez własne wojska.

że w praktyce można liczyć na pełne zabezpieczenie potrzeb w wodę, drewno /jako podręczny materiał budowlany i jako opak/, w tego typu materiały jak żwir oraz w pewnym stopniu na produkty żywnościowe. Istotnym momentem jest brak czasu na organizowanie prawidłowej eksploatacji zajętego terenu pod względem materiałowym - przy obecnie zakładanym tempie działań, a szczególnie działań zaczepnych - przez szczebel związku taktycznego i szczebel armii. Dopiero Front a ściślej mówiąc Kwatermistrzostwo Frontu jest w stanie przeprowadzić cykl czynności służący w konsekwencji do doraźnego uzupełnienia zaopatrzenia z zasobów miejscowych - przy konkretnym zbiegu sprzyjających okoliczności. Reasumując można uznać, że istnieje w praktyce pełna zależność materiałowa wojsk operacyjnych od dostaw z kraju macierzystego.

4. Możliwości pokrycia potrzeb materiałowych wojsk operacyjnych

Mówiąc o możliwościach pokrycia potrzeb materiałowych wojsk działających na froncie zewnętrznym mamy na myśli możliwości zabezpieczenia tych potrzeb przez macierzysty kraj^{x/} - zgodnie bowiem z końcowym wywoodem poprzedniego rozdziału niniejszego opracowania, na zdobycz wojenną lub wykorzystanie zasobów miejscowych w skali odczuwalnej, związki operacyjne liczyć nie powinny.

Istnieją co najmniej dwa aspekty tego złożonego problemu składającego się w sumie na ocenę stopnia możliwości zabezpieczenia przez kraj potrzeb wojsk operacyjnych:

- posiadanie w kraju odpowiednich ilości i asortymentu zasobów materiałowych;
- dostawę materiałów z kraju do obszaru tyłów Frontu.

x/ Rozważając teoretycznie problem zabezpieczenia potrzeb wojsk operacyjnych przez kraj - możemy uznać za możliwe sporadyczne przypadki dostaw z pominięciem kraju macierzystego - na przykład ze Związku Radzieckiego bezpośrednio do baz Frontu niektórych materiałów w sytuacjach konfliktowych. Przypadków tego rodzaju - jako nietypowych szerzej omawiać nie będziemy.

Według zgodnej oceny znawców przedmiotu, tylko dwa państwa na świecie są obecnie całkowicie samowystarczalne pod względem zaspokojenia potrzeb swoich sił zbrojnych: Związek Radziecki i Stany Zjednoczone AP. Innymi słowy tylko Związek Radziecki i Stany Zjednoczone produkują /lub mogą produkować/ wszystko to w zakresie uzbrojenia, sprzętu i wyposażenia technicznego, materiałów pędnych, części zamiennych itp., co jest konieczne współczesnej armii do prowadzenia działań wojennych na wielką skalę. Wszystkie pozostałe państwa są uzależnione w różnym stopniu od dostaw surowców, półfabrykatów i fabrykatów z zagranicy. Istnieje co prawda - przynajmniej teoretycznie - możliwość nagromadzenia odpowiednich zapasów w kraju /drogą importu/ w czasie pokoju i prowadzenia działań wojennych przez pewien czas bez dostaw z zewnątrz. Ta możliwość jest skwapliwie wykorzystywana przez organizatorów zaopatrzenia i każde państwo stara się posiadać niezbędne zapasy materiałów nie wytwarzanych w kraju a koniecznych dla sił zbrojnych, w grę wchodzi jednak szereg czynników /o których niżej/ ograniczających możliwość składowania zapasów, w tym również zapasów przedmiotów i materiałów importowanych.

Polska jest krajem, który w stosunkowo nieznacznym stopniu może zabezpieczyć najżywniejsze potrzeby armii z wewnętrznych zasobów i krajowej produkcji. Jesteśmy na przykład wprawdzie całkowicie samowystarczalni w zakresie wyżywienia żołnierzy, to znaczy nie tylko wytwarzamy w kraju wszystkie produkty gospodarki rolno-hodowlanej w wystarczającej ilości i właściwym asortymencie, lecz również krajowy przemysł spożywczy jest w stanie zapewnić przetworzenia tych produktów na konserwowane zestawy, przystosowane do żywienia wojska w warunkach polowych i zdatne do długotrwałego składowania. Już jednak inaczej przedstawia się sprawa z zabezpieczeniem potrzeb w zakresie umundurowania. Otóż mimo, że krajowy potencjał przetwórczy jest całkowicie wystarczający na produkcję stosownych ilości przedmiotów umundurowania według wymogów wojska, to w kraju nie prowadzi się uprawy podstawowego, przynajmniej jeszcze nąrazie surowca, mianowicie bawełny. Istnieją za to pewne możliwości stosowania surowców zastępczych, bądź to naturalnych, krajowych - jak wełna i len -

bądź to syntetycznych na bazie rozrastającego się przemysłu chemicznego. Inną znowu sytuację widzimy przy analizie pokrycia potrzeb wojska na odcinku środków transportu naziemnego. Krajowe samochody ciężarowe typu Star w rozlicznych ^{mut)} sytuacjach zabezpieczają potrzeby wojsk operacyjnych, stwierdza się natomiast poważny niedobór wozów wielotonowych /typu Żubr/, szczególnie cennych dla dowozu w relacji Front - armia i przyczep niskopodwoziowych /trajlerów/ wykorzystywanych przede wszystkim przez wojska inżynieryjne i bataliony budowy lotnisk do przewozu ciężkich maszyn budowlano-inżynieryjnych. Jest rzeczą oczywistą, że jeżeli występują przykładowo w wymienionym sprzęcie niedobory w stosunku do wymaganego /"pierwszego"/ wyposażenia wojska, to nie sposób liczyć na dostawy uzupełniające samego sprzętu i części zamiennych w czasie trwania operacji.

Jeszcze inaczej przedstawia się sprawa na odcinku zabezpieczenia potrzeb wojska w materiały pędne. Jak wiadomo wydobycie krajowe ropy naftowej wynosi przeciętnie zaledwie 4 - 5% ogólnej ilości ropy naftowej i produktów naftowych /łącznie/ zużywanych w Polsce w ciągu roku^{x/}. Jeżeli przyjąć dla uproszczenia, że całoroczne wydobycie surowca w kraju będzie przerobione na pełnowartościowe produkty w proporcjach odpowiednich dla wojsk operacyjnych, to pokryło by to zużycie niecałych czterech zaczepnych operacji frontowych. Uwzględniając oczywistą konieczność równoległego zaspokojenia potrzeb wojsk systemu OTK oraz najbardziej niezbędnych potrzeb gospodarki narodowej dochodzimy do wniosku, że stopień zależności sił zbrojnych od importu w tak podstawowym rodzaju zaopatrzenia jakim są materiały pędne jest bardzo wysoki.

Można wyliczyć także niektóre rodzaje zaopatrzenia, w których zależność od importu jest całkowita - jak na przykład pewne asortymenty części zamiennych czy sprzętu uzbrojenia niewytwarzane w kraju albo też pociski lub bomby lotnicze z ładunkiem jądrowym.

x/ Wg Rocznika Statystycznego - wydobycie 202 tys. ton ropy naftowej, import: 1102 tys. ton ropy naftowej i 2601 produktów naftowych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że^{nie} sposób przygotować zapasy we wszystkich rodzajach zaopatrzenia i wszystkich asortymentach przedmiotowych na cały okres wojny, której czas^u trwania zresztą nikt nie jest w stanie przewidzieć, tak jak nikt nie ma możliwości przewidzieć strat w zasobach kraju wskutek uderzeń przeciwnika, szczególnie przy stosowaniu broni masowego rażenia. Wlicza się więc na pokrycie potrzeb wojska bieżącą produkcję przemysłu i rolnictwa w czasie wojny uwzględniając oczywiście fakt, że większe zapasy pozwalają na zorganizowaną przestawienie produkcji według wymogów wojska i uniezależniają, przynajmniej w pewnej mierze od zakłóceń w bieżących dostawach z gospodarki narodowej, zakłóceń jakże częstych w czasie wojny.

Dochodzimy więc do wniosku, że bazę materiałową dla wojsk operacyjnych stanowić będą trzy różne składniki:

- zapasy zgromadzone w czasie pokoju /zarówno z produkcji krajowej jak i z importu/;
- środki spływające z bieżącej produkcji wojennej kraju;
- środki z bieżącego importu.

Proporcje między wymienionymi trzema składnikami będą się układać w różnych rodzajach zaopatrzenia rozmaicie. Rozpatrzmy sprawę proporcji na wybranych przykładach.

Określiliśmy na początku rozdziału trzeciego ilość ludzi we Froncie na czterysta tysięcy. Stanowi to około 1,3% ludności Polski. Wyżywienie żołnierza powinno być obfitsze i bardziej kaloryczne od przeciętnego wyżywienia statystycznego mieszkańca - możemy więc przyjąć, że ilość produktów pokrywająca całoroczne potrzeby wojsk operacyjnych stanowić może 1,5% - 1,6% ogólnej ilości wiktuałów spożywanych przez całą ludność kraju. 1,5 - 1,6% całorocznego spożycia - to zaledwie pięcio-sześciodniowe spożycie ludności kraju. Doskonale możemy sobie wyobrazić zmagazynowanie takiej ilości żywności; co więcej, wiemy, że zapasy rozmaitych produktów bywają o wiele wyższe: na przykład zapas zboża i mąki /łącznie/ w kraju z reguły jest obliczany do następnych żniw, a więc nawet w czerwcu sięga kilkudziesięciodniowego spożycia, ilość mięsa /w trzodzie chlewnej, bydło rzeźnym, mięsie mrożonym, konserwach i przetworach/ wystarcza co najmniej na

kilkadziesiąt dni o każdej porze roku, zasoby różnych tłuszczów /łącznie/ nie bywają też z zasady niższe itp. A więc na tie zapasów ogólnokrajowych utrzymanie nawet rocznego zapasu dla wojsk operacyjnych nie przedstawia specjalnych trudności i nie zachodzi konieczność liczenia na import ani na natychmiastowe wykorzystanie produkcji bieżącej.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa zapasów amunicji. Wiemy, że zużycie ostrej amunicji, na przykład artyleryjskiej jest w czasie pokoju nieznaczące. Przyjmijmy dla uproszczenia, że na każde działo w całym wojsku przewiduje się zużycie dla celów szkoleniowych w czasie ostrych strzelań jednej jednostki ognia rocznie - co zresztą wydaje się ilością znacznie wygórowaną. Praktycznie cała artyleria wojsk lądowych wchodzi w skład wojsk operacyjnych. Zużycie amunicji artyleryjskiej w czasie jednej operacji frontowej sięga 2,5 jo. Gdyby chcieliby przechowywać w składach już w czasie pokoju amunicję na przykład na dziesięć kolejnych operacji zaczepnych czyli przebieżeniowo na około 100 dni aktywnych działań - oznaczałoby to konieczność posiadania zapasu zużywanego w czasie kolejnych 25 lat szkolenia w okresie pokojowym. Jest to naturalnie niemożliwe, nie tylko z uwagi na znaczne obniżenie się sprawności technicznej amunicji tak długo przechowywanej, lecz również z uwagi na moralne zestarzenie się typu sprzętu pochodzącego sprzed przeszło ćwierćwiecza, nawet gdyby założyć, że cały sprzęt został zakupiony równocześnie z utworzeniem zapasu mobilizacyjnego amunicji. Zapas amunicji przygotowany w czasie pokoju musi więc być znacznie mniejszy a uzupełnianie w okresie wojny bieżącą produkcją krajową lub dostawami z innych państw naszego obozu /w ramach specjalizacji w produkcji obronnej/ jak najbardziej uzasadnione i konieczne.

Nieco odmienne zagadnienia występują przy ocenie możliwości przechowywania odpowiednich zapasów materiałów pędnych dla potrzeb wojsk operacyjnych. Przewidywane zużycie w stu umownych dniach aktywnych działań - to około 220 tys. ton benzyny /różnych rodzajów/, 140 tys. ton oleju napędowego i 180 tys. ton paliwa lotniczego. Zmagazynowanie podanych ilości benzyny i oleju napędowego nie powinno nastręczyć specjalnych trudności - przynajmniej w sensie rotacji - nie przewyższają bowiem one 10% zużycia rocznego tych produktów w skali

kraju i można się domyślać, że co najmniej tej wielkości zapasy znajdują się stale w gospodarce narodowej, po prostu dla normalnych potrzeb przemysłu, rolnictwa i transportu cywilnego, bez wliczania zadań Ministerstwa Obrony Narodowej. Wydaje się natomiast rzeczą wątpliwą możliwość składowania tak poważnej ilości paliwa lotniczego, zwłaszcza jeżeli uwzględnimy konieczność równoległego przechowywania zapasów dla lotnictwa OPK. Przy niewielkim zapotrzebowaniu na tego rodzaju paliwo ze strony słabo rozwiniętego lotnictwa cywilnego /paliwo lotnicze zużywają głównie nowoczesne samoloty odrzutowe/ możliwości racjonalnego odświeżania zapasów tylko w ramach lotnictwa wojskowego są mało realne wobec zasadniczej różnicy w natężeniu lotów a tym samym w zużyciu paliwa między okresem pokoju i wojny. W konsekwencji w pokrywaniu potrzeb paliwa lotniczego w czasie wojny będzie dominował import.

Przechodząc do drugiego z kolei problemu - omówienia możliwości zapewnienia dostaw z kraju do Frontu - zacznijmy od rozważań charakteru ogólnego, aby przejść do pewnych porównań dających wyobrażenie o skali zadania.

Mówiąc o dostawach z kraju do Frontu mamy na myśli dowóz z konkretnie zlokalizowanych na terytorium państwa punktów załadowania, /różnych dla poszczególnych materiałów/ do bazy /lub baz/ Frontu umiejscowionej w pobliżu tylnej granicy obszaru tyłów Frontu. Nie jest jednak rzeczą możliwą szczegółowe rozpatrywanie w niniejszym krótkim szkicu warunków przewozu z rozmaitych punktów rozsianych na całym obszarze państwa, musimy więc pójść na pewne uproszczenie wyjściowych danych do dalszego rozumowania. Dla rozważań i kalkulacji przyjmijmy więc linię Wisły jako początkowy punkt wszelkich dostaw w relacji Kraj - Front, co nie powinno nam zniekształcić wniosków, ponieważ w rejonach nadwiślańskich są rzeczywiście umiejscowione główne ośrodki gospodarczo aktywne kraju i sporo składnic wojskowych, a poza tym odległość od rubieży Wisły do granicy zachodniej jest zbliżona do odległości od linii przebiegającej przez geometryczny środek państwa /mniej więcej południk Łodzi/ do granicy zachodniej. Tylna granica obszaru tyłów Frontu, zgodnie z podstawowymi

założeniami działań wojsk naszego obozu na zachodnio-europejskim teatrze powinna być wyznaczona w zasadzie na zachód od naszej granicy państwowej, przy czym w miarę osiągnięcia powodzenia w operacjach zaczepnych wojsk walczących na zachód od Łaby, bazy Frontu będą przesuwane w ślad za wojskami. Przyjmijmy więc sytuację typową dla końcowego etapu większości rozgrywanych ćwiczeń, obejmujących z reguły pierwszą operację frontową a więc usytuujmy Tylną Bazę Frontu w rejonie na zachodnim brzegu Łaby, na południe od Hamburga. Odległość między nadawcą a odbiorcą w linii powietrznej wynosić będzie w tym wypadku pięćsetkilkadziesiąt kilometrów w linii prostej, a licząc przebieg po drogach samochodowych lub magistralach kolejowych - w zaokrągleniu blisko siedemset kilometrów. W rozdziale trzecim przyjęliśmy za przeciętny dobowy dowóz dla Frontu w granicach czternastu - szesnastu tysięcy ton różnego rodzaju materiałów a więc dobowe potrzeby transportowe w relacji Kraj - Front powinny się kształtować nieco ponaddziesięć milionów tonokilometrów.

Dla zorientowania się jaki rząd wielkości reprezentują takie przewozy i czy wykonanie ich przez kraj jest możliwe, przeprowadźmy pewne porównanie. Polskie Koleje państwowe wykonują dziennie około dwieście milionów tonokilometrów /dochodząc do górnej granicy swoich możliwości technicznych, zarówno co do sprzętu jak i do nawierzchni/, transport samochodowy publiczny^{x/} wypracowuje na dobę blisko osiem milionów tonokilometrów /wszystko w odniesieniu do przewozu ładunków, jednak w transporcie samochodowym bez przewozów materiałów budowlanych/.

Wniosek co do transportu samochodowego wydaje się być prosty: gdyby zaangażować cały potencjał przewozowy kraju ujęty w duże jednostki organizacyjne, a więc najbardziej wartościowy do dowozu z kraju do Frontu - to pokryło by około 80% potrzeb. W istocie przy tego rodzaju rozumowaniu konieczna jest pewna poprawka: normalne przewozy w kraju są częstokroć mało racjonalne z punktu widzenia wykorzystania środków transportu, obejmują bowiem krótkie przeloty i długi okres manipulacji przygoto-

x/ Tylko PKS, Spółdzielnie Transportowe i resortowe przedsiębiorstwa transportowe, powołane do obsługi własnego resortu.

wawczych i dodatkowych jak załadunek i wyładunek, oczekiwanie na załatwienie formalności, ważenie towaru, przeliczanie itp. Na bardzo długich trasach ta sama ilość samochodów wypracowałaby większą ilość kilometrów.

Na to aby przykład z przewozów trakcją kolejową mógł być czytelny, trzeba go sprawdzić niejako do wspólnego mianownika. Przewozy PKP w ilości 200 milionów tono-kilometrów dziennie odbywają się na całej państwowej sieci kolejowej, przewozy w relacji Kraj - Front, na kierunku nadmorskim na obszarze ograniczonym od północy brzegiem morza, od zachodu linią Hamburg - Ulzen, od wschodu Wisłą a od południa linią najczęściej przyjmowaną, jako boczną granicę Frontu a więc : Bydgoszcz - Kostrzyń - Neuruppin - Lenzen - Ulzen. Powierzchnia tego obszaru stanowi mniej więcej 1/3 powierzchni Polski - można więc - /upraszczając nieco problem i nie uwzględniając niewielkiej różnicy w gęstości sieci kolejowej między porównywanymi obszarami/ przyjąć, że pojemność sieci kolejowej równa się 1/3 praktycznej pojemności sieci państwa, czyli wynosi około 65 milionów tono-kilometrów. Jeżeli jednak istnieje na omawianym obszarze właśnie taka mniej więcej dobową pojemność kolejowego układu komunikacyjnego, to obejmuje ona przewozy we wszystkich kierunkach, nas natomiast interesuje konkretny przerzut ze wschodniego krańca strefy na zachodni, bo na tym kierunku trzeba wykonać dziesięć milionów tono-kilometrów dziennie, aby zapewnić dostawy zaopatrzenia dla wojsk operacyjnych. Przy braku dostępnych materiałów określających precyzyjnie pojemność poszczególnych kierunków po uwzględnieniu zarówno możliwości sieci jak i możliwości taboru trzeba przyjąć, że kierunek wschód - zachód stanowi około 25% ogólnej pojemności całej sieci, z ewentualną poprawką in plus, wynikającą z prawdopodobnej możliwości powiększenia efektywności jednego kierunku kosztem innych, mniej w danym okresie ważnych.

Reasumując powyższe rozważania można przyjąć, że praktyczna dobową pojemność sieci kolejowej między rubieżą Wisły a PBF będzie się układać około 20 milionów tono-kilometrów - co mogłoby pokryć potrzeby dowozowe w relacji Kraj - Front, pozostawiając jeszcze spory i bezspornie konieczny margines

przelotów dla zabezpieczenia wewnętrznych potrzeb gospodarki narodowej /Polski i NRD/ dla ewentualnych przewozów operacyjnych oraz dla przewozów w systemie obrony terytorialnej. Całe rozumowanie dotyczy naturalnie okresu normalnego działania całego systemu komunikacyjnego i nie uwzględnia skutków uderzeń przeciwnika na Kraj.

Spróbujmy z kolei przedstawić konkretną ilość samochodów konieczną dla dowozu z kraju do Frontu - w wypadku gdyby komunikacja kolejowa nie działała - i skonfrontujmy tę liczbę z możliwościami gospodarki narodowej.

Możemy potrzebną ilość obliczyć według wzoru :

$$N = \frac{2 Q L}{\gamma \cdot q \cdot l}$$

gdzie: N = potrzebna ilość samochodów w gotowości eksploatacyjnej

Q = ilość ładunku w tonach, który codziennie należy dowieźć

L = odległość dowozu w km

γ = współczynnik ładowności

q = zdolność załadowcza /nominalna/ jednego pojazdu w tonach

l = dobowy przebieg w km

Wprowadzając pojęcie umownego trzy-tonowego samochodu i rozumiejąc pod tym różne mutacje samochodu ciężarowego Star - stanowiącego podstawę naszego transportu krajowego - możemy zastosować bardziej uproszczony wzór pod warunkiem, że przedtem przeprowadzimy jeszcze pewne rozumowanie.

Jednodniową porcję zaopatrzenia dla wojsk operacyjnych - piętnaście tysięcy ton/ - można zmieścić na pięciu tysiącach umownych trzy-tonowych samochodach ciężarowych. Przyjmijmy, że wskaźnik gotowości eksploatacyjnej dla wozów zmobilizowanych z gospodarki narodowej będzie się kształtował w najlepszym wypadku w granicach 85-90%. Biorąc za podstawę obliczeń wskaźnik 87,5% musimy mieć /w zaokrągleniu/ o 700 samochodów więcej, aby stale eksploatować potrzebną ilość pięciu tysięcy. Rzecz jasna, że wysłana z rejonu Wisły aż za Łabę kolumna samochodowa nie dotrze tam tego samego dnia, więc następnego dnia

musi być skierowana w ślad za pierwszą następną kolumną z zaopatrzeniem na kolejny dzień operacji, w trzecim dniu kolejna - tak długo aż pierwsza partia wozów po wyładowaniu w PBF powróci w rejony załadunkowe i będzie mogła być po raz wtórny wykorzystana do dowozu. Przyjmujemy, że w warunkach wojennych dobowy przebieg samochodowego transportu ciężarowego w ogniwie Kraj - Front przy pracy ciągłej będzie wynosić około 300 km^{x/}. Potrzebną ogólną ilość samochodów /umownych trzytonowych/ możemy obliczyć wg wzoru :

$$L_j \cdot \frac{L \cdot 2}{l} = O_i \quad \text{gdzie:}$$

L_j = ilość samochodów potrzebna do jednorazowego załadowania dobowego zaopatrzenia na Front + dodatkowa ilość wynikająca ze wskaźnika gotowości eksploatacyjnej;

L = odległość między nadawcą a odbiorcą w kilometrach mierzona po drogach;

$\cdot 2$ = droga powrotna;

l = dobowy przebieg w km;

O_i = szukana ogólna ilość samochodów potrzebna do zabezpieczenia ciągłego dowozu.

A więc po podstawieniu w naszym przykładzie otrzymujemy :

$$5\ 700 \cdot \frac{700 \cdot 2}{300} = 5\ 700 \cdot 4,66 = \underline{26\ 600}$$

Prześledźmy z kolei tok postępowania, który pozwala ustalić czy istnieją możliwości przeznaczenia żądanej ilości samochodów do dowozu w relacji Kraj - Front w warunkach polskich?

Przede wszystkim określmy źródło poboru samochodów. Wiadomo, że w czasie pokoju jednostki tyłowe szczebla operacyjnego a tym bardziej szczebla kraju /zaplecza/ istnieją w najlepszym wypadku w zawiązkach i są powoływane w trybie mobilizacyjnym z wykorzystaniem sprzętu gospodarki narodowej, za wyjątkiem sprzętu i wyposażenia specjalistycznego przechowywanego w zapasach mobilizacyjnych wojska. Utrzymywanie

x/ Są tu skalkulowane wszystkie czynniki dodatkowe do czasu czystego przejazdu a więc: oczekiwanie pod przeładunkami, prace za-i wyładunkowe, formowanie kolumn, wypoczynek kierowców, przeglądy techniczne, tankowanie pojazdów itp.

w czasie pokoju tego typu jednostek jest niecelowe, ponieważ garnizonowy system zaopatrywania i obsługi, jak również różne od potrzeb czasu wojny potrzeby wojska, nie uzasadniają ich istnienia. Tak na przykład nie ma potrzeby utrzymywania w czasie pokoju szpitali polowach, bo istniejące stacjonarne w zupełności wystarczają na leczenie nielicznych przecieży w wojsku /w stosunku do okresu wojny/ schorzeń i wypadków. Na czas wojny formuje się masę szpitali polowych, mobilizując lekarzy i średni personel medyczny z cywilnej służby zdrowia a transport i wyposażenie z gospodarki narodowej. Niemniej jednak pewne rodzaje sprzętu nie występujące w cywilnej służbie zdrowia lub występujące w niewielkich tylko ilościach jak nosze, polowe aparaty rentgenowskie, polowe laboratoria, polowe zestawy narzędzi chirurgicznych itp. - są przechowywane w magazynach wojskowych jednostek mobilizujących. Również posiadanie przez wojska dwudziestu kilku tysięcy samochodów ciężarowych, zupełnie nie wykorzystywanych w czasie pokoju, byłoby zamrożeniem olbrzymiego potencjału przewozowego, bez żadnej korzyści dla kraju. Dlatego też źródłem poboru środków transportowych dla dowozu zaopatrzenia dla wojsk operacyjnych może być tylko gospodarka narodowa.

W zasobach kraju znajduje się około 180 tysięcy samochodów ciężarowych /łącznie z wywrotkami/. Część z nich będzie zmobilizowana dla wojsk operacyjnych, przy czym potrzeby w tym zakresie jesteśmy w stanie orientacyjnie określić, wiemy bowiem, że cały prawie transport jednostek tyłowych szczebla frontowego i armijnego, z wyjątkiem samochodów specjalnych /samochody - łaźnie, samochody - pralnie, laboratoria itp./ będzie rekrutował się z gospodarki narodowej. Szacunkowo można przyjąć, że około dwadzieścia tysięcy samochodów wchłoną wojska operacyjne. Część samochodów zabiorą z gospodarki narodowej rozrastające się jednostki układu terytorialnego i niektóre oddziały okręgowe. Nie dysponujemy danymi pozwalającymi na ścisłość szacunku, wydaje się jednak, że nie będą to ilości znaczne, może rzędu dwóch - trzech tysięcy pojazdów.

Następna pozycja to zupełna niewiadoma - ilość samochodów ciężarowych reklamowanych przez przemysł, zakłady wyższej użyteczności publicznej, komunikację, dział zaopatrzenia ludności,

budownictwo o charakterze obronnym itp. W końcu trzeba wyłączyć pewną ilość pojazdów nietypowych, przestarzałych, w złym stanie technicznym, bez części zamiennych, których zespołowa eksploatacja jest praktycznie niemożliwa. Tego rodzaju samochody znajdują się z reguły w posiadaniu osób prywatnych i częściowo w inwentarzu małych spółdzielni usługowych. Brak danych do określenia ich ilości; pewną wskazówką mogą być informacje Rocznika Statystycznego podające, że w rękach prywatnych znajduje się w Polsce blisko osiem tysięcy samochodów ciężarowych. Zapewne tylko niewielki ich odsetek mógłby być wykorzystany przez wojsko.

Rozważań na temat możliwości zaspokojenia potrzeb w zakresie dowozu w relacji Kraj - Front nie sposób zamknąć jednoznacznie wnioskiem pozytywnym lub negatywnym a to z powodu fragmentaryczności szeregu danych, wydaje się jednak, że zgodnie z wyłuszczoneymi we wstępie do niniejszego skryptu założeniami - przedstawiono zarówno zasadnicze elementy zagadnienia jak i metodę rozumowania.

Dla wyczerpania całości problematyki dowozu należy wspomnieć o innych rodzajach komunikacji, przydatnych do tego celu: morskiej, wodnej - śródlądowej, lotniczej i ruropociągowej. Dwa pierwsze rodzaje znamionują się sezonowością - co oznacza brak możliwości wykorzystywania statków morskich lub śródlądowych przez cały rok i konieczność przerywania żeglugi w okresie zamarznięcia szlaków wodnych a dodatkowo brak możliwości załadunku i wyładunku statków morskich na otwartym wybrzeżu przy stanie morza powyżej 4-5 stopni /wg innych danych powyżej 3 - 4/ w skali Beauforta. Poza tym możliwość poruszania się statków wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku jest w poważnym stopniu uzależniona od przebiegu operacji morskich w tym rejonie i od stopnia zagrożenia z kierunku wysp duńskich. Żegluga śródlądowa jest zaś uzależniona od śluz i zapór /stosunkowo łatwych do uszkodzenia/ przy czym dla niektórych szlaków wodnych /np. kanał Notecki/ istnienie śluz ma znaczenie decydujące, ponieważ bez nich żegluga jest wykluczona a dla innych szlaków /np. Odra/ uszkodzenie urządzeń technicznych obniży tylko efektywność przewozów. Z wyżej wymienionych względów zarówno transport morski jak i wodny

śródlądowy mogą mieć znaczenie pomocnicze, nie sposób jednak składać na nie głównego ciężaru dowozu z kraju do Frontu.

Używanie do przewozów między krajem a Frontem lotnictwa transportowego jest nie tylko celowe ale w stosunku do niektórych materiałów po prostu konieczne. Na przykład krew konserwowaną można przewozić tylko drogą powietrzną, części zamienne i podzespoły do bardziej precyzyjnego sprzętu o wiele lepiej znoszą transport tego rodzaju niż jakikolwiek inny. Transport lotniczy jest poza tym niezastąpiony w momentach, gdy zachodzi potrzeba pilnego uzupełnienia zapasów wojsk operacyjnych i pozostałe środki transportu okazują się zbyt powolne, względnie gdy strefy skażeń uniemożliwiają właśnie przewozy drogą lądową.

Możliwości państwa w tym względzie są jednak niewielkie. Gdyby nawet przyjąć, że cały tabor LOT-u będzie mógł być użyty do tego celu i że nie wydzieli się żadnego sprzętu dla wewnętrznych potrzeb wojsk operacyjnych /co jest założeniem optymistycznym/ - to możliwości lotnictwa transportowego nie pokryją nawet 1% ogólnych potrzeb dowozowych w relacji Kraj - Front.

Powyższy wniosek jest podbudowany następującą kalkulacją: Obecna równowartość przeciętnych dobowych przewozów transportem powietrznym /ładunków i pasażerów/ wynosi około 80 tysięcy tono-kilometrów. Przyjmijmy, że w czasie wojny eksploatacja sprzętu będzie bardziej intensywna i przebiegi dzienne powiększą się o 50%. 120 tys. tono-kilometrów na odległość /w linii powietrznej/ w zaokrągleniu 600 km w jedną stronę - daje możliwość przewożenia codziennie 100 ton w kierunku Kraj - Front i tyle samo w relacji odwrotnej, ewakuacyjnej.

Na zakończenie rozdziału parę słów o rurociągach polowych. W chwili obecnej nie dysponujemy ani w ramach wojska ani w gospodarce narodowej sprzętem rurociągowym do budowy linii dalekosiężnych. Istnieją tylko drobne pododdziały przewidywane do montażu krótkich bo kilkunastu kilometrowych odcinków przeprownych na dużych rzekach. Uważam jednak, że w przyszłości jednostki rurociągów dalekosiężnych powinny być zorganizowane, aby odciążyć inne rodzaje transportu od kłopotliwego dowozu łatwopalnych cieczy z Kraju do Frontu.

5. Organizacja zaopatrywania wojsk operacyjnych

Omawianie ostatniej grupy zagadnień niniejszego opracowania - organizacji zaopatrywania wojsk operacyjnych - celowo jest zacząć od przedstawienia ustawienia organizacyjnego organów odpowiedzialnych za zaopatrywanie w ramach Ministerstwa Obrony Narodowej i od określenia ich zadań.

W chwili obecnej brak w ministerstwie komórki centralizującej całość problematyki zaopatrywania wojsk operacyjnych. Tylko za sprawy dowozu odpowiada jeden organ. - Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej - zresztą z pewnymi ograniczeniami, bowiem przewozy transportem powietrznym i morskim muszą być załatwiane za pośrednictwem innych pionów MON a mianowicie Inspektoratu Lotnictwa i Dowództwa Marynarki Wojennej. Z pozostałych grup zagadnień, wchodzących w zakres zaopatrywania, jeszcze tylko perspektywiczne planowanie potrzeb i przygotowywanie zapasów na czas wojny w czasie pokoju jest koordynowane i nadzorowane przez Zarząd VII Sztabu Generalnego, natomiast za bieżące ustalanie potrzeb wojsk operacyjnych w czasie wojny, terminową wysyłkę środków w odpowiedniej ilości i asortymencie, zgłaszanie w Szefostwie Komunikacji potrzeb przewożonych z odpowiednim wyprzedzeniem i za zakładowanie odpowiadają centralne organa zaopatrujące /COZ/, każde oddzielnie, wyłącznie za środki będące przedmiotem zaopatrywania danego COZ.

Jak wynika z załączonego schematu /zał. nr 1/ ustawienie organizacyjne COZ nie jest jednolite. Niektóre COZ wchodzi w skład większych zespołów /np. w Głównym Kwatermistrzostwie jest siedem COZ, w Inspektoracie Lotnictwa i Sztabie Generalnym po cztery/, niektóre działają samodzielnie.

Zespół COZ podległy Głównemu Kwatermistrzostwu jest koordynowany przez Sztab Głównego Kwatermistrzostwa, koordynacja między COZ Inspektoratu Lotnictwa jest możliwa dopiero przez Głównego Inspektora, jako przez najbliższego wspólnego przełożonego; koordynację poczynań Departamentu Uzbrojenia i Szefostwa Służby Samochodowo-Czołgowej powinien przeprowadzać zastępca Szefa Sztabu Generalnego - Główny Inspektor Planowania i Techniki, natomiast obowiązek koordynacji między zastępcą a Szefostwem Wojsk Łączności i Zarządem Topograficznym /jeśli taka koordynacja byłaby potrzebna/ leży na

Szefie Sztabu Generalnego. W związku z niejednolitym ustawieniem organizacyjnym, podporządkowanie centralnych organów zaopatrujących Ministrowi Obrony Narodowej jest :

- jednoszczeblowe w wypadku Szefostwa Wojsk Inżynieryjnych, Szefostwa Wojsk Chemicznych i Departamentu Finansów;
- dwuszczeblowe co do dziesięciu COZ;
- trzyszczeblowe co do sześciu pozostałych COZ.

Przedmiotowy zakres zadań poszczególnych COZ przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa COZ	Zasadnicze przedmioty zaopatrzenia wojsk operacyjnych	Uwagi
1	2	3	4
1.	Departament Służby Żywnościowej	Produkty żywnościowe, polowy sprzęt żywnościowy, naczynia kuchenne, sprzęt i wyposażenie piekarni i pralni polowych, polowe naczynia do dowozu wody, części zamienne do w/w sprzętu.	
2.	Departament Służby Mandurowej	Przedmioty umundurowania i oporządzenia, pościel, środki higieny, sprzęt i wyposażenie polowych łazni i pralni, materiały naprawkowe, części zamienne do w/w sprzętu.	
3.	Departament Służby Zdrowia	Leki, materiały opatrunkowe, krew konserwowa, polowy sprzęt medyczny, wyposażenie polowych aparatów rentgenowskich i ruchomych sal operacyjnych i opatrunkowych, instrumenty lekarskie, wyposażenie laboratoriów polowych, części zamienne do w/w sprzętu, sprzęt wet.	
4.	Wojskowa Centrala Handlowa	Przedmioty i materiały markietanckie przeznaczone do sprzedaży żołnierzom w polu.	WCH podlega Min. Handlu Wewn. jako centralny zarząd

1	2	3	4
5.	Departament Służby Materiałów Pędnych i Smarów	Benzyna, olej napędowy, paliwo lotnicze, smary, zbiorniki na materiały pędne, beczki, kanistry, pompy, rurociągi składowe i polowe, sprzęt rozlewczy, instalacje regeneracyjne, wyposażenie laboratoriów polowych, części zamienne.	
6.	Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej	Sprzęt techniczny do budowy dróg i szlaków kolejowych, sprzęt techniczny do budowy mostów, elementy konstrukcyjne mostów, drobny sprzęt regulacji ruchu, materiały budowlane, części zamienne do w/w sprzętu.	
7.	Departament Służby Kwaterunkowo-Budowlanej	Polowy sprzęt kwaterunkowy, piecyki polowe, polowy sprzęt ppoż.	
8.	Szefostwo Wojsk Łączności	Radiostacje, aparaty telegraficzne i telefoniczne, przewody, źródła zasilania, sprzęt do budowy linii polowych przewodowych, wyposażenie warsztatów naprawczych, części zamienne.	
9.	Zarząd Służby Topograficznej	Mapy, sprzęt topograficzny.	
10.	Departament Uzbrojenia	Uzbrojenie, amunicja, pociski raketowe, sprzęt optyczny i pomiarowy, wyposażenie polowych warsztatów naprawczych, części zamienne.	
11.	Szefostwo Służby Czołgowo-Samochodowej	Samochody, transportowce opancerzone, czołgi, działa samobieżne, ciągniki, ogumienie, wyposażenie warsztatów naprawczych, części zamienne.	
12.	Zarząd Wydawnictw, Drukarń i Zaopatrzenia	Aparaty kinowe, gigantofony, drukowane i filmowe materiały propagandowe, sprzęt muzyczny, wyposażenie drukarni polowych, druki masowego użytku.	
13.	Służba Inżynieryjno-Lotnicza	Samoloty, śmigłowce, wyposażenie i uzbrojenie samolotów i śmigłowców, zespoły i podzespoły, części zamienne.	

1	2	3	4
14.	Oddział Elektroniki Sztabu Inspektoratu Lotnictwa	Środki łączności /używane wyłącznie w lotnictwie/, środki ubezpieczenia lotów, części zamienne.	
15.	Zarząd Zaopatrzenia	Amunicja lotnicza, pociski rakietowe samolotowe, środki pirotechniczne, sprzęt elektro-gazowy, sprzęt wysokościowo-ratowniczy, umundurowanie lotnicze /specjalistyczne/.	
16.	Zarząd Lotniskowy WL	Sprzęt do odśnieżania i odladzania nawierzchni na lotniskach, specjalistyczny sprzęt do budowy lotnisk.	
17.	Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych	Maszyny inżynieryjne, miny, materiały wybuchowe, agregaty prądotwórcze, drobny sprzęt saperesko-minerski, pontony, kutry motorowe, łodzie, części zamienne.	
18.	Szefostwo Wojsk Chemicznych	Maski gazowe, inne środki indywidualnej obrony pchem, sprzęt dozymetryczny, sprzęt do odkażania ludzi, techniki bojowej, dróg, umundurowania, materiały do odkażania, środki zadymiające, części zamienne.	
19.	Departament Finansów	Środki płatnicze.	

Szefostwo Komunikacji Wojskowej odpowiada za przewozy środków i materiałów w relacji Kraj - Front. Stosunek i uprawnienia Szefostwa są do różnych środków transportu różne, różna też jest rola Szefostwa w planowaniu i bieżącym kierowaniu przewozami.

Na obszarze PRL wykonawcą przewozów kolejowych i odpowiedzialnym za odbudowę i stan techniczny sieci są Polskie Koleje Państwowe, wchodzące w czasie wojny w dział komunikacji KOK. Szefostwo KW ma na kształtowanie się planu przewozów bardzo poważny wpływ, ono ustala bowiem kolejność i trasy,

współdecyduje o doborze taboru a przede wszystkim korzysta z ogólnego priorytetu transportów wojskowych przed załadunkami dla innych działów jak również przed ruchem osobowym, cywilnym. Istnieją też szerokie możliwości reagowania na zakłócenia w czasie przewozów i bieżącego wprowadzania korekt, zapewnione przez centralny punkt dyspozytorski PKP /Min. Komunikacji/, powiązany w oddzielnej sieci łączności kolei z wszystkimi placówkami służby ruchu. Centralny punkt dyspozytorski posiada zawsze /pod warunkiem działania łączności/ aktualną sytuację na sieci kolejowej aż do ścisłego określenia miejsca znajdowania się każdego składu, można też stąd, praktycznie natychmiast przekazać polecenie zatrzymania danego pociągu na najbliższej stacji, skierowania na inną trasę itp. Niezależnie od tego przy organach PKP na różnych szczeblach - aż do odcinka kolejowego i większych stacji włącznie - Szefostwo posiada swoich przedstawicieli, oficerów służby komunikacji wojskowej, którzy śledzą przebiegi transportów wojskowych i w razie potrzeby interweniują we właściwych komórkach terenowych. Nieco inaczej może wyglądać sytuacja w czasie przesuwania się transportów przez teren NRD; nawet jeżeli założymy, że przy centralnej komórce kierującej ruchem w NRD będzie przedstawicielstwo Szefostwa Służby KW MON i będzie ono w stanie skutecznie interweniować w wypadkach koniecznych, to trudno mówić o absolutnym priorytecie naszego ruchu transportowego na obszarze obcego, choć sojuszniczego państwa. Brak jasności co do organizacji systemu komunikacji kolejowej między zachodnią granicą NRD a tylną granicą obszaru Frontu. Należy przewidywać, że działania wojenne zdeorganizują kolejnictwo w okupowanej strefie będącej bezpośrednim zapleczem obszaru Frontu. Nie mówiąc o konieczności odbudowy, którą mogłyby przeprowadzić w znacznej mierze brygady wojsk kolejowych i pociągi odbudowy ze składu wojsk Frontu, zaistniałaby niewątpliwa potrzeba obsadzenia przynajmniej wszystkich ważniejszych stanowisk w służbie ruchu, administracji i w obsłudze technicznej siłami własnymi, przyjmując, że pomocnicze funkcje mogliby pełnić miejscowi kolejarze. Wykorzystanie do tego celu fachowych oddziałów podporządkowanych Zarządowi KW Frontu jest mało prawdopodobne; siły Frontu z trudnością zaspokajają wewnętrzne potrzeby

obszaru tyłowego w zakresie obsługi czynnych odcinków sieci kolejowych. Najbardziej racjonalne rozwiązanie widzę w sformowaniu w kraju wojskowych lub zmilitaryzowanych jednostek do dyspozycji Szefa Służby Komunikacji Wojskowej, specjalnie przewidzianych do obsługi tej części sieci kolejowej na zachód od Łaby, której eksploatacja jest nieodzowna dla dowozu do obszaru tyłów Frontu. Bezpośrednie kierowanie ruchem w tej strefie z miejsca postoju Szefostwa w czasie wojny a więc najprawdopodobniej z centralnych rejonów PRL byłoby w dużym stopniu utrudnione, należałoby więc zorganizować ekspozyturę Szefostwa i umiejscowić ją przy wlocie jednej magistrali z obszaru państwowego NRD.

Inaczej nieco ustawione jest Szefostwo w stosunku do przewozów transportem samochodowym. Jednostki samochodowo-transportowe przewidziane do przewozów Kraj - Front znajdują się w bezpośrednim podporządkowaniu Szefostwa i ono stawia tym jednostkom zadania, określając miejsce i termin załadunku, czas i trasę przejazdu, punkt docelowy oraz ewentualne wykonanie w drodze powrotnej przewozów ewakuacyjnych. Odmiennie jednak niż przy komunikacji kolejowej Szefostwo ma tylko ograniczone możliwości wprowadzania na bieżąco korekt do realizowanego już planu przewozów samochodowych, nie istnieje bowiem na obszarze kraju żaden scentralizowany system kierowania ruchem drogowym. Zapewnienie przejezdności dla kolumn /z pierwszeństwem dla ruchu wojsk i transportów zaopatrzeniowych/ na wyznaczonych marszrutach w granicach PRL jest obowiązkiem terenowych placówek ministerstwa komunikacji a więc Rejonów Eksploatacji Dróg Publicznych /w kraju 138/ podległych w pionie fachowym poprzez Wojewódzkie Zarządy - Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych. Poza tym nadzorem nad działalnością komórek eksploatacji dróg są obciążone w interesie wojska Wojewódzkie Sztaby Wojskowe, jako komórki organizujące działalność obronną Wojewódzkich Komitetów Obrony. Obowiązek zapewnienia "zielonej drogi" na ustalonych przez Szefostwo trasach w sensie niedopuszczenia ruchu cywilnego leży również na organach M.O. Trzeba jednak w tym miejscu wyjaśnić, że możliwości RZDP są w praktyce ograniczone do napraw bieżących a przy wykorzystaniu ludności miejscowej do odsnieżania marszrut i do zwalczania gwałbiedzi.

Ważelkie poważniejsze remonty nawierzchni, szczególnie charakteru awaryjnego po uderzeniach przeciwnika na drogi, muszą być wykonywane przez zmilitaryzowane przedsiębiorstwa drogowe działu komunikacyjnego. Szefostwo dysponuje natomiast pewnym własnym potencjałem przeprowym na terenie kraju i może odtworzyć przy zniszczeniu mostów stałych stosunkowo szybko komunikację przez rzeki, kierując do budowy mostów pontonowych lub składanych wyspecjalizowane jednostki wojskowe, nastawione na pracę na dużych przeszkodach wodnych. Na szczególnie ważnych kierunkach mogą również być organizowane Strefy Kierowania i Kontroli Ruchu, jednostki wojskowe o uprawnieniach dyspozytorskich w stosunku do przegrupowujących się wojsk i kolumn zaopatrzeniowych, obarczone ponadto obowiązkiem nadzoru w stosunku do jednostek mostowych pracujących w rejonie Strefy. Brak, jak dotychczas, precyzyjnego określenia zadań SK i KR i jej struktury organizacyjnej, nie jest również zakończony ostatecznymi wnioskami cykl ćwiczeń doświadczalnych i opracowań teoretycznych, szczególnie co do ustawienia Strefy wobec Szefostwa KW. Niejasności co do organizacji kierowania ruchem i zapewnienia przejezdności na marszrutach na terenie NRD i na zachód od Łaby są w swej istocie zbliżone do omówionej wyżej sytuacji w komunikacji kolejowej.

Przewozy w systemie dróg wodnych śródlądowych są organizacyjnie ujęte analogicznie jak w komunikacji kolejowej. Generalnym przewoźnikiem, odpowiedzialnym poza tym całkowicie za działanie urządzeń technicznych jest Centralny Urząd Gospodarki Wodnej z podległymi przedsiębiorstwami żeglugowymi, obejmującymi jeden wyodrębniony kierunek komunikacji śródlądowej^{x/}. Przy rejonach dróg wodnych przewidziani są w okresie wojny przedstawiciele służby komunikacji wojskowej. Na przedłużeniu najbardziej odpornego na uderzenia kierunku Wrocław - dolny bieg Odry leży system kanałów Haweli i Szprewy, łączący dorzecze Odry z dorzeczem Łaby i wyprowadzający statki i barki płynące tą trasą w bezpośrednie pobliże PBF. Żegluga na zachód od Odry wymaga naturalnie obsługi ze strony obsady

x/ Np. "Żegluga na Odrze" z siedzibą we Wrocławiu kieruje żegluga na całej Odrze.

urządzeń technicznych NRD.

Komunikacja powietrzna leży całkowicie poza gestią Szefostwa. Przewiduje się na okres wojny pełną mobilizację wszystkich samolotów i śmigłowców wraz z obsługą, w tym również wszystkich samolotów transportowych. Część tych samolotów a mianowicie typu Li-2, MD-12 i ewentualnie IL-14 może być wykorzystana dla wewnętrznych potrzeb wojsk operacyjnych, natomiast wszystkie pozostałe, większe i bardziej nowoczesne samoloty, wymagające dłuższych, betonowych pasów startowych - znajdą zastosowanie w kraju i w miarę potrzeby do przewozów w relacji Kraj - Front. Będą one w dyspozycji Inspektoratu Lotnictwa - gdzie też może Szefostwo Komunikacji składać zapotrzebowanie. Przeloty w granicach PRL reguluje CSD w systemie OPK, przeloty przez terytorium NRD mogą się odbyć na zezwolenie i według wskazań CSD krajowego systemu obrony powietrznej NRD, przeloty w strefie przyfrontowej wymagać będą najprawdopodobniej zgody i wskazania tras ze strony właściwych dla danego kierunku organów jednolitego systemu OP Teatru Działań Wojennych.

Za przygotowanie statków do żeglugi kabotażowej za ich wyładunek, w tym również na otwartym wybrzeżu /co wiąże się z koniecznością montażu sztucznych przystani i ewentualnym wyznaczeniem dodatkowych elementów przeładunkowych/ - odpowiada Ministerstwo Żeglugi. Szefostwo KW ma prawo korzystać z usług transportu morskiego w ramach przewidzianego w planach potencjału, między innymi do przewozów między krajem a obszarem tyłów Frontu. Właściwie punktem docelowym dla statków nie może być dosłownie obszar tyłów a tylko wybrzeże położone możliwie najbliższej granicy obszaru a więc zatoka lubecka, skąd do przyjętego w naszych rozważaniach rejonu PBF jest około 100 km. Ministerstwo Żeglugi nie ma jednak obowiązku a zapewne i możliwości organizować w zatoce lubeckiej wyładunku statków, nawet wtedy, kiedy wybrzeża portowe Lubeki byłyby do wykorzystania /co jest mało prawdopodobne/ a już w żadnym wypadku przy konieczności wyładunku na otwartym wybrzeżu. Takie możliwości posiada natomiast marynarka wojenna. Poza tym przejście statków morzem - czy to w konwoju czy pojedynczo - wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku, w warunkach wojny, jest nie do pomyślenia bez zgody i bez odpowiedniej osłony ze strony Dowództwa

Marynarki Wojennej. Dlatego też choć formalnie Szefostwo Komunikacji powinno się zwracać z zapotrzebowaniem na wykonanie przewozów do Ministerstwa Żeglugi - to w istocie decydujące znaczenie mają aktualne możliwości floty /własnej i sprzymierzonej/ operującej w basenie południowego Bałtyku, wydaje się więc, że bezpośrednie kontakty Szefostwa ze Sztabem Głównym Marynarki będą konieczne.

Następny z kolei temat niniejszego rozdziału - obieg informacji w procesie zaopatrywania wojsk operacyjnych przez Kraj - jest przedstawiony na schemacie będącym załącznikiem Nr 2. W świetle omówionego uprzednio ustawienia organizacyjnego i zadań centralnych organów zaopatrujących, schemat wymaga właściwie trzech tylko dodatkowych wyjaśnień. Po pierwsze, ze względu na jasność wykładu, schemat jest jak gdyby przesunięty w czasie, widzimy bowiem potok zapotrzebowań /biegnący z frontowych organów zaopatrujących do odpowiadających im COZ/ wywołujący lawinę rozmaitych czynności i w ostatecznym efekcie odwrotny /z Kraju do Frontu/ potok zaopatrzenia. Jest to świadome uproszczenie problemu; w rzeczywistości - wobec długiego cyklu całego procesu: analizy zapotrzebowań, dyspozycji, podstawienia środków transportowych, załadowania, dowozu /w sumie nawet przy transporcie powietrznym do doby, przy samochodowym około czterech dób/, centralne organa zaopatrujące wydają materiały niejako a conto, awansem - a zapotrzebowania służą do permanentnego wyrównywania dostaw. Wyrównywanie polega na zmniejszaniu następnych porcji zaopatrzenia w danym asortymencie - jeśli a conto daliśmy za dużo, lub na ich zwiększeniu jeżeli się okazało, że wydaliśmy mniej niż żąda się w zapotrzebowaniu.

Po drugie na schemacie został z uwagi na czytelność pominięty jeden szczegół : nie pokazano, że dostarczenie masy materiałowej ze składnic do punktów załadowania na samoloty oraz na statki rzeczne i morskie wykonują jednostki transportowo - samochodowe, będące w dyspozycji Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej. Po trzecie na schemacie pokazano Wysuniętą Bazę Obszaru Kraju /WBOK/ jako zespół składów /w tym wypadku stacjonarnych i polowych/ rozwiniętych na kierunku dofrontowym, w pobliżu zachodniej granicy PRL. Wysunięta Baza zbliża część

zapasów do obszaru i może przyspieszyć doraźne dostawy, zmniejszając około 300 km ogniwo dowozu Kraj - Front. Ponieważ jednak pojemność Bazy jest ograniczona i stanowi niewielki odsetek zasobów zaplecza, uzupełnianie zapasów musi i tak być realizowane dostawami z głębi kraju, co w ostatecznym rozrachunku nie wpływa na potrzeby przewozowe a niekiedy może komplikować dowóz dodatkowymi manipulacjami przeładunkowymi.

Ostatnie wreszcie zagadnienie niniejszego rozdziału a zarazem całego opracowania zostało przedstawione na schemacie Nr 3. Schemat mówi o organizacji procesu narastania zasobów w kraju dla potrzeb wojsk operacyjnych, jeszcze w okresie pokoju. Jest on w pewnych szczegółach uproszczony - pomija między innymi rolę specjalnej komórki a mianowicie Oddziału XVI Sztabu Generalnego, komórki mającej zadanie bezpośredniego nawiązywania kontaktów roboczych z kontrahentami zagranicznymi w sprawie dostaw z importu. Nie pokazano również pewnych powiązań na marginesie działalności Rady Wzajemnej Pomocy i specjalizacji produkcji obronnej. Wprowadzone uproszczenia pozwalają za to obyć się bez komentarza. Schemat jako całość wyjaśnia dodatkowo genezę trzech typów składnic w kraju, jako źródeł dostaw dla Frontu.

x

x

x

Na zakończenie chciałbym w formie krótkich punktów podkreślić szczególnie istotne, moim zdaniem, momenty omówionego w niniejszym opracowaniu tematu:

- 1/ Przygotowanie zasobów dla wojsk operacyjnych jest procesem długotrwałym, realizowanym w okresie szeregu lat. Związek między ilością i jakością zapasów a ekonomiką państwa jest niewątpliwy.
- 2/ Zasoby materiałowe dla wojsk operacyjnych w okresie wojny to nie tylko zapasy w składnicach wojskowych, to również zapasy gospodarki narodowej w szerokim tego słowa znaczeniu, produkcja bieżąca i import z państw sojusznicznych i neutralnych, a w późniejszym okresie wojny także środki wyeksportowane z terenów okupowanych /w wypadku pomyślnego rozwoju działań własnych wojsk/.
- 3/ Stopień zależności wojsk operacyjnych od dostaw z zaplecza jest bardzo wysoki.

- 4/ W procesie organizacji zaopatrywania wojsk operacyjnych w czasie wojny, kluczowym i najtrudniejszym problemem jest dowóz zaopatrzenia z Kraju do Frontu.
- 5/ Wobec długiego cyklu dowozowego przydział zaopatrzenia awansem przez COZ jest koniecznością.
- 6/ W przeciwieństwie do ustawienia problemu zaopatrywania w związkach operacyjnych i taktycznych /ten kto stawia zadania operacyjne, odpowiada za zaopatrywanie wystarczające do wykonania zadań/ - w przedstawionym układzie wojskom operacyjnym stawiać zadania będzie Naczelne Dowództwo /lub Dowództwo Zachodnio-Europejskiego Teatru Działań Wojennych/, zaś za zaopatrywanie odpowiada Ministerstwo Obrony. Nasuwa się wobec tego konieczność ścisłej współpracy obu organów i bieżącej koordynacji zamierzeń.

OPRACOWAŁ :
SZEF KATEDRY TAKTYKI TYŁÓW

Gen.bryg.mgr Lesław DUDEK

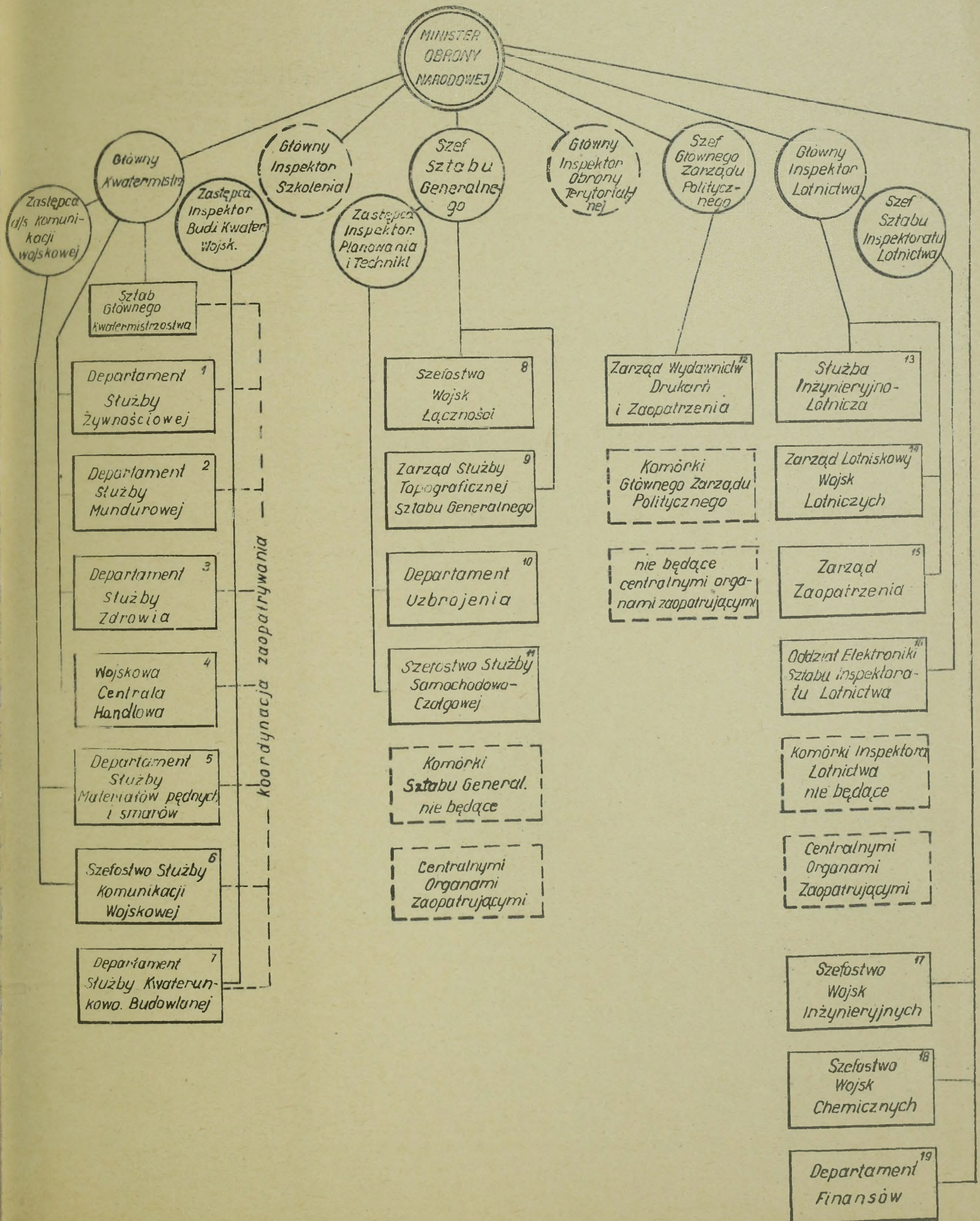
Załączniki: trzy schematy

- Nr 1 - Centralne organa zaopatrujące /COZ/ na tle elementów struktury organizacyjnej centralnych instytucji MON.
- Nr 2 - Obieg informacji w procesie zaopatrywania wojsk operacyjnych.
- Nr 3 - Organizacja procesu narastania zapasów dla wojsk operacyjnych.

Wykonano w 25 egz.

Egz.nr 1-25 Bibl.Tajna
Wyk.:gen.bryg. Lesław DUDEK
Druk: PK, dn. 16.12.66 r.
Nr ks. 03422/WW.
Kor. T.Ł.

CENTRALNE ORGANA ZAOPATRUJĄCE (COZ) NA TLE ELEMENTÓW STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ CENTRALNYCH INSTYTUCJI MON



ORGANIZACJA PROCESU NARASTANIA ZAPASÓW DLA WOJSK OPERACYJNYCH

