



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA GEOGRAFII WOJENNEJ

JAWNE



Egz. Nr 1

mjr dypl. URBĄSKI

**Temat: KIERUNKI STRATEGICZNE ZACHODNIEGO TDW
I ICH KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA**
(Skrypt)

~~06989~~
~~06989~~

~~40408~~

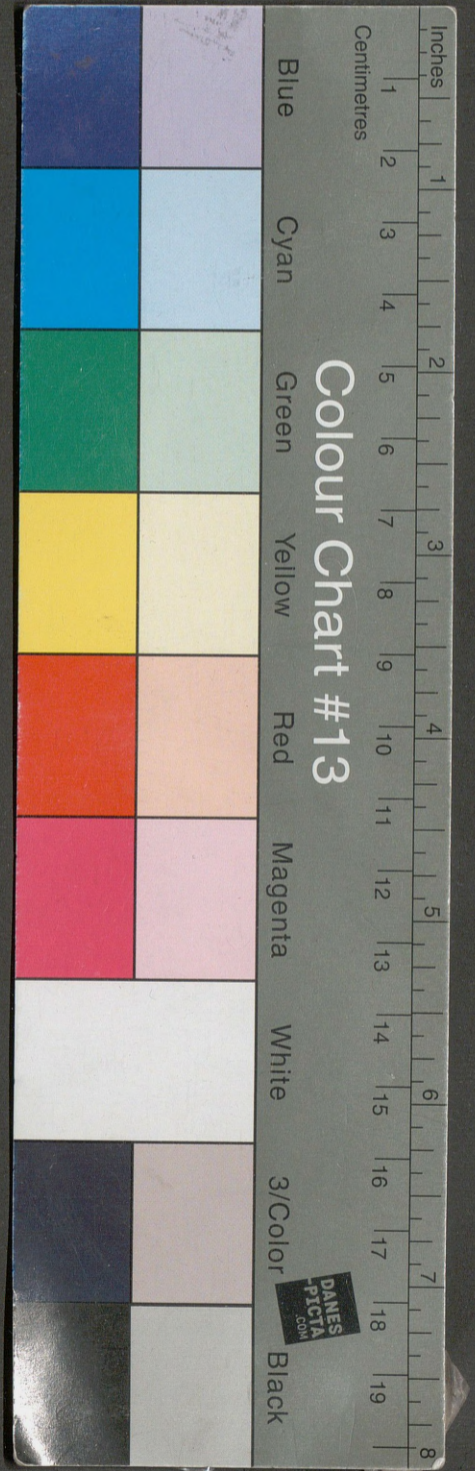
BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Biłatu Człuw Specjalnych

~~40408~~

BERMBERTOW

WRZESIEN

1965



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA GEOGRAFII WOJENNEJ

JAWNE



Egz. Nr 1

mjr dypl. URBĄSKI

Temat: KIERUNKI STRATEGICZNE ZACHODNIEGO TDW
I ICH KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA
(Skrypt)



~~40408~~

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASB WP
Archiwum Biuletynu Zdarzeń Specjalnych

~~40408~~

B E M B E R T Ó W

W R Z E S I E Ń

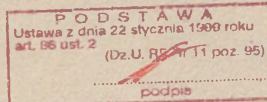
1 9 6 5

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA GEOGRAFII WOJENNEJ

ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY GEOGRAFII
WOJENNEJ

płk dypl. prof. DYDA



~~SECRET~~
~~SECRET~~
~~SECRET~~
JAWNE

Egz. nr... 1

Amell. nr 12657

Mjr dypl. Urbański

n. t.: KIERUNKI STRATEGICZNE ZACHODNIEGO TDW I ICH KRÓTKA
CHARAKTERYSTYKA⁹⁹.

05268 zug. dosem
06989
04062
02911
03075



BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum historyczne
Nr ewid. **40408**

Temat: PODZIAŁ ZACHODNIEGO TDW NA KIERUNKI STRATEGICZNE
I ICH CHARAKTERYSTYKA

Treść:

I. Podział Zachodniego TDW na kierunki strategiczne i operacyjne.

11. Ocena położenia oraz ogólna charakterystyka głównych czynników wojskowo-geograficznych wydziałających się kierunków strategicznych:

- a/ Położenie, rozmiary i znaczenie strateg.-operacyjne.
- b/ Wpływ czynników geograficznych i klimatycznych na warunki prowadzenia działań bojowych.
- c/ Główne elementy operacyjnego przygotowania.
- d/ Zasoby miejscowe i główne obiekty ekonomiczne.

Wnioski ogólne.

Załączniki:

- nr 1 - Podział Zachodniego TDW na kierunki strategiczne i operacyjne.
- nr 2 - Operacyjne przygotowanie kierunków strategicznych na Zachodnim TDW.

I. PODZIAŁ ZACHODNIEGO TDW NA KIERUNKI STRATEGICZNE I OPERACYJNE

/ - p. schemat nr 1/

Przygotowanie naszego kraju do obrony, w tym sił zbrojnych wymaga między innymi szczegółowych studiów konkretnych obszarów /kierunków/ strategicznych, na których przewiduje się użycie naszych sił zbrojnych w wypadku agresji imperialistycznej. Wnioski wypływające z analizy zagadnień wojskowo-geograficznych winny być wykorzystywane w konkretnych pracach operacyjnych oraz w rozwoju myśli teoretycznej i techniki wojskowej.

Dotychczas poznaliśmy podstawowe problemy wojskowo-geograficzne Zachodniego teatru działań wojennych /TDW/, a w szczególności jego znaczenie militarne i główne przedsięwzięcia paktu NATO w zakresie przygotowania tego obszaru do wojny. W dalszych studiach zachodzi konieczność poznania wydzielających się kierunków strategicznych i operacyjnych tego teatru oraz przeprowadzenie studium operacyjnego poszczególnych kierunków, z punktu widzenia oceny całokształtu warunków wojskowo-geograficznych i ich wpływu na działania bojowe wojsk.

Sztab Generalny Wojska Polskiego w granicach Zachodniego TDW wydziela trzy kierunki strategiczne: P ó ł n o c n y, C e n t r a l n y i P o ł u d n i o w y. oraz Wyspy Brytyjskie jako samodzielny, obszar strategiczny, odizolowany od części kontynentalnej przez strzemiemi wodnymi. W skrypcie zostaną omówione tylko kierunki części kontynentalnej.

1. P ó ł n o c n y kierunek strategiczny - ma charakter lądowo-morski. W porównaniu z kierunkiem Centralnym posiada on trudniejsze warunki naturalne dla prowadzenia działań bojowych. Na kierunku tym główne zadania będą wykonywane przez wojska lądowe, desanty powietrzne i morskie przy wsparciu przez wojska rakietowe, lotnictwo i marynarkę wojenną.

Granice kierunku:

- na wschodzie - północny odcinek granicy polsko-radzieckiej i linia umowna biegnąca od Suwałek do Kłajpedy;
- na północy - linia przebiegająca od Kłajpedy poprzez Bałtyk obejmująca: Wyspę Olandia, jeż. Wetter i Wener, Oslo i wychodząc w rejon Bergen na zachodnim wybrzeżu Norwegii;
- na południu - linia przebiegająca przez: Białystok, Bydgoszcz, Kostrzyń, Neuruppin, Ülzen, Nordhorn, Venlo i dalej wzdłuż rzek: Moza, Sambra, Ćise i wychodzi w rejon

- Nantes /Nant/ na zachodnim wybrzeżu Francji;
- na zachodzie - zachodnie i północne wybrzeże Francji i Belgii.

Na północnym kierunku strategicznym wydzielono następujące kierunki operacyjne:

- Mazursko-pomorski /od wschodniej granicy Polski do rubieży rz. Odry/;
- Północno - nadmorski /od Odry do zachodniej granicy Belgii/;
- Francusko - nadmorski /od zachodniej granicy Belgii do zachodnich wybrzeży Francji/;
- Jutlandzki /obejmujący Półwysep Jutlandzki wraz z wyspami i cieśninami duńskimi/;
- oraz południowo-skandynawski obszar operacyjny obejmujący południową część terytorium Szwecji i Norwegii.

✓ 2. CENTRALNY kierunek strategiczny - wybitnie lądowy i prawie w całości posiadający najlepsze warunki naturalne, klimatyczne i komunikacyjne dla prowadzenia wszelkich operacji. Podstawowe zadania na tym kierunku będą wykonywane przez wojska lądowe, rakietowe i lotnictwo. Granice tego kierunku:

- na wschodzie - środkowy odcinek granicy polsko-radzieckiej;
- na północy - /jak południowa granica Północnego kierunku strategicznego/;
- na południu - linia łącząca miasta: Lublin, Wrocław, Legnica, Würzburg, Nancy /Nansi/, Neveres /Neweres/, Tuluza, źródła rz. Garonny;
- na zachodzie - wybrzeże Zatoki Biskajskiej /od Nantes do granicy francusko-hiszpańskiej/ i zachodnia część Pirenejów.

W granicach Centralnego kierunku strategicznego wydzielono następujące kierunki operacyjne:

- Warszawsko-berliński /od wschodniej granicy Polski do rubieży rz. Nysy i Odry/;
- Berlińsko-ruhrska i Drezdeńsko-frankfurcka /oba kierunki od Nysy Łużyckiej i Odry do zachodniej granicy NRF/;
- Zachodnio-francuski /od zachodniej granicy NRF do zachodnich wybrzeży Francji/.

3. POŁUDNIOWY kierunek strategiczny - również lądowy, górzysto-lesisty i najtrudniejszy /głównie w okresie zimy/ do prowadzenia operacji

zaczepnych na Zachodnim TDW. Główna rola przypadnie tutaj wojskom lądowym i oddziałom specjalnie przygotowanym i wyposażonym do walki w terenie górzysto - lesistym i wysokogórskim. W jego granicach znajdują się pozostałe obszary kontynentalnej części Zachodniego TDW.

Każdy z wymienionych kierunków strategicznych posiada różne znaczenie wojskowo-geograficzne - wynikające z położenia strategicznego, rozmieszczenia obiektów ekonomicznych i militarnych oraz warunków naturalnych terenu. Posiada tym samym różne właściwości dla użycia rodzajów wojsk i prowadzenia działań bojowych.

Najważniejszymi kierunkami w części kontynentalnej na tym TDW są: Centralny i Północny kierunek strategiczny. Należy nadmienić, że wojska nasze - z uwagi na położenie strategiczne naszego kraju - w ramach Układu Warszawskiego mogą działać głównie na Północnym, lecz część sił może również działać na Centralnym kierunku strategicznym. Dlatego też w dalszych rozważaniach tym kierunkom zostanie poświęcona główna uwaga.

II. OCENA POŁOŻENIA ORAZ OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA GŁÓWNYCH CZYNNIKÓW WOJSKOWO-GEOGRAFICZNYCH WYDZIELAJĄCYCH SIĘ KIERUNKÓW STRATEGICZNYCH

1. P ó ł n o c n y kierunek strategiczny

a/ Położenie, rozmiary i znaczenie kierunku

Północny kierunek strategiczny obejmuje: północny obszar Polski i Niemiec, Holandię, większą część Belgii, północne obszary Francji, Danię wraz z jej wyspami, południowe obszary Szwecji i Norwegii oraz południowo - zachodnią część M. Bałtyckiego i M. Północne. W całości jest to kierunek lądowo - morski. Działania bojowe wojsk na tym kierunku będą działaniami dość złożonymi: muszą być tu powiązane działania lądowe z działaniem marynarki wojennej i lotnictwa morskiego, desantami powietrznymi, morskimi itp.

Ogólna głębokość kierunku wynosi około 2000 km, a od rubieży Łąby do zachodnich wybrzeży Francji 1200 km. Szerokość kierunku jest dość zróżnicowana na poszczególnych rubieżach. Ogólnie średnia szerokość kierunku wynosi około 700 km; natomiast w części kontynentalnej - waha się od 80-180 km.

Ogólny obszar Północnego kierunku strategicznego /części lądowej/ wynosi około 450 tys. km². Na kierunku tym zamieszkuje około 53 mln. osób, tj. około 27% ogółu ludności kontynentalnej części Zachodniego TDW.

Ta nierównomierna szerokość, jak również różnorodność warunków naturalnych na poszczególnych rubieżach /rejonach/, stwarzają różne pojemności operacyjne i konieczność użycia różnych rodzajów wojsk.

O znaczeniu strategiczno-operacyjnym i militarnym tego kierunku decydują:

- Położenie nadmorskie kierunku na styku Zachodniego i Północno-zachodniego TDW, co stwarza warunki współdziałania wojsk działających na tych teatrach z uwagi na szczególne znaczenie dla obu TDW strefy cieśnin duńskich.

- Występowanie ważnych obszarów geograficznych o znaczeniu strategiczno - operacyjnym takich, jak: Półwysep Jutlandzki, cieśniny duńskie, Kanał La Manche i Cieśnina Kaletańska, Półwysep Jutlandzki, wyspy i cieśniny duńskie stanowią jedyne naturalne przejście wodne z M. Bałtyckiego na M. Północne i odwrotnie. Obszar ten zapewnia krajom NATO warunki działania floty morskiej w południowo-zachodniej części Bałtyku i umożliwia zaatakowanie z morza wybrzeży NRD i Polski. Opanowanie tych cieśnin morskich - otwiera naszej marynarce wojennej drogę na M. Północne i warunki wsparcia /osłony/ działań wojsk lądowych z wód M. Północnego. Kanał La Manche /La Mansz/ i Cieśnina Kaletańska stanowią ważny węzeł komunikacji morskich i najkrótszy szlak morski łączy liczne porty M. Północnego z portami położonymi poza Zachodnim TDW. Ponadto stanowią one dużą przeszkodę naturalną - oddzielającą Wyspy Brytyjskie od trzonu kontynentalnego Zachodniego TDW.

- Rozwinięcie działań i opanowanie obszaru tego kierunku powoduje:

- odcięcie Zachodniego TDW od głównych portów położonych wzdłuż południowego wybrzeża M. Północnego, a tym samym pozbawienie NATO dogodnych warunków zaopatrywania w MPS, uzbrojenie, surowce strategiczne itp. oraz opanowanie terenów wchodzących w tzw. "strefę działań bojowych";

- pozbawia marynarkę wojenną licznych i dobrze rozbudowanych baz zaopatrzeniowych i operacyjnych a wojska lądowe, lotnictwo i przemysł rafineryjny początkowych punktów ważnych rurociągów Zachodniego TDW-przez które są transportowane paliwa płynne i ropa naftowa w głąb TDW;

- wyjście na wybrzeże Kanału La Manche i Zatoki Biskajskiej-powoduje izolację głównego obszaru Zachodniego TDW od ważnych etapowych baz, które rozmieszczają się na terytorium W. Brytanii i Zachodnim wybrzeżu Francji;

- uzyskanie dogodnych warunków do kontroli M. Północnego i wyjścia na Atlantyk przez marynarkę wojenną;

- oppanowanie tego kierunku eliminuje z udziału w wojnie po stronie

NATO zasobów materialnych i ludzkich Danii, Holandii i Belgii oraz północnej części NRF i częściowo Norwegii i powodując luki między Północnym i Środkowo-europejskim TDW;

- zabezpieczenie operacji na Centralnym kierunku strategicznym /tj. głównym kierunku Zachodniego TDW/ poprzez odcinanie powiązań komunikacyjnych z portami morskimi i wydzielenie części sił do opanowania Zagłębia Ruhry, Paryża itp.

Natomiast przeciwnik uzyskuje dogodne warunki do uderzenia na Berlin, opanowania portów NRD, Polski oraz rozwinięcia działań na centralne obszary Polski lub na Republiki nadbałtyckie ZSRR.

1. Wpływ czynników geograficznych i klimatycznych na warunki prowadzenia działań bojowych.

Warunki terenowe, jak i klimatyczne w poszczególnych częściach kierunku są dość różne i są one na ogół trudne dla prowadzenia działań zaczepnych. Różnice te występują zarówno pod względem przejezdności, rozwinięcia sieci dróg i pokrycia terenu, jak również samego klimatu. Będą więc wywierać one różny wpływ na sposób użycia rodzajów wojsk i technicznych środków walki oraz na organizację współdziałania wojsk lądowych z lotnictwem i marynarką wojenną. Głównymi elementami terenowymi, które będą najbardziej utrudniać działanie to rubieże wodne, tereny podmokłe i depresyjne.

W granicach Północnego kierunku strategicznego wyraźnie wydzielają się 4-ry zasadnicze obszary: pierwszy - od wschodniej granicy kierunku do Łaby; drugi - od Łaby do Mozy; trzeci - od Mozy do wybrzeży Atlantyku oraz obszar Półwyspu Jutlandzkiego wraz z wyspami duńskimi. /Charakterystyka obszaru jutlandzkiego została opracowana w skrypcie nr 02911/.

a/ Obszar zawarty między wschodnią granicą kierunku a Łabą - to teren pojezierzy: Mazurskiego, Pomorskiego i Meklemburskiego o największym zróżnicowaniu poziomym i pionowym, silnie zalesiony, pocięty licznymi korytami rzek /małych i średnich rozmiarów/ często płynących w zabagnionych dolinach i pocięty licznymi przesmykami między-jeziornymi szerokości 1-3 km.

Z analizy całokształtu warunków naturalnych tego obszaru wynika, że w warunkach atomowego pola walki są one dogodne dla przeprowadzenia rozśrodkowanej koncentracji wojsk, maskowania, rozbudowy inżynierijnej rubieży do obrony, organizacji obrony przeciwatomowej, rozmieszczenia elementów tyłowych i współdziałania wojsk lądowych z marynarką wojenną, przy organizacji obrony przeciwdesantowej.

Są one natomiast bardzo niekorzystne do prowadzenia działań zaczepnych /liczne rubieże lesisto - jeziorne i wodne/, prowadzenia rozpoznania i obserwacji zarówno naziemnego, jak i z powietrza, przeprowadzenia manewru większymi związkami taktycznymi i organizacji ruchu kolumn poza drogami. Najbardziej niesprzyjające warunki naturalne dla prowadzenia działań bojowych wystąpią w okresie zimy /styczeń - luty/ i latem /czerwiec-lipiec/.

V b/ Obszar położony między Łabą a Mozą - jest niezwykle trudnym terenem do użycia współczesnych rodzajów wojsk i prowadzenia działań bojowych, nawet w wypadku użycia środków konwencjonalnych. Występują tutaj ograniczone warunki obustronnego użycia broni atomowej /głównie dla wojsk działających od wschodu/, masowego użycia broni pancernej, swobodnego manewru i utrzymania wysokiego tempa działań w operacji zaczepnej oraz manewru odwodami w działaniach obronnych. Walczące wojska na tym obszarze mogą rozwijać swe działania w zasadzie wzdłuż istniejących dróg.

Jest to spowodowane głównie tym, że obszar ten posiada dużo rejonów zabagnionych i podmokłych głównie wzdłuż rubieży wodnych. Wzdłuż wybrzeży na znacznych terenach występują depresje 1-3 m, a w Holandii dochodzą nawet do 6 m poniżej poziomu morza. Liczne rzeki i wały ochronne 1-3 m, a u wybrzeży do 15 m wysokie stanowią dość trudne do pokonania rubieże terenowe. Brak materiałów miejscowych poważnie ograniczają rozbudowę umocnień polowych i wszelkie prace w zakresie operacyjnego zabezpieczenia działań. Powoduje to w sumie, trudne warunki prowadzenia wszelkich prac ziemnych i ruch wojsk poza drogami, szczególnie w okresie wczesnej wiosny, późnej jesieni i zimy. Istnieją liczne rejony, które są bardzo podatne do zatopienia lub zabagnienia na znacznych przestrzeniach, a w szczególności wzdłuż licznych rzek i kanałów. Rejony te występują głównie na obszarze Holandii¹ w północnej części Niemiec zachodnich. Wystąpią również trudności w maskowaniu, masowym użyciu broni ciężkiej, a w szczególności broni raketowej i pancernej. Na większości odcinków morskiej linii brzegowej nie ma dogodnych warunków organizacji współdziałania wojsk lądowych z marynarką wojenną, podczas rozwijania działań wzdłuż wybrzeża. Spowodowane to jest niekorzystnym charakterem wód przybrzeżnych /liczne mielizny, przyływy i odpływy wód o poziomie 1-2,5 m i położeniem Wysp Fryzyjskich/, słabą przejezdnością terenów pobrzeża i słabo rozwiniętą siecią dróg kołowych.

Alianci w toku drugiej wojny światowej rozwijali działanie głównymi siłami wzdłuż dogodniejszego pasa terenu oddalonego od linii brzegowej około 100 km, od którego wykonywano uderzenia pomocnicze w kierunku morza mniejszymi siłami w celu opanowania ważniejszych portów morskich.

c/ Obszar położony między Mozą a wybrzeżem Atlantyku - posiada względnie dobre warunki terenowe do prowadzenia działań bojowych. Na Półwyspie Normandzkim i Bretońskim użycie masowe wojsk pancernych jest utrudnione nie na skutek małej ilości dróg lecz na skutek złych warunków ruchu poza drogami /ciężkie grunty, które są podatne na rozmakanie oraz liczne rubieże wodne z podmokłym przyległym terenem/. W sumie stwarzają one dogodne warunki obrony przeciwpancernej. Warunki maskowania, inżynieryjna rozbudowa terenu oraz możliwości współdziałania wojsk lądowych z marynarką wojenną są dużo lepsze niż na obszarze zawartym między rzeką Łabą i Mozą.

Głównymi rubieżami terenowymi na całym Północnym kierunku strategicznym, które będą przede wszystkim wpływały na działania bojowe wojsk - to rubieże wodne, a w szczególności: Wisła, Odra, Łaba, Wezera, Ren wraz ze swymi odnogami oraz Moza i Sekwana. Są to w większości najszersze odcinki rubieży wodnych, gdyż są to dalne biegi rzek, szerokości 300-500 m i więcej; głębok. 2,5 - 4 m, posiadające często podmokłe lub zabagnione doliny rzeczne i w sumie najtrudniejsze do przekroczenia na Zachodnim TDW.

Przeszkody wodne Północnego kierunku strategicznego występują w odstępach średnio co 150 - 200 km i przecinają kierunek ten z południa na północ. Doliny rzeczne są szerokie i w większości podmokłe. Przepraw stałych - z uwagi na dużą ilość rzek - jest mało i skupiają się w zasadzie w kilku punktach, głównie w większych portach. Według relacji Montgomeryego dcy 21 grupy armii w Europie, wojska brytyjskie tylko na głównym kierunku od Renu do Łaby musiały wybudować około 500 mostów.

Przekroczenie tych rubieży wodnych w toku operacji zaczepnych jest niezwykle trudne, a na licznych odcinkach prawie niemożliwe z uwagi nie tylko na charakter samych rzek, lecz i z uwagi na liczne rękawy starorzecza, wały ochronne, małą ilość dróg i przepraw stałych oraz na niezwykle trudny przyległy teren na podejściach i po sforsowaniu tych rubieży wodnych.

Wojska działające na tym kierunku, a głównie na obszarze środkowym wymagać będą dużego nasycenia wojskami inżynieryjnymi i technicznymi

środkami przeprawowymi, gdyż w każdej operacji zaczepnej, armia będzie musiała pokonać 2-3 duże i 6-8 średnich przeszkód wodnych.

Na uwagę zasługują rubieże rzeki: Renu i Mozy, gdyż na przestrzeni około 30 - 50 km tworzą one 4-ry przeszkody wodne występujące średnio co 7 - 15 km. Rubieże te można jeszcze pogłębić przez za-topienie przyległego terenu. Dalej na południe rubież ta łączy się z Zagłębiem Ruhry i w związku z tym stanowi ona główną rubież naturalną i najtrudniejszą do przekroczenia na Północnym kierunku strategicznym.

Na kierunku tym, głównie na zachód od Łaby jest również dobrze rozwinięta sieć kanałów wodnych tak żeglownych jak i melioracyjnych o przeróżnym układzie. Większość kanałów tych posiada układ równoleżnikowy, szerokość kanałów głównych wynosi 30 - 60 m i 2,5 - 3,5 m. głębokości; strome wysoki brzegi /kamienne lub betonowe/ i wały ochronne. Do głównych kanałów tego kierunku należą: Kan. Dortmund Ems, Kusten, Wilhelminy, Alberta, Kiloński. Na kanałach tego kierunku występują liczne urządzenia hydrotechniczne /tamy, śluzy, groble, pompy itp/, które zapewniają niezbędny poziom wód i odwadnianie przyległych terenów. W związku z tym występuje problem nie tylko opanowania lub niezniszczania tych urządzeń, lecz również zapewnienia działania pomp odwadniających, które są zasilane prądem elektrycznym. W sumie są one łącznie z kanałami odwadniającymi poważnymi przeszkodami przeciwpancernymi i rubieżami trudnymi do sforsowania z marszu.

Ponadto należy uwzględnić: liczne estuaria rzek /szerokości 3-11 km, które wrzynają się 60 - 100 km w głąb lądu/; liczne zatoki i zalewy; przypływy i odpływy wód M. Północnego, podczas których różnica poziomu wód przybrzeżnych dochodzi do 2 m oraz liczne wyspy, które rozmieszczają się wzdłuż wybrzeży Danii, Niemiec i Holandii. Mają one szczególne znaczenie przy zabezpieczeniu działań wojsk lądowych przez marynarkę wojenną, ułatwiają obronę wybrzeża M. Północnego i wybitnie utrudniają wykonanie desantu powietrzno-morskiego.

Wpływ czynników klimatyczno - meteorologicznych na działania bojowe tego kierunku jest dość duży i są one bardzo zróżnicowane. Będą one wywierać dość istotny wpływ na zabezpieczenie bytu żołnierza i sprawność działania technicznych środków walki. Dominuje tutaj klimat morski o dużej ilości dni pochmurnych i mglistych /około 100-150 głównie jesienią i zimą/ co ogranicza nie tylko prowadzenie rozpoznania, nawigację powietrzną i przybrzeżną, lecz również wywiera wpływ na bazowanie lotnictwa i użycie wojsk powietrzno-desantowych. Warunki klimatyczno-meteorologiczne tego kierunku jak na żadnym innym Zachodniego TDW - będą wywierać największy wpływ na użycie broni atomowej.

Dominujące wiatry to - południowo-zachodnie i zachodnie, a jesienią i zimą północno-zachodnie. Powodują one silne burze i sztormy na M. Północnym i Bałtyku utrudniając nawigację i wykorzystanie małych jednostek morskich w tym okresie. Średnio od października do lutego około 13-20 dni w miesiącu jest burzliwych. Wiatry te mogą spowodować przenoszenie obłoku promieniotwórczego na znaczne odległości w kierunku wschodnim. W związku z tym należy liczyć się, że w tym okresie będą bardzo ograniczone warunki użycia lotnictwa i marynarki wojennej oraz broni atomowej. Dotyczy to głównie strony walczącej od wschodu, aby nie porazić wojsk własnych, gdy strona przeciwna będzie posiadała warunki użycia tej broni nawet w strefie taktycznej.

c/ Główne elementy operacyjnego przygotowania kierunku

Najwięcej prac związanych z operacyjnym przygotowaniem terenu do działań bojowych na Północnym kierunku strategicznym - jest prowadzenie ich przez NATO w tzw. "strefie działań bojowych", która obejmuje północne tereny NRF, Holandię i większą część Belgii.

Do ważniejszych przedsięwzięć operacyjnego przygotowania kierunku należą:

- 1/ - ciągła rozbudowa baz marynarki wojennej, lotniczych sieci wykrywania i powiadamiania oraz różnego rodzaju schronów i ukryć mających na celu zabezpieczenie wojsk i ludności przed skutkami broni jądrowej;
- 2/ - rozbudowa i modernizacja dróg komunikacyjnych rurociągów paliw płynnych oraz odpowiednich obiektów i środków transportu;
- 3/ - przygotowanie do niszczenia ważnych odcinków dróg, mostów wiaduktów węzłów dróg, urządzeń hydrotechnicznych i innych obiektów, których zniszczenie mogłoby w poważnym stopniu utrudnić działania bojowe dla wojsk nieprzyjaciela;
- 4/ - przystosowanie starych i budowa nowych obiektów fortyfikacyjnych.

1. Rozmieszczenie baz /p.-załącznik nr 2/

a/ Bazy morskie w granicach tego kierunku /oprócz Tulonu/ znajdują się wszystkie najważniejsze bazy morskie części kontynentalnej Zachodniego TDW. Do ważniejszych z nich należy zaliczyć: Kilonię w Ba-

senie M. Bałtyckiego/ oraz Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Helgoland, Den Helder, IJmuiden, Ostenda, Antwerpia, Cherbourg, Brest, Lorient. Tak duża ilość baz morskich oraz dobrze rozbudowane porty przeładunkowe stwarzają dogodne warunki dyslokacji i rozśrodkowania jednostek marynarki wojennej. Natomiast jako bazy operacyjne zapewniają użycie sił morskich dla potrzeb walczących wojsk na Północnym kierunku strategicznym oraz dla ochrony linii komunikacji morskich na M. Północnym i Kanale La Manche.

b/ Bazy lotnicze, w skład których wchodzi różnych klas lotniska, lądowiska i wodowiska dla hydroplanów to bazy przeznaczone głównie dla lotnictwa myśliwskiego, morskiego i OPlot. Jednak ich znaczenie jest dużo mniejsze niż baz lotniczych na Centralnym kierunku strategicznym.

Na kierunku tym blok NATO posiada obecnie około 100 lotnisk przystosowanych dla potrzeb lotnictwa odrzutowego. Z tego na terytorium Francji 25, Belgii 15, Holandii 15, NRF 20 i Danii 19 lotnisk. Blok NATO prowadzi w dalszym ciągu rozbudowę istniejących lotnisk i buduje nowe. Na lotniskach obecnie wykorzystywanych stacjonuje przede wszystkim 1 pułk lotniczy /przeciętnie 30-40 maszyn/. Pojemność większych baz lotniczych wynosi 75-150 samolotów.

c/ Rurociągi i przeładunek paliw

a/ Problemowi rurociągów i składów paliw blok NATO poświęca również bardzo dużo uwagi. Dla transportu i magazynowania paliw płynnych importowanych i wydobywanych w granicach kierunku buduje się sieć rurociągów oraz różnej pojemności zbiorniki dla magazynowania MPS. Łączna pojemność obecnych zbiorników w granicach kierunku wynosi już około 3775 tys. m³.

Na kierunku tym znajdują się wloty głównych artylerii już istniejących rurociągów, które odprowadzają paliwa z takich portów, jak: Donges k/Nantes, Rauen oraz rurociągi z Le Havr, Rotterdam i Wilhelmshaven, które mają znacznie gospodarcze. Ponadto, przystosowano do przeładunku materiałów pędnych szereg portów, jak: Hamburg, Brema, Rotterdam, Antwerpia. W sumie z punktu widzenia zabezpieczenia w paliwa płynne urządzenia te odgrywają niezwykle ważną rolę i to nie tylko dla tego kierunku lecz dla całego Zachodniego TDW.

2. Sieć dróg komunikacyjnych

Na północnym kierunku strategicznym sieć dróg komunikacyjnych jest na ogół gęsta i o dobrym stanie technicznym. Stan ten odnosi się głównie do terenów NRF, Holandii i Belgii. Nieco gorsze warunki występują

na terenach Francji i Danii. Sieć drogowo-kolejową w poważnym stopniu uzupełnia komunikacja wodna śródlądowa i morska kabotażowa.

Poważne inwestycje są obecnie prowadzone w zakresie modernizacji i przystosowanie do potrzeb wojskowych linii komunikacyjnych łączących bazy morskie z ośrodkami ekonomicznymi przemysłu wojennego i bazami tyłowymi wojsk NATO; dokonywanie objazdów głównych węzłów komunikacyjnych oraz likwidacja skrzyżowań kolizyjnych. Na czoło dróg komunikacyjnych wysuwa się sieć dróg samochodowych, która łagodzi trudne warunki terenowe tego kierunku.

a/ Sieć dróg samochodowych jest dobrze rozbudowana i o dobrym stanie technicznym. Większość ważniejszych magistrali samochodowych biegnie równoległe do głównych linii kolejowych ze wschodu na zachód, co znacznie ułatwia przechodzenie z transportu kolejowego na transport samochodowy i odwrotnie. Ogółem w kontynentalnej części kierunku występują 4-ry główne arterie dróg bitych o układzie dofrontowym. Średnie odległości między drogami głównymi wynoszą 30-50 km, a średnie odległości między drogami dofrontowymi bitymi wszystkich klas - wynoszą 6 - 12 km, a rokadowymi 12-18 km. Taki stan drożni w zupełności zabezpiecza potrzeby transportu w toku walki, a gęsta sieć dróg rokadowych umożliwia manewr wojsk i dowóz zaopatrzenia.

Sieć dróg samochodowych posiada w większości mosty żelbetonowe, a na dużych przeszkodach wodnych i terenowych - stalowe o nośności do 60 ton, szerokości 6 - 8 m. Drogi przebiegają często po terenach podmokłych na nasypach lub poprzez przesmyki międzyjeziornne. Przeważają drogi asfaltowe i betonowe.

Istniejąca sieć dróg kołowych na tym kierunku posiada szczególne znaczenie, ze względu na to, że ruch i manewr pojazdów mechanicznych głównie między Łabą a Mozą /poza drogami jest niezwykle utrudniony, a miejscami wręcz niemożliwy na skutek trudnych warunków terenowych do ruchu na przełaj/. Układ dróg kołowych zapewnia w zasadzie rozwiązanie problemu zaopatrzenia i ewakuacji, ze względu na niewielkie odległości morskich baz zaopatrzeniowych i wszelki dowóz zaopatrzenia może się odbywać bezpośrednio z baz morskich transportem samochodowym z pominięciem linii kolejowych. Duże estuaria Łaby, Wezery, Renu i Sekwany, wcinające się do 100 km w głąb lądu oraz pełna żeglowność tych rzek - umożliwiają transport wodny i dowóz zaopatrzenia do strefy tyłowej - odciążając tym samym transporty operacyjne realizowane koleją.

Do ujemnych cech tych dróg należy:

- przewaga nawierzchni asfaltowej, która pod intensywnym ruchem pojazdów, a głównie pojazdów gąsienicowych może ulec szybkiemu zniszczeniu, głównie podczas długotrwałych opadów atmosferycznych. Liczne tego rodzaju przykłady istnieją z działań Aliantów w II wojnie światowej;

- liczne mosty, z których nie wszystkie nadają się do przepraw sprzętu ciężkiego /głównie czołgów i broni raketowej/ występują z reguły na drogach lokalnych i wiejskich i trzeba będzie je wzmocnić lub omijać;

- występowanie tzw. "wąskich gardeł" na szerokich przeszkodach wodnych /np.: na Łabie w granicach kierunku występują mosty w 4-ch rejonach; podczas gdy na tej samej rzece na Centralnym kierunku strategicznym przeprawy stałe występują aż w 10 rejonach/;

- brak dogodnych objazdów głównie w rejonach miejskich i podmokłych może powodować liczne korki i opóźnianie ruchu kolumn bojowych i zaopatrzeniowych i może stać się dogodnym celem ataku nieprzyjaciela na kolumny transportowe.

b/ Sieć dróg kolejowych na tym kierunku jest również dobrze rozwinięta, lecz nie posiada jednego układu w poszczególnych państwach. Odległość linii w kierunku dofrontowym wynosi przeciętnie 80-100 km, a rokadowym 50-80 km. Większość linii jest przystosowana pod obciążenie do 22 ton na oś. Przelotność dróg żelaznych jednotorowych wynosi do 24, a dwutorowych do 60-80 par poc. na dobę przy przeciętnej szybkości transportów wojskowych 18-22 km/godz.

Występują tutaj w zasadzie dwie główne magistrale kolejowe do - frontowe i liczne rokady łączące wszystkie główne porty z ważnymi rejonami położonymi w głębi TDW. W większości dominuje tutaj trakcja parowa, lecz w takich krajach, jak: Holandia, Belgia i Szwecja rozwinięta jest silnie trakcja elektryczna i spalinowa.

Zaopatrywanie wojsk jak i wszelkie inne przewozy będą mogły być w pewnej mierze uniezależnione od dróg kolejowych na skutek możliwości ich dokonywania transportem morskim i samochodowym.

Występuje również problem "wąskich gardeł" podobnie, jak przy drogach samochodowych. Wszystkie główne węzły kolejowe występują w zasadzie przy samych ujściach głównych rzek tego kierunku. Będą duże trudności znalezienia objazdów, a w związku z tym może zaistnieć konieczność dokonywania przerzutu wojsk i ich zaopatrywanie poprzez Centralny Kierunek strategiczny.

c/ Transport morski w granicach tego kierunku może mieć w niektórych sytuacjach operacyjnych pierwszorzędne znaczenie. Znaczenie to wpływa z dość dużego rozczłonkowania obszaru tego kierunku, /np. Półwysep Jutlandzki i Wyspy Duńskie, południowe obszary Półwyspu Skandynawskiego/, możliwości powstawania licznych uszkodzeń na liniach kolejowych i dużych możliwości dokonywania zaopatrywania drogą morską z głębokich baz tyłowych.

Ponadto w granicach tego kierunku znajdują się wszystkie najważniejsze porty w części lądowej Zachodniego TDW. Najważniejsze z nich to: Rotterdam - II port świata oraz Hamburg, Brema, Amsterdam, Antwerpia, Bruksela, Hawr, Wopenhago itd. Znaczenie tych portów wpływa z faktu, że Zachodni TDW nie jest teatrem samowystarczalnym; przede wszystkim uzależnione od dowozu z zewnątrz /środki walki, żywność, MPS, surowce strategiczne/ są kraje kapitalistyczne.

Opanowanie tych portów - odcina w zasadzie Zachodni TDW od dogodnych portów zaopatrywania z zewnątrz, a wykorzystanie innych portów np. francuskich poważnie wydłuża linie dowozu. Natomiast miejscowe zasoby surowcowe i możliwości produkcyjne przemysłu Zachodniego TDW są niewystarczające do prowadzenia długotrwałej wojny.

3. Zasoby miejscowe i główne obiekty ekonomiczne

Rozpatrując zasoby miejscowe na tym kierunku należy rozpatrzyć je w dwóch aspektach. Jeden z nich to rola i znaczenie bazy ekonomicznej tego kierunku w ramach Zachodniego TDW, drugi to znaczenie zasobów miejscowych, które mogą być wykorzystane przez walczące wojska.

Bezspornie kierunek ten z punktu widzenia zabezpieczenia sił zbrojnych NATO w sprzęt, amunicję itp. ma dużo mniejsze znaczenie niż np. Centralny kierunek strategiczny, w granicach którego rozmieszczają się główne bazy produkcyjno - surowcowe o znaczeniu militarnym, jak: Zagłębie Ruhry, Saary, rejony przemysłowe Francji czy Sasko - Turyński w NRD. Mimo to baza ekonomiczna tego kierunku jest życiowo ważna dla krajów NATO Zachodniego TDW.

Znajdują się tutaj liczne porty, których łączny przeładunek wynosi ponad 160 mln. ton rocznie - tj. 18 razy więcej niż portów polskich, tu jest skoncentrowane prawie 50% mocy produkcyjnych przemysłu stoczniowego Zachodniego TDW; tu jest rozmieszczony przemysł środków łączności i przemysł elektrotechniczny /głównie w Holandii/; występują olbrzymie składy portowe, w których nagromadzone są wielkie zapasy MPS, żywności, surowców strategicznych itp., tu są wielkie rafinerie, których moc produkcyjna wynosi dziesiątki milionów ton rocznie;

Największe rafinerie są w Rotterdamie /16 mln ton/, Antwerpii /8 mln ton/, Hamburgu /5 mln ton/, Bremie /ponad 1 mln ton/ i we Francji w rejonie Rouen /Ruż/.

Drugim zespołem problemów - to materiałowe zasoby miejscowe, a w szczególności: baza żywnościowa, opałowa i materiałów budowlanych, możliwości wykorzystania urządzeń przemysłowych i warsztatów remontowych przez walczące wojska; ważniejsze ośrodki przemysłowe o znaczeniu operacyjnym oraz składy i magazyny wszelkich środków i materiałów tak cywilne, jak i wojskowe.

W wyniku analizy całości w/w problemów można stwierdzić, że zasoby materiałowe kierunku nie odgrywają większej roli w zabezpieczeniu walczących wojsk na polu walki. Największe znaczenie w granicach tego kierunku mogą mieć: zasoby żywnościowe - głównie w Basenie Paryskim, w południowej Holandii i w Belgii oraz mięso i tłuszcz w Danii, w tych też rejonach dobrze rozwinięty jest przemysł spożywczy. Duże znaczenie posiada tutaj węgiel w Belgii i Francji oraz liczne składy portowe i lądowe, stocznie i niektóre gałęzie przemysłu zbrojeniowego - głównie we Francji.

Tak więc pewne części składowe bazy ekonomicznej Północnego kierunku strategicznego - liczą się w skali całego Zachodniego TDW, natomiast zasoby miejscowe do bezpośredniego wykorzystania są raczej ograniczone.

Do głównych ośrodków przemysłowych o znaczeniu operacyjnym w części kontynentalnej należy zaliczyć: Gdańsk - Gdynia, Szczecin, Stralsund i Rostok, Hamburg, Brema, Amsterdam i Rotterdam, Antwerpia, Bruksela i część Środkowo - belgijskiego /Mons-Charleroi - Liege/ /Mons-Szarlerua - Ljeń/, Zagłębie Północne we Francji /Pas de Calais/Padokale/ z głównym rejonem Lill.

2/ Centralny kierunek strategiczny

a/ Położenie, rozmiary i znaczenie kierunku

Centralny kierunek strategiczny położony jest w środkowej kontynentalnej części Zachodniego TDW i obejmuje: południową część Niziny Północno - Europejskiej, północną część gór i wyżyn środkowo-niemieckich, góry Ardeny oraz część Basenu Paryskiego i Basen Akwitański. Warunki terenowe na tym kierunku /z punktu widzenia prowadzenia działań bojowych/ są najdogodniejsze w stosunku do warunków jakie występują na pozostałych kierunkach Zachodnich TDW.

Ogólna głębokość kierunku wynosi około 2200 km, od rubieży styku obu bloków militarnych do zachodniej granicy kierunku około 1200 km.

Średnia szerokość kierunku waha się od 250 do 350 km. Ogólna powierzchnia kierunku wynosi 560 tys. km², na której zamieszkuje około 78 mln mieszkańców tj. - około 41% ludności kontynentalnej części Zachodniego TDW.

Uwzględniając całokształt warunków naturalnych na rubieży wyjściowej oraz przeciętną szerokość /ok. 300 km/ wynika, że pojemność operacyjna tego kierunku jest największą w stosunku do pojemności operacyjnej pozostałych kierunków strategicznych Zachodniego TDW.

O znaczeniu strategiczno - operacyjnym tego kierunku decyduje szereg czynników, a w szczególności:

1. - Obejmuje on pas terenu, który jest jednym z ważniejszych i to zarówno pod względem ekonomiczno-geograficznym, jak i politycznym kontynentalnej części Zachodniego TDW.

2. - Na obszarze tego kierunku znajdują się główne szlaki komunikacyjne, łączące najkrótszą drogą ważne okręgi przemysłowe położone na tym i sąsiednich kierunkach strategicznych oraz magistrale komunikacyjne o znaczeniu międzynarodowym - łączące Europę Zachodnią z Europą Wschodnią.

3. - Na kierunku tym znajdują się ważne ośrodki polityczno-administracyjne /np. stolice państw: Warszawa, Berlin, Bonn, Paryż/ oraz podstawowe rejony surowcowe i obiekty przemysłowe Zachodniego TDW o znaczeniu strategicznym i operacyjnym. Do nich należą: ośrodki przemysłowe Polski /Warszawa, Łódź, Poznań/; NRD /Berlin i Sasko-Turyński okręg przemysłowy/, NRF /Brunszwik, Hannover, Zagłębie Ruhry i Saary/ i Francji/ rejon przemysłowy Paryża i Lotaryngii/.

4. - Występują tutaj ważne rejony rolnicze/uprawowe i hodowlane/, które posiadają decydujące znaczenie w bilansie żywnościowym Polski i NRD, jak również ważny procent w bilansie żywnościowym NRF i Francji. Stwarza to w warunkach wojennych szerokie możliwości korzystania przez walczące wojska z lokalnej bazy zasobów miejscowych.

5. - Kierunek ten - stwarza więc najlepsze warunki dla zrealizowania podstawowych celów politycznych i strategicznych w toku działań wojennych na Zachodnim TDW, gdyż:

- w kierunku zachodnim wyprowadza na Zagłębie Ruhry, Saarę, Lotaryngię i Paryż, które stanowią podstawę potencjału ekonomicznego i militarnego bloku NATO - w kontynentalnej części Zachodniego TDW;

- wychodzi szerokim frontem nad Zatokę Biskajską - to jest w rejon ważnych baz morskich i lotniczych na zachodnim wybrzeżu Francji oraz na podejście do obszaru pirenejskiego;

- rozwinięcie powodzenia w kierunku zachodnim spowoduje rozcięcie głównych linii komunikacyjnych i zgrupowania strategicznego wojsk bloku NATO Zachodniego TDW na oddzielne i odizolowane zgrupowania.

Wpływ czynników geograficznych i klimatycznych na warunki prowadzenia działań bojowych.

Z analizy całokształtu warunków naturalnych omawianego kierunku wynika, że są one najbardziej sprzyjające w porównaniu do istniejących warunków na pozostałych kierunkach Zachodniego TDW. Umożliwiają one nie tylko szybkie rozwinięcie sił zbrojnych i prowadzenie różnorodnych działań bojowych w dowolnej porze roku, lecz umożliwiają także masowe użycie współczesnych środków walki, wykonanie manewru wszerg i na dość duże głębokości oraz uzyskiwanie wysokiego tempa przy działaniach zaczepnych. To wszystko, zapewniają głównie: dobrze rozwinięta sieć dróg komunikacyjnych, warunki terenowe i klimatyczne.

Charakter działań bojowych na Centralnym kierunku strategicznym będzie nieco odmienny niż na przykład na Północnym czy Południowym kierunku.

Wpłyne na to duża ilość miast, obiektów przemysłowych i wojskowych oraz stosunkowo najsilniej umocnione odcinki Linii Zygfryda i Linii Maginota /Mažino'ta/, położone po obu stronach rubieży rzeki Ren, a ponadto dość silne zróżnicowanie terenu w poszczególnych częściach kierunku, a w szczególności obszaru środkowego. Będzie to wszystko wywierać poważny wpływ na sposób użycia rodzajów wojsk i organizację współdziałania wojsk lądowych z lotnictwem i wojskami powietrznodesantowymi.

Z punktu widzenia warunków naturalnych i ich wpływu na działania bojowe - obszar Centralnego kierunku strategicznego można podzielić na: obszar wschodni, środkowy i zachodni.

1/ Obszar wschodni - obejmujący środkowy pas terytorium Polski, pocięty rubieżami wodnymi: Nysą, Odrą, Wartą i Wisłą jest jednym z dogodniejszych do prowadzenia działań zaczepnych przez wszystkie rodzaje wojsk. Trudności w prowadzeniu działań bojowych mogą wystąpić w okresie długotrwałych i mroźnych zim oraz wczesną wiosną. Najtrudniejszym terenem /rejonem/ dla działań bojowych będzie obszar Ziemi Lubuskiej i Bory Dolnośląskie.

2/ Obszar środkowy - obejmujący środkowy pas terenu NRD i NRP i ograniczony na wschodzie rubieżą rzeki Nysa i Odra, a na zachodzie rubieżą rzeki Ren - jest najbardziej zróżnicowany pod względem rzeźby po-

wierzchni terenu i dlatego będzie wywierał duży wpływ na przebieg działań bojowych omawianego kierunku. Teren tego obszaru stwarza jedne z dogodniejszych warunków organizacji obrony przeciwatomowej i prowadzenia działań manewrowych.

Występują tu tereny nizinne, pocięte korytami rzek i kanałów odwadniających, pasma górskie o dużym zalesieniu, liczne rubieże wodne oraz rejon lesisto-jeziorny Berlina. Rzeźba powierzchni wraz z licznymi rzekami pozwala wyróżnić szereg naturalnych rubieży terenowych dogodnych do obrony.

Do ważniejszych z nich na tym obszarze należy zaliczyć:

- Góry Harz położone na pograniczu NRF i NRD, nie posiadające bezpośredniego powiązania z innymi rubieżami terenowymi, mogą spowodować rozdzielenie wojsk działających na kierunku równoleżnikowym oraz stanowić swego rodzaju bramę przejściową występującą między górami Harz a Lasem Turyńskim;

- Góry Las Teutoburski i północna część Lasu Turyńskiego w połączeniu z rubieżą rzeki Wezera - stanowią dogodną rubież terenową dla zorganizowania obrony na dalekich podejściach do Z głębia Ruhry;

- Nadreńskie Góry Łupkowe, które rozpadają się na szereg luźno położonych grzbietów górskich - ciągną się z północnego - wschodu na południowy-zachód na przestrzeni około 400 km i dochodzą prawie od wschodu i południa do samego Zagłębia Ruhry. Mogą one być wykorzystane przez NATO w ogólnym systemie organizacji obrony tego ważnego rejonu ekonomicznego, jak również do przeprowadzenia skrytej koncentracji różnych odwołów nawet szczebla strategiczno - operacyjnego. Są natomiast bardzo niesprzyjające do prowadzenia działań zaczepnych.

Większość z nich podobnie jak Góry Ardeny mogą stanowić naturalne bastiony obrony o znaczeniu operacyjnym. Strona broniąca się będzie mogła stosunkowo dużo mniejszymi siłami organizować obronę na poszczególnych rubieżach, a siły zasadnicze grupować na odpowiednich kierunkach i wykonywać silne przeciwuderzenia. A więc prowadzić działania manewrowe, które są działaniami jak najbardziej celowymi na współczesnym polu walki.

Rubieży wodnych na omawianym obszarze jest również dużo. Większość z nich posiada układ południkowy lub zbliżony do południowego, przecinają one najdogodniejsze kierunki działań na tym obszarze. Do rzek tych należą: Nysa, Szprewa, Łaba, Mulda, Saale, Wera, Fulda i Wezera oraz Ren. Znaczna ilość rubieży wodnych posiada układ równoleżnikowy, jak: Hawela, Men, Lippe, Ruhr, Sieg, Lahn oraz kanały

Łączące Odrę przez Łabę, Wezerę i Amizę z Renem. Będą one w pewnym sensie kanalizowały działania bojowe, a w szczególności ograniczały swobodny manewr wzdłuż frontu.

Pomimo tak licznych rubieży wodnych największy wpływ na działania zaczepne mogą mieć: Łaba, Wezera i Ren, które są rubieżami o znaczeniu operacyjnym. Natomiast pozostałe rzeki mają znaczenie przesz - ków taktycznych. W sumie jednak rubieże wodne nie tylko tego obszaru, lecz całego rozpatrywanego kierunku są stosunkowo najdogodniejsze do przekroczenia w porównaniu z rubieżami wodnymi na pozostałych kierunkach strategicznych Zachodniego TDW.

Są to środkowe biegi głównych rubieży wodnych na Zachodnim TDW. Średnie szerokości wahają się w granicach około 100 m /tylko Łaby i Renu wynoszą około 200 m/ a głębokości od 1,5 - 2,5 m. Na rubieżach wodnych tego kierunku, a głównie obszaru środkowego jest na ogół dużo przepraw stałych i odcinków względnie dogodnych do forsowania. Podejście do rzek i warunki rozwinięcia powodzenia po sforsowaniu zapewne - nia dobrze rozwinięta sieć dróg kołowych.

Pozostałe elementy warunków fizyczno-geograficznych, jak: grunty, zalesienie i klimat posiadają tutaj mniejsze znaczenie - nie odbiegają od przeciętnych i w związku z tym nie będą stwarzały większych przeszkód w toku prowadzenia działań bojowych.

3/ Obszar zachodni - położony jest całkowicie we Francji. Jest to teren na ogół nizinny z występującymi gdzie-niegdzie pojedynczymi pasami wzniesień. Najbardziej pocięty rzekami i kanałami jest obszar leżący między Masywem Centralnym a Środkowym biegiem rzeki Loary, gdzie występują znaczne ilości niewielkich jezior oraz pocięty dolinami rzek dorzecza Garonny - obszar Basenu Akwitańskiego. W sumie jest to obszar jeden z dogodniejszych dla prowadzenia operacji zaczepnych i prowadzenia działań manewrowych. Poważniejszych przeszkód terenowych na tym obszarze się nie spotyka i posiada on dobrze rozwiniętą sieć dróg kołowych i linii kolejowych.

c/ Główne elementy operacyjnego przygotowania

Z oceny całokształtu prac związanych z operacyjnym przygotowaniem Centralnego kierunku strategicznego wynika, że dowództwo bloku NATO na środkowo - europejskim TDW przywiązuje największą uwagę. Stąd też na kierunku tym rozmieszczono podstawowe siły zbrojne tego TDW. Tutaj też gromadzone są największe ilości różnorodnych zapasów, rozbudowywana jest najgęstsza sieć stacji radiolokacyjnych, sieć lotnisk, baz rakietowych itp. Ponadto są prowadzone.

Do ważniejszych elementów przygotowania terenu tego kierunku pod

względem operacyjnym należą: /p. załącznik nr 2/.

1. Bazy lotnicze, w skład których wchodzi różnych klas lotniska i lądowiska, to bazy przeznaczone głównie dla lotnictwa myśliwskiego, bombowego - /bliskiego i średniego zasięgu/ transportowego i specjalnego. Znaczenie tych lotnisk i lotnictwa stacjonującego na tym kierunku jest dużo większe niż na pozostałych kierunkach strategicznych Zachodniego TDW. Znaczenie to wypływa głównie z potrzeb osłony licznych i bardzo ważnych obiektów o znaczeniu strategicznym i operacyjnym, dowozu i zaopatrzenia zgrupowanych jednostek USA, w tym oddziałów specjalnych /atomowych i raketowych/ oraz na ogół sprzyjających warunków ich rozmieszczenia na tym kierunku.

Głównym rejonem rozmieszczenia podstawowych baz lotniczych i raketowych na omawianym kierunku są tereny położone między Hannoverem, Kassel, Metz, Nancy, a w szczególności tereny Nadrenii, położone między Renem i Mozela.

2. Rurociągi i składy paliw są już na tym kierunku dobrze rozbudowane i w dalszym ciągu rozbudowywane przez blok NATO, dla magazynowania importowanej i wydobywanej ropy naftowej i jej przetworów. Rurociągi te przeznaczone są dla przetaczania paliw płynnych z portów wyładunku do ośrodków przetwórstwa oraz do podstawowych magazynów sił zbrojnych NATO, a stąd do baz lotniczych i zaopatrzeniowych wojsk lądowych.

Z istniejących w tej chwili rurociągów paliw płynnych na Zachodnim TDW największe znaczenie ma rurociąg wiodący z Dongez przez Melun, Metz do Zwibrucken, który właśnie znajduje się na Centralnym kierunku strategicznym. Jest to rurociąg wybudowany przez NATO, który ma wybudowane odgałęzienia do baz lotniczych oraz przygotowane przyłącza dla rurociągów polowych, przewidzianych na wypadek działań wojennych. Wzdłuż rurociągu rozbudowano szereg zbiorników o łącznej pojemności około 1 mln m³. Największe z nich mieszczą się w: Melun - 270 tys. m³, Chalons/Szala - 254 tys. m³, Metz - 159 tys. m³, Dongez - 190 tys. m³.

Ważną rolę odgrywają również inne rurociągi, a w szczególności rurociąg: Wilhelmshaven - Kolonia o mocy przesyłowej około 9 mln ton, która ma być zwiększona do 22 mln. ton rocznie oraz rurociąg Rotterdam - Zagłębie Ruhry z odgałęzieniem do Kolonii o podobnych wskaźnikach eksploatacyjnych.

Dla magazynowania paliw płynnych na tym kierunku w NRP wybudowano już liczne zbiorniki, które znajdują się między innymi w:

- południowa część Dolnej Saksonii - około 103 zbiorniki o łącznej pojemności 410 tys. m³;
- Nadrenia - Północna Westalia - 210 zbiorników o łącznej pojemności około 900 tys. m³ z tego w rejonie Kolonii gdzie położona jest główna rafineria, znajduje się ok. 53 zbiorników o pojemności 650 tys. m³ oraz 21 zbiorników ciśnieniowych na płynny gaz o pojemności 12 tys. m³;
- Hesja - 62 zbiorniki o łącznej pojemności 55 tys. m³;
- Nadrenia - Palatynat - 41 zbiorników o pojemności 47 tys. m³.

W sumie można powiedzieć, że istniejące i będące w budowie na tym kierunku rurociągi i zbiorniki odgrywają niezwykle ważną rolę. Rola ta wypływa stąd, iż poprzez nie są zaopatrywane w paliwa płynne podstawowe siły zbrojne bloku NATO na Zachodnim TDW.

5/ 3. Sieć dróg komunikacyjnych na Centralnym kierunku strategicznym charakteryzuje się bardzo dobrym stanem technicznym i gęstą siecią wszystkich rodzajów dróg. Uwzględniając na ogół dogodne warunki terenowe w połączeniu ze stanem sieci dróg komunikacyjnych można stwierdzić, że kierunek ten ułatwia przeprowadzenie szybkiej koncentracji sił w wybranym rejonie i czasie, ułatwia wykonanie manewrów dowolnym rejonie oraz organizację zaopatrywania i ewakuacji.

Najmniej zagęszczona jest sieć drożna obszaru wschodniego omawianego kierunku, największe natomiast zagęszczenie dróg występuje w północnej części kierunku na terenach położonych na zachód od Odry. Poważnym uzupełnieniem sieci dróg mogą być również śródlądowe drogi wodne, które na tym kierunku są intensywnie eksploatowane.

a/ Sieć dróg samochodowych na całym obszarze kierunku jest gęsta i dobrze utrzymana. Istotne znaczenie dla ruchu kołowego na tym kierunku posiadają autostrady na obszarze środkowym: 2 w układzie dofrontowym i 4 w układzie rokadowym. Autostrady istniejące i obecnie budowane - projektowano z uwzględnieniem planów wojennych. Autostrady te pozwalają na masowy ruch samochodowy, dwukierunkowy, czterostrumieniowy przy zachowaniu bardzo dużych szybkości rzędu 80 - 120 km/godz.

Średnia gęstość dróg bitych w poszczególnych częściach kierunku jest różna i wynosi: dla obszaru wschodniego 24-40 km/100 km², dla obszaru środkowego 50-90 km, a dla obszaru zachodniego około 120 km/100 km². Mosty kołowe na drogach bitych głównych są poważnie o nośności do 60 ton, szerokości 6-7 m, konstrukcji żelbetowej i stalowej.

Ogółem od wschodniej granicy kierunku do Łaby występują 4 arterie przelotowe, a od Łaby do zachodniej granicy kierunku 6 arterii przelotowych. Obejmują one zarówno drogi państwowe, jak również autostrady i drogi I i II klasy. Stroną ujemną sieci dróg samochodowych jest to samo co i przy drogach kolejowych, a ponadto brak dogodnych objazdów przy głównych węzłach. Brak jest również lokalnej bazy paliw.

b/ Sieć dróg kolejowych kierunku Centralnego jest różna w poszczególnych rejonach i waha się od 8,4 do 13,4 km/100 km². Przeważają linie dwu i więcej torowe /około 70%. Przelotność tych linii jest dość duża i wynosi: dla linii dwutorowych średnio 60-80, a dla linii jednotorowych 24-30 par poc. na dobę, przy przeciętnej szybkości transportów wojskowych 18 - 22 km/godz.

Od wschodniej granicy kierunku do rubieży rzeki Łaby wyprawdzają 3 główne magistrale kolejowe - daje to co 50 - 70 km jedną linię kolejową dofrontową. Od Łaby na zachód wyprowadza 5 głównych magistrali kolejowych oddalonych przeciętnie o 30-50 km.

Sieć kolejowa tego kierunku posiada dobrze rozbudowane stacje kolejowe, rozmieszczone średnio co 8 - 15 km. Natomiast co 60-100 km występują ważne węzły kolejowe, z których nie wszystkie posiadają dobre warunki objazdu. Mimo to ich ilość w połączeniu z dobrze rozwiniętą siecią linii kolejowych zapewniają w sumie dużo lepsze warunki komunikacyjne niż na Północnym czy Południowym kierunku strategicznym.

Najbardziej czułymi punktami na uderzenia i dywersję są przeprawy stałe na Wiśle, Odrze i Renie a na obszarze środkowym miejsca gdzie występują liczne odcinki linii kolejowych przebiegające przez łąki międzyjeziorne, górskie i wiadukty.

c/ Sieć dróg wodnych w granicach Centralnego kierunku jest jedną z lepiej rozwiniętych i utrzymanych w Europie. Tworzą ją liczne rzeki żeglowne, jak: Odra, Łaba, Wezera, Ren, Sekwana, Loara i Garonna. Rzeki te powiązane są systemem kanałów, w skład którego wchodzi kanały rejonu Berlina /Hohenzollern-Kanal, Oder-Spre-Kanal, Oder-Havel-Kanal i Elbe - Havel - Kanal/, Kanał Śródlądowy /Mittelland-Kanal/, południowy odcinek kanału Dortmund - Ems oraz Kanały Marna - Ren, Burgundzki i Centralny we Francji. Głębokość kanałów /oprócz francuskich/ i rzek umożliwia żeglugę statków o ładowności 600 i 1000 ton przez okres 9 - 10 miesięcy, a na zachód od Łaby prawie przez cały rok.

Układ i powiązanie drogami wodnymi ważnych rejonów ekonomicznych położonych na poszczególnych kierunkach strategicznych Zachodniego TDW z portami morskimi i rejonami surowcowymi, posiada nie - zwykle ważne znaczenie dla zaopatrywania i ewakuacji walczących wojsk na tym kierunku. Ilość i stan portów oraz przystani przeładunkowych, stan i nośność taboru pływającego, a także istniejące dobre połączenia dróg wodnych z drogami lądowymi i morskimi pozwalają na załadunek i przewóz sprzętu i zaopatrzenia z dowolnych rejonów kontynentalnej części Zachodniego TDW na Centralny kierunek strategiczny.

2. - Umocnienia stałe, w skład których wchodzi: najsilniej rozbudowana część Linii Zygfryda /odcinek północny i środkowy/ położona wzdłuż zachodniej granicy NRF i najsilniej umocnione rejony Linii Maginota położone w środkowej części wschodniej granicy Francji - tzw. RU Lotaryński i RU Alzacki. Wymienione rubieże umocnień stanowią pogłębienie naturalnej rubieży rzeki Ren oraz przesłaniają najdogodniejszy kierunek wyprowadzający do wschodnich rejonów przemysłowych Francji i Paryża. Z istniejących umocnień stałych na tym kierunku największe znaczenie dla działań wschód - zachód będą posiadały umocnienia Linii Maginota, gdyż są to umocnienia nowoczesne i posiadają system ognia w kierunku na wschód.

d/ Zasoby miejscowe i główne obiekty ekonomiczne.

Spośród wydzielających się kierunków strategicznych kontynentalnej części Zachodniego TDW, Centralny kierunek strategiczny jest kierunkiem najważniejszym tak z punktu widzenia zasobów surowcowych i żywnościowych, jak również bazy produkcyjno - przemysłowej i zakładów zbrojeniowych. Jednak należy podkreślić, że aby zapewnić pełne możliwości produkcyjne rozwiniętej tu najlepiej bazie przemysłowej Zachodniego TDW konieczne jest zapewnienie dowozu dużych ilości surowców strategicznych takich, jak: rudy metali, paliwa, kauczuku itp., a dla wojsk MPB, sprzętu i środków technicznych spoza granic nie tylko tego kierunku, lecz spoza granic Zachodniego TDW.

W granicach Centralnego kierunku strategicznego znajdują się główne bazy produkcyjno - surowcowe o znaczeniu strategicznym i operacyjnym Niemiec zachodnich, Francji i NRD. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

✓ - Sasko-turyński - okręg przemysłowy grupujący podstawową produkcję przemysłową NRD;

✓ - Zagłębie Ruhry okręg przemysłowy, które jest głównym ośrodkiem hutnictwa i przemysłu o dużym znaczeniu wojskowym i ogólnonarodowym dla

NRF i państw wchodzących w skład NATO.

✓ - Lotaryński i Paryski okręg przemysłowy, które w połączeniu z okręgiem Lille stanowią najważniejszy i podstawowy okręg przemysłowy Francji.

Oprócz okręgów przemysłowych o znaczeniu strategicznym występuje tutaj szereg ważnych ośrodków przemysłowych o znaczeniu operacyjnym, jak: Warszawski, Łódzki, Poznański, Berliński, Hanno - wersko - Brunszwicki, Kasselski, Saarski, Środkowo-reński, Bordeaux, Tarbes - Tuluza. Ponadto istnieje szereg innych obiektów przemysłowych, które z punktu widzenia wojskowego są również ważnymi obiektami ekonomicznymi.

Z zasobów surowców strategicznych największe znaczenie na tym kierunku posiadają:

✓ - duże pokłady węgla kamiennego i brunatnego w NRF oraz brunatnego w NRD, które należą do największych w Europie. Wydobywa się tutaj około 145 mln ton rocznie węgla kamiennego, co stanowi ok. połowę wydobycia w kontynentalnej części Zachodniego TDW; około 335 mln ton węgla brunatnego, z tego ok. 240 mln ton przypada na NRD są to nie tylko największe pokłady w Europie lecz również największe w świecie;

✓ - duże złoża i wydobycie rudy żelaza, głównie we Francji /wydobycie wynosi 90 - 95% w skali rocznej/ i NRF - około 55% ogólnego wydobycia w skali rocznej. Na bazie rudy wydobywanej i importowanej w granicach kierunku wytapia się około 70% stali kontynentalnej części Zachodniego TDW,

✓ - zasoby ropy naftowej są bardzo małe /roczne wydobycie nie przekracza 3 mln ton - co stanowi około 28% wydobycia teatru/, lecz istnieją rafinerie ropy naftowej o dość dużej zdolności przetwórczej /około 29 mln ton rocznie/, które stanowią około 17% mocy przetwórczych kontynentalnej części Zachodniego TDW.

Ponadto na szczególną uwagę zasługują tutaj również rudy uranu w NRD i we Francji - są to łącznie największe złoża w Europie; miedź w NRD i Polsce oraz sól potasowa w NRD i NRF.

W sumie można powiedzieć, że podstawowa część surowców i przemysłu /metalurgicznego, maszynowego, samochodowego, lotniczego, chemicznego, włókienniczego itp. oraz przemysłu zbrojeniowego/ NRF, Francji i NRD, znajduje się właśnie w granicach Centralnego kierunku strategicznego.

W związku z tym warunki i możliwości eksploatacji miejscowych urzędzeń przemysłowych i warsztatów remontowych przez organa kwater - mistrzowskie i jednostki techniczne walczących wojsk mogą tu być szczególnie dogodne. Jednak najlepsze warunki eksploatacji zasobów surowcowych i bazy przemysłowej występują w środkowej części kierunku tj. między Odrą a Renem.

Na kierunku tym występują dość dobre warunki /oprócz rejonów Gór Środkowo-Niemieckich/, korzystania z lokalnej bazy żywnościowej - intensywna uprawa zbóż i dobrze rozwinięta hodowla bydła i świń. Dobrze jest również rozwinięty przemysł przetwórczy płodów rolnych, jak również ich składy i magazynowanie.

Problemy te są rozwiązane dzięki dużej ilości dobrze urządzo- nych i gęsto rozmieszczonych mechanicznych piekarń, rzeźni, mleczarni, młynów, browarów, cukrowni itp. oraz innych zakładów przemysłu spożyw- czego i warzywniczego.

Należy jednak mieć na uwadze fakt, że na kierunku tym występu- je duże zgrupowanie ludności cywilnej miejscowej np. w Okręgu Sasko - turyńskim, Zagłębie Ruhry itp. i żywność do tych rejonów trzeba bę- dzie dowozić. Ponadto celem zaopatrzenia walczących wojsk w podstawo- we artykuły żywnościowe w zakresie pełnych potrzeb i paliwa płynne, koniecznym będzie dowożenie ich, nie tylko z głębi kierunku, ale in- nych rejonów i to w większości spoza granic Zachodniego TDW.

3. P o ł u d n i o w y kierunek strategiczny

a/ Położenie, rozmiary i znaczenie kierunku

Południowy kierunek strategiczny położony jest w południowej kontynentalnej części Zachodniego TDW i obejmuje: południowe tereny Polski, całość terytorium Czechosłowacji, Austrii, Szwajcarii oraz południową część terenów NRF i Francji.

Kierunek ten obejmuje tereny górzysto - lesiste, o dużych wyniosłościach i dużym pocięciu terenu oraz dobrze rozwiniętej na ogół sieci dróg komunikacyjnych, lecz głównie wzdłuż wąskich dolin rzecz - nych. W sumie stanowi to, że działania bojowe wojsk będą niezwykle utrudnione i będą miały w zasadzie charakter działań drugorzędnych i pomocniczych - w stosunku do działań na Centralnym kierunku strate- gicznym.

Ogólna głębokość kierunku jest nieco mniejsza niż uprzednio omawianych kierunków i wynosi około 1800 km; natomiast od rubieży sty- ku obu bloków do zachodniej granicy kierunku około 1000 km. Ogólna powierzchnia kierunku wynosi około 830 tys. km², na której zamieszkuje

około 61.194 tys. mieszkańców - stanowi to około 32,8% ogółu ludności kontynentalnej części Zachodniego TDW.

Na szczególną uwagę zasługuje tutaj szerokość tego kierunku, gdyż jest bardzo zróżnicowana na poszczególnych rubieżach i wynosi: około 330 km przy wschodniej granicy kierunku, do 600 km - w linii prostej - na rubieży styku obu obozów; natomiast średnia szerokość wynosi około 460 km.

Pomimo tak znacznej szerokości, pojemność operacyjna tego kierunku jest nieduża. Głównym czynnikiem ograniczającym ogólną pojemność operacyjną jest górzysty i wysokogórski charakter terenu, nie-liczne przejścia i przełęcze tak taktycznego, jak i operacyjnego znaczenia oraz wydzielające się samodzielnie często całkowicie odizolowane kierunki działań, które są na ogół słabo powiązane z sobą ogólną siecią dróg komunikacyjnych.

O znaczeniu strategiczno-operacyjnym tego kierunku decydują następujące czynniki:

1/ Kierunek ten wyprowadza najkrótszą drogą w południowe obszary NRF, Francji i jej portów położonych nad wybrzeżem Morza Śródziemnego /Marsylia, Tulon, Sete/Set/ i innych/ oraz na podejścia do obszaru pirenejskiego.

2/ W granicach tego kierunku znajdują się dość ważne ośrodki polityczno - administracyjne /np. stolice państw: Praga, Wiedeń, Berno/; oraz szereg ważnych rejonów surowcowych i obiektów przemysłowych o znaczeniu strategicznym i operacyjnym.

Do nich należy zaliczyć:

- Górnośląski Okręg Przemysłowy w Polsce;
- Pilzno-Praga; Brno-Gotwaldowo; Ostrawa Morawska, Kaszyce w Czechosłowacji;
- Wiedeń, Linz, Graz w Austrii;
- Monachium, Norymbergia, Stuttgart w NRF;
- Alzacja; St. Elienne-Lyon/Lion/; Le Creusot/Le Kroezo/ i Marsylia-Tulon we Francji i szereg innych o mniejszym znaczeniu, które zostaną omówione łącznie w zagadnieniu omawiającym zasoby miejscowe kierunku.

3/ Występują tutaj ważne przejścia i przełęcze w poszczególnych systemach górskich, głównie w Alpach i Karpatach, które w toku działań bojowych mogą mieć duże znaczenie dla koordynacji działań wojsk bloku NATO na Południowym i Zachodnim TDW. Mogą one również być

wykorzystane, jak o najkrótsze drogi tranzytowe, umożliwiające dokonanie przerzutu wojsk i sprzętu z jednego TDW na drugi. Przykładem tego może być przełęcz Brener, czy też Brama Morawska i Korytarz Wiedeński, które były bardzo intensywnie wykorzystywane przez wojska hitlerowskie, a dolina Saony i Rodanu oraz Brama Belforcka przez Aliantów w toku II wojny światowej.

4/ Od rubieży styku obu bloków w kierunku wschodnim, istnieją jedne z dogodniejszych warunków i najkrótsze odległości do uderzenia przez blok NATO na Węgierską Republikę Ludową, a przez Czechosłowację na Górnośląski Okręg Przemysłowy Polski.

Oprócz wyżej wymienionych obiektów ekonomicznych i terenowych o znaczeniu operacyjnym, ze względu na specyficzny charakter terenu i komunikacji, istnieje na tym kierunku szereg ważnych rejonów o znaczeniu taktycznym, które w tych konkretnych warunkach terenowych mogą odegrać niezwykle ważną rolę, a w szczególności w działaniach zaczepnych.

b/ Wpływ głównych czynników geograficznych i klimatycznych na warunki prowadzenia działań bojowych.

Na podstawie analizy i oceny całokształtu warunków naturalnych terenu i możliwości wykorzystania sieci dróg komunikacyjnych wynika, że są one na ogół bardzo niekorzystne dla prowadzenia działań bojowych, a zwłaszcza do działań zaczepnych.

Podstawową część kierunku stanowią góry średnie i wysokie oraz wyżyny silnie pocięte korytami górskich rzek i uskokami terenowymi. Największy wpływ na tok działań bojowych będą tutaj mieć pasma górskie i przełęcz pokryte masywami leśnymi oraz warunki klimatyczne, które w znacznym stopniu powiększają te trudności.

Poszczególne pasma górskie mają różny układ i różny charakter i dlatego też różny będzie ich wpływ na użycie rodzajów wojsk i charakter prowadzenia walki. Na przykład góry Karpaty, Sudety, Rudawy, Alpy i Masyw Centralny ze względu na różnorodność w przeważającej części układ, mogą stanowić osłonę jednego ze skrzydeł ugrupowań bojowych lub rozdzielać względnie utrudniać organizację wspólnych działań wojsk działających na północ i południe od tych masywów.

Z występujących pasm górskich największe trudności w prowadzeniu działań bojowych będą wywierały Alpy. Alpy mając wysokie i urwiste zbocza, są silnie pocięte korytami górskich rzek, a w najwyższych partiach górskich pokryte wiecznymi śniegami i lodowcami. Występujące tutaj częste chmury, mgły i wiatry tzw. "femy" niezwykle utrudniają

obserwację i użycie lotnictwa. Warunki klimatyczne a w szczególności opady deszczowe /czerwiec, lipiec/, powodują silne wezbrania i wylewy górskich rzek, a opady śnieżne uniemożliwiają prowadzenie działań zaczepnych od listopada do kwietnia. W tym też czasie większość przełęczy jest zablokowana przez obfite opady śnieżne.

Pozostałymi ważniejszymi rubieżami terenowymi, które mogą mieć dość istotny wpływ na przebieg działań na tym kierunku są także pasma górskie, jak: Las Turyński, Las Frankoński, Las Czeski i Szumawa, które wraz z rzekami Inn i Mura są położone na rubieży wyjściowej przeciwstawnych stron. Będzie ona mieć dość istotny wpływ na rozwinięcie działań bojowych na początkowym etapie wojny na tym kierunku. Drugą ważną rubież - to rubież górnego biegu Renu, którą przedłużają na południe Góry Jura a pogłębiają umocnienia stałe Linii Zygfryda i Linii Maginota rozbudowane w oparciu o Góry Schwarzwald i Wogezy.

Na podstawie ogólnej analizy i oceny całokształtu warunków naturalnych można stwierdzić, że wojska działające na Południowym kierunku strategicznym winny być specjalnie przeszkolone do działań w terenach wysokogórskich i górzysto - lesistych oraz winny być wyposażone w sprzęt odpowiadający warunkom terenowym tego kierunku.

c/ Główne elementy operacyjnego przygotowania kierunku.

Sieć dróg komunikacyjnych.

Niedogodność warunków naturalnych Południowego kierunku strategicznego w pewnej mierze rekompensuje istniejąca sieć dróg samochodowych i kolejowych oraz o dużym znaczeniu arteria wodna rzeki Dunaj.

W składzie sieci komunikacyjnej tego kierunku zarówno dróg samochodowych i linii kolejowych, zdecydowaną przewagę posiadają drogi o układzie dofrontowym. Najlepiej rozwinięta sieć dróg komunikacyjnych i najlepsze warunki jej wykorzystania występują wzdłuż północnej części kierunku.

Do ujemnych cech sieci dróg komunikacyjnych tego kierunku należy zaliczyć:

- rozmieszczenie większości dróg wzdłuż wąskich dolin rzecznych i obniżen terenowych, liczne przełęcze, tunele, wiadukty i mosty, są szczególnie podatne na niszczenie przez lotnictwo i działania dywersyjne i trudne do odbudowy;

- drogi tak samochodowe, jak i kolejowe są niezwykle kręte, co ma zasadniczy wpływ na szybkość poruszania się transporterów kolejowych i kolumn samochodowych;

- duże odległości pomiędzy głównymi magistralami o układzie tak dofrontowym, jak i rokadowym powodują bardzo ograniczone możliwości manewru transportem na wypadek uszkodzenia odcinków dróg i urządzeń technicznych na trasach przelotowych lub zniszczenia ważnego węzła komunikacyjnego;

- możliwość poważnych ograniczeń ruchu po trasach na skutek dużych opadów śnieżnych w okresie zimy, a w szczególności na odcinkach dróg biegnących przez przełęcze górskie.

1/ Sieć dróg samochodowych Południowego kierunku strategicznego ze względu na górzysty charakter terenu ma ona bardzo istotne znaczenie. Wojska działające na tym kierunku będą mogły rozwijać działania w większości wzdłuż istniejących dróg. Ruch wojsk na przełaj /za wyjątkiem części północnej kierunku oraz doliny rz. Dunaj, Saony i Rodanu/ będzie bardzo ograniczony, w licznych wypadkach niemożliwy.

Drogi samochodowe na większej części omawianego obszaru kierunku przebiegają na dużych wyniosłościach, często po licznych skarpach, zboczach i jarach. Posiadają one liczne i ostre zakręty, wąskie jezdnie, co w sumie ogranicza lub uniemożliwia ruch dwukierunkowy. Możliwości objazdu niektórych odcinków głównych tras przelotowych są bardzo ograniczone, a niejednokrotnie wręcz niemożliwe. Stąd też należy liczyć się z powstawaniem "korków" i zahamowaniami ruchu wojsk oraz sprzyjającymi warunkami do niszczenia kolumn marszowych.

W granicach omawianego kierunku istnieje 5 głównych tras przelotowych o układzie dofrontowym i jedna autostrada na odcinku Monachium-Stuttgart. Jedną główną arterią przelotową przypada co 90 km. Gęstość ta w porównaniu z gęstością dróg na Centralnym czy Północnym kierunku strategicznym jest nieduża, gdyż na wymienionych kierunkach wynosi ona średnio 40 - 50 km. Słabo jest również rozwinięta sieć dróg rokadowych, a tym samym mogą wystąpić duże trudności w wykonaniu manewru i przejścia z jednej trasy na drugą.

Największa gęstość dróg samochodowych na tym kierunku występuje na terytorium Szwajcarii - około $114 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ oraz na terytorium Czechosłowacji i NRF - około $55 \text{ km}/100 \text{ km}^2$. Najmniejsza gęstość występuje w Austrii - około $36 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ i w Polsce - około $20-40 \text{ km}/100 \text{ km}^2$.

2/ Sieć dróg kolejowych. Specyfiką linii kolejowych kierunku Południowego jest to, ^{że} spotyka się tutaj największy procent linii jednotorowych - około 75 - 80% i największy procent linii zelektryfikowanych np.: w Szwajcarii 100%, w NRF i Austrii około 30% i nieco więcej we Francji.

Przelotność linii kolejowych nawet dwutorowych jest mniejsza niż na liniach jednotorowych /18 - 24 par poc./dobę/ kierunku Północnego czy Centralnego. Podobnie i składy pociągów będą musiały być dużo mniejsze, do których będzie trzeba używać dwóch lokomotyw. W związku z tym dowóz sprzętu i zaopatrzenia na tym kierunku dla wojsk będzie uciążliwy i mogą wystąpić duże opóźnienia w transportach wojskowych. Bardzo oddalone jeden od drugiego węzły komunikacyjne np.: Kraków, Praga, Wiedeń, Bazylea, Belfort, Lyon itp. Opacowanie i utrzymanie tych węzłów kolejowych będzie mieć niezwykle ważne znaczenie dla realizacji ciągłości zaopatrywania wojsk, jak również przeprowadzenia manewru transportem z jednej linii na drugą.

Uwzględniając fakt, że na kierunku tym występują w zasadzie 2 magistrale kolejowe, słabo rozwinięte rokady i słabo rozbudowane węzły kolejowe oraz niesprzyjające warunki terenowe wynika, że dla zabezpieczenia istniejących linii kolejowych i zabezpieczenia ciągłości ruchu dla transportów wojskowych - należy wydzielić oddziały dla ochrony linii, dość dużo środków OPlot dla osłony węzłów kolejowych oraz silne oddziały kolejowe dla odbudowy na wypadek zniszczenia odcinków tras i węzłów kolejowych.

Obecnie należy liczyć się z tym, że nasycenie wojskami tego obszaru będzie dużo mniejsze, a z tym i potrzeby przewozowe będą mniejsze, dlatego też podstawową rolę we wszelkich przewozach na tym kierunku odegra transport samochodowy. W związku z tym zmniejszy się przeważnie nakład pracy nad utrzymaniem linii kolejowych w ciągłej eksploatacji i środków do ich osłony.

d/ Zasoby miejscowe i główne obiekty ekonomiczne.

Rozpatrując bazę ekonomiczną i zasoby miejscowe Południowego kierunku strategicznego z punktu widzenia zabezpieczenia sił zbrojnych NATO w sprzęt, amunicję itp., należy stwierdzić, że mają one dużo mniejsze znaczenie niż Centralnym lub Północnym kierunku strategicznym. Natomiast dla wojsk Układu Warszawskiego z uwagi na rozmieszczenie w jego granicach głównych gałęzi przemysłu Czechosłowacji i Polski problem ten nabiera szczególnego znaczenia.

Występują tutaj takie surowce, jak: węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa, magnez, boksyty i uran, których udział w ramach całego Zachodniego TDW jest poważny. Dobrze jest również rozwinięty przemysł, maszynowy, /głównie na Śląsku, w Czechosłowacji, Francji/, samochodowy, zbrojeniowy i inny.

Łączne wydobycie węgla kamiennego w skali rocznej wynosi około 140 mln ton, co stanowi około 35% wydobycia kontynentalnej części Zachodniego TDW, a łączne wydobycie węgla brunatnego wynosi około 65 mln ton tj. około 20%. Zasoby węgla rozmieszczają się głównie w Polsce na Śląsku i w północno - zachodniej części Czechosłowacji oraz nieduże ilości w Austrii i Masywie Centralnym we Francji.

Zasoby ropy naftowej tego kierunku są małe, podobnie jak na całym Zachodnim TDW. Ogólne roczne wydobycie nie przekracza 3,5 mln ton, co stanowi około 30% wydobycia w ogóle Zachodniego TDW. Podobnie przedstawia się moc przetwórcza rafinerii, która jest jedną z najmniejszych - w porównaniu do innych kierunków Zachodniego TDW - i wynosi około 17 mln ton rocznie. Rozmieszczają się one głównie w Austrii /w rejonie Wiednia/ i we Francji nad M. Śródziemnym.

Główne złoża boksytów znajdują się w granicach kierunku na terytorium Francji; są to największe złoża na Zachodnim TDW. Roczne wydobycie przekracza 1,6 mln ton, co dostarcza po wytopieniu 250-350 tys. ton aluminium.

Ważnym surowcem jest tutaj magnez. Występuje on w największych ilościach w Austrii, a jego zasoby należą do największych złóż nie tylko na Zachodnim TDW lecz i w świecie. Niemniej ważne znaczenie posiada tutaj siarka i miedź w Polsce, oraz uran, który występuje w Masywie Centralnym we Francji, w zachodniej Czechosłowacji i w górach Schwarzwald w NRF.

Rozpatrując drugi zespół problemów tj. materiałowe zasoby miejscowe, a w szczególności bazę żywnościową, opałową i materiałów budowlanych oraz możliwości wykorzystania urządzeń przemysłowych i warsztatów remontowych przez walczące wojska można stwierdzić, że są one poważnie ograniczone i nie odgrywają większej roli w zabezpieczeniu walczących wojsk. Wynika to zarówno z ich rozmiarów, jak i rozmieszczenia na kierunku.

Największe znaczenie na tym kierunku może mieć: baza opałowa i materiałów budowlanych, przemysł samochodowy, lotniczy i zbrojeniowy oraz warsztaty techniczne położone 100 - 150 km na wschód i zachód od ewentualnej rubieży wyjściowej. Ponadto występują dość korzystne warunki w zakresie bazy mięsnej, która jest oparta na hodowli bydła i owiec.

Produkcja zbożowa jest słabo rozwinięta z uwagi na górski charakter terenu i dość duże zalesienie; dlatego też kierunek ten jest deficytowy w zakresie produkcji zboż chlebowych.

W granicach kierunku znajduje się również dobrze rozwinięty przemysł przetwórczy artykułów rolnych oraz przetwórstwo owoców i browarnictwo.

Wnioski ogólne

Ze względu na złożoność warunków wojskowo - geograficznych, a przede wszystkim z uwagi na stopień operacyjnego przygotowania terenu do działań wojennych - warunki prowadzenia operacji na poszczególnych kierunkach strategicznych kontynentalnej części Zachodniego TDW będą się znacznie różniły. Będą one posiadać dość istotny wpływ na możliwość i sposób użycia rodzajów wojsk i techniki bojowej, na organizację i prowadzenie operacji oraz współdziałanie operacyjno - strategiczne pomiędzy poszczególnymi kategoriami sił zbrojnych i rodzajami wojsk.

Główną uwagę zwrócono na kierunek Północny i Centralny, gdyż w ramach przygotowań wojennych NATO są one najintensywniej rozbudowywane i przygotowane do prowadzenia działań wojennych - i to z uwzględnieniem użycia broni klasycznej i pocisków raketowych z głowicami jądrowymi. Na w/w kierunkach istnieją najbardziej sprzyjające warunki naturalne dla prowadzenia działań wojennych i rozmieszczają się - podstawowe siły zbrojne bloku NATO wydzielone do działań na Zachodnim teatrze działań wojennych.

Północny kierunek strategiczny skupia między innymi główne bazy morskie przeładunkowe i marynarki wojennej bloku NATO. Kierunek ten stwarza najlepsze warunki wyjścia w rejon Cieśniny Kaletańskiej, a tym samym odcięcia najkrótszej drogi dowozu i zaopatrzenia wojsk NATO z Wysp Brytyjskich. Opanowanie tego kierunku powoduje odcięcie głównego Centralnego kierunku strategicznego od północnych baz przeładunkowych i rurociągów paliw płynnych. Położenie skrzydłowe i nadmorskie - umożliwia prowadzenie działań osłonowych przez marynarkę wojenną i operacji morsko - desantowych. Głównymi czynnikami, mającymi największy wpływ na organizację i prowadzenie operacji na tym kierunku to liczne i największe przeszkody wodne w tym i estuaria rzek; rejony zabagnione, podmokłe i depresyjne /głównie na Północno-nadmorskim kierunku operacyjnym/ oraz szereg wąskich gardeł na liniach komunikacyjnych i szerokie możliwości dokonywania zalewów terenu.

Na Centralnym kierunku strategicznym znajdują się główne zgrupowania sił zbrojnych NATO i najważniejsze elementy bazy ekonomicznej kontynentalnej części Zachodniego TDW, najważniejsze składy, magazyny, bazy lotnicze i wyrzutnie raketowe. Tutaj występują najsilniej rozbudowane odcinki Linii Zygfryda i Linii Maginota. Posiada on najdogodniejsze warunki terenowe i komunikacyjne, lecz stopień uzyskania powodzenia w poważnej mierze uzależniony będzie od działań bojowych na Północnym kierunku strategicznym. Najważniejszą rubieżą terenową tego kierunku - jest rubież rzeki Ren wraz z przyległymi umocnieniami stałymi i górami.

Południowy kierunek strategiczny - posiada sprzyjające warunki do zamaskowanych przegrupowań wojsk i rozmieszczenia wyrzutni rakietowych. Posiada najtrudniejsze tereny do prowadzenia operacji zaczepnych i najmniejszą pojemność operacyjną. Działania bojowe pomimo, że są możliwe i celowe będą jednak mieć charakter działań drugorzędnych w stosunku do działań na Centralnym czy Północnym kierunku strategicznym. Kierunek ten posiada również bardzo ograniczone warunki dla dokonania manewru strategicznego między teatrami tj. między siłami zbrojnymi walczącymi na Południowym i Zachodnim TDW.

Opracował:
St.Asystent Geografii Wojennej

/-/ URBĄŃSKI T. mjr dypl.

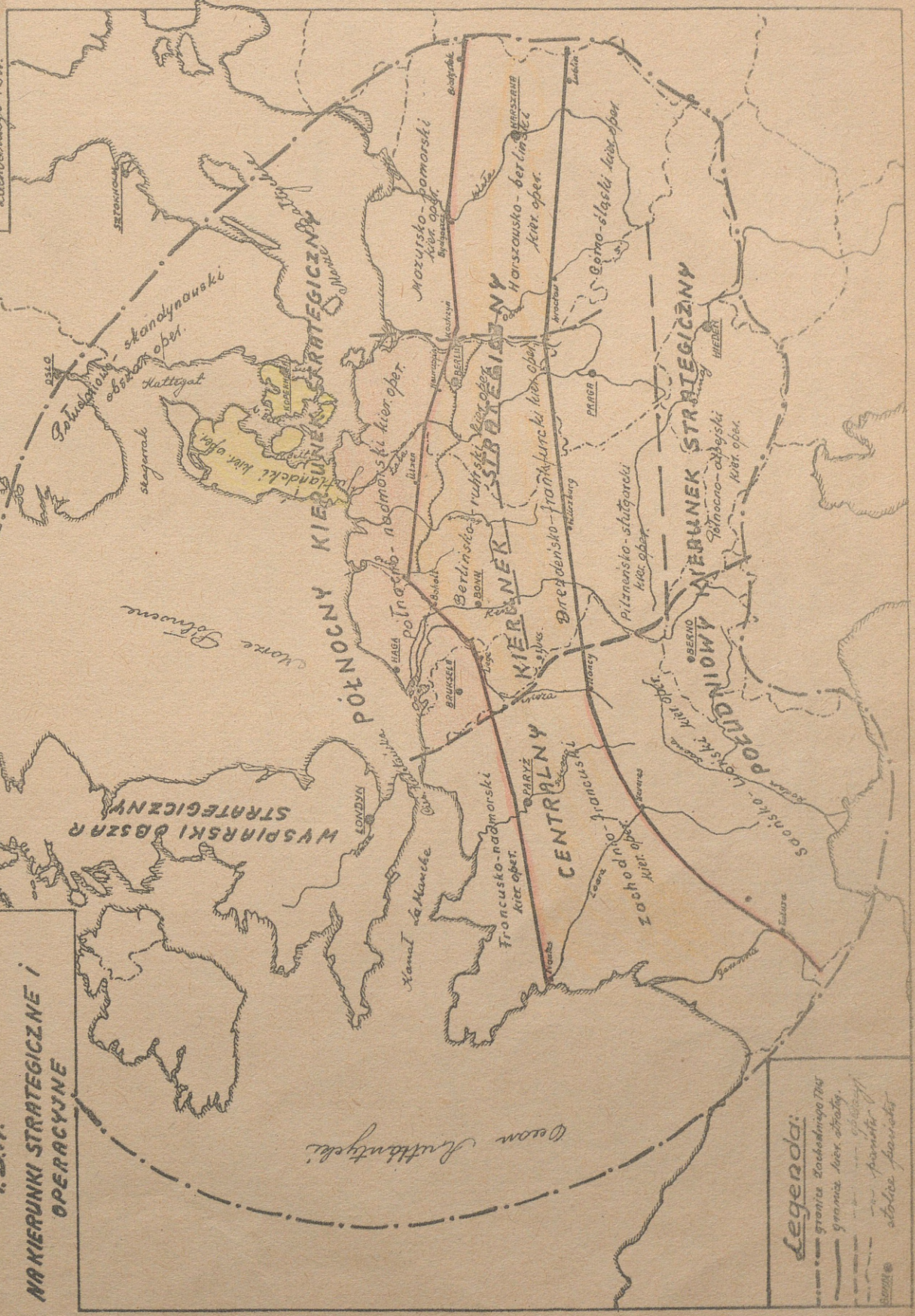
Wyk. w 100 egz.

Egz. nr 1-100-bibl.tajna
Wyk. Urbański, mjr dypl.
Druk JD, dnia 1.9.65 r.
nr ks. 02231/VW.

a.

Załącznik nr. 1
do skryptu na temat:
Kierunki strategiczne
Zachodniego 1871.

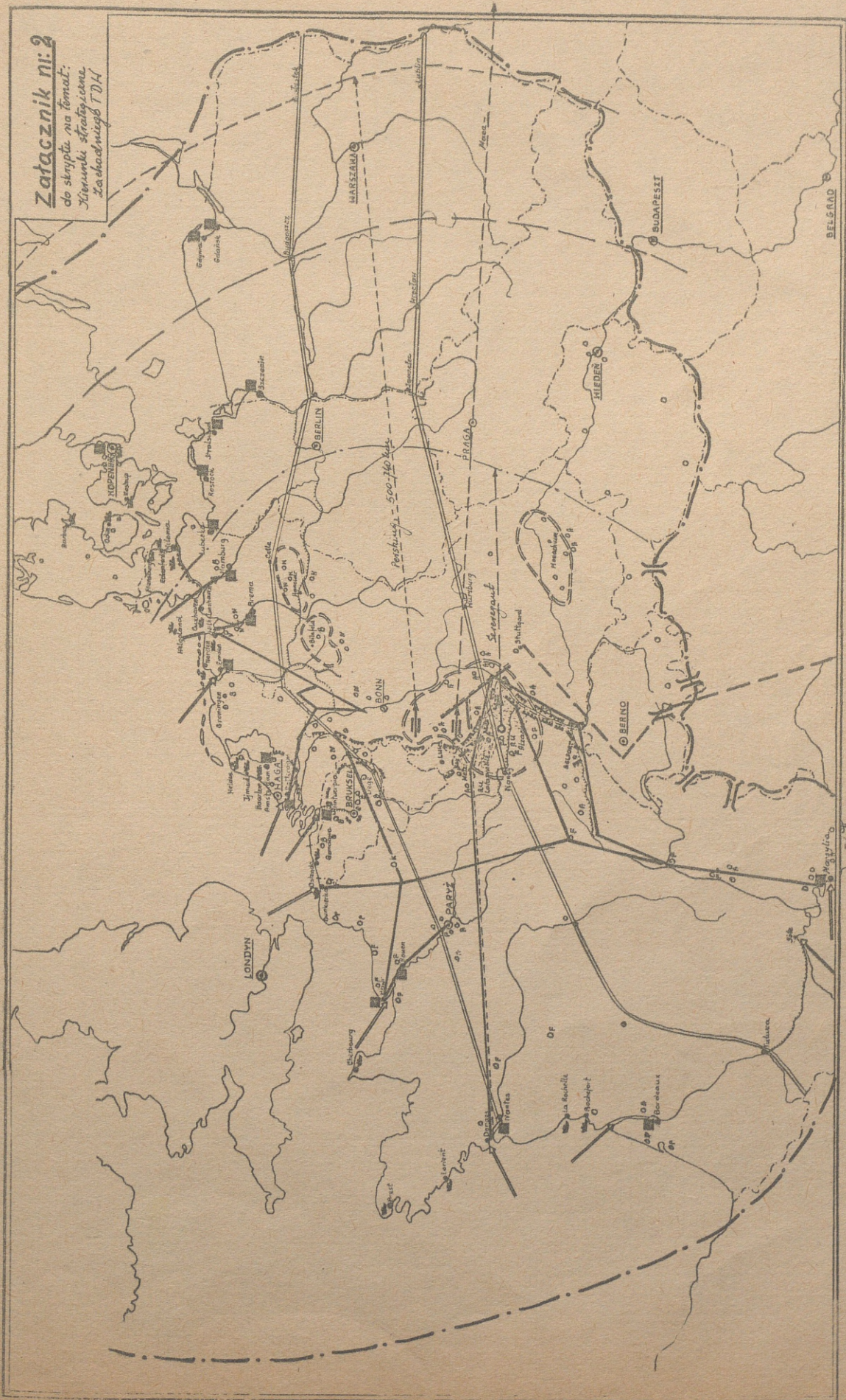
**PODZIAŁ ZACHODNIEGO
T.D.N.
NA KIERUNKI STRATEGICZNE I
OPERACYJNE**



Legenda:
 - - - granice Zachodniego T.D.N.
 — granice kier. strategicz.
 — granice oper.
 ● stolice państwa

GŁÓWNE REJONY BAZ NA KIERUNKACH STRATEGICZNYCH ZACHODNIEGO TDN.

Załącznik nr 2
do skryptu na temat:
Kierunki strategiczne
Zachodniego TDN



LEGENDA:

- granice TDN
- kierunki strategiczne
- kierunki, rejon baz
- rejon baz
- rejon baz

- kierunki strategiczne
- kierunki strategiczne
- kierunki strategiczne
- kierunki strategiczne

→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne

→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne

→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne

→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne
→ kierunki strategiczne